

SAMRUNASKRÁ

VEGNA KAUPA TVG ZIMSEN EHF. Á CARGO EXPRESS EHF.

EFNISYFIRLIT

1	Stutt lýsing á samruna	4
2	Grunnupplýsingar um samrunaaðila	4
2.1	Upplýsingar um aðila samrunans	4
2.2	Nánar um starfsemi samrunaaðila	5
2.2.1	Starfsemi TVG	5
2.2.2	Starfsemi Cargo-Express	5
2.3	Tengiliðir	6
3	Upplýsingar um samrunann	6
3.1	Aðdragandi, markmið og tilgangur samrunans	6
3.2	Eðli samrunans og mikilvægir áfangar	6
3.3	Opinber fjárhagsaðstoð	7
3.4	Atvinnuvegir sem samruninn nær til	7
3.5	Kaupverð og umfang þeirra eigna sem sameinaðar eru	7
3.6	Velta samrunaaðila	7
3.7	Ávinningur samruna	8
4	Eignarhald og yferráð	8
4.1	Eignarhald og yferráð	8
4.2	Viðskiptalegt samstarf	8
5	Persónuleg og fjárhagsleg tengsl og fyrri yfirtökur	9
6	Skilgreiningar á mörkuðum	9
6.1	Viðeigandi vöru- og þjónustumarkaðir	9
6.2	Landfræðilegur markaður	13
6.3	Markaðir þar sem áhrifa gætir ekki	13
6.3.1	Markaður fyrir vöruflutninga á sjó	13
7	Upplýsingar um markaði þar sem áhrifa samrunans gætir	15
7.1	Áætluð heildarstærð markaða og markaðshlutdeild samrunaaðila og keppinauta 15	
7.2	Mat á heildarverðmæti, magni og uppruna innflutnings	20
7.3	Hvernig framleiðsla og sala fer fram	21
7.4	Samanburður á verði samrunaaðila hér á landi og erlendis	22
7.5	Eðli og umfang lóðréttrar samþættingar	23
7.6	Sundurliðun á heildartekjum	23
7.7	Upplýsingar um helstu kostnaðarliði og kostnaðaruppbyggingu	24
8	Samkeppnisleg áhrif samrunans	25

9	Almenn skilyrði á mörkuðum þar sem áhrifa gætir	29
9.1	Stærstu birgjar og hlutfall þeirra í innkaupum	29
9.2	Framboð á mörkuðum þar sem áhrifa gætir	30
9.3	Eftirspurn á mörkuðum þar sem áhrifa gætir	30
9.4	Lýsing á því hvernig eftirspurn er háttað	32
9.5	Markaðsaðgangur.....	33
9.6	Rannsóknir og þróun	34
9.7	Samstarfssamningar	34
9.8	Atvinnugreinasamtök.....	34
10	Áhrif á neytendur og milliliði	34
11	Samstarfsáhrif sameiginlegs verkefnis.....	34
12	Viðbótartakmarkanir	34
13	Fylgiskjöl.....	35
14	Yfirlýsing	36

1 STUTT LÝSING Á SAMRUNA

1. Samrunaskrá þessi varðar kaup TVG-Zimsen ehf. kt. 650269-4389, Sundabakka 2, 104 Reykjavík á 70% hlutfjár í Cargo Express ehf., kt. 410208-3180, Ármúla 8a, 108 Reykjavík.
2. Með kaupsamningi dags 5. mars 2026, sbr. fskj. 1, á milli Róbert Vinsent Tómassonar sem seljanda og TVG-Zimsen (hér eftir „TVG“) sem kaupanda, skuldbatt TVG sig til þess að kaupa 70% af hlutfé í Cargo-Express ehf., [...]¹
3. Líkt og fram kemur í viðauka nr. 1 við kaupsamninginn eru viðskiptin meðal annars háð skilyrði um að Samkeppniseftirlitið sjái ekki ástæðu til íhlutunar, sbr. a-liður viðauka 1 við kaupsamninginn.
4. Veltuskilyrði 1. mgr. 17. gr. a. samkeppnislaga nr. 44/2005 (hér eftir „**samkeppnislög**“) eru uppfyllt, sbr. síðari umfjöllun, og því um tilkynningarskyldan samruna að ræða.
5. Þannig byggja samrunaaðilar á því að í kjölfar viðskiptanna öðlist TVG yfirráð í Cargo Express. [...]²
6. Um eðli samrunans, tilgang hans og lýsingu markaða, einkum þar sem starfsemi samrunaaðila skarast, vísast til síðari umfjöllunar í samrunatilkynningu þessari.
7. Tilkynnt er um samrunann í samræmi við 1. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga, enda eru þau veltumörk sem tilgreind eru í a- og b-lið ákvæðisins uppfyllt, sbr. síðari umfjöllun.
8. Það er mat samrunaaðila að samruninn komi til með að hafa verulega takmörkuð eða engin skaðleg áhrif á samkeppni og sé raunar líklegur til að efla samkeppni. Séu því ekki fyrir hendi lagaskilyrði til íhlutunar.
9. Skrá þessari er eingöngu ætlað að vera til afnota fyrir Samkeppniseftirlitið og eru tilteknar upplýsingar sem hér koma fram merktar sem trúnaðarmál. Til samræmis við framangreint er óskað eftir því að farið verði með þær upplýsingar sem í skrá þessari koma fram og eru skáletraðar og innan hornklofa sem **trúnaðarmál**, sbr. 17. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993 og 2. mgr. 16. gr. reglna um málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005, þar sem um er að ræða viðkvæmar viðskiptaupplýsingar.

2 GRUNNUPPLÝSINGAR UM SAMRUNAÐILA

2.1 Upplýsingar um aðila samrunans

10. Aðilar samrunans eru:

¹ Trúnaðarmál.

² Trúnaðarmál.

- a. TVG-Zimsen ehf., kt. 650269-4389, Sundabakka 2, 104 Reykjavík („**TVG**“) og
- b. Cargo Express ehf., kt. 410208-3180, Ármúla 8a, 108 Reykjavík („**Cargo-Express**“)

Sameiginlega verður vísað til framangreindra aðila hér eftir sem „**samrunaaðila**“.

2.2 Nánar um starfsemi samrunaaðila

2.2.1 Starfsemi TVG

11. TVG er alhliða flutningsmiðlun sem býður upp á þjónustu tengda inn- og útflutningi. Þannig sinnir félagið flutningsmiðlun fyrir sjófrakt, flugfrakt, akstursþjónustu og skjalagerð. Skráður tilgangur félagsins er flutningatengd þjónusta, að reka tollvörugeymslu, frísvæði og annan skyldan atvinnurekstur. Félagið býður jafnframt upp á sérsniðnar lausnir, svo sem „door-to-door“ flutningsmiðlun.
12. TVG á 100% hlut í félaginu Gára ehf., kt. 420993-2269 en Gára ehf. sérhæfir sig í umboðsmennsku og þjónustu fyrir erlenda togara og skemmtiferðaskip.
13. TVG-Zimsen er dótturfélag Eimskipafélags Íslands hf. Líkt og m.a. er rakið í ákvörðun SE nr. 29/2015 er Eimskip alþjóðlegt skipaflutningafyrirtæki sem rekur skrifstofur í fjölmörgum löndum.

2.2.2 Starfsemi Cargo-Express

14. Cargo-Express var stofnað árið 2008 en starfsemi félagsins snýr að flugfrakt. Félagið á ekki eignarhlut í öðrum félögum.
15. Markmið félagsins er að veita flugfélögum sem fljúga til og frá Íslandi þjónustu sem felst í því að selja það fraktpláss sem þau hafa upp á að bjóða, þ.e. svokallað „Cargo-GSSA“ (General sales and service agent). [...]³ Helstu viðskiptavinir Cargo Express eru [...]⁴. Skrifstofa félagsins er við Ármúla í Reykjavík og er það eina starfsstöð félagsins. Um er að ræða um 90fm húsnæði sem félagið er með á leigu. Viðbótarþjónusta sem félagið býður upp á er skjalagerð tengd flutningum, akstursþjónusta og samskipti við tollayfirvöld.
16. Hjá félaginu starfa 6 manns, [...]⁵
17. Starfsemi félagsins felst fyrst og fremst í því að selja í heildsölu frakt pláss í flugvélum. Er um að ræða sams konar þjónustu og Icelandair Cargo veitir gagnvart Icelandair. Félagið kemur þá fram gagnvart markaðnum sem eins konar söluaðili á þessu plássi f.h. flugfélaganna, og selur það til flutningsaðila og

³ Trúnaðarmál.

⁴ Trúnaðarmál.

⁵ Trúnaðarmál.

flutningsmiðlara. Þannig er [...] ⁶ meðal viðskiptavina Cargo Express, [...] ⁷. Félagið selur einkum pláss til sjávarútvegs- og fiskeldisfyrirtækja, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir.

18. [...] ⁸

2.3 Tengiliðir

19. Tengiliður samrunaaðila sem standa að samrunatilkynningu þessari gagnvart Samkeppniseftirlitinu vegna samrunans er:

Halldór Brynjar Halldórsson lögmaður
LOGOS lögmannsþjónusta
Efstaleiti 5
103 Reykjavík
Sími: 540 0318
Netfang: halldorbrynjar@logos.is

Kvittun vegna greiðslu samrunagjalds er að finna á fskj. 2.

3 UPPLÝSINGAR UM SAMRUNANN

3.1 Aðdragandi, markmið og tilgangur samrunans

20. Aðdraganda samrunans má rekja til þess að eigandi Cargo Express leitaði til KPMG um sölu á hlutafé félagsins þar sem hann hyggst minnka við sig vinnu sökum aldurs. Í kjölfar þess útbjó KPMG kynningu um félagið sem kynnt var mögulegum kaupendum. Úr varð að TVG lýsti áhuga sínum á kaupunum sem leiddi til gerðar kaupsamnings aðila.

21. [...] ⁹

3.2 Eðli samrunans og mikilvægir áfangar

22. Viðskiptin fela í sér að TVG eignast [...] ¹⁰ hlutafjár í Cargo-Express, [...] ¹¹ og öðlast þar með yfirráð yfir félaginu. Með vísan til umfjöllunar um starfsemi samrunaaðila og síðari umfjöllun er í reynd einkum um að ræða lóðréttan samruna þar sem fyrirtæki sem starfa við flutningsmiðlun kaupa þjónustu af og eru viðskiptavinir Cargo Express. Ef litið yrði á samrunaaðila sem lárétta keppinauta, sem þeir eru ekki að eigin mati, sbr. síðari umfjöllun, yrðu samkeppnislegu áhrifin samt sem áður hverfandi. Rétt er þó að árétta að [...] ¹² á meðan starfsemi Cargo-Express er eingöngu í flugfrakt og tengdri starfsemi, en fyrir liggja skýrar niðurstöður samkeppnisyfirvalda þess efnis að sjó- og flugflutningar myndi aðskilda markaði.

⁶ Trúnaðarmál.

⁷ Trúnaðarmál.

⁸ Trúnaðarmál.

⁹ Trúnaðarmál.

¹⁰ Trúnaðarmál.

¹¹ Trúnaðarmál.

¹² Trúnaðarmál.

23. Er það mat samrunaaðila að um samruna sé að ræða í skilningi b-liðar 1. mgr. 17. gr. samkeppnislaga þar sem eitt fyrirtæki tekur yfir annað fyrirtæki.

24. [...] ¹³.

3.3 Opinber fjárhagsaðstoð

25. Hvorugur samrunaaðila hefur þegið opinbera fjárhagsaðstoð.

3.4 Atvinnuvegir sem samruninn nær til

26. Samruninn nær einkum til ÍSAT 52.29.0 önnur þjónusta tengd flutningum og ÍSAT 49.42.0 flutningsþjónusta.

3.5 Kaupverð og umfang þeirra eigna sem sameinaðar eru

27. Kaupverðið er [...] ¹⁴

3.6 Velta samrunaaðila

28. Samkvæmt samstæðureikningi Eimskipafélags Íslands nam heildarvelta samstæðunnar fyrir árið 2025 alls 807.484.000 evrum (um 117.230.257.000 kr m.v. gengi 5. mars 2026). Heildarvelta TVG fyrir árið 2025 nam 8.166.024.988 kr.

29. Heildarvelta Cargo-Express fyrir árið 2024 nam 1.550.367.101 kr. Ársreikningur vegna ársins 2025 liggur ekki fyrir en heildarvelta félagsins það ár er áætluð [...]. ¹⁵

30. Í ljósi þessa er veltuviðmiðum 1. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga náð og samruni þessi tilkynningarskyldur til Samkeppniseftirlitsins.

31. Velta samrunaaðila var þannig sem hér segir árið 2024:

Samrunaaðili	Velta 2024
Eimskipafélag Íslands (samstæðureikningur)	847.111.000 EUR
[TVG-Zimsen ehf.	...kr.
Eimskip Ísland ehf.	...EUR
Eimskip USA, inc.	... USD
Eimskip UK Ltd.	... GBP
Eimskip Holding B.V.	... EUR
Eimskip Asia B.V.	... RMB
P/f Skipafelagid Foroyar	... DDK
Harbour Grace CS Inc.	... USD
Sæferðir ehf.	...kr.
Cargo-Express ehf.	... kr.] ¹⁶

¹³ Trúnaðarmál.

¹⁴ Trúnaðarmál.

¹⁵ TRÚNAÐARMÁL.

¹⁶ TRÚNAÐARMÁL.

32. Ársreikningar samrunaaðila eru meðal fylgiskjala.

3.7 Ávinningur samruna

33. Að mati TVG felst mögulegur ávinningur samrunans fyrst og fremst í því að geta boðið upp á aukið þjónustuframboð. Félagið hefur lagt meiri áherslu á [...]¹⁷.

34. [...]¹⁸

35. Að öðru leyti vilja samrunaaðilar hvað varðar ávinning samrunans að mestu vísa til umfjöllunar síðar í samrunaskrá þessari um samkeppnisleg áhrif samrunans.

4 EIGNARHALD OG YFIRRÁÐ

4.1 Eignarhald og yfirráð

36. TVG er sem fyrr segir í 100% eigu Eimskipafélags Íslands („Eimskip“). Eimskip er hlutafélag sem skráð er á Aðallista Nasdaq Iceland.

37. Stærstu hluthafar í Eimskip m.v. 31. desember 2025 eru Seley ehf. (34,30%), Gildi lífeyrissjóður (14,27%)¹⁹, Lífeyrissjóður verslunarmanna (12,88%)²⁰, Birta lífeyrissjóður (6,31%), Lífeyrissj. starfsm.rík. A- og B deild (5,07%), Stapi lífeyrissjóður (3,91%), Vanguard Funds (2,68%)²¹, Festa – lífeyrissjóður (2,60%), Landsbréf (2,05%)²² og Lífsverk lífeyrissjóður (1,92%) og Sjóvá-Almennar tryggingar hf. (1,70%).

38. Cargo-Express er í eigu Róbert Vinsent Tómassonar (100%), kt. 141159-6589.

4.2 Viðskiptalegt samstarf

39. Samrunaaðilar eiga í takmörkuðu viðskiptalegu samstarfi við fyrirtæki sem starfa á sama eða tengdum markaði, umfram venjuleg viðskiptasambönd.

40. TVG er með í gildi samning við [...]²³ [...]²⁴, þó í takmörkuðu magni, sbr. nánar hér á eftir.

41. [...]²⁵

42. Þjónusta Cargo Express grundvallast alfarið á viðskiptasamböndum við flugfélögin. [...]²⁶

¹⁷ TRÚNAÐARMÁL.

¹⁸ Trúnaðarmál.

¹⁹ Gildi lífeyrissjóður, Gildi lífeyrissjóður/Framtíðarsýn 1 og 2

²⁰ Lífeyrissjóður verslunarmanna, Lífeyrissjóður verslunarmanna/Ævileið 1 and 2

²¹ Samtals eignarhlutur: Vanguard Total International, Vanguard Emerging Market Stock, Vanguard Fiduciary Trust Company, Vanguard FTSE All-World ex-US, Vanguard Total World Stock, Vanguard Funds PLC, Vanguard Investment Series PLC, Vanguard ESG International.

²² Samtals eignarhlutur: Landsbréf - Úrvalsbréf, Landsbréf - Öndvegisbréf og Landsbréf Hekla.

²³ TRÚNAÐARMÁL.

²⁴ TRÚNAÐARMÁL.

²⁵ TRÚNAÐARMÁL.

²⁶ TRÚNAÐARMÁL.

5 PERSÓNULEG OG FJÁRHAGSLEG TENGL OG FYRRI YFIRTÖKUR

43. Samrunaaðilar eiga ekki yfir 10% hlut í öðrum fyrirtækjum sem starfa á mörkuðum þar sem áhrifa gætir, utan þess er fram kemur í kafla 4 hér að framan.
44. Stjórnarmenn samrunaaðila eiga ekki sæti í stjórnnum annarra félaga en tilgreind eru í kafla 4, utan eftirfarandi:

Stjórn TVG:

Björn Einarsson, kt., 130269-4359 stjórnarformaður situr jafnframt í stjórn Gáru ehf. kt. 420993-2269 og Kg108 ehf. kt. 650269-4389.

Elísa Dögg M. Björnsdóttir, kt. 241285-3089 meðstjórnandi situr jafnframt í stjórn Gáru ehf. kt. 420993-2269.

Stjórn Cargo Express:

Ásdís Jóna B. Arnkelsdóttir, kt. 090360-4939 stjórnarformaður, situr ekki í stjórn annars félags.

Róbert Vinsent Tómasson, kt. 141159-6589 meðstjórnandi, situr ekki í stjórn annars félags.

Um fyrri yfirtökur vísast til ákvörðunar Samkeppniseftirlitsins nr. 29/2015 Samruni Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða ehf.

Samrunaaðilar hafa að öðru leyti ekki staðið að yfirtökum á fyrirtækjum sem stunda viðskipti á mörkuðum þar sem áhrifa gætir á síðastliðnum árum.

6 SKILGREININGAR Á MÖRKUÐUM

6.1 Viðeigandi vöru- og þjónustumarkaðir

45. Samkvæmt reglum nr. 1390/2020 um tilkynningu og málsmeðferð í samrunamálum skal lýsa þeim vöru- eða þjónustumörkuðum og landfræðilegu mörkuðum sem samruni hefur áhrif á í samrunaskrá. Skal jafnframt rökstyðja mat á markaðshlutdeild samrunaaðila.
46. Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er markaður sölusvæði vöru og staðgönguvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgönguþjónustu.
47. Í VI. kafla viðauka I við reglur Samkeppniseftirlitsins um tilkynningu og málsmeðferð í samrunamálum nr. 1390/2020 er hugtakið vörumarkaður skilgreint sem hér segir:

„Með viðkomandi vörumarkaði er átt við markað fyrir vörur og/eða þjónustu sem neytendur líta á sem staðgönguvörur eða staðgönguþjónustu vegna eiginleika sinna, verðs og áformaðrar

notkunar. Markaður er sölusvæði vöru og staðgönguvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgöngubjónustu."

48. Í kafla 2.3. í viðauka I við ákvörðun SE nr. 33/2023 er fjallað um flutningsmiðlun. Þar segir í mgr. 63 að SE hafi ekki áður fjallað um markað fyrir flutningsmiðlun. Framkvæmdastjórn ESB hafi hins vegar gert það og talið að sú starfsemi sem felist í flutningsmiðlun (e. freight forwarding) myndi sérstakan markað og í starfseminni felist miðlun flutninga fyrir hönd viðskiptavina og jafnframt að slík þjónusta kunni að fela í sér viðbótarþjónustu líkt og tollafgreiðslu, vörugeymslu og aðra þjónustu.²⁷
49. SE vísar jafnframt til þess að markaður fyrir vöruflutningaþjónustu (e. freight transport / transport of goods) annars vegar og markaður fyrir flutningsmiðlunarþjónustu séu aðskildir markaðir þar sem ekki er staðganga á milli þessara þjónustupátta. Þannig felist til að mynda í flutningsmiðlun á sjó í sér flutning vöru frá viðskiptavini til upphafshafnar og frá endahöfn til þriðja aðila – allt eftir beiðni viðskiptavinar. Sjálfur flutningsmiðlarinn kaupir þannig flutningspláss frá þriðja aðila, sem stundar flutning. Vísar SE til þess að þessir markaðir tveir tengist að þessu leyti lóðrétt.
50. Framkvæmdastjórn ESB hefur talið að skipta eigi markaði fyrir flutningsmiðlun niður í annars vegar flutningsmiðlun innanlands og hins vegar alþjóðlega flutningsmiðlun og jafnframt niður í markað fyrir flutningsmiðlun á landi, á sjó og í flugi. Þannig kemur eftirfarandi fram í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar nr. M.8330, mgr. 38:
- „In its prior decisional practice, the Commission has defined freight forwarding as "the organisation of transportation of items (possibly including activities such as customs clearance, warehousing, ground services, etc.) on behalf of customers according to their needs". The Commission subdivided the market into domestic and cross-border freight forwarding and into freight forwarding by air, land and sea."*
51. Í sama máli taldi framkvæmdastjórnin að landfræðilegi markaður málsins væri að lágmarki bundin við landið í heild sinni (e. *national*).
52. Í ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli nr. M.6059 kemur jafnframt fram í mgr. 18:
- „The Commission has considered a further sub-segmentation of freight forwarding services according to the type of operations into (i) domestic and international freight forwarding, as well as according to the type of freight forwarding means into (ii) freight forwarding by air, land and sea. The notifying party agrees with these possible segmentations of the freight forwarding market."*
53. Samkeppniseftirlitið fjallað um starfsemi Cargo Express í ákvörðun þess nr. 1/2011 *Synjun IGS ehf. á fraktafgreiðslu til Cargo Express ehf.*

²⁷ Sjá ákvörðun framkvæmdastjórnar ESB í máli nr. M.1794 Deutsche Post/Air Express International.

54. Í ákvörðuninni kemur fram að SE telji að Cargo Express starfi á markaði fyrir flutninga með flugfrakt milli Íslands og áfangastaða erlendis. Í ákvörðuninni kemur jafnframt fram af hálfu SE:

„Samkeppniseftirlitið telur að fraktflutningar með flugvélum milli Íslands og áfangastaða erlendis sé sérstakur þjónustumarkaður, sbr. t.d. ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 8/2011 Yfirtaka Íslandsbanka hf. og Glitnisbanka hf. á Bláfugli ehf. Ekki er staðganga milli þeirrar þjónustu annars vegar og t.a.m. flutninga á sjó með flutningaskipum, sbr. úrskurður áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008 Hf. Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu. Sömu niðurstöðu hefur verið komist að í eldri málum sem varða flugflutninga, sbr. ákvörðun samkeppnisráðs nr. 20/2005 og ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 54/2007.“

55. Samrunaaðilar gera ekki athugasemdir við þessar fyrri skilgreiningar Samkeppniseftirlitsins og framkvæmdastjórnar ESB.
56. Samrunaaðilar vekja þó athygli á því að vegna ýmissa sérsjónarmiða sem gilda um útflutning á ferskvöru hér á landi, einkum þær tegundir ferskfisks sem þola ekki þann flutningstíma sem fylgir sjóflutningi, kann að koma til greina að útflutningur á ferskum fiski með flugi teljist sérstakur markaður í skilningi 5. tl. 1. mgr. 4. gr. samkeppnislaga.
57. Að mati samrunaaðila kunna ákveðin rök að standa til þess að greina almennt milli flutningsmarkaða fyrir innflutning annars vegar og útflutning hins vegar, þó það hafi til þessa ekki verið gert í framkvæmd. Þannig eru áherslur og eðli sé á köflum annað, sem lýsir sér einkum í því að afar ólíkar vörur eru fluttar annars vegar til og hins vegar frá landinu, sem lúta að hluta að líkum lögmálum og hafa ólíkar þarfir, sem svo aftur endurspeglast í [...].²⁸
58. Á móti slíkri aðgreiningu má hins vegar benda á að sjónarmið um framboðsstaðgöngu hníga í huga samrunaaðila til þess að um sama markað kunnir að vera að ræða. Öll rekstrartæki sem nýtt eru til útflutnings hér á landi eru þannig samhliða nýtt til innflutnings. Þó einstakir aðilar á markaði, líkt og t.a.m. Cargo Express, hafi þannig markað sér stöðu í útflutningi eingöngu, kunna sjónarmið um framboðsstaðgöngu að hníga til þess að ekki sé ástæða til að greina innflutning annars vegar og útflutning hins vegar í sérstaka undirmarkaði. Að mati samrunaaðila er ekki nauðsynlegt við meðferð samrunamáls þessa að taka endanlega afstöðu til þess, sbr. umfjöllun um samkeppnisleg áhrif hér á eftir.
59. Jafnframt kann þetta að koma til álita um um þær vörur í út- og innflutningi sem þola ekki þann flutningstíma sem fylgir sjóflutningum, þ.m.t. þær tilteknu tegundir ferskfisks sem viðskiptavinir Cargo Express starfa einkum við. Kunna þau sjónarmið sem hér hafa verið rakin, og hér á eftir, að leiða til þess að um sérstakan undirmarkað sé að ræða. Þó telja samrunaaðilar ekki einhlítt að svo sé, enda það í meginatriðum þannig að yfirgnæfandi hluti þeirra vara sem fluttar eru til og frá landinu með flugi nýta þann flutningsmáta af þessum sömu ástæðum, þ.e.,

²⁸ Trúnaðarmál.

nauðsyninni á hraðari flutningi en sjóflutningi. Kann þannig að nægja í þessum tilgangi að telja markað fyrir flugflutninga til og frá landinu sérstakan markað, aðskilinn frá markaði fyrir sjóflutninga til og frá landinu, líkt og gert hefur verið í framkvæmd hingað til.

60. Allt að einu verða veittar nánari upplýsingar um hlutdeild í flutningi á ferskum fiski sérstaklega á viðeigandi stað síðar í samrunaskrá þessari.
61. Þrátt fyrir að félögin starfi bæði við eins konar miðlun flutninga eru þau í reynd ekki láréttir keppinautar þar sem Cargo Express veitir flutningsmiðlurum þjónustu sína í flugfrakt, þ.e. selur þeim í heildsölu fraktpláss á grundvelli viðskiptasambanda við tiltekin flugfélög. Starfar þar Cargo Express beint við flugfrakt, sem söluaðili þeirra flugfélaga sem félagið hefur samningssambönd við, rétt eins og Icelandair Cargo gerir f.h. Icelandair. Á móti kemur felst í þjónustu TVG eiginleg flutningsmiðlun líkt og henni er lýst í viðauka I við ákvörðun SE nr. 33/2023.
62. Til nánari útskýringar felst í eðli starfsemi GSA líkt og Cargo Express heildsala á fraktplássi til ýmist flutningsmiðlana eða viðskiptavina. Cargo Express á ýmist í viðskiptum við flutningsmiðlanir eða endanotanda beint,, rétt eins og Icelandair Cargo. Í all flestum tilvikum og líkt og rakið er að neðan í yfirliti yfir stærstu viðskiptavinir er um að ræða aðila sem þurfa á flutningi á sjávarfangi að halda. Um er að ræða ferskvöru sem lýtur öðrum lögmálum en aðrar vörur. Ekki er um skriflega samninga við viðskiptavinir að, en viðvarandi viðskiptasambönd við stærri viðskiptavinir sem flytja reglubundið á grundvelli gjaldskrár. Þegar um tilfallandi flutninga er að ræða ræða er hins vegar „spot“ markað, þar sem vélar eru fylltar í útflutningi alveg fram á síðustu stundu og verð eru síbreytileg eftir framboði og eftirspurn. Farmskjöl eru þannig unnin og staðfest alveg fram að brottför. Kallar starfsemi á þeim markaði á beina stjórnun á flutningsplássinu, sem flutningsmiðlanir hafa ekki, og mikinn sveigjanleika. Af þessum sökum eru viðskiptavinir Cargo Express einkum fiskútflytjendur, sem hafa þörf fyrir þess konar þjónustu, auk flutningsmiðlana.
63. TVG starfar hins vegar sem fyrr segir sem eiginleg flutningsmiðlun. Hefur TVG ekki stjórn á flutningsplássi og er þannig háð farmflytjendum um flutningspláss og framboð. Getur félagið þannig ekki breytt og staðfest farmskjöl alveg fram að brottför. Felst starfsemi TVG í því að sameina flutningspláss, líkt og Cargo Express býður í heildsölu, þjónustu og ráðgjöf í heildarlausnum fyrir viðskiptavinir. Til þessa hefur TVG að langstærstu leyti keypt flutningspláss af Icelandair Cargo inn í slíkar heildarlausnir til viðskiptavina. Allt að einu verður í síðari umfjöllun fjallað um möguleg lárétt áhrif, ef litið yrði svo á að samrunaaðilar séu láréttir keppinautar.
64. Með hliðsjón af öllu framangreindu eru þeir markaðir þar sem áhrifa gætir að mati samrunaaðila annars vegar markaður fyrir flutningsmiðlun með flugi og hins vegar markaður fyrir flugfrakt. Setja þó samrunaaðilar jafnframt fram aðrar sviðsmyndir að beiðni Samkeppniseftirlitsins, sbr. hér á eftir.

6.2 Landfræðilegur markaður

65. Landfræðilegur markaður telst það svæði þar sem hlutaðeigandi fyrirtæki eru viðriðin framboð og eftirspurn eftir viðkomandi vöru eða þjónustu, þar sem samkeppnisskilyrði eru nægilega lík og unnt er að greina frá nærliggjandi svæðum, einkum vegna þess að samkeppnisskilyrði eru greinilega frábrugðin á þeim svæðum.
66. Meðal þeirra þátta sem skipta máli við mat á viðkomandi landfræðilegum markaði er eðli og einkenni viðkomandi vöru eða þjónustu, hugsanlegar aðgangshindranir eða neytendavenjur, greinilegur munur á markaðshlutdeild fyrirtækja á þessu svæði og aðliggjandi svæðum eða verulegur verðmunur.
67. Samrunaaðilar telja ljóst að ekki beri að skilgreina landfræðilegan markað fyrir neinn framangreindra markaða þrengra en Ísland. Telja samrunaaðilar raunar ekki útilokað að markaðurinn geti talist ná til stærra svæðis þar sem stórar erlendar flutningsmiðlanir eru færar um að veita íslenskum viðskiptavinum sömu þjónustu og samrunaaðilar, þvert á landamæri.

6.3 Markaðir þar sem áhrifa gætir ekki

68. Um markaði þar sem áhrifa gætir ekki vísa samrunaaðilar einkum til markaðar fyrir vöruflutninga á sjó.

6.3.1 Markaður fyrir vöruflutninga á sjó

69. Samrunaaðilar vísa til þess að SE hefur talið að Eimskip og TVG starfi ekki á sama markaði sbr. fyrri umfjöllun og mgr. 71 í viðauka I við ákvörðun SE nr. 33/2023 þar sem flutningsmiðlunarfyrirtæki skipafélaganna starfi á sérstökum markaði með öðrum fyrirtækjum sem veita slíka alhliða miðlunarþjónustu á sviði sjóflutninga til og frá Íslandi. Með nákvæmlega sömu rökum starfa hvorki Cargo Express né Icelandair Cargo á sama markaði og TVG, þar sem fyrrnefndu félögin starfa á markaði fyrir flugflutninga til og frá Íslandi, rétt eins og t.d. Eimskip og Samskip starfa við sjóflutninga til og frá Íslandi.
70. Cargo Express veitir síðan flutningsmiðlurum þjónustu sína, þ.e. selur þeim fraktpláss í flugvélum. Félagið er því ekki í samkeppni við félög sem stunda miðlun flutninga á sjó né tengist starfsemi Cargo Express lóðrétt við starfsemi Eimskips.
71. Í 3. gr. VI kafla reglna SE nr. 1390/2020 um tilkynningu og málsmeðferð í samrunamálum er fjallað um markaði þar sem áhrifa gætir. Þar segir að markaður þar sem áhrifa gætir teljast þeir markaðir þar sem:
- Tvö eða fleiri fyrirtæki sem að samruna standa stunda viðskipti á sama markaði.
 - Eitt eða fleiri fyrirtæki sem að samruna standa stunda viðskipti á vörumarkaði, sem er á fyrra eða seinna sölustigi miðað við markað þar sem annar aðili samrunans stundar viðskipti.

72. Það er mat samrunaaðila að markaður fyrir vöruflutninga á sjó geti ekki talist vera á fyrra eða seinna sölustigi miðað við markað fyrir flutningsmiðlun með flugi enda engin þörf á því að eiga í viðskiptum við skipafélög eða aðra þá sem stunda vöruflutninga á sjó til þess að geta stundað flutningsmiðlun með flugi. [...]²⁹
73. Í ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 33/2023 var ítarlega fjallað um aðstæður á markaði fyrir sjóflutninga til og frá landinu, sbr. einkum 3. hluta 2. bindis ákvörðunarinnar. Þar sem ákvörðunin tók hins vegar til árána 2008 – 2013, gefur sú umfjöllun sem þar er að finna um markaðshlutdeild ekki rétta mynd af aðstæðum á markaði í dag.
74. Auk Eimskips starfa á markaði fyrir sjóflutninga til og frá landinu í dag a.m.k. fyrirtækin Samskip, RAL, Thorship (sem sameinaðist CargoW á árinu 2021) og Smyril Line Cargo. Er því ekki um sama fákeppnismarkað að ræða og Samkeppniseftirlitið komst að niðurstöðu um á brotatímabili ákvörðunar nr. 33/2023.
75. Eðli útflutnings Eimskips á ferskum fiski má lýsa á þann veg að hann getur verið nokkuð ólíkur eftir tegundum og afurðum. Hitastigið er ólíkt eftir því hvort um er að ræða lax eða hvítfisk, sömuleiðis er líftími vörunnar ólíkur eftir því hvort þetta sé lax, hvítfiskur, heill eða flakaður.
76. Þegar fluttur er út unnin ferskur fiskur og lax þá er hann að alla jafna sóttur til framleiðenda í lausu eða lestaður í gám. Sé varan sótt í gám þá fer gámurinn beint um borð í skip við komuna til Reykjavíkur. Ef sótt í lausu tekur Eimskip vöruna inn í Sundakæli og lestar í gáma þar áður en vara fer í skip. Þegar skip kemur í erlenda höfn fá ferskvöru gámar flýtimeðferð á höfn og eru fyrstir frá borði. Jafnframt bíða bílar eftir vörunni úr skipi og keyra með hana til móttakanda um leið og gámur er kominn í land og er tollafgreiddur. Eimskip býður svo upp á skjala- og tollavinnslu fyrir viðskiptavininn bæði hér á landi og í losunarhöfn.
77. Þar sem líftími vörunnar er takmarkandi þáttur þá skiptir flutningstími og áreiðanleiki miklu máli fyrir endanlegt verð vörunnar. Þá skiptir brottfarardagur frá landinu og komudagur í erlendri höfn miklu máli í vali viðskiptavina okkar um hvaða leið þeir kjósa. Viðskiptavina flóran í útflutningi á ferskvöru er mjög fjölbreytt hjá Eimskip, allt frá stórum útgerðum og laxeldisfyrirtækjum, yfir í einyrkja.

²⁹ Trúnaðarmál.

7 UPPLÝSINGAR UM MARKAÐI ÞAR SEM ÁHRIFA SAMRUNANS GÆTIR

7.1 Áætluð heildarstærð markaða og markaðshlutdeild samrunaaðila og keppinauta

Markaður fyrir flutningsmiðlun

78. Að því er varðar heildarstærð markaðar fyrir flutningsmiðlun hér á landi er nærtækt að líta til rekstrartekna starfandi fyrirtækja á þeim markaði. Að mati samrunaaðila er áætluð heildarstærð markaðarins um 23-24 milljarðar kr. Ársreikningar einir og sér gefa vísbendingu um hlutdeild samrunaaðilar og helstu keppinauta en samrunaaðilar áréttu að þeir hafa ekki upplýsingar um niðurbrot tekna keppinauta á einstaka undirmarkaði, og eftir atvikum upplýsingum um tekjur erlenda aðila af flutningsmiðlun til og frá Íslandi.

<u>Fyrirtæki</u>	<u>Tekjur 2024</u>	<u>Hlutdeild</u>
TVG Zimsen ehf.	7.201.055.576 kr.	33,2%
Torcargo ehf.	2.354.262.334 kr.	10,8%
Jónar Transport hf.	4.034.015.861 kr.	16,8%
DHL Express Iceland ehf.	2.818.137.000 kr.	11,7%
Icetransport ehf.	1.598.852.001 kr.	6,6%
DB Schenker A/S	1.428.323.169 kr.	5,9%
Frakt flutningsmiðlun ehf.	869.045.461 kr.	3,6%
Icelogic ehf.	618.581.575 kr.	2,6%
Leman ehf.	428.152.028 kr.	1,8%
Blue Water Shipping ehf.	362.750.000 kr.	1,5%
Samtals	21.713.175.005 kr.	100% ³⁰

79. Það athugast að inn í þessa töflu vantar Kuehne+Nagel, stærstu flutningsmiðlun heims, sem hóf innreið sína á íslenskan markað með opnun skrifstofu hér á landi þann 1. október 2025.³¹ Er ljóst að félagið ætlar sér stóra hluti enda réð það 13 starfsmenn strax í upphafi, yfir tvöfalt fleiri en starfsmenn Cargo Express til samanburðar. Má því vænta að það félag ætli sér stóra sneið af þeirri áætluðu markaðshlutdeild sem fram kemur í framangreindri töflu á næstu árum.
80. Með hliðsjón af framangreindu áætla samrunaaðilar að hlutdeild TVG á heildarmarkaði fyrir flutningsmiðlun sé um 30%. Er þá um að ræða heildarmarkað en samrunaaðilar átta sig ekki á því hver hlutdeildin er í tilviki flutningsmiðlunar í flugi en [...] ³²

³⁰ Eingöngu ofangreind fyrirtæki. Samrunaaðilar útiloka ekki að fleiri aðilar kunni að vera starfandi á markaðnum.

³¹ Sjá: <https://newsroom.kuehne-nagel.com/kuehnenagel-opens-its-first-independent-operation-in-iceland/>

³² Trúnaðarmál.

Markaður fyrir flugfrakt til og frá Íslandi

81. Hvað varðar markað fyrir flugfrakt til og frá Íslandi þá heldur Isavia utan um upplýsingar um magn vara (í tonnum) sem koma hingað til lands með flugi. Hér má finna yfirlit yfir samanlagða frakt (bæði til og frá Íslandi)³³, í tonnum:

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Heild
2022	4552	4265	5138	5276	4759	4301	3991	4426	4626	4532	4341	5083	55.290
2023	5312	5010	5393	4529	4878	4859	4612	4869	5265	5396	5588	5335	61.046
2024	4942	5252	4756	4411	4779	4312	4218	4753	5366	6183	5858	5555	60.385
2025	5245	5200	5408	4913	5269	5124	5339	4798	5387	5562	5633	0	57.878

82. Líkt og sjá má af upplýsingum frá Isavia nemur heildarmagn í flugfrakt á árinu 2024 alls 60.385 tonnum, þ.e. samanlagt til og frá Íslandi.

83. Cargo Express flutti [...] ³⁴ tonn í flugi árið 2024 og [...] ³⁵ tonn á árinu 2025.

84. TVG flutti [...] ³⁶ tonn í flugi árið 2024 og [...] ³⁷ tonn á árinu 2025.

85. [...:

Flugfélag	2024 allt árið	2025 (1. jan - 27. okt)
...
...
...
...
...
...
Samtals] ³⁸

86. [...] ³⁹

87. Helstu keppinautar Cargo Express eru Icelandair Cargo og Odin Cargo, dótturfélag Torcargo ehf.. Það er mat samrunaaðila að sjálf flugfélögin geti síðan hæglega [...] ⁴⁰

³³ Er aðgengilegt hér: [Farbegafiöldi](#)

³⁴ Trúnaðarmál.

³⁵ Trúnaðarmál.

³⁶ Trúnaðarmál.

³⁷ Trúnaðarmál.

³⁸ Trúnaðarmál.

³⁹ Trúnaðarmál.

⁴⁰ Trúnaðarmál.

88. Sé litið til ársreikninga er hlutdeild fyrirtækja sem hér segir:

Félag	Tekjur ársreikningi	skv.	Hlutdeild
Icelandair Cargo	USD 70.184.000 (eingöngu frakt og póst tekjur) (ISK 8.860.730.000 kr. m.v. 16.12.2025		79%
Odin Cargo	748.122.775 kr.		6,7%
Cargo Express	1.550.367.101 kr.		13,8%
Ath. öll flugfélög sem fljúga til og frá Íslandi ættu að geta boðið sömu þjónustu og framangreindir aðilar.	-		-
Samtals	11.159.219.876 kr.		100%

89. Líkt og sjá má af framangreindu telja samrunaaðilar að Icelandair Cargo sé með langhæstu hlutdeildina. Jafnvel þó eingöngu sé við það miðað að einu starfandi félögin séu Icelandair Cargo, Odin Cargo og Cargo Express þá er hlutdeild Cargo Express eingöngu um 13,8%. Er ekki um að ræða slíka hlutdeild að hún valdi samkeppnislegum vandamálum.

90. Þess utan, líkt og ráða má af töflunni, er markaðurinn mjög opinn, hvort heldur sem er fyrir viðkomandi flugfélög sem fljúga til og frá landinu til að selja pláss beint til endaviðskiptavina, eða nýja söluaðila fyrir þeirra hönd á grundvelli sambærilegra GSA samninga og Cargo Express hefur gert við þau. [...]⁴¹

Markaður fyrir sjóflutninga til og frá landinu

91. Líkt og rakið var í umfjöllun um markaði þar sem áhrifa gætir hér að framan byggja samrunaaðilar á því að markaður fyrir sjóflutninga til og frá landinu teljist ekki meðal markaða þar sem áhrifa samrunans gætir í skilningi samkeppnislaga. Allt að einu fara hér á eftir þær upplýsingar um áætlaða markaðshlutdeild á þeim markaði sem samrunaaðilum er unnt að veita.

92. Samrunaaðilar hafa ekki forsendur til að áætla nákvæma markaðshlutdeild aðila í sjóflutningum til og frá landinu í dag. Telji Samkeppniseftirlitið tilefni til að rannsaka það við meðferð máls þessa, upplýsist hér með að tekjur Eimskips af sjóflutningum til og frá landinu á árinu 2025 námu [...]⁴² og flutt magn nam [...]⁴³ tonnum.

⁴¹ Trúnaðarmál.

⁴² Trúnaðarmál.

⁴³ Trúnaðarmál.

93. Með framangreindum fyrirvörum um takmarkaðar upplýsinga, áætla þó samrunaaðilar að markaðshlutdeild í sjóflutningum til og frá landinu kunni í dag að vera á neðangreindum nótum:

<u>Fyrirtæki</u>	<u>Hlutdeild</u>
Eimskip	35%
Samskip	27,5%
Smyril Line Cargo	17,5%
Thor Shipping	12,5%
RAL	7,5%
Samtals	100% ⁴⁴

94. Það skal tekið fram hér að um er að ræða áætlun byggða á besta mati stjórnenda Eimskips. Þá skal það tekið fram að áætlunin er sú sama hvort sem litið er til flutnings til og frá landinu í heild, eða til og frá Evrópu eingöngu, og hvort sem litið er til innflutnings eða útflutnings.
95. Þannig liggja engar opinberar tölur fyrir um heildarmagn eða tekjur í áætlunarflutningum til og frá landinu, og því ekki unnt að áætla heildarstærð markaðarins á þann veg að unnt væri að áætla markaðshlutdeild Eimskips eða annarra fyrirtækja út frá því.
96. Einu opinberu upplýsingarnar sem unnt er að styðja við eru tölur Hagstofu Íslands um heildarmagn flutnings til og frá landinu, sem Hagstofan sundurliðar eftir sjóflutningi annars vegar og flugflutningi hins vegar.
97. Séu þessar tölur Hagstofunnar lagðar til grundvallar um sjóflutninga til og frá landinu, er hlutdeild Eimskips [...].⁴⁵ Hins vegar liggur fyrir að hluti þessara heildarflutninga eru ekki áætlunarflutningar, s.s. svonefndir stórflutningar (e. „*bulk*“). Áætla Eimskip að þeir kunni að hámarki að nema 1/3 hluta af flutningum til og frá landinu, en áætlunarflutningar 2/3. Séu þær forsendur lagðar til grundvallar má þannig áætla að hlutdeild Eimskips sé að hámarki 35%.
98. Að sama skapi sundurliða engir aðilar sem starfa á markaðnum tekjur sínar í ársreikningum á þann hátt að unnt sé að finna þar upplýsingar um tekjur af áætlunarflutningum til og frá Íslandi. Umfang og eðli starfsemi aðilanna er jafnframt svo ólíkt að ekki er unnt að t.d. setja fram áætlun byggða á forsendum líkt og þeirri að hlutfall tekna þeirra af slíkum flutningum af heildartekjum sé það sama og hjá Eimskip. Er samrunaaðilum því ekki annað fært en að setja fram áætlun byggða á besta mati stjórnenda, og setja síðan fram þær upplýsingar sem fram koma í mgr. 88 hér að framan, sem Samkeppniseftirlitið gæti þá eftir atvikum nýtt til samanburðar tekna og flutt magns annarra aðila á grundvelli upplýsingabeidna þar um.

⁴⁴ Eingöngu ofangreind fyrirtæki. Samrunaaðilar útiloka ekki að fleiri aðilar kunni að vera starfandi á markaðnum.

⁴⁵ Trúnaðarmál.

Mögulegur markaður fyrir „milliliði“ í flutningum

99. Yrði talið tilefni til að skilgreina markað málsins fyrir „milliliði í flutningum“, þannig að samkeppnisaðilar teldust starfa á sama markaði, er að sama skapi ljóst að sameiginleg hlutdeild þeirra yrði ekki slík að hún myndi valda samkeppnislegum vandamálum. Ef Cargo Express yrði talið vera í samkeppni við TVG myndu sömu rök leiða til þess að Icelandair Cargo yrði jafnframt í samkeppni við báða samrunaaðila, hvort sem litið yrði til markaðar fyrir flutningsmiðlun á ferskvöru eða heildarmakaðar fyrir flutningsmiðlun eða flugfrakt. Er enda enginn eðlismunur á starfsemi Cargo Express og Icelandair Cargo, bæði félög selja pláss um borð í flugvélum þriðju aðila. Yrði þannig áætluð hlutdeild sem hér segir m.v. heildartekjur ársins 2024:

Félag	Tekjur 2024	Hlutdeild
Icelandair Cargo	8.860.730.000 kr	27%
Odin Cargo	748.122.775 kr	2%
Torcargo ehf.	2.354.262.334 kr.	7%
Jónar	4.034.015.861 kr	12%
DHL Express	2.818.137.000 kr	9%
Icetransport	1.598.852.001 kr	6%
Schenker á Íslandi	1.428.323.169 kr	5%
Frakt flutningsmiðlun	869.045.461 kr	2%
Icelogic	618.581.575 kr	2%
Leman	428.152.028 kr	1%
Blue Water Shipping	362.750.000 kr	1%
Cargo Express	1.550.367.101 kr	4%
TVG	7.201.055.576 kr	21%
Samtals	32.872.393.881 kr.	100%

Mögulegur markaður fyrir „milliliði í flugflutningum“

100. Sé litið til starfsemi einhvers konar „milliliða“ í flugflutningum einvörðungu, störfuðu þá á slíkum markaði jafnt þeir sem selja flugpláss f.h. flugfélaganna, þ.e., Icelandair Cargo, Odin Cargo og Cargo Express, og allar flutningsmiðlanir sem starfa hér á landi, sem kaupa plássid f.h. viðskiptavina. Vandinn við þá aðferðafræði, sem ber þess að mati samrunaaðila glögggt vitni að ekki geti verið um sama markað að ræða, er að tekjur eru óhjákvæmilega að stórum hluta tvítaldar. Stafar þetta af því að tekjur flutningsmiðlana fyrir flugflutninga, renna

að langstærstum hluta til Icelandair Cargo, Odin Cargo eða Cargo Express, í formi keypts flutningspláss.

101. Allt að einu mætti, með þessum annmarka, áætla hlutdeildina sem hér segir. Er áætlunin byggð á þeirri forsendu að hlutfall tekna af flugflutningum hjá öðrum flutningsmiðlunum sé það sama og TVG, utan Jóna Transport þar sem hlutfallið er áætlað hærra, þar sem það félag hefur skv. bestu vitund samrunaaðila verið hlutfallslega sterkara í flutningsmiðlun með flugi en á sjó.

Fyrirtæki	Tekjur 2024	Hlutdeild
Icelandair Cargo	8.860.730.000	55-60%
Cargo Express	1.550.367.101	7-12%
Odin Cargo	748.122.775	4-6%
Jónar Transport ehf.	2.017.007.931	10-15%
TVG	[...] ⁴⁶	5-7%
Torcargo ehf.	310.479.709	2-3%
DHL Express	371.655.419	2-3%
Icetransport	210.856.325	1-2%
Schenker á Íslandi	188.367.012	1-2%
Frakt flutningsmiðlun	114.609.565	0,5-1%
Icelogic	81.578.431	0,5-1%
Leman	56.464.615	0-0,5%
Blue Water Shipping	47.839.407	0-0,5%

102. Sé litið sérstaklega til útflutnings á ferskum fiski þá má ráða af gögnum Hagstofu Íslands að á árinu 2025 hafi 17,7% af ferskum fiski verið fluttur frá landinu með flugi á því ári, samanborið við 82,3% með skipum. Hlutfallið var sambærilegt á fyrsta ársfjórðungi ársins 2026, hvar 16,9% var flutt með flugi en 83,1% með skipum. Leggja samrunaaðilar til grundvallar að þarna á milli sé ekki staðganga, fremur en milli sjóflutninga og flugflutninga almennt, þar sem sá fiskur sem fluttur er flugleiðina þolir ekki lengd sjóflutninga, ýmist vegna eiginlega viðkomandi fisktegundar eða vegna þess verðs sem ætlunin er að selja hann á erlendis sem nýveiddan.

103. Af þessum tölum Hagstofunnar getur Cargo Express áætlað að hlutdeild félagsins í flutningi á ferskum fiski með flugi frá landinu hafi numið um [...] ⁴⁷%, sem er nokkuð hærra en áætluð hlutdeild fyrir alla frugfrakt, sbr. töfluna hér að framan. Stafar það að mati samrunaaðila væntanlega einkum af því að hlutdeild TVG í flutningsmiðlun fyrir útflutning á ferskum fiski er [...] ⁴⁸%, og hækkar því ætluð markaðshlutdeild annarra aðila í töflunni, þ.m.t. Cargo Express, sem því nemur.

7.2 Mat á heildarverðmæti, magni og uppruna innflutnings

104. Takmarkaður innflutningur á sér stað á vegum samrunaaðila á þeim mörkuðum sem tengjast samrunanum. Starfsemi aðila felst í flutningsmiðlun og flugfrakt en ekki er um að ræða innflutning í hefðbundnum skilningi orðsins þar sem

⁴⁶ Trúnaðarmál.

⁴⁷ Trúnaðarmál.

⁴⁸ Trúnaðarmál.

samrunaaðilar eru ekki eiginlegir innflytjendur/útflytjendur heldur miðlarar á þeirri frakt sem berst til og frá landinu.

7.3 Hvernig framleiðsla og sala fer fram

105. Samrunaaðilar stunda ekki framleiðslu í hefðbundnum skilningi þess orðs.

Sala hjá TVG byggir á nánu samstarfi við viðskiptavini og faglegri ráðgjöf á sviði flutninga og tengdrar þjónustu. Söluþeymið vinnur í beinum samskiptum við viðskiptavini, greinir flutningsþarfir þeirra og leggur fram sérsniðnar lausnir sem taka mið af eðli sendinga, kröfum um afhendingartíma, kostnaði og öðrum aðstæðum sem máli skipta. Þannig byggja lausnir TVG á heildrænni nálgun flutningsmiðlunar, þar sem flug-, sjó- og sérverkefnaflutningar eru valdir og samsettir eftir þörfum viðskiptavina, fremur en staðlaðri vöru eða föstu framboði.

106. Í flugflutningum felst starfsemi TVG í því að kaupa flugpláss frá flugfélögum eða söluaðilum þeirra, annað hvort á grundvelli langtímasamninga eða í einstökum spot-viðskiptum, og sambætta slíkt flugpláss í heildarlausn fyrir viðskiptavini. TVG gerir samninga beint við viðskiptavini sína, ber ábyrgð á framkvæmd flutnings í heild sinni og veitir áframhaldandi þjónustu og ráðgjöf á meðan flutningi stendur.

107. Sala hjá Cargo Express byggir á markvissum samskiptum við viðskiptavini og sérsniðnum lausnum á sviði flutninga og tengdrar þjónustu. Sölustarf fer að stærstum hluta fram í beinum samskiptum, símleiðis og í gegnum tölvupóst, þar sem viðskiptavinir njóta aðgangs að skilgreindum verðlistum fyrir helstu flutningsleiðir.

108. Cargo Express veitir þjónustu sem tengist fraktbókunum, útgáfu flutningsskjala og samhæfingu flugfraktar, á sama hátt og Icelandair Cargo.

109. Rétt eins og Icelandair Cargo veitir Cargo Express í takmörkuðu mæli einnig stoðþjónustu, svo sem við tollafgreiðslu, sem er sambærileg þeirri þjónustu sem flutningsmiðlarar bjóða. Slík þjónusta er almennt veitt gegn hóflegu gjaldi og er aðeins hluti af heildarþjónustu félagsins, þ.e. það ekki hægt að kaupa hana eina og sér.

110. Cargo Express hefur sinnt slíkri stoðþjónustu í mjög takmörkuðum mæli og þá eingöngu sem hluta af heildarþjónustu til stærri viðskiptavina, en ekki sem sérhæfðri þjónustu til almennra viðskiptavina. Cargo Express sinnir þannig t.a.m. ólíkt TVG ekki import declaration eða annarri þjónustu sem tengist innflutningi. Þá skal það upplýst að þrátt fyrir upplýsingar um hið gagnstæða á heimasíðu félagsins, sinnir Cargo Express ekki DGR þjónustu (flutningur hættulegra efna), en hann krefst sérstakra réttinda.

111. Í starfsemi Cargo Express er gefið út svokallað Master Airway Bill, sem er aðalflutningsskjal flugsins og eina flutningsskjalið sem félagið gefur út. Flutningsmiðlarar, svo sem TVG, kaupa síðan ákveðna flutningsgetu (t.d. tiltekið magn í tonnum) undir þessu Master Airway Bill og gefa þá sjálfir út House Airway Bill til sinna eigin viðskiptavina. Þannig geta flutningsmiðlarar selt þessa flutningsgetu áfram til margra viðskiptavina.

112. Að auki sinnir félagið tilboðsgerð þar sem boðnar eru frekari lausnir, meðal annars vegna áframhaldandi flutninga erlendis og tollskjalagerðar, í nánú samstarfi við samstarfsaðila á erlendum mörkuðum og í samræmi við viðskiptaskilmála hvers verkefnis.
113. Á sviði fiskútflutnings og landeldis einkennast samskipti af mikilli tíðni og sveigjanleika, þar sem brugðist er hratt við breytilegum aðstæðum í framleiðslu og afhendingu, í samstarfi við flugvelli, tollafgreiðsluaðila og flutningsaðila.

7.4 Samanburður á verði samrunaaðila hér á landi og erlendis

114. Hvað varðar samanburði á verði hér á landi og erlendis að þá notast Cargo Express við sama verðlista hvort sem viðskiptavinur er íslenskur eða erlendis frá en líkt og fram kemur hér fyrir neðan eru viðskiptavinir [...] ⁴⁹. Að því er varðar TVG að þá er [...] ⁵⁰
115. Tekjumyndun Cargo Express er með þeim hætti að yfirgnæfandi meirihluti tekna félagsins verður til á grundvelli áðurnefndra GSA samninga við nefnd flugfélög. [...] ⁵¹
116. Hvað varðar tekjumyndun af stoðþjónustu s.s. áframflutningi í þeim tilvikum sem viðskiptavinur hefur sérstaklega óskað eftir slíku, er ferlið á þann veg að Cargo Express hefur samt við þriðja aðila, oftast erlendis, sem flytur þá vöruna á endastað, s.s. vöruhús í viðkomandi landi.
117. Í öllum tilvikum greiðir viðskiptavinir Cargo Express eitt heildarverð til Cargo Express fyrir þjónustu félagsins, sem er þá ætlað að standa undir kostnaði Cargo Express við framangreinda þætti, að viðbættri hæfilegri álagningu. Eini liðurinn utan þess heildarverðs er alla jafna útgáfa farmbréfs þar sem það á við, en fyrir það greiða allir viðskiptavinir sama fasta verð, sem nú er kr. 5.800.
118. Verð eru reiknuð út á þeim grundvelli sem lýst var hér að framan, sbr. nánar umfjöllun um verð í einstökum samningum við viðkomandi flugfélög. Verðlagning á sér oftast stað í gjaldmiðli þess lands sem verið er að flytja til, og er því algengast að reikningar Cargo Express séu gefnir út í evrum eða bandaríkjadöllum.
119. Tekjumyndun TVG byggir hins vegar á flutningsmiðlun og þjónustu við þá sem þurfa á flutningi að halda, þar sem virðisaukinn felst í sérþekkingu, skipulagningu og samhæfingu flutningsferla, en ekki í sölu eða endursölu á flugplássi.
120. Tekjur TVG ráðast þannig af samningum við viðskiptavini félagsins, þar á meðal á grundvelli tilboða um heildarlausnir í flutningum, þar sem TVG annast skipulagningu, samhæfingu og framkvæmd flutninga með viðeigandi flutningsmáta hverju sinni. Verðlagning miðast við umfang og eðli verkefna, þjónustustig, afhendingarkröfur og aðstæður á markaði á hverjum tíma, fremur en endursölu á frakt eða flugplássi sem slíkri vöru.

⁴⁹ Trúnaðarmál.

⁵⁰ Trúnaðarmál.

⁵¹ Trúnaðarmál.

121. Í flugflutningum felst tekjumyndun TVG í því að samþætta frakt í flugi sem hluta af heildarlausn fyrir viðskiptavinum, ýmist á grundvelli einstakra verkefna eða samninga, eftir því sem við á. TVG ber sjálft ábyrgð gagnvart viðskiptavinum sínum á þeirri þjónustu sem veitt er og tekjur félagsins endurspeglar því virðisauka sem skapast af ráðgjöf, skipulagningu og framkvæmd heildarflutningslausna, hvar flugfrakt er oftast en ekki einungis einn liður af mörgum.

7.5 Eðli og umfang lóðréttrar samþættingar

122. Cargo Express selur fraktpláss bæði í heildsölu til flutningsmiðlara en einnig í smásölu beint til endanotanda. Er þá um að ræða smásölu til aðila sem eru með mikið magn, þurfa skjóta afgreiðslu og mikinn sveigjanleika. Er þá einkum um að ræða útflutning á ferskvöru, sjávarfangi.
123. Líkt og rakið er að framan er TVG hins vegar dótturfélag Eimskips en Eimskip starfar við sjóflutningar til og frá Íslandi. Í viðauka I við ákvörðun SE nr. 33/2023 er fjallað ítarlega um þá markaði sem Eimskip starfar á en í mgr. 48 viðaukans kemur fram að viðkomandi markaður málsins væri „*áætlunarflutningar á sjó á milli Íslands og Evrópu annars vegar og Íslands og Norður-Ameríku hins vegar. Fellur hér einnig undir tengd þjónusta, sem er órjúfanlegur þáttur slíkrar flutningaþjónustu svo sem vöruafgreiðsla ásamt útskipun og uppskipun.*“ Í sama viðauka kemur síðan fram í umfjöllun framfar í mgr. 33 að farmflutningar í flugi teldust ekki til sama markaðar og farmflutningar á sjó. Er það svo endurtekið í mgr. 39, þar sem segir „*farmflutningar með flugvélum falla hér ekki undir*“.
124. Cargo Express starfar sem fyrr eingöngu í tengslum við flugfrakt og ekki flutninga á sjó. Þrátt fyrir að lóðrétt tengsl séu á milli flutningsmiðlunar og farmflutninga á sjó er ljóst að engin slík tengsl eru á milli miðlunar í flugi og farmflutninga á sjó. Starfsemi Eimskips í farmflutningum á sjó er því ekki lóðrétt tengd við starfsemi Cargo Express.
125. [...] ⁵² Félagið notar að því leyttinu til þjónustu Eimskips.

126. [...]. ⁵³

7.6 Sundurliðun á heildartekjum

127. Tekjur TVG á árinu 2024 má gróflega sundurliða sem hér segir:

[...]
...
...
...
...
...
...
...

⁵² Trúnaðarmál.

⁵³ Trúnaðarmál.

...] ⁵⁴
-----	-----	--------------------

128. Tekjur Cargo Express á árinu 2024 má gróflega sundurliða sem hér segir, eftir flutningsleiðum:

Flugfélag	2024 allt árið	2025 (1. jan - 27. okt)
...
...
...
...
...
...
Samtals] ⁵⁵

7.7 Upplýsingar um helstu kostnaðarliði og kostnaðaruppbyggingu

129. Sundurliðun helstu kostnaðarliða TVG á árinu 2024:

Rekstrarkostnaður	
[...]	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
Samtals	... kr.] ⁵⁶

130. Sundurliðun helstu kostnaðarliða Cargo Express á árinu 2024:

Rekstrarkostnaður	
[...]	...
...	...
...	...
...	...
...	...
...	...
Samtals	... kr.] ⁵⁷

⁵⁴ Trúnaðarmál.

⁵⁵ Trúnaðarmál.

⁵⁶ Trúnaðarmál.

⁵⁷ Trúnaðarmál.

8 SAMKEPPNISLEG ÁHRIF SAMRUNANS

131. Í 17. gr. c samkeppnislaga er kveðið á um að telji Samkeppniseftirlitið að samruni hindri virka samkeppni með því að markaðsráðandi staða eins eða fleiri fyrirtækja verði til eða slík staða styrkist, eða verði til þess að samkeppni á markaði raskist að öðru leyti með umtalsverðum hætti, getur stofnunin ógilt samruna.
132. Hér er um að ræða samruna TVG og Cargo Express. Snertiflötur samrunaaðila felst einkum í því að Cargo Express veitir flutningsmiðlurum á borð við TVG þjónustu, þ.e. selur þeim í heildsölu flugfrakt, þ.e. pláss um borð í flugvélum fyrir vöruflutninga. Hvað varðar sölu Cargo Express á flutningsplássi um borð í flugvélum til einstakra endanlegra viðskiptavina er heldur ekki um láréttan snertiflöt að ræða, þar sem félag starfar sem söluaðili f.h. þeirra flugfélaga sem samningar eru til staðar við, og þar með á markaði fyrir flugfrakt, sem TVG starfar ekki á, auk þess sem flutningur Cargo Express er nær alfarið í ferskvöru fyrir endanotanda, sbr. umfjöllun hér fyrir neðan.
133. Að mati samrunaaðila eru þeir því ekki raunverulegir keppinautar þrátt fyrir að stunda báðir eins konar miðlun flutninga. Þar sem Cargo Express selur pláss um borð í flugvélögum, og kemur þannig fram f.h. seljenda á flugflutningamarkaði, einkum í flutningum á ferskvöru, kemur TVG fram f.h. kaupenda og leitar að bestu flutningsleiðum fyrir þá, að engu í ferskum fiski. Allt að einu og jafnvel þó litið verði svo á að samrunaaðilar séu láréttir keppinautar að þá myndi slíkt ekki leiða til þess að markaðsráðandi staða skapist eða styrkist eða samruninn að öðru leyti leiða af sér umtalsverða röskun á samkeppni í andstöðu við ákvæði samkeppnislaga.
134. Yrði litið svo á, þrátt fyrir framangreint, að um láréttan samruna sé að ræða, þ.e. að Cargo Express og TVG séu í reynd keppinautar eða mögulegir keppinautar, telja samrunaaðilar að samkeppnislegu áhrifin séu samt sem áður hverfandi.
135. Í þeim tilvikum þar sem Cargo Express á í viðskiptum beint við endanotanda er að langstærstum hluta um að ræða sölu á fraktplássi fyrir ferskvöru til útflutnings. Þannig eru viðskiptavinir Cargo Express einkum sjávarútvegsfyrirtæki sem þurfa að flytja sjávarfang erlendis (útflutningur) með skjótum og áreiðanlegum hætti á erlenda markaði. Þessir viðskiptavinir starfa í umhverfi þar sem gæði og virði vörunnar (ferskvara) ræðst af hröðum og fyrirsjáanlegum flutningi og lágmarks meðhöndlun af hálfu miðlara (milliliða). Af þeim sökum telja samrunaaðilar að þessir viðskiptavinir leiti ekki til flutningsmiðlara á borð við TVG heldur raunar beint til þeirra aðila sem hafa yfir að ráða fraktplássi í flugi, svo sem Icelandair Cargo og Cargo Express. Það er mat samrunaaðila að þessir viðskiptavinir séu þannig í reynd ekki viðskiptavinir flutningsmiðlara eða að eftirspurn stafi frá þessum viðskiptavinum en [...] ⁵⁸. Engin raunveruleg skörun er því til staðar á milli samrunaaðila hvað þessa flutninga varðar.
136. Útflutningur á fiski felur í sér magnflutning þar sem viðskiptin þurfa að gerast mjög hratt. Flugvélar eru þannig fylltar í útflutningi alveg fram á síðustu stundu á grundvelli verðskrár sem Cargo Express gefur út í tilviki stórra viðskiptavina í

⁵⁸ Trúnaðarmál.

reglubundnum viðskiptum, en á „spot“ markaði þar sem tilboð eru gefin hverju sinni gagnvart tilfallandi viðskiptavinum. . Skjala frágangur á sér jafnframt stað alveg fram að brottför vélar. Þessar aðstæður krefjast sveigjanleika og beina stjórnun á fraktplássi í flugvélum. Á sama tíma starfa flutningsmiðlarar almennt ekki við þessar aðstæður heldur notast við almenna gjaldskrá og leitast við að sameina flugpláss, þjónustu og ráðgjöf í tiltekna lausn fyrir viðskiptavinum, án þess að hafa beina stjórn á fraktplássi líkt og Cargo Express

137. Samrunaaðilar vekja athygli á því að ferskvöruflutningar lúti almennt sömu lögmálum hvort sem um er að ræða inn- eða útflutning. Þeir viðskiptavinir sem þurfi á flutningi á ferskvöru að halda leita beint til flutningsaðilans en ekki miðlara. Má í því sambandi geta þess að [...] ⁵⁹
138. Lítil hluti tekna Cargo Express stafa frá endaviðskiptavinum sem ekki falla beinlínis undir ferskvöru, en lúta þó að einhverjum ástæðum sömu lögmálum með þörf fyrir fáa milliliði. Er þar einkum um að ræða nikótínframleiðendur og aðila sem sinna flutningi á líkkistum. Um mat á markaðshlutdeild á slíkum mögulegum markaði fyrir „milliliði í flutningum“, eða „milliliði í flugflutningum“, vísast til umfjöllunar í lið 7.1. hér að framan.
139. Með hliðsjón af framangreindu er þannig að mati samrunaaðila ljóst að ef litið yrði svo á að CE og TVG séu láréttir keppinautar að þá yrði sameiginleg hlutdeild þeirra líklega um 25% að mati samrunaaðila. Að mati samrunaaðila er þannig ekki nauðsynlegt fyrir Samkeppniseftirlitið að taka afstöðu til þess hvort Cargo Express og TVG séu raunverulegir eða hugsanlegir keppinautar þar sem áætluð sameiginleg hlutdeild þeirra yrði ekki slík að hún myndi valda samkeppnislegum vandamálum. Þannig kemur eftirfarandi fram í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB um mat á láréttum samruna:

Concentrations which, by reason of the limited market share of the undertakings concerned, are not liable to impede effective competition may be presumed to be compatible with the common market. Without prejudice to Articles 81 and 82 of the Treaty, an indication to this effect exists, in particular, where the market share of the undertakings concerned does not exceed 25 % either in the common market or in a substantial part of it.

140. Að mati samrunaaðilar skiptir raunar engu máli hvort litið yrði á samrunaaðila sem keppinauta eður ei þar sem slíkt myndi ekki hafa áhrif á niðurstöðuna í málinu. Rétt er að áréttta í þessu sambandi að TVG notast við [...] ⁶⁰ við flutningsmiðlun í flugi og því í reynd háð keppinaut hvað þetta varðar.
141. Að mati samrunaaðila kemur samruninn ekki til með að skapa eða styrkja markaðsráðandi stöðu né að raska samkeppni að öðru leyti með umtalsverðum hætti.

⁵⁹ Trúnaðarmál.

⁶⁰ Trúnaðarmál.

142. Í 4. tl. 1. mgr. 4. gr. samkeppnislaga segir að með markaðsráðandi stöðu sé átt við þegar fyrirtæki hefur þann efnahagslega styrkleika að geta hindrað virka samkeppni á þeim markaði sem máli skiptir og það getur að verulegu leyti starfað án þess að taka tillit til keppinauta, viðskiptavina og neytenda.
143. Hvorugur samrunaaðila er í markaðsráðandi stöðu á þeim markaði sem þau eru starfandi. Hlutdeild TVG er um 30% á markaði fyrir alhliða flutningsmiðlun. Á meðan eru helstu keppinautar Cargo Express í reynd sjálf flugfélögin, einkum Icelandair Cargo. [...] ⁶¹

Lóðrétt áhrif

144. Lóðréttir samrunar eru almennt ólíklegir til að raska samkeppni í skilningi 17. gr. c samkeppnislaga. Lóðréttir samrunar geta falið í sér jákvæð áhrif í formi hagræðingar. Þeir geta þó haft skaðleg áhrif í formi samstillingar eða útilokunar. Slík áhrif geta komið fram hafi hið sameinaða félag getu og hvata til að útiloka keppinauta á fráliggjandi markaði, þ.e. keppinautar TVG á viðkomandi mörkuðum málsins verði mögulega útilokaðir frá mikilvægum birgja (framleiðanda) eða mikilvægu aðfangi, eða keppinautar á aðliggjandi markaði eða efra sölustigi séu útilokaðir frá viðskiptum á neðra sölustigi, þ.e. keppinautar Cargo Express hafi til að mynda ekki aðgang að stórum eða mikilvægum viðskiptavin, þ.e. TVG.
145. Við mat á því hvort samruni geti leitt til framangreindra útilokunaráhrifa, t.d. með verðhækkunum eða sölusynjun, þarf hið sameinaða félag að hafa bæði *getu* og *hvata* til standa að slíkri útilokun.
146. Útilokunaráhrif koma almennt eingöngu til skoðunar ef um mikilvægt aðfang er að ræða fyrir neðra sölustig. ⁶² Þá verði sameinaða félagið jafnframt að hafa verulega háa markaðshlutdeild á efra eða neðra sölustigi til þess að slík útilokunaráhrif geti leitt til röskunar á samkeppni. ⁶³
147. Það er mat samrunaaðila að það sé hvorki hvati né geta til þess að útiloka keppinauta frá viðskiptum við TVG, Cargo Express eða Eimskip (farmflutninga á sjó) í kjölfar samrunans. [...] ⁶⁴
148. Samrunaaðilar telja mikilvægt að áréttu að samruninn hefur ekki áhrif á hin lóðréttu tengsl sem eru á milli flutningsmiðlunar á sjó og farmflutninga á sjó. Fyrir samrunann er TVG þegar starfandi við flutningsmiðlun og Eimskip þegar starfandi við farmflutning til og frá Íslandi. Engin breyting verður þar á vegna samruna þessa. Cargo Express er síðan ekki starfandi við flutningsmiðlun á sjó. Að því leyti leiðir samruninn ekki til þess að samrunaaðilar hafi einhvers konar hvata til að beita keppinauta í flutningsmiðlun útilokun gagnvart farmflutningum á sjó. Slíkt myndi leiða til tekjutaps fyrir samrunaaðila sem engin rök standa til þess að hægt sé að endurheimta með flutningsmiðlun í flugi þar sem [...] ⁶⁵.

⁶¹ Trúnaðarmál.

⁶² Sjá mgr. 34. í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB um samruna sem ekki eru láréttir: „*Input foreclosure may raise competition problems only if it concerns an important input for the downstream product.*”

⁶³ Mgr. 35 í sömu leiðbeiningum: „*For input foreclosure to be a concern, the vertically integrated firm resulting from the merger must have a significant degree of market power in the upstream market.*”

⁶⁴ Trúnaðarmál.

⁶⁵ Trúnaðarmál.

Lárétt áhrif

149. Samrunaaðilar áréttu að samruni þessi er ekki láréttur þar sem TVG og Cargo Express eru ekki eiginlegir keppinautar. Rétt er þó að taka fram að jafnvel þó litið væri svo að félögin væru starfandi í samkeppni að þá leiðir samruni þessi ekki til röskunar á samkeppni. Í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar EB um mat á láréttum samruna kemur fram að markaðshlutdeild er nemur 50% eða hærri gefi almennt til kynna markaðsráðandi stöðu. Þá geti markaðshlutdeild á bilinu 40-50% talist fela í sér markaðsráðandi stöðu og í undantekningartilvikum markaðshlutdeild undir 40%.⁶⁶
150. Samruni þar sem markaðshlutdeild samrunaaðila nær ekki framangreindum viðmiðum eru almennt ekki taldir raska samkeppni og á það einkum við í þeim tilvikum þar sem markaðshlutdeild samrunaaðila er undir 25%.
151. Samrunaaðilar áætla sem fyrr að hlutdeild TVG á alhliða markaði fyrir flutningsmiðlun sé um 30%. Væri öll velta Cargo Express á sama markaði, þá yrði að sama skapi öll velta Icelandair Cargo jafnframt á þeim markaði sem myndi lækka samanlagða hlutdeild samrunaaðila niður í um 24%. Að mati samrunaaðila gefur slíkt engar vísbendingar um röskun á samkeppni í formi láréttra áhrifa.
152. *HHI-stuðull*
153. Til upplýsinga fyrir Samkeppniseftirlitið hafa samrunaaðilar áætlað HHI stuðul fyrir og eftir samruna ef litið yrði svo á að Cargo Express teljist láréttur keppinautur TVG. Hér eru settar fram upplýsingar um HHI stuðul við þá ólíklegu stöðu að Cargo Express teljist láréttur keppinautur TVG en á sama tíma séu Icelandair Cargo og Odin Cargo ekki keppinautar samrunaaðila og annarra flutningsmiðlara. Jafnvel við þessar ólíklegu aðstæður veldur samruninn ekki röskun á samkeppni.
154. HHI stuðulinn á markaði fyrir flutningsmiðlun er eftirfarandi (án Cargo Express):
- $$900 (30\% \text{ TVG}) + 400 (20\%) + 289 (17\%) + 144 (12\%) + 49 (7\%) + 36 (6\%) + 16 (4\%) + 9 (3\%) + 4 (2\%) = \mathbf{1.847}$$
155. HHI stuðullinn á markaði fyrir flutningsmiðlun er eftirfarandi ef Cargo Express telst starfa á markaðnum:
- $$841 (29\% \text{ TVG}) + 361 (19\%) + 256 (16\%) + 121 (11\%) + 36 (6\% \text{ Cargo Express}) + 36 (6\%) + 36 (6\%) + 9 (3\%) + 9 (3\%) + 4 (2\%) = \mathbf{1709}$$
156. Eftir samruna yrði HHI-stuðullinn eftirfarandi ef Cargo Express telst starfa á markaðnum:

⁶⁶ Sjá mgr. 17 í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar EB um mat á láréttum samrunum.

1225 (35% TVG/Cargo) + 361 + 256 + 121 + 36 + 36 + 9 + 9 + 4 = **2.057** og delta er 348.

157. Í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB um mat á láréttum samruna kemur fram að framkvæmdastjórnin sé ólíkleg til að hafa áhyggjur af samruna þar sem HHI stuðull eftir samruna er á bilinu 1000-2000 og delta fer ekki yfir 250.⁶⁷ Að framan má sjá að ef svo ólíklega vill til að komist verði að þeirri niðurstöðu að Cargo Express teljist einnig starfa á sama markaði og TVG, þá er HHI stuðull í kjölfar samrunans 2.057 og Delta 348. Jafnvel þó stuðullinn fari rétt svo yfir framangreint viðmið framkvæmdastjórnar telja samrunaaðilar það ekki gefa til kynna röskun á samkeppni. Þannig má geta þess að ef sameiginleg hlutdeild samrunaaðila yrði einni prósentu minni, þ.e. 34% í stað 35%, myndi HHI-stuðull í kjölfar samrunans fara niður fyrir 2000.
158. Þá er rétt að hafa í huga í þessu sambandi að framangreindar upplýsingar um HHI stuðul eru settar fram í dæmaskyni og þar er raunar ekki einu sinni tekið með í útreikninginn að Icelandair Cargo og Odin Cargo séu starfandi á markaði fyrir flutningsmiðlun. Þannig er t.d. velta Icelandair Cargo hærri en samanlögð velta samrunaaðila þannig að ef ætlunin er að líta svo á að Cargo Express sé starfandi á markaði fyrir flutningsmiðlun hlýtur að sama skapi að vera ljóst að Icelandair Cargo og Odin Cargo séu það einnig. Hefur það óneitanlega áhrif á útreikning á HHI-stuðli en sem fyrr eru framangreindir útreikningar settir fram í dæmaskyni og ljóst að jafnvel við þessar aðstæður veldur samruninn ekki samkeppnislegum vandamálum.

9 ALMENN SKILYRÐI Á MÖRKUÐUM ÞAR SEM ÁHRIFA GÆTIR

9.1 Stærstu birgjar og hlutfall þeirra í innkaupum

159. Helstu birgjar TVG eru sem hér segir:

Fyrirtæki	Hlutdeild	Tengiliður	Sími	Tölvupóstfang
[...]
...
...
...
...] ⁶⁸

160. Helstu birgjar Cargo Express eru sem hér segir:

Fyrirtæki	Hlutdeild	Tengiliður	Sími	Tölvupóstfang
[...]
...
...
...
...

⁶⁷ Sjá mgr. 20 í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar EB um mat á láréttum samrunum.

⁶⁸ TRÚNAÐARMÁL.

...] ⁶⁹
-----	-----	-----	-----	--------------------

9.2 Framboð á mörkuðum þar sem áhrifa gætir

161. Samrunaaðilar hafa ekki forsendur til að leggja mat á heildarafkastagetu markaðarins.
162. Afkastagetan er fremur fljótandi og hefur ráðist að einhverju leyti af aukningu í útflutningi á fiskafurðum, þ.e. fiskeldi og framboði flugfélaga hverju sinni. Almennt hafa samrunaaðilar haft færi á að bregðast við aukinni eftirspurn viðskiptavina. [...]⁷⁰
163. Þó er það þannig að alla jafna er umtalsvert ónýtt flutningspláss um borð í þeim vélum sem fljúga til og frá landinu, í öllu falli hvað varðar þau flugfélög sem eru með samningssamband við Cargo Express, þar sem í yfirgnæfandi hluta tilvika er flutningspláss ekki fullnýtt.

9.3 Eftirspurn á mörkuðum þar sem áhrifa gætir

164. 10 stærstu viðskiptavinir TVG í heild árið 2024 voru eftirfarandi:

<i>Fyrirtæki</i>	<i>Hlut-deild</i>	<i>Tengiliður</i>	<i>Sími</i>	<i>Tölvupóstfang</i>
[...]
...
...
...
...
...
...
...
...
...

10 stærstu viðskiptavinir TVG í flutningsmiðlun með flugfrakt í innflutningi eru eftirfarandi:

Flug Innflutningur					
Fyrirtæki	Velta ISK		Tengiliður	Sími	Tölvupóstfang
[...]
...
...
...
...
...

⁶⁹ Trúnaðarmál.

⁷⁰ Trúnaðarmál.

Fyrirtæki	Fjárhæð / sala	Tengiliður	Sími	Tölvupóstfang
[...]
...
...
...
...
...
...
...
...
...
...] ⁷³

9.4 Lýsing á því hvernig eftirspurn er háttáð

166. Líkt og sjá má af yfirliti yfir stærstu viðskiptavinum Cargo Express að þá má rekja eftirspurn eftir þjónustu Cargo Express að miklu leyti til [...] ⁷⁴ hér á landi.
167. Það er mat samrunaaðila að markaðurinn sé líklega fremur í þróun og í vexti, einkum með tilkomu laxeldis hér á landi. Að því er varðar vægi viðskiptavinavildar að þá [...] ⁷⁵. Hvað varðar samþjöppun og dreifingu viðskiptavina að þá standa [...] ⁷⁶ undir um [...] ⁷⁷ af tekjunum. Dæmigerðir viðskiptavinir Cargo Express eru [...] ⁷⁸.
168. Vægi samninga um einkadreifingu og langtímasamninga er [...] ⁷⁹ og þá er [...] ⁸⁰ frá opinberum aðilum.
169. Eftirspurn eftir þjónustu TVG byggir á þörf viðskiptavina fyrir faglega flutningsmiðlun, ráðgjöf og samhæfingu flutninga, þar sem lausnir eru mótaðar út frá kröfum hvers verkefnis. TVG býður upp á flutninga með öllum helstu flutningsmátum, þar á meðal flug-, sjó- og sérverkefnaflutninga, og mótast eftirspurnin af þáttum á borð við afhendingartíma, áreiðanleika og þjónustustigi fremur en eftirspurn eftir fyrirfram afmarkaðri flutningsleið eða flutningsmáta. Þótt TVG útiloki ekki að sinna flutningum á ferskvöru hefur ekki verið virk eftirspurn eftir slíkri þjónustu frá þeim aðilum sem standa að ferskvöruflutningum til og frá landinu, og slíkir flutningar hafa því ekki verið hluti af starfsemi félagsins.
170. Hvað eftirspurn eftir þjónustu Cargo Express varðar þá telur félagið að í framkvæmd séu þrjár ólíkar útfærslur í boði fyrir flutningi á ferskvöru í flugfrakt.
171. *Í fyrsta lagi* flutningur frá flugvelli til flugvallar. Cargo Express tekur þá við vörunni frá viðskiptavin, eða flutningsaðila Cargo Express óviðkomandi, á

⁷³ Trúnaðarmál.

⁷⁴ Trúnaðarmál.

⁷⁵ Trúnaðarmál.

⁷⁶ Trúnaðarmál.

⁷⁷ Trúnaðarmál.

⁷⁸ Trúnaðarmál.

⁷⁹ Trúnaðarmál.

⁸⁰ Trúnaðarmál.

Keflavíkurflugvelli og setur hana um borð í vél eins þeirra flugfélaga sem félagið á í samningssambandi við, sem svo flytur hana á áfangastað. Þar tekur þriðji aðili við henni og hefur Cargo Express þá ekki frekari aðkomu að flutningnum.

Í öðru lagi flutningur auk tollafgreiðslu. Það ferli lýsir sér nákvæmlega eins og ferlið sem lýst var hér að framan, auk þess sem Cargo Express kaupir þá að beiðni viðskiptavinar þjónustu þriðja aðila við tollafgreiðslunni vörunnar á áfangastað erlendis.

Í þriðja lagi er það svo flutningur alla leið (Delivered Duty Paid), en við þær aðstæður sér Cargo Express um flutninginn alla leið frá Keflavíkurflugvelli á lokaáfangastað erlendis. Við framangreind tvö ferli hér að framan bætist þá við flutningur frá landingarflugvelli á endanlegan áfangastað, sem Cargo Express kaupir þá af þriðja aðila.

9.5 Markaðsaðgangur

172. Samrunaaðilar telja aðgangshindranir á mörkuðum málsins litlar. Ekki er um að ræða starfsemi sem er leyfisskyld eða kallar á umtalsverða fjárfestingu til þess að geta hafið samkeppni. Í því sambandi má nefna Odin Cargo sem er tiltölulega nýstofnað félag á grundvelli Bláfugls (nú CargoW-Thor)⁸¹.
173. Ný fyrirtæki þurfa einkum að komast að komast í viðskiptasamband við flugfélög eða e.a. rekstraraðila flugvéla sem bjóða frakt í flugi til og frá Íslandi. Aðgangur að flugfrakt byggir almennt á viðskiptasamningum, þar sem verð og framboð ráðast af magni, nýtingu og almennum markaðsaðstæðum hverju sinni. Flugfélög bjóða frakt samkvæmt slíkum samningum án þess að aðgangur sé bundinn við tiltekna eða lokaða hópa aðila. [...] ⁸². Af þessum sökum telja samrunaaðilar að ekki séu fyrir hendi verulegar formlegar eða rökrænar aðgangshindranir sem standi í vegi fyrir innkomu nýrra keppinauta á markað fyrir heildsölu á frakt í flugi, kjósi viðkomandi flugfélög að hafa þann háttinn á í stað þess eða samhliða beinni sölu.
174. Flest flugfélög sem bjóða upp á frakt í flugum sínum til og frá landinu eru þannig í samningssambandi ýmist við Icelandair Cargo, Cargo Express eða Odinn Cargo. Þegar nýtt flugfélag sem býður frakt hefur flug hingað til lands keppa þannig þessir aðilar í dag um samningssamband við félagið, sem þú hefur jafnframt ávallt þann kost að selja plássíð sjálft. Engar formlegar aðgangshindranir eru að þeim markaði, hver sem er getur stofnað slíkt félag og boðið viðkomandi flugfélagi þjónustu sína sem söluaðili á plássinu fyrir þess hönd.
175. Samrunaaðilar telja ekki beint margt gefa til kynna að ný fyrirtæki séu líkleg til að hasla sér völl á markaðinum á næstunni en þó má nefna að Kuhne & Nagel, sem er stærsta flutningsmiðlun heims, kom inn á markaðinn án sérstaks fyrirvara eða aðdraganda þann 1. október sl. og því engan veginn unnt að útiloka aðrar sambærilegar innkomur. [...] ⁸³.

⁸¹ Sjá t.d. hér: [Mun bjóða upp á sömu flugáætlan og Bláfugl áður - Vísir](#)

⁸² Trúnaðarmál.

⁸³ Trúnaðarmál.

9.6 Rannsóknir og þróun

176. Takmarkaðar rannsóknir eiga sér stað á markaði fyrir flugfrakt og flutningsmiðlun.

9.7 Samstarfssamningar

177. Ekki er um að ræða aðra samstarfssamninga, utan venjulega viðskiptasamninga. Sem fyrr grundvallast starfsemin á samstarfssamningum við flugfélögin.
178. Starfsemi TVG byggir á hefðbundnum viðskiptasamningum við söluaðila flugfraktar og aðra sambærilega aðila á markaði, s.s. Cargo Express og Icelandair Cargo, en ekki á beinum samningum við flugfélög. Samningarnir kveða almennt á um aðgang að frakt í flugi, ásamt almennum skilmálum um verð, magn og framkvæmd viðskipta, og taka mið af breytilegum markaðsaðstæðum hverju sinni. Samningarnir fela hvorki í sér ákvæði um einkarétt né lágmarksskuldbindingar um magn, né aðra skilmála sem takmarka möguleika TVG til að eiga viðskipti við aðra birgja eða hafa áhrif á þjónustuframboð félagsins umfram það sem leiðir af almennum viðskiptalegum forsendum.
179. Hvað Cargo Express varðar eru ekki fyrir hendi skriflegir samningar við endaviðskiptavinum og þar með engum skilmálum fyrir að fara. Hvað samninga félagsins við flugfélög varðar eru þeir svonefndir GSA samningar (e. *General Sales Agency*) sem veita Cargo Express umboð sem söluaðili til að selja pláss um borð í flugvélögum viðkomandi flugfélags. Samningarnir eru uppsegjanlegir með skömnum fyrirvara og veita flugfélögunum heimild til að selja pláss óháð umboðinu í ákveðnum tilvikum. Um skilmálana vísast nánar til fskj. 21 með samrunatilkynningu.

9.8 Atvinnugreinasamtök

180. TVG á aðild að Viðskiptaráði Íslands og FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations).
181. Cargo Express á ekki aðild að neinum atvinnugreinasamtökum.

10 ÁHRIF Á NEYTENDUR OG MILLILIÐI

182. Almennt telja samrunaaðilar að samruninn komi til með að hafa takmörkuð áhrif. [...]⁸⁴

11 SAMSTARFSÁHRIF SAMEIGINLEGS VERKEFNIS

183. Á ekki við.

12 VIÐBÓTARTAKMARKANIR

184. [...]⁸⁵

⁸⁴ Trúnaðarmál.

⁸⁵ Trúnaðarmál.

13 FYLGISKJÖL

185. Með samrunaskrá þessari fylgja eftirfarandi skjöl:

1. Kaupsamningur dags. 6. mars 2026 – **TRÚNAÐARMÁL**
2. ... – **TRÚNAÐARMÁL**
3. ... – **TRÚNAÐARMÁL**
4. Kvittun fyrir greiðslu samrunagjalds.
5. Ársreikningur TVG-Zimsen ehf. fyrir árið 2023.
6. Ársreikningur TVG-Zimsen ehf. fyrir árið 2024.
7. Ársreikningur Cargo Express ehf. fyrir árið 2023.
8. Ársreikningur Cargo Express ehf. fyrir árið 2024.
9. Samstæðureikningur Eimskipafélags Íslands hf. fyrir árið 2023.
10. Samstæðureikningur Eimskipafélags Íslands hf. fyrir árið 2024.
11. Ársreikningur Sæferða ehf. fyrir árið 2023.
12. Ársreikningur Sæferða ehf. fyrir árið 2024.
13. Ársreikningur Gáru ehf. fyrir árið 2023.
14. Ársreikningur Gáru ehf. fyrir árið 2024.
15. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
16. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
17. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
18. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
19. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
20. Samningur Cargo Express við ... – **TRÚNAÐARMÁL.**
21. Yfirlit yfir helstu skilmála samninga Cargo Express við flugfélög um fraktpláss – **TRÚNAÐARMÁL.**
22. Samningur TVG Zimsen við Icelandair Cargo – **TRÚNAÐARMÁL.**
23. Kynning fyrir stjórnarfund dags. 26. ágúst 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
24. Kynning fyrir stjórnarfund dags. 3. júní 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
25. Tillaga fyrir stjórnarfund dags. 22. október 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
26. Hluti stjórnarfundargerðar dags. 3. júní 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
27. Hluti stjórnarfundargerðar dags. 24. júní 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
28. Hluti stjórnarfundargerðar dags. 26. ágúst 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
29. Hluti stjórnarfundargerðar dags. 20. október 2025 – **TRÚNAÐARMÁL.**
30. Hluti stjórnarfundargerðar dags. 20. janúar 2026 – **TRÚNAÐARMÁL.**
31. Tillaga til stjórnar dags. 9. febrúar 2026 og samþykki – **TRÚNAÐARMÁL.**

14 YFIRLÝSING

Undirrituð lýsir því yfir f.h. TVG-Zimsen ehf. að upplýsingar, sem veittar eru í tilkynningu þessari, eru sannar, réttar og fullnægjandi samkvæmt bestu vitund, að óstytt afrit af skjölum, sem krafist er í skránni, fylgja með, að allt mat er tilgreint sem slíkt og sett fram samkvæmt bestu vitund og vitneskju um staðreyndir málsins og þar sem álit er látið í ljós er það gert í góðri trú. Undirrituð hefur kynnt sér ákvæði 41. gr. b. samkeppnislaga. Þá veitir undirrituð Halldóri Brynjari Halldórssyni, lögmanni hjá LOGOS lögmannsþjónustu, fullt umboð til að senda Samkeppniseftirlitinu samrunatilkynningu þessa og koma fram f.h. félagsins gagnvart stofnuninni.

Elísa Dögg Björnsdóttir, forstjóri

Undirritaður lýsir því yfir f.h. Cargo Express ehf. að upplýsingar, sem veittar eru í tilkynningu þessari, eru sannar, réttar og fullnægjandi samkvæmt bestu vitund, að óstytt afrit af skjölum, sem krafist er í skránni, fylgja með, að allt mat er tilgreint sem slíkt og sett fram samkvæmt bestu vitund og vitneskju um staðreyndir málsins og þar sem álit er látið í ljós er það gert í góðri trú. Undirritaður hefur kynnt sér ákvæði 41. gr. b. samkeppnislaga.

Róbert Tómasson, forstjóri

Reykjavík, 6. maí 2026

Virðingarfyllst,
LOGOS lögmannsþjónusta

Halldór Brynjar Halldórsson lögmaður (hrl.)