

Föstudagurinn 31. maí 2002

184. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 21/2002

**Kvörtun Allrahanda Ísferða ehf. vegna  
ferða Kynnisferða sf. frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar**

**I.  
Erindið**

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

Í erindi sínu rekur kvartandi forsögu þess að hann ákvað að setja upp ferð fyrir komufarþega til landsins frá Flugstöðinni með viðkomu í Bláa Lóninu á leið til gististaða í Reykjavík. Meðal þess sem þar kemur fram er að á ferðakaupstefnunni Vest Norden, sem haldin var á Grænlandi dagana 19.-20. september 2001, hafi allmargir söluaðilar komið að máli við fulltrúa Allrahanda og spurt hvort fyrirtækið væri reiðubúið að setja upp slíka ferð. Jafnframt segir kvartandi að rætt hafi verið um ákveðna daga vikunnar, fimmtudaga og föstudaga, ásamt ákveðnum brottfarartíma, kl. 16:15, báða dagana. Kvartandi bendir á að flestir þeir söluaðilar sem hafi komið að máli við fulltrúa Allrahanda vegna umræddrar ferðar hafi verið söluaðilar og starfsmenn Flugleiða hf. erlendis. Þessir aðilar hafi jafnframt upplýst Allrahanda að í 3 ár hefðu þeir reynt að fá Kynnisferðir til þess að setja á laggirnar slíka ferð en án árangurs. Í erindinu kemur svo fram að Allrahanda hafi á ferðakaupstefnunni gefið jákvæð svör og talið sig geta hafið þessa ferð 1. nóvember. Settur hafi verið sá fyrirvari að athuga þyrfti hvort slík ferð varðaði við lög sem gilda um sérleyfi til aksturs á leiðinni frá Flugstöðinni til Reykjavíkur. Þann 2. október 2001 sendi Allrahanda tilkynningu með tölvupósti til aðila í ferðaþjónustu innanlands og utan um að umrædd ferð hæfist 1. nóvember 2001 og kosta myndi kr. 2.800 í ferðina. Jafnframt segir að aðalskrifstofa Flugleiða hafi verið Allrahanda innan handar við dreifingu á upplýsingum um ferðina og að viðbrögð aðila við ferðinni hafi verið góð. Þann 12. október 2001 hafi Allrahanda hins vegar frétt að Kynnisferðir myndu hefja ferð á sömu tímum með sömu viðkomustöðum frá og með 18. október 2001.

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

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

## II.

### Málsmeðferð

#### 1.

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

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

Það hafi ekki verið fyrr en eftir þetta að Kynnisferðir hafi uppgötvað að Allrahanda væru með ferð á sama tíma, á sömu viðkomustaði og á svipuðu verði (kr. 2.800 hjá Allrahanda en kr. 2.900 hjá Kynnisferðum). Fyrsta ferðin hafi verið farin sama dag og

umsögn Kynnisferða hafi verið rituð, þann 18. október 2001. Í henni hafi tekið þátt fjórir farþegar, 2 fullorðnir og 2 börn. Í umsögn Kynnisferða kemur jafnframt fram að stutt sé síðan fyrirtækinu hafi orðið kunnugt um að kvartandi hyggist hefja sambærilega ferð á svipuðu verði og að sú ferð hafi verið sett upp vegna þrýstings frá sölumönnum Flugleiða.

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

## 2.

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

## 3.

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

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

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

Í lok bréfsins ítrekar kvartandi beiðni sína um bráðabirgðaúrskurð: „[...] þar sem mjög óraunhæft er fyrir okkur að keppa við Kynnisferðir við Flugstöð Leifs

*Eiríkssonar þar sem þeir hafa yfirburðastöðu hvað varðar upplýsingagjöf, bifreiðastæði o.fl.“*

#### 4.

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

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

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

#### 5.

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

## 6.

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

## 7.

Tölvupóstur Kynnisferða var sendur til Allrahanda til upplýsingar með bréfi, dags. 16. janúar 2001.

## 8.

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

## 9.

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

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

## 10.

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

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

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

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

Kynnisferðir telja jafnframt að mun fleiri fyrirtæki bjóði upp á ferðir frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar en Kynnisferðir og Allrahandu. Þannig bjóði fyrirtækið SBK hf. í

---

<sup>1</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

Reykjanesbæ upp á ferðir frá flugstöðinni til Bláa lónsins á sumrin auk þess að bjóða upp á ferðir milli Keflavíkur og Reykjavíkur allt árið.

### III.

#### Niðurstöður

Á fundi samkeppnisráðs, þann 31. maí 2002, var ákvörðun tekin í máli þessu. Þátt í fundinum tóku KIRSTÍN Flygering, Atli Freyr Guðmundsson, Karitas Pálsdóttir, Ólafur Björnsson og Ragnheiður Bragadóttir.

#### 1.

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

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

## 2.

### Markaðurinn

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

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

#### 2.1. Þjónustumarkaðurinn

Málsaðilar hafa að sínu leyti ekki skilgreint þann markað sem við á. Samkeppnisyfirvöld hafa í öðrum málum fjallað um svipuð álitaefni<sup>2</sup> og verður eftir atvikum vísað til þeirra í þessari ákvörðun. Samkeppnisráð telur að um tvo markaði sé að ræða í þessu máli.

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

Önnur leiðin sem um ræðir í máli þessu er Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Almennt má ætla að um nokkuð sérstaka leið sé að ræða þar sem hún er markaðssett sem pakkaferð fyrir ferðamenn, oft í helgarferðum hingað til lands, sem strax eftir komu til landsins á fimmtudegi eða föstudegi kjósa að koma við í Bláa lóninu á leið til gististaða sinna í Reykjavík. Vegna þess hversu sérhæfð ferðin er varðandi brottfarartíma og viðkomustaði verður að ætla að þær séu t.d. ekki á almennum markaði fyrir dagsferðir eða hópferðir frá Reykjavík.<sup>3</sup>

##### Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík

Hin leiðin sem um ræðir er áætlunarleiðin Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Þessi áætlunarleið er skilgreind sem sérleið og eru Kynnisferðir leyfishafi fyrir þá

---

<sup>2</sup> Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 18/2001, *Erindi Allrahanda Ísferða ehf. er varðar samkeppni Kynnisferða sf. Í dagsferðum fyrir ferðamenn frá Reykjavík samkvæmt áætlun*, var fjallað m.a. um dagsferðir fyrir ferðamenn frá Reykjavík að Gullfossi og Geysi. Sbr. einnig úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 1/1999 *Austurleið hf. gegn samkeppnisráði*.

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



sérleið.<sup>4</sup> Samkvæmt gögnum málsins telur Vegagerðin, sem fer með eftirlit samkvæmt lögum um fólksflutninga, að ferðir Allrahanda brjóti ekki í bága við sérleyfi Kynnisferða. Sérleið Kynnisferða þjónustar þá ferðamenn sem þurfa að komast til Reykjavíkur frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar, oftast komufarþega úr flugi.

Munurinn á sérleiðinni og hinni umdeildu leið er nokkur. Í fyrsta lagi eru ferðirnar mismunandi hvað varðar viðkomustaði. Á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík er komið við í Bláa lóninu á leið til Reykjavíkur og bíður langferðabíllinn meðan ferðamennirnir baða sig í lóninu. Eftir það er farið með ferðamenn til gististaða þeirra í Reykjavík. Í sérleið Kynnisferða er farið með ferðamenn beint frá flugstöðinni til Hótel Lofleiða og á önnur hótél í Reykjavík. Í öðru lagi eru ferðirnar á mismunandi tíma. Þannig eru ferðirnar um Bláa lónið aðeins farnar einu sinni á dag, tvo daga vikunnar. Sérleiðin er hins vegar farin alla daga vikunnar og eru tímaáætlanir miðaðar við komu- og brottfarartíma flugvéla Flugleiða til og frá Keflavíkflugvelli. Í þriðja lagi er töluverður verðmunur á ferðunum. Ferðirnar með viðkomu í Bláa lóninu kosta kr. 2.800 á mann hjá Allrahanda og kr. 2.900 á mann hjá Kynnisferðum en í Flugrútu Kynnisferða kostar nú um kr. 900 á mann. Samkeppnisráð telur að af þessu leiði að áætlunarferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík séu ekki á sama markaði og áætlunarferðir á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík og myndi því sérstakan markað. Ferðirnar verða þó að teljast svipaðar að því leyti að upphafs- og endapunktur þeirra eru þeir sömu og þeir sem velja aðra ferðina hafna um leið hinni.<sup>5</sup>

Kynnisferðir hafa, í svari félagsins við frumniðurstöðu Samkeppnisstofnunar, bent á að fleiri fyrirtæki starfi á markaði fyrir leiðina Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík og á hinum umdeilda hliðarmarkaði. Vísa Kynnisferðir til þess að samkvæmt upplýsingum sem fyrirtækið hafi undir höndum þá fari aðeins um 15-17% komufarþega með Flugrútum Kynnisferða til Reykjavíkur. Kynnisferðir séu þannig í samkeppni við rútur frá keppinautum, bílaleigubíla, einkabíla og jafnvel reiðhjól. Slíkt geti ekki talist markaðsráðandi staða. Samkeppnisráð er ósammála athugasemdum Kynnisferða. Eins og áður hefur verið lýst ræður staðgangi mismunandi þjónustu

---

<sup>4</sup> Sbr. lög nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi, sjá einnig ákvörðun samkeppnisráðs nr. 18/2001, bls. 12. Sérleyfi hefur það í för með sér að handhafi þess hefur rétt til þess að stunda reglubundna fólksflutninga á fyrirfram skilgreindri leið og er aðgangur annarra takmarkaður á sérleyfisleiðinni. Ferðin er markaðssett sem „Flugrútan“ eða „Flybus“ af hálfu Kynnisferða.

<sup>5</sup> Samkvæmt upplýsingum sem Samkeppnisstofnun hefur aflað eru nokkrar ferðir til viðbótar sem líkjast nokkuð ferðum á þessum mörkuðum. Ein þeirra er sérleið Þingvallaleiðar hf. á leiðinni Bláa lónið - Reykjavík. Samkeppnisráð telur að þessi ferð sé ekki á sama markaði og hin umdeilda ferð þar sem viðskiptavinum Þingvallaleiðar býðst ekki að fara með félaginu frá flugstöðinni eftir komu til landsins, þ.e.a.s upphafspunktur ferðarinnar er ekki sá sami. Fyrirtækið SBK hf., sem er að hluta í eigu dótturfélaga Flugleiða, hefur einnig boðið upp á ferðir að Bláa lóninu en þær ferðir eru farnar frá Keflavík og aðeins er boðið upp á ferðir yfir sumartímamann. SBK hefur einnig yfir að ráða sérleiðinni Keflavík – Reykjavík en í þeirri ferð er upphafstaðurinn Keflavík og ekki er komið við í Bláa lóninu. Samkeppnisráð telur því að ferðir SBK séu ekki á hinum umrædda markaði.

innbyrðis úrslitum um það hvort mismunandi þjónusta tilheyri sama markaði eða ekki. Til þess að meta staðgöngu þjónustu verður m.a. að hafa hliðsjón af eiginleikum þjónustunnar og hvert verð hennar er. Um mismunandi eiginleika þess að ferðast með rútum, einkabílum, bílaleigubílum og reiðhjólum þarf vart að fara mörgum orðum. Munurinn á ofangreindum ferðamátum er mjög mikill bæði hvað varðar verð og frelsi til þess að velja leið, viðkomu- og endastaði og telur samkeppnisráð því að þessir ferðamátar séu ekki á sama markaði og sérleið Kynnisferða. Sérleyfi Kynnisferða leyfir þeim einu fyrirtækja að standa að rekstri áætlunarferða frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar til Reykjavíkur. Önnur fyrirtæki sem bjóða upp á rútuferðir frá flugstöðinni til Reykjavíkur gera það árstíðabundið, fara aðrar leiðir<sup>6</sup> eða hafa aðra upphafs- og viðkomustaði<sup>7</sup> en leiðin sem sérleyfi Kynnisferða nær til.

Í ljósi ofangreindra atriða telur samkeppnisráð að markaðirnir í málinu séu Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík annars vegar og Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík hins vegar. Samkeppnisráð telur enn fremur að markaðirnir í málinu séu skyldir að því leyti að fyrri markaðurinn myndar hliðarmarkað við hinn síðari. Byggir samkeppnisráð mat sitt á því að upphafs- og endastaðir leiðanna eru þeir sömu og vegalengdin milli þeirra er næstum því sú sama. Markhópur áætlunarleiðarinnar Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík er og hluti af markhópi áætlunarleiðarinnar Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík, þ.e.a.s. ferðamenn á leið til Reykjavíkur eftir komu til landsins. Leiðin Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík myndar þannig hliðarmarkað við leiðina Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík.

## **2.2. Landfræðilegi markaðurinn**

Landfræðilegi markaðurinn í máli þessu miðast við þá leið sem farin er, þ.e. Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Samkeppnisráð telur að þessi leið myndi jafnframt hliðarmarkað við leiðina Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík.

## **3.**

### **Staða á mörkuðum**

Eins og fram hefur komið telur samkeppnisráð að markaðirnir í málinu séu leiðirnar Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík og Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Fyrri markaðurinn myndar hliðarmarkað við þann síðari. Fyrirtæki eru almennt talin markaðsráðandi þegar þau njóta verndar á tilteknum markaði, t.d. í formi einkaleyfa. Ef um slíkt einkaleyfi er að ræða er fyrirtæki almennt talið ráðandi á þeim markaði.<sup>8</sup> Að öðru leyti er litið til þess hvort fyrirtæki hafa þann efnahagslega

<sup>6</sup> Sbr. sumaráætlun SBK hf. sem fer í einhverjum tilvikum frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar um Keflavík, Sandgerði og Garð á leið til Reykjavíkur.

<sup>7</sup> Sbr. leið Allrahanda Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík og sérleið Þingvallaleiðar Bláa lónið – Reykjavík.

<sup>8</sup> Sbr. Richard Whish *Competition Law* 4<sup>th</sup> ed. [2001] bls. 153.

styrkleika að geta hindrað virka samkeppni á þeim markaði sem máli skiptir og getur að verulegu leyti starfað án þess að taka tillit til keppinauta eða viðskiptavina, sbr. 4. gr. samkeppnislaga. Markaðshlutdeild fyrirtækis er talin mikilvæg vísbinding um markaðsyfirráð. Verður nú staðan rakin á hvorum markaði fyrir sig.

### **3.1. Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík**

Kynnisferðum hefur verið úthlutað sérleyfi til þess að stunda áætlunarakstur á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Í 2. mgr. 6. gr. laga um fólksflutninga<sup>9</sup> segir:

*„Vegagerðin getur takmarkað fjölda aðila í reglubundnum fólksflutningum á einstökum leiðum með því að veita sérleyfi á þeim leiðum. Öðrum en sérleyfishafa er óheimilt að stunda reglubundna fólksflutninga á sérleyfisleið. [...]“*

Samkvæmt ákvæði til bráðabirgða munu Kynnisferðir að öllu jöfnu halda sérleyfi sínu a.m.k. þar til leiðin verður boðin út 1. ágúst 2005. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 1/1999 *Austurleið hf. gegn samkeppnisráði* tók áfrýjunarnefnd samkeppnismála afstöðu til markaðsáhrifa sérleyfa. Í úrskurði nefndarinnar segir:

*„Eins og mál þetta horfir við þykir augljóst að áfrýjandi sem handhafi sérleyfis fyrir almennan áætlunarakstur langferðabifreiða á umræddri leið sé einnig í markaðsráðandi stöðu á þessum markaði. Hann er í skjóli sérleyfis einn ráðandi yfir almennum áætlunarakstri á þessari leið og í skjóli þess og tækjavæðingar á hann sérstaklega auðvelt með að gera að engu þau markmið sem útboðinu var ætlað að tryggja.“*

Með vísan til ofangreindra atriða telur samkeppnisráð að Kynnisferðir séu í skjóli sérleyfis síns á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík í markaðsráðandi stöðu á þeim markaði sem sú leið myndar.

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

Á markaðnum Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík starfa eins og áður sagði fyrirtækin Allrahanda og Kynnisferðir.

Á tímabilinu nóvember 2001–febrúar 2002 var fjöldi farþega [...] <sup>10</sup> hjá Allrahanda en [...] <sup>11</sup> hjá Kynnisferðum. Samtals fóru því [...] <sup>12</sup> farþegar í ferðirnar. Markaðshlutdeild

<sup>9</sup> Lög nr. 73/2001 um fólksflutninga, vöruflutninga og efnisflutninga á landi.

<sup>10</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>11</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>12</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

miðað við farþegafjölda á öllu tímabilinu skiptist þannig að Allrahanda voru með um [60-70]%<sup>13</sup> og Kynnisferðir með um [30-40]%<sup>14</sup>

Brúttó tekjur Allrahanda af ferðinni á tímabilinu eru samtals kr. [...] <sup>15</sup> en hjá Kynnisferðum samtals kr. [...].<sup>16</sup> Markaðshlutdeild miðað við tekjur á tímabilinu skiptist þannig að Allrahanda eru með um [60-70]%<sup>17</sup> og Kynnisferðir eru með um [30-40]%.<sup>18</sup>

Upplýsingar þessar gefa til kynna styrkari stöðu Allrahanda á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Tekið skal fram að um mjög stutt tímabil er að ræða þar sem aðilar hafa nýlega hafið ferðir á þessari leið. Kynnisferðir hafa áður farið leiðina en horfið frá vegna lélegrar afkomu. Samkeppnisráð telur að önnur atriði skipti máli varðandi stöðu fyrirtækjanna á þessum markaði.

Í máli þessu verður að taka afstöðu til þess sem fram kemur í erindi Allrahanda og svari Kynnisferða við frumniðurstöðu Samkeppnisstofnunar um að Kynnisferðir hafi mun sterkari stöðu á markaðnum í krafti þeirrar aðstöðu sem fyrirtækið nýtur við Flugstöð Leifs Eiríkssonar og í krafti eignartengsla við Flugleiðir og aðra eigendur. Aðstöðumunur félaganna virðist aðallega felast í þrennu. Í fyrsta lagi hafa Kynnisferðir þjónustu- og söluborð inni í flugstöðinni. Þetta gerir fyrirtækið sýnilegra fyrir komufarþega í flugstöðinni og fyrirtækinu því hægara um vik að nálgast mögulega viðskiptavinum. Allrahanda hefur verið neitað um svipaða aðstöðu. Í öðru lagi hafa Kynnisferðir yfir að ráða sérmerktu stæði fyrir rútur við útgang flugstöðvarbyggingarinnar. Þannig er fyrirtækið aftur sýnilegra og aðgengi fyrir ferðamenn betra en það sem Allrahanda getur boðið upp á. Kynnisferðir hafa gert athugasemdir við þetta og telja fyrirtækið ekki nýta stæði sitt við útgang flugstöðvarinnar fyrir aðra ferðamenn en þá sem ætla með Flugrútnum. Bifreiðar sem notaðar séu í aðrar ferðir Kynnisferða, m.a. þær sem fara til Reykjavíkur með viðkomu í Bláa Lóninu, noti stæði norðan megin við flugstöðina. Í þriðja lagi njóta Kynnisferðir góðs af því að vera sameignarfélag Flugleiða og annarra fyrirtækja sem öll eru ferðaskrifstofur. Sem slíkt hefur fyrirtækið aðgang að sölukerfum fyrirtækjanna, hér á landi og erlendis, og er því í mun betri aðstöðu til þess að kynna og selja ferðir sínar en Allrahanda en eigendur Kynnisferða eru skuldbundnir samkvæmt samþykktum fyrirtækisins til að selja eingöngu ferðir Kynnisferða. Þegar þessi aðstaða Kynnisferða er metin verður í fjórða lagi að líta til þess að fyrirtækið

---

<sup>13</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>14</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>15</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>16</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>17</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>18</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

hefur einnig haft tækifæri til þess að byggja upp öflugan tækjakost og aðstöðu í skjóli sérleyfis síns á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík.<sup>19</sup>

Samkeppnisráð telur í ljósi ofangreindra atriða að Kynnisferðir njóti markaðsráðandi stöðu á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík. Á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík er fyrirtækið í mjög sterkri stöðu í ljósi þess sem að framan er rakið þó ekki verði fullyrt að fyrirtækið sé þar markaðsráðandi með vísan til markaðshlutdeildar á tímabilinu nóvember 2001 – febrúar 2002.

#### 4.

##### Misnotkun á markaðsráðandi stöðu

Í 11. gr. samkeppnislaga er eins og áður segir lagt bann við misnotkun fyrirtækis á markaðsráðandi stöðu sinni. Ákvæðið er byggt á 54. gr. EES-samningsins og er því ljóst að við skýringu ákvæðisins verður að hafa hliðsjón af EES-samkeppnisrétti. Ummæli í lögskýringargögnum leiða til sömu niðurstöðu. Ákvæðið hljóðar svo:

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

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

- a. beint eða óbeint sé krafist ósanngjarns kaup- eða söluverðs eða aðrir ósanngjarnir viðskiptaskilmálar settir,*
- b. settar séu takmarkanir á framleiðslu, markaði eða tækniþróun, neytendum til tjóns,*
- c. viðskiptaaðilum sé mismunað með ólíkum skilmálum í sams konar viðskiptum og samkeppnisstaða þeirra þannig veikt,*
- d. sett sé það skilyrði fyrir samningagerð að hinir viðsemjendurnir taki á sig viðbótarskuldbindingar sem tengjast ekki efni samninganna, hvorki í eðli sínu né samkvæmt viðskiptavenju.“*

Í samkeppnisrétti hvílir rík skylda á markaðsráðandi fyrirtækjum að grípa ekki til neinna ráðstafana sem raskað geta með óeðlilegum hætti þeirri samkeppni sem ríkir á markaðnum eða misbeita með öðrum hætti stöðu sinni, sbr. m.a. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 7/1999, *Flugfélag Íslands hf. gegn samkeppnisráði*.<sup>20</sup> Þessi sérstaka skylda helgast m.a. af þeirri staðreynd að samkeppni

<sup>19</sup> Sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. 1/1999 *Austurleið hf. gegn samkeppnisráði*. Í niðurstöðu nefndarinnar er m.a. tekið fram að uppbygging tækjakostar í skjóli sérleyfis hefur einnig áhrif á markaði.

<sup>20</sup> Í máli T-83/91 [1994] *Tetra Pak v. Commission* orðaði undirréttur EB regluna á eftirfarandi hátt: „*The special responsibility not to allow its conduct to impair genuine undistorted competition on the common market with Article 86 of the Treaty imposes on an undertaking in a dominant position on a given market must be understood as prohibiting it from engaging in any conduct which is such to hinder the maintenance or the growth of the degree of competition still existing in a market where, as a result of the very presence of that undertaking, competition is weakened.*“ Sjá einnig t.d. dóm dómstóls EB í máli nr. 322/81 *Michelin v. Commission* [1983] ECR 3461.

á viðkomandi markaði er þegar mjög takmörkuð vegna tilvistar hins markaðsráðandi fyrirtækis.

Ferð sú sem erindi það sem hér er til umfjöllunar tekur til, Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík, var fyrst auglýst og kynnt opinberlega af hálfu Allrahanda 2. október 2001. Af gögnum málsins má því ráða að Allrahanda hafi fyrst komið á laggirnar og tilkynnt um áður nefnda ferð og að Kynnisferðir hafi svo komið í kjölfarið. Af þeim gögnum sem fylgdu bréfum Kynnisferða voru m.a. rafréf sem sýna að umræður hafi átt sér stað innan fyrirtækisins og við Flugleiðir um að hefja áður nefndar ferðir. Nánar til tekið má dæma af rafréfi, dags. 14. september 2001, að Kynnisferðir hafi tekið ákvörðun um að hefja ferðirnar 1. apríl 2002, en ekki 18. október 2001 eins og síðar varð raunin. Að sögn Kynnisferða var ferðinni m.a. flýtt vegna atburðanna 11. september 2001. Engin gögn fylgdu bréfum Kynnisferða sem styðja þetta. Í ársskýrslu Flugleiða, móðurfélags Kynnisferða, kemur fram að atburðirnir 11. september 2001 hafi verið fyrirtækinu sérstaklega erfiðir, sbr. eftirfarandi ummæli stjórnarformanns Flugleiða:

*„Flugleiðir brugðust hart við þessum atburðum með aðgerðum sem grein var gerð fyrir í lok september. Dregið var verulega úr flugi til Bandaríkjanna síðustu mánuði ársins og aðrar breytingar gerðar á rekstrinum til þess að lækka kostnað.“<sup>21</sup>*

Í ljósi þessa og nýlegra fréttu um mikla fækkun ferðamanna til landsins<sup>22</sup> dregur samkeppnisráð stórlega í efa að atburðir 11. september 2001 hafi gefið Kynnisferðum tilefni til fjölgunar á ferðamöguleikum milli flugstöðvarinnar og Reykjavíkur.

Í málinu hefur komið fram að Kynnisferðir reikna aðeins með kostnaði vegna 20 km „viðbótaraksturs“ á afleggjaranum frá Reykjanesvegi til Bláa lónsins og til baka. Með öðrum orðum gerir fyrirtækið ekki ráð fyrir kostnaði við akstur rútabílfreiðar frá Reykjavík til Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar að gatnamótum Reykjanesbrautar og Grindavíkurvegar og frá þeim stað til Reykjavíkur. Kynnisferðir reikna þannig um 110 km akstur ekki til kostnaðar við hina umdeildu ferð.<sup>23</sup> Fyrirtækið reiknar hins vegar með kostnaði við 20 km „viðbótarakstur“. Það virðist því auðsýnt að sá kostnaður sem hlýst af akstri á sérleið Kynnisferða, Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík, er ekki talinn með í kostnaði við akstur með farþega frá flugstöðinni með viðkomu í Bláa lóninu. Af kostnaðarrökum Kynnisferða að dæma er því fullkomlega ljóst, að mati samkeppnisráðs, að fyrirtækið blandar saman kostnaði og tekjum af akstri á sérleiðinni og hinni umdeildu hópferð þegar fullyrt er að hópferðin sé rekin

<sup>21</sup> Ávarp stjórnarformanns Flugleiða í ársskýrslu fyrirtækisins árið 2001, bls. 4.

<sup>22</sup> Sbr. m.a. viðskiptavef Morgunblaðsins, www.mbl.is/vidskipti, 26. apríl 2002, „Farþegum Flugleiða í mars fækkaði um 20% milli ára.“

<sup>23</sup> Þ.e. ef miðað er við að fara þurfi með rútabílinn til baka að ferð lokinni.

með hagnaði. Samkeppnisráð telur að notkun Kynnisferða á hugtakinu „viðbótarakstur“ staðfesti þetta þar sem það getur eingöngu vísað til aksturs umfram akstur á sérleið fyrirtækisins.

Í EES/EB samkeppnisrétti er það talið misnotkun á markaðsráðandi stöðu ef fyrirtæki hefur einkaleyfi eða sérleyfi til þess að starfa á ákveðnum markaði og nýtir tekjur af þeirri starfssemi til þess að styðja við samkeppnisrekstur (e. *cross-subsidization*). Í þeim tilvikum sem þetta á sér stað þarf ekki að sýna fram á að um skaðlega undirverðlagningu sé að ræða.<sup>24</sup> Túlka verður 11. gr. samkeppnislaga með sama hætti. Með því að nýta sérleyfi fyrirtækisins á þennan hátt er fyrirtækið að mati samkeppnisráðs að misbeita stöðu sinni á markaði fyrir ferðir milli flugstöðvarinnar og Reykjavíkur þar sem Kynnisferðir hafa einokunarstöðu. Í þessu felst að fyrirtækið greiðir niður kostnað við samkeppnisrekstur með sérleyfisrekstrinum og samnýtir rekstrarþætti sérleyfisstarfseminnar með samkeppnisstarfseminni án þess að eðlilegt endurgjald komi fyrir. Þessi misnotkun er augljóslega til þess fallin að hafa skaðleg áhrif á markaðinn Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík. Einnig verður að hafa í huga að ekki er skilyrði varðandi beitingu 11. gr. að hugsanleg áhrif misnotkunar á markaðsráðandi stöðu komi fram á markaðnum þar sem viðkomandi fyrirtæki er markaðsráðandi.<sup>25</sup> Kynnisferðir hafa að þessu leyti brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga.

Í málinu liggur fyrir að Kynnisferðir skipulagði ferð, sem samsvarar ferð Allrahanda að öllu leyti hvað varðar ferðadaga, brottfararstað, brottfarartíma, viðkomustað og endastað. Jafnframt liggur fyrir í málinu að Kynnisferðir hafa niðurgreitt þessa ferð með ólögum hætti. Samkeppnisráð telur að ekki sé unnt að draga aðra ályktun í málinu en að markmið aðgerðanna hafa verið að hindra að Allrahanda næði fötfestu á umræddum markaði.

Samkeppnisráð telur í ljósi þess sem fram hefur komið að Kynnisferðir hafi jafnframt, með því að misnota sérleyfi fyrirtækisins til þess að niðurgreiða samkeppnisrekstur, misnotað markaðsráðandi stöðu sína í skilningi 11. gr. samkeppnislaga með því að reyna að þröngva keppinautinum út af markaði á leiðinni Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Bláa lónið – Reykjavík.

---

<sup>24</sup> Sjá Faull og Nickpay *EC Law of Competition* [1999], bls 184-185. Þar segir m.a.: „*Cross-subsidization will normally allow the dominant company to charge lower prices than it would have charged in the absence thereof. The existence of a cross-subsidization abuse, however, is independent of the level at which these prices are set. There is no need to prove that the prices are predatory in order for cross-subsidization to be considered abusive. Indeed, evidence that the lower prices can be explained by the existence of cross-subsidies is enough to conclude that the dominant company is not competing on the merits.*“ Nokkru síðar segir: „[...] *cross-subsidization has only been considered an abuse when it takes place in markets reserved to monopolies and, in particular, when the activities in these markets subsidize activities in markets open to competition.*“

<sup>25</sup> Sjá t.d. ákvörðun framkvæmdastjórnar EB í *Virgin/British Airways* málinu [2000] 4 CMLR 999.

Í ljósi þess að ekki er um fullnægjandi fjárhagslegan aðskilnað að ræða í rekstri Kynnisferða er hætta á að sá ríkisstyrkur, sem fyrirtækið fær vegna sérleiðarinnar, sé nýttur til þess að niðurgreiða samkeppnisrekstur. Með heimild í 17. gr. samkeppnislaga, sbr. og 14. gr., beinir samkeppnisráð þeim fyrirmælum til Kynnisferða að aðskilja fjárhagslega milli hinnar ríkisstyrktu sérleiðar annars vegar og annars samkeppnisrekstrar fyrirtækisins hins vegar. Skal þess sérstaklega gætt að þeir fjármunir, sem fyrirtækið hlýtur sem ríkisstyrk vegna sérleyfisrekstrar, séu ekki nýttir til þess að niðurgreiða samkeppnisrekstur.

Með heimild í 17. gr. samkeppnislaga beinir samkeppnisráð jafnframt þeim fyrirmælum til Kynnisferða að fyrirtækið upplýsi Samkeppnisstofnun um framkvæmd þessarar ákvörðunar tveimur mánuðum frá dagsetningu hennar. Auk þess skulu Kynnisferðir upplýsa stofnunina um sömu atriði einu sinni á ári frá dagsetningu þessarar ákvörðunnar þar til sérleyfisleiðin Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík verður boðinn út 1. ágúst árið 2005.<sup>26</sup>

#### IV. Ákvörðunarorð:

**„Kynnisferðir sf. hafa brotið gegn 11. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 með því greiða niður kostnað við samkeppnisrekstur með sérleyfisrekstri, eins og nánar er lýst í ákvörðun þessari.**

**Með heimild í 17. gr. samkeppnislaga, sbr. 14. gr. laganna, beinir samkeppnisráð þeim fyrirmælum til Kynnisferða sf. að koma á fjárhagslegum aðskilnaði milli sérleyfisleiðarinnar Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík og annars rekstrar hjá fyrirtækinu. Kynnisferðum sf. ber að gæta þess sérstaklega að fjármunir sem það fær í formi ríkisstyrkja vegna sérleiðarinnar séu ekki nýttir til þess að niðurgreiða samkeppnisrekstur.**

**Kynnisferðum sf. ber að upplýsa Samkeppnisstofnun um framkvæmd þessarar ákvörðunnar innan tveggja mánaða frá dagsetningu hennar. Auk þess skulu Kynnisferðir upplýsa stofnunina um sömu atriði einu sinni á ári frá dagsetningu þessarar ákvörðunar þar til sérleyfisleiðin Flugstöð Leifs Eiríkssonar – Reykjavík verður boðin út 1. ágúst árið 2005.“**

---

<sup>26</sup> Í 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða í lögum um fólksflutninga nr. 73/2001 segir: „*Handhafar sérleyfa samkvæmt eldri lögum skulu að jafnaði sitja fyrir um endurúthlutun sérleyfa á viðkomandi sérleyfisleið fram til ársins 2005. Endurúthlutuð leyfi skulu ekki gilda lengur en til 1. ágúst 2005 og skal þá efnt til útboðs á öllum sérleyfum.*“



*[Máli þessu var áfrýjað; sjá úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. [15/2002](#)]*