

1

Samantekt

Yfirlit yfir helstu
atvik samráðsins

BROT SAMSKIPA GEGN BANNI VIÐ ÓLÖGMÆTU SAMRÁÐI





SAMANTEKT	3
A. Rannsóknin - málsmeðferð	3
B. Brotin – ólögætt samráð	6
C. Brot á EES-samningnum	12
D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending	12
E. Viðurlög	13
F. Ákvörðunarorð og aðgerðir	14
G. Framsetning ákvörðunar	14
HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS	17
A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA	18
B. ATVIK FRAM TIL 2008	19
C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS	20
C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008	20
C.2. 20. maí til 6. júní 2008.....	22
D. FUNDUR ÆÐSTU STJÓRNENDA SAMSKIPA OG EIMSKIPS 6. JÚNÍ 2008	24
D.1. Glærुकynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008.....	25
D.2. Ákveðið að hefja verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni – ábyrgðarsvið lykilstjórnenda	26
E. AUKNU SAMRÁÐI HRINT Í FRAMKVÆMD Á SÍÐARI HLUTA ÁRSINS 2008	29
E.1. Fundir og samtöl í Hollandi og á Íslandi í júní og júlí 2008	30
E.2. Æðstu stjórnendur hittast aftur 25. júlí 2008.....	33
E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu	36
E.4. Fundir stjórnenda og verulegar verðhækkunarir í ágúst 2008	37
E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips	41
E.6. „Stóru málin“ hjá forstjóra Samskipa og verkefnalisti forstjóra Eimskips	41
E.7. Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008	44
E.8. Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008	47
E.9. Eimskip sendir Alcoa tilboð 24. október 2008	54
E.10. Flutningsgeta takmörkuð og verð hækkað gagnvart Alcoa í nóvember 2008.....	55
E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships.....	59
E.12. Verðhækkunarir og frekari samskipti til og með janúar 2009.....	62
F. „FRIDURINN“ 2009 – 2012	77
F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavinum og áhersla á að hækka eða halda uppi verði.....	77
F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum.....	82
F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd	85
F.3.1. Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum	85
F.3.2. Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip.....	86
F.3.3. Promens: „Svínsálagning“ hjá Samskipum og Eimskip „ruggar ekki bátum“	87
F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað	88
F.3.5. German Sea frozen Fish: Eimskip fer ekki í „leðjuslag“ við Samskip	88
F.3.6. Ölgerðin: Samskip setja fram sýndartilboð og „keppnin“	88
F.3.7. Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt	89
F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“	91
F.3.9. ÍSAM og Innses: „vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn og frekar upp“ 91	
F.3.10. Askja: Eimskip beitir „vertu á vappi trykkinu“	94



F.3.11.	Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað	94
F.3.12.	Húsamiðjan: „Hrikalegar“ og „sjokkerandi“ verðhækkunir Samskipa	95
F.3.13.	Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð	96
F.3.14.	Forstjóri Samskipa sagður „skít-stressaður“ yfir áhuga Búr.....	97
F.4.	Aðrar birtingarmyndir á „friðnum“ og samráðinu.....	97
F.4.1.	Aðeins ógn frá „sjóræningjum“ og „einyrkjum“	97
F.4.2.	Hækka verð á íslenska viðskiptavini	98
F.4.3.	„those idiots at TVG“	99
F.4.4.	„ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkunir“	100
F.4.5.	„our lucrative Iceland trade.“	100
F.4.6.	Íslenski flutningamarkaðurinn sagður „voða kósý“	102
F.4.7.	„Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn“	103
G.	DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI	103
H.	ANNAÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013	105
H.1.	Samráð í sjóflutningum	105
H.2.	Samráð í landflutningum	105
H.3.	Gámasamstarf	106
H.4.	Samráð í skipaafgreiðslu	106
I.	BROT GEGN SKYLDU TIL AÐ VEITA SANNAR OG FULLNÆGJANDI UPPLÝSINGAR ..	107



SAMANTEKT

1. Með ákvörðun þessari er lokið rannsókn á brotum Samskipa á banni við ólögmætu samráði keppinauta. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins við ólögmætu samfelldu samráði á árunum 2008 til 2013 (megin rannsóknartímabil), auk þess sem tiltekin brot hafi átt sér stað fyrir þann tíma. Þá er það niðurstaða eftirlitsins að Samskip hafi við rannsókn málsins brotið með alvarlegum hætti gegn 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Er Samskipum hf. og Samskipum Holding B.V. gerð stjórnvaldssekt vegna þessara brota, samanlagt að fjárhæð 4,2 milljörðum króna
2. Rannsóknin tók upphaflega til Samskipa og Eimskips. Rannsókn á brotum Eimskips lauk í júní 2021, með sátt sem fyrirtækið gerði við Samkeppniseftirlitið. Með sáttinni viðurkennir Eimskip „að hafa átt í samskiptum og samstarfi við Samskip sem hafi fallið í sér alvarleg brot gegn 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins“ (bann við ólögmætu samráði). Með sáttinni skuldbindur Eimskip sig til tiltekinna aðgerða í því skyni að koma í veg fyrir frekari brot og efla samkeppni. Þá viðurkennir fyrirtækið „að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins“. Vegna framangreindra brota greiddi Eimskip stjórnvaldssekt að fjárhæð 1.500.000.000 kr., en við ákvörðun á sektarfjárhæðinni var litið til þess að fyrirtæki sætir lægri sektum en ella ef það stígur fram, viðurkennir alvarleg brot og skuldbindur sig til að grípa til aðgerða í því skyni að vinna gegn frekari brotum.¹
3. Þegar Samskipum varð ljóst að Eimskip ætti í sáttarviðræðum við Samkeppniseftirlitið óskaði fyrirtækið einnig eftir sáttarviðræðum. Eftir að viðræður höfðu átt sér stað í júní og júlí 2021 var ljóst að þær myndu ekki skila niðurstöðu sem að mati Samkeppniseftirlitsins fæli í sér fullnægjandi lyktilr málsins. Var viðræðunum því slitið.
4. Þar sem sáttarviðræðum við Samskip lauk án niðurstöðu er í þessari ákvörðun tekin afstaða til þess hvort og hvernig fyrirtækið hefur gerst brotlegt við samkeppnislög. Eftir að rannsókn málsins lauk gagnvart Eimskipi hefur Samkeppniseftirlitið tekið athugasemdir Samskipa til nánari athugunar og gefið félaginu frekari tækifæri til þess að tjá sig um tiltekin atriði rannsóknarinnar.

A. Rannsóknin - málsmeðferð

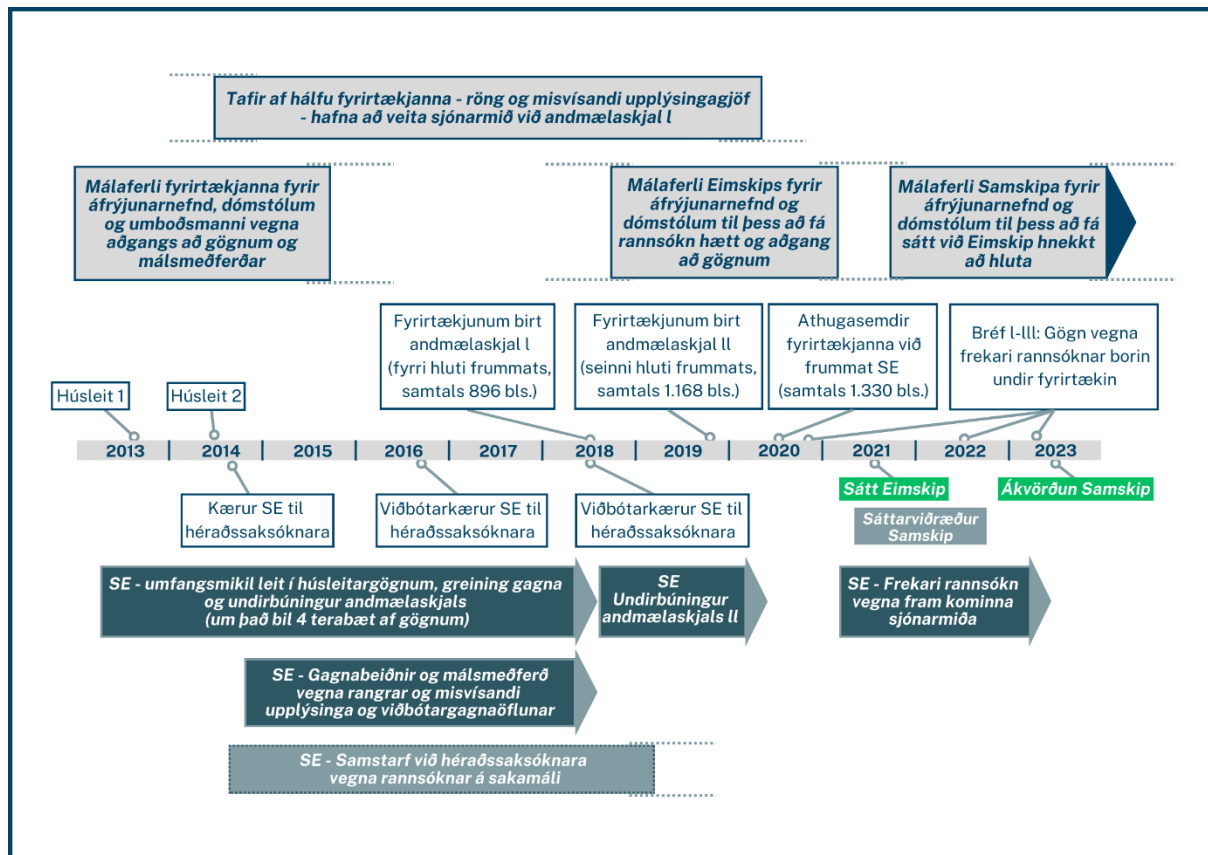
5. Tilefni rannsóknar Samkeppniseftirlitsins á háttsemi Samskipa og Eimskips voru ábendingar sem eftirlitið fékk frá m.a. viðskiptavinum fyrirtækjanna. Ábendingarnar voru taldar veita ríkar vísbendingar um að lykilstjórnendur fyrirtækjanna ættu í miklum samskiptum og að fyrirtækin ættu í ólögmætu samráði, sem m.a. birtist í því að þau kepptu ekki um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars. Leiddi rannsóknin í ljós að ábendingarnar áttu við rök að styðjast.
6. Rannsókn málsins hófst með húsleitum hjá Samskipum og Eimskip haustið 2013, á grundvelli dómsúrskurða Héraðsdóms Reykjavíkur. Sama dag og dagana þar á eftir veittu nokkrir stjórnendur fyrirtækjanna Samkeppniseftirlitinu munnlegar upplýsingar. Eftir fyrstu úrvinnslu þeirra gagna sem aflað var við húsleitirnar framkvæmdi Samkeppniseftirlitið síðan aðra húsleit hjá fyrirtækjunum í byrjun sumars 2014. Jafnframt var frekari upplýsinga- og gagnabeiðnum beint til fyrirtækjanna á meðan á rannsókn stóð.
7. Rannsóknin hefur frá upphafi sætt forgangi hjá Samkeppniseftirlitinu. Er mál þetta afar umfangsmikið að eðli og efni. Þannig tók rannsókn málsins til flestra þátta í starfsemi tveggja stórra alþjóðlegra fyrirtækja sem höfðu starfsemi í fjölda landa. Voru til rannsóknar samfelld og fjölþætt brot sem stóðu

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



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

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



9. Það hafði mikil áhrif á meðferð málsins að við upphaf rannsóknar gáfu bæði Samskip og Eimskip ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf fyrirtækjanna. Var þetta fyrst gert við munnlega upplýsingagjöf stjórnenda í tengslum við húsleitir hjá fyrirtækjunum. Jafnframt veittu fyrirtækin ekki mikilvægar upplýsingar eða afhentu gögn við síðari upplýsingabeðni eftirlitsins. Hafði þessi háttsemi fyrirtækjanna í för með sér verulegar tafir á rannsókn málsins. Með sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkenndi félagið að hafa brotið gegn upplýsingaskyldu 19. gr. samkeppnislaga og greiddi stjórnvaldssekt vegna þess. Í þessari ákvörðun er komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi brotið gegn 19. gr. og stjórnvaldssekt lögð á fyrirtækið vegna þess. Eins og nánar verður gerð grein fyrir voru þessi brot Samskipa á 19. gr. umfangsmikil, alvarleg og unnu mjög gegn skilvirki rannsókn málsins.
10. Við rannsókn málsins birti Samkeppniseftirlitið fyrirtækjunum tvö andmælaskjöl þar sem gerð var ítarleg grein fyrir frumniðurstöðum eftirlitsins. Fyrra andmælaskjalið var birt málsaðilum um mitt ár 2018 og fyrirtækjunum boðið að koma athugasemdum og sjónarmiðum sínum á framfæri. Síðara andmælaskjalið var birt fyrirtækjunum í árslok 2019.
11. Ákvæði 13. gr. stjórnsýslulaga veita m.a. fyrirtækjum sem sæta rannsókn í andmælarétt. Í honum felst að fyrirtæki geti kynnt sér gögn málsins og tjáð sig um efni þess áður en stjórnvald tekur ákvörðun í því. Stjórnsýslulög leggja hins vegar ekki þá skyldu á stjórnvöld að gefa út andmælaskjöl. Samkeppniseftirlitið gefur hins vegar út andmælaskjöl í því skyni að stuðla að vönduðum rannsóknum og tryggja enn betur andmælarétt aðila máls, sbr. 17. gr. reglna nr. 880/2005 um málsmeðferð



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

12. Birting tveggja andmælskjala var til þess fallin að gefa fyrirtækjunum aukið svigrúm til að koma sjónarmiðum á framfæri og flýta meðferð málsins. Bæði fyrirtækin ákváðu hins vegar að nýta sér það ekki. Við útgáfu fyrra andmælskjalsins ákváðu Samskip að hafna því að setja fram athugasemdir og sjónarmið sín þar til síðara andmælskjalið lægi fyrir. Eimskip boðaði upphaflega að það hygðist nýta sér andmælarétt sinn vegna fyrra andmælskjalsins og óskaði eftir ítrekuðum frestum í því skyni, en snerist síðar hugur og ákvað að tjá sig ekki fyrr en að framkomnu síðara andmælskjali.
13. Athugasemdir fyrirtækjanna við frummat Samkeppniseftirlitsins bárust því ekki fyrr en liðið var á árið 2020. Lágu endanlegar athugasemdir Samskipa við andmælskjölin fyrir í lok ágúst 2020, eða rúmum tveimur árum eftir að fyrra andmælskjalið var afhent og rúmum átta mánuðum eftir að hið síðara var birt. Mótmæltu bæði fyrirtækin frummati eftirlitsins og því að hafa gerst brotleg við 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.
14. Vegna frekari rannsóknar, m.a. í tilefni af framkomnum sjónarmiðum Eimskip og Samskipa, var fyrirtækjunum ritað bréf í lok nóvember 2020, þar sem þeim var veittur aðgangur að frekari gögnum og gefinn kostur á að nýta andmælarétt sinn.
15. Eins og áður segir ákvað Eimskip að gera sátt við Samkeppniseftirlitið um lyktir málsins í júní 2021. Í tengslum við það óskuðu Samskip jafnframt eftir sáttarviðræðum, en þær skiluðu ekki árangri. Við frekari rannsókn var Samskipum í þriggungu ritað bréf, þ.e. í maí og júlí 2022 og mars 2023, þar sem félaginu m.a. veittur aðgangur að viðbótargögnum og gefinn kostur á að nýta andmælarétt sinn.

Rannsókn borin undir áfrýjunarnefnd, dómstóla og umboðsmann Alþingis

16. Á meðan á rannsókn málsins stóð hefur málið komið sautján sinnum til kasta annað hvort áfrýjunarnefndar samkeppnismála eða dómstóla. Þannig hafa fyrirtækin beint sjö kærur til áfrýjunarnefndar og hafa atriði tengd rannsókninni komið fimm sinnum til kasta Héraðsdóms Reykjavíkur og þrisvar sinnum verið borin undir Landsrétt.
17. Greina má úrlausnarefni áfrýjunarnefndar og dómstóla í meginatriðum í þrennt. Í fyrsta lagi kom aðgangur Eimskips og Samskipa að húsleitarúrskurðum og öðrum gögnum til kasta áfrýjunarnefndar og dómstóla á fyrstu rúmum tveimur árum rannsóknarinnar. Var þar leyst úr álitaefnum um aðgang félaganna að viðkomandi gögnum.
18. Í öðru lagi kom rannsóknin til kasta dómstóla og áfrýjunarnefndar á árunum 2019 og 2020, einkum að tilstuðlan Eimskips. Fyrir áfrýjunarnefnd freistaði fyrirtækið þess að fá afhent tiltekin gögn og upplýsingar frá Samkeppniseftirlitinu. Þá krafðist fyrirtækið þess í tvígang fyrir héraðsdómi að rannsókn málsins yrði hætt og gögnum málsins eytt. Einnig taldi fyrirtækið að tilteknir starfsmenn Samkeppniseftirlitsins væru vanhæfir til meðferðar málsins. Var kröfum fyrirtækisins vísað frá héraðsdómi í fyrra málinu og staðfesti Landsréttur þá niðurstöðu. Síðara málið var felld niður af hálfu fyrirtækisins, stuttu áður en fyrirtækið óskaði eftir sáttarviðræðum.
19. Í þriðja lagi hafa Samskip freistað þess að fá felld úr gildi tiltekin ákvæði sáttar Eimskips við Samkeppniseftirlitið, en þau ákvæði varða lok samstarfs fyrirtækjanna. Hefur dómi héraðsdóms í því máli verið áfrýjað til Landsréttar þar sem málið bíður þess nú að verða tekið til meðferðar.

² Eiríkur Jónsson, Friðrik Ársælsson og Kristín Benediksdóttir, Opinbert markaðseftirlit, 2012, bls. 221.



20. Þá beindi Eimskip á árinu 2015 kvörtun til umboðsmanns Alþingis vegna málsmeðferðar og starfshátta Samkeppniseftirlitsins. Tók umboðsmaður kvörtunina til meðferðar og óskaði upplýsinga frá eftirlitinu. Að fengnum svörum Samkeppniseftirlitsins taldi umboðsmaður ekki efni til að aðhafast vegna kvörtunarinnar.
21. Í kafla 2 í ákvörðun þessari er að finna yfirlit yfir meðferð málsins og í viðauka II er gerð ítarleg grein fyrir einstökum þáttum meðferðarinnar í tímaröð.

Kærum til Embættis héraðssaksóknara

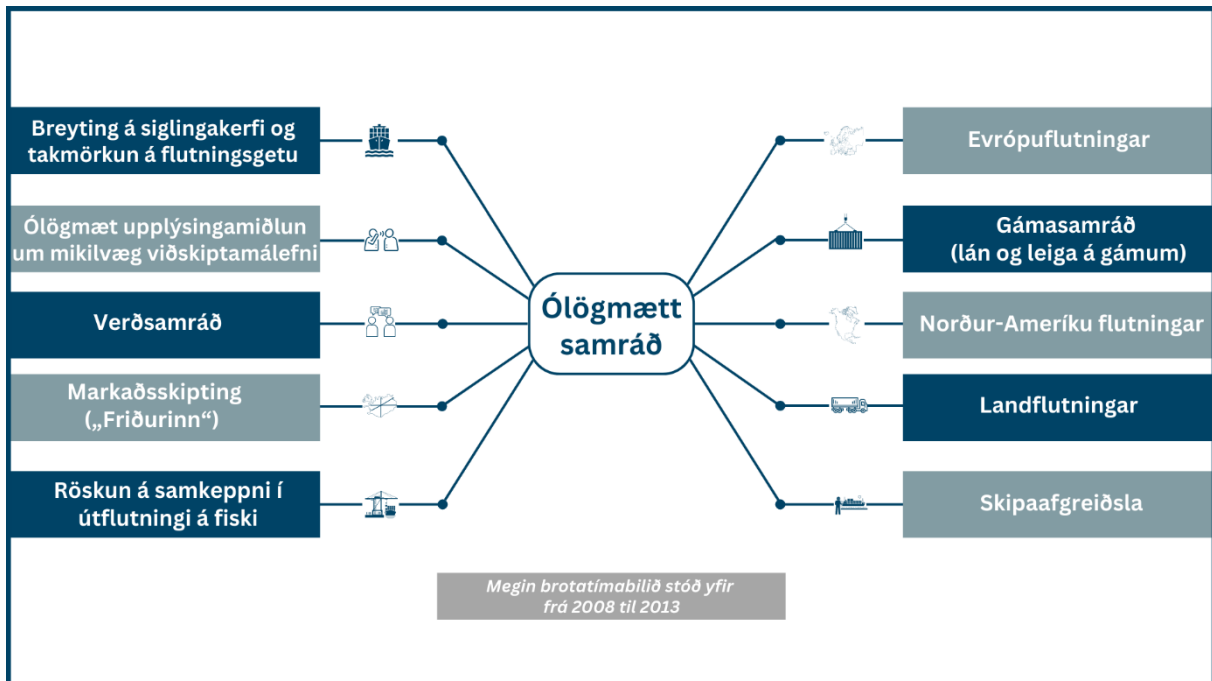
22. Samkvæmt 42. gr. samkeppnislaga skal Samkeppniseftirlitið meta með tilliti til grófleika brots og réttarvörslusjónarmiða hvort sá hluti málsins sem varðar refsíábyrgð einstaklings skuli kærður til lögreglu, en embætti héraðssaksóknara fer með rannsókn og saksókn á sakamálum vegna brota á samkeppnislögum.
23. Ákvæði 42. gr. heimila einnig gagnkvæma miðlun upplýsinga milli Samkeppniseftirlits og lögregluyfirvalda. Þá er Samkeppniseftirlitinu heimilt að taka þátt í aðgerðum lögreglu sem varða rannsókn brota á samkeppnislögum og lögreglu er með sama hætti heimilt að taka þátt í aðgerðum Samkeppniseftirlitsins.
24. Samkeppniseftirlitið hefur í þrígang við rannsókn málsins beint kærum til embættis héraðssaksóknara vegna tiltekinna starfsmanna Samskipa og Eimskips. Var þetta gert árin 2014, 2016 og 2018. Samkeppniseftirlitið hefur við rannsókn málsins jafnframt miðlað gögnum og upplýsingum til héraðssaksóknara í samræmi við framangreindar heimildir og liðsinnt embættinu við skýrslutökur. Þá hefur héraðssaksóknari veitt Samkeppniseftirlitinu aðgang að gögnum og skýrslutökum sem nýst hafa við rannsókn málsins og eru hluti af málgögnum.
25. Við rannsókn héraðssaksóknara fengu tveir stjórnendur Samskipa og tveir stjórnendur Eimskips réttarstöðu sakbornings. Samkvæmt upplýsingum Samkeppniseftirlitsins hafa viðkomandi einstaklingar enn réttarstöðu sakbornings. Er rannsókn hennar ólokið.

B. Brotin – ólögmaett samráð

26. Eins og áður greinir er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að Samskip hafi með alvarlegum hætti brotið gegn banni 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins við ólögmaetu samfelldu samráði á árunum 2008 til 2013, auk þess sem tiltekin brot hafi átt sér stað fyrir þetta tímabil. Brot Samskipa taka m.a. til eftirfarandi háttsemi:
- Samráð um breytingar á siglingakerfum og takmörkun flutningsgetu.
 - Samráð um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum (forðast að keppa um stærri viðskiptavinum hins).
 - Samráð um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningsþjónustu og miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.
 - Samráð um landflutningaþjónustu og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum á Íslandi.
 - Samráð um sjóflutninga milli Íslands og annarra landa.
 - Samráð um skipaafgreiðslu, gagnkvæma leigu eða lán á gámum.



27. Draga má háttsemina saman á eftirfarandi yfirlitsmynd:



28. Brot Samskipa voru alvarleg og umfangsmikil og náðu yfir langt tímabil, á mörkuðum þar sem þátttakendur samráðsins höfðu yfirburðastöðu. Á tímabilinu voru Samskip og Eimskip samanlagt með um og yfir 90% hlutdeild í sjóflutningum milli Íslands og Evrópu, 100% í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku nær allt tímabilið og um og yfir 75-80% hlutdeild í landflutningum, ef miðað er við landið allt. Hafa fyrirtækin verið á meðal stærstu fyrirtækja á Íslandi og námu tekjur þeirra af flutningastarfsemi um 2,4-2,6% af vergri landsframleiðslu (þ.e. verðmæti allrar vöru og þjónustu sem er framleidd og boðin á hverju ári).
29. Samkeppni í flutningum skiptir miklu máli fyrir líf skjör almennings og samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs. Voru því brýnir almannahagsmunir fólgnir í því að Eimskip og Samskip virtu bann við hvers konar samkeppnishamlandi samráði keppinauta. Ella gátu neytendur, fyrirtæki og þjóðarþúið í heild sinni orðið fyrir miklu efnahagslegu tjóni.

Aðdragandi aukins samráðs

30. Gögn málsins sýna að á fyrri hluta ársins 2008 höfðu Samskip hf. á Íslandi til athugunar hvernig bregðast skyldi við versnandi efnahagshorfum og minnkandi eftirspurn eftir innflutningi. Komu tvær leiðir til greina. Annars vegar að auka samkeppni Samskipa við Eimskip, þ.e. að ná til sín viðskiptavinum Eimskips og bæta nýtingu skipa. Hins vegar að auka samráð Samskipa við Eimskip. Varð síðari leiðin fyrir valinu.
31. Þótt rekstur Samskipa hf. á Íslandi hafi gengið vel, stóðu Samskip Holding, þ.e. hollenskt móðurfélag Samskipasamstæðunnar, og aðaleigandi þess frammi fyrir fjárhagslegum áskorunum á árinu 2008. Annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis banka, og hins vegar vegna áskorana sem aðaleigandinn stóð frammi fyrir sem næst stærsti eigandi Kaupþings banka hf. í aðdraganda hrunsins, í gegnum fjárfestingarfélag.
32. Í mars 2008 gaf aðaleigandi Samskipa fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda um að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „Cash Cow“ fyrir Samskipasamstæðuna („...maximise the business and protect the Cash Cow which Iceland has been for the Group“). Var þannig skýrum fyrirmæli beint til m.a. forstjóra Samskipa á Íslandi um að tryggja og auka fjárfleði



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

33. Á sama tíma átti Eimskip í miklum fjárhagserfiðleikum sem stöfuðu einkum af skuldum vegna fjárfestinga erlendis. Í maí 2008 urðu forstjóraskipti hjá Eimskipi. Í tölvupósti forstjóra Samskipa til aðaleiganda Samskipa kemur fram það mat hans að við skiptin verði „*mýktin meiri, og dregur úr hörkunn*“. Kvaðst forstjóri Samskipa þekkja vel hinn nýja forstjóra Eimskips.
34. Þessi og önnur tengsl milli lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips gerðu Samskipum án efa auðveldara en ella að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmætt samráð fyrirtækjanna. Þá voru samskiptin og tengslin til þess fallin að viðhalda hinu ólögmæta samráði út rannsóknartímabil þessa máls.

Ákvörðun um aukið samráð

35. Gögn málsins sýna að Samskip og Eimskip höfðu a.m.k. frá árinu 2001 átt í tilteknu ólögmætu samráði, en alvarlegustu brot þessa máls hófust í aðdraganda efnahagshrunsins á árinu 2008. Þann **6. júní 2008** fundu aðaleigandi Samskipa, forstjóri Samskipa, formaður stjórnar Eimskips og nýr forstjóri Eimskips í húsakynnum fjárfestingarfélags aðaleiganda Samskipa, Kjalars. Á þessum fundi ákváðu Samskip og Eimskip að hefja verkefni sem fyrirtækin nefndu „*Nýtt upphaf*“. Þetta verkefni hafði það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga og var ólögmætt.
36. Tilgangur verkefnisins var að kanna ábata fyrirtækjanna af því að „*auka*“ ólögmætt samráð fyrirtækjanna sem þá var fyrir hendi. Það samráð sem var þegar fyrir hendi í júní 2008 var m.a. eftirfarandi:
- Verðsamráð og markaðsskipting milli Samskipa og Eimskips í Hollandi sem var m.a. til þess fallið að hafa skaðleg áhrif á útflutning á sjávarafurðum frá Íslandi.³
 - Samráð í sjóflutningum milli Íslands og annarra ríkja.
 - Samráð í landflutningum á Norðurlandi.
 - Samráð í skipaafgreiðslu.
37. Í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu fólst að Samskip og Eimskip ákváðu að skiptast á viðkvæmum upplýsingum og meta saman ábata af því að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi fyrirtækjanna. Tók þetta til siglingakerfa, sjóflutninga til og frá Íslandi, markaðsskiptingar, skipaafgreiðslu á Íslandi, landflutninga á Íslandi, dótturfélaga í Noregi sem önnuðust útflutning á frystum fiski frá m.a. Íslandi og Noregi, flutningsmiðlunar, sjóflutninga milli hafna á meginlandi Evrópu (svonefndir „short sea“-flutningar) og frystigeymslurekstrar í Hollandi.
38. Á rannsóknartímabilinu áttu stjórnendur fyrirtækjanna sem komu að samráðinu fjölda funda og samtala. Nefna má að á tímabilinu júní 2008 til janúar 2009 áttu stjórnendur fyrirtækjanna a.m.k. 19 fundi þar sem þeir ræddu einstaka verkþætti samráðsverkefnisins. Til viðbótar því sýna

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



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

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



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

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

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

Síðari hluti ársins 2008: Undirstöður hins aukna samráðs lagðar

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



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

44. Mikilvægur áfangi í samráði Samskipa og Eimskips náðist síðsumars og haustið 2008, með breytingum á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Jafnframt höfðu fyrirtækin samráð um ýmis konar stuðningsaðgerðir til að samráðið í heild sinni gengi upp. Í tengslum við þá ákvörðun Samskipa í lok október 2008 að fækka skipum í siglingum til og frá Íslandi úr fjórum í þrjú tóku Eimskip t.d. að sér að flytja hluta af því áli sem Samskip hefðu annars flutt fyrir Alcoa. Á grundvelli samráðsins náðu Samskip því annars vegar að skerða þjónustu gagnvart Alcoa og hins vegar hækka verð um 131% gagnvart þeim mikilvæga viðskiptavinum. Innan Eimskips ríkti mikil ánægja með þessa flutninga sem fyrirtækið fékk á grundvelli samráðsins og þessu m.a. lýst sem „alsælu“. Einnig tók Eimskip að sér fyrir Samskip verulega flutninga frá Bretlandi til Íslands. Á sama tíma áttu lykilstjórnendur fyrirtækjanna í ítrekuðum ólögmetum samskiptum. Samhliða unnu bæði fyrirtækin að verulegum verðhækkunum og höfðu með sér samskipti sem tengdust verðákvörðunum fyrirtækjanna.
45. Opinber og önnur gögn sýna að hinir miklu efnahagsörðugleikar sem riðu yfir heimsbyggðina haustið 2008 höfðu bæði hér á landi og í nágrannaríkjum þau áhrif að verulega dró úr eftirspurn eftir þjónustu flutningafyrirtækja og að mikilvægir kaupendur að slíkri þjónustu kröfðust betri kjara eftir því sem það þrengdi að í starfsemi þeirra. Þetta ástand leiddi til harðrar verðsamkeppni á erlendum flutningamörkuðum og kom til dæmis fram í frétt Morgunblaðsins 30. október 2008 að „*farmgjöld hafi aldrei lækkað jafn mikið*“.
46. Vegna samráðs Samskipa og Eimskips hér á landi gátu fyrirtækin aftur á móti ítrekað hækkað verð á síðari hluta ársins 2008. Til merkis um það lýsti forstjóri Samskipa því yfir í október 2008 að fyrirtækið hefði náð fram „*massive increases*“. Viðbrögð viðskiptavinar Eimskips við verðhækkun fyrirtækisins í nóvember 2008 voru: „*Eruð þið eitthvað klikkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?*“ Samtímagögn staðfesta fjölmargar kvartanir viðskiptavina fyrirtækjanna þar sem mótmælt er verðhækkunum, m.a. með vísan til verulegrar lækkunar á olíuverði og fordæmalausrar verðlækkunar á erlendum flutningamörkuðum. Sökum samráðsins þurftu Samskip og Eimskip aftur á móti ekki að óttast samkeppni frá hvort öðru og gátu leitt kvartanir og mótmæli hjá sér.
47. Fjallað er ítarlega um þennan hluta málsins í köflum 8 – 11 í ákvörðun þessari.
- „Friðurinn“: 2009 – 2012
48. Samkvæmt framansögðu höfðu Samskip og Eimskip á síðari hluta ársins 2008 gripið til mikilvægra aðgerða í því skyni að tryggja að árangur yrði af samráði þeirra við þær aðstæður sem uppi voru í íslensku atvinnulífi.
49. Á þessum tíma skipti tiltölulega lítill hópur stærri viðskiptavina langmestu máli fyrir rekstur bæði Samskipa og Eimskips. Nefna má að á tilteknum tímamarki stóðu 38 af samtals 1800 viðskiptavinum að baki 66% af tekjum Samskipa af flutningum til landsins. Við slíkar aðstæður er augljós hættu á því að samráð keppinauta um að draga úr flutningsgetu nægi eitt og sér ekki til að hækka verð eða verjast verðlækkunum. Þannig getur mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins boðið viðskipti sín út og hitt fyrirtækið þá talið sig hagnast meira á því að ná til sín umræddum viðskiptum fremur en að virða samráðið.
50. Samskip og Eimskip komu í veg fyrir þessa hættu með ólögmetri markaðsskiptingu. Í samræmi við þetta hefur Eimskip viðurkennt að hafa eftir 6. júní 2008 átt í samráði „*við Samskip um skiptingu á mörkuðum eftir stærri viðskiptavinum í sjó- og landflutningum.*“ Í þessu fólst að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná slíkum viðskiptavinum hvort af öðru.
51. Framangreind viðurkenning Eimskips er í fullu samræmi við samtímagögn, en á stærstum hluta tímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips. Skipti þá engu þótt



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

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

Dæmi um framangreint er útboð Ölgerðarinnar á árinu 2009, en fyrirtækið var einn mikilvægasti viðskiptavinur Eimskips. Í upphafi árs 2009 var Ölgerðin afar ósátt við miklar verðhækkanir á sjóflutningsþjónustu Eimskips sem voru að auki í ósamræmi við samning fyrirtækjanna. Þá taldi Ölgerðin verð á landflutningaþjónustu Eimskips vera „fáranlegt“. Innan Eimskips var aftur á móti ekkert gert með þessar kvartanir Ölgerðarinnar enda þurfti Eimskip ekki að óttast samkeppni um viðskiptin vegna samráðsins við Samskip. Þess í stað sendu stjórnendur Eimskips kvartanir Ölgerðarinnar sín á milli til „skemmtunar“.

Í kjölfarið ákvað Ölgerðin að bjóða út öll sín flutningsviðskipti. Rétt fyrir opnun verðtilboða hjá Ölgerðinni háðu fimm af æðstu stjórnendum Samskipa „keppni“ sín á milli þar sem giskað var á tilboðsverð Eimskips í útboðinu. Ágiskanir allra stjórnendanna byggðust aftur á móti á því að Eimskip myndi bjóða lægra verð en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð Eimskips, en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum við Ölgerðina.

Gögnin sýna því að tilboð Samskipa til Ölgerðarinnar var sýndartilboð. Samráð Samskipa og Eimskips leiddi til þess að Eimskip hélt viðskiptunum og náði að hækka verð til þessa viðskiptavinar. Á fundi hjá Eimskipi var mikil ánægja með niðurstöðuna og brýndi framkvæmdastjóri hjá fyrirtækinu þetta fyrir undirmönnum sínum: „Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð [...] Magn í skipum mætti vera meira þessa dagana“.

53. Því ástandi sem leiddi af samráðinu er í samtímagögnum fyrirtækjanna lýst sem „friðnum“ (eða „ró“ á markaði). Í stað virkrar samkeppni um mikilvæga viðskiptavini ríkti „friður“ og gagnkvæm víska um viðbrögð keppinautarins. Á þeim grundvelli lögðu fyrirtækin áherslu á að halda verði uppi eða hækka það.
54. Birtingarmynd þessa var m.a. sú að í árlegum áætlunum sínum lögðu bæði Samskip og Eimskip til grundvallar að þau myndu geta ítrekað hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægustu viðskiptavinum.
55. Í upphafi rannsóknartímabilsins voru miklir efnahagsörðugleikar erlendis sem og erfiðleikar í flutningastarfsemi á erlendum vettvangi. Samskip Holding rak flutningastarfsemi í ýmsum öðrum Evrópulöndum en á Íslandi. Í stjórnarfundargerðum fyrirtækisins kemur fram að mikill samdráttur hafi orðið í eftirspurn á erlendum flutningamörkuðum. Sýna samtímagögn að viðskiptavinir fyrirtækisins knúðu á um verðlækkun á þeim erlendu flutningamörkuðum þar sem samstæðan starfaði. Jafnframt liggur fyrir að efnahagsörðugleikarnir höfðu þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, líkt og olía og leiga á skipum, fóru lakkandi sem aftur gaf færi á verðlækkunum. Í fundargerðum Samskipa Holding kemur fram að þetta hafi leitt til mikillar og jafnvel örvæntingarfullrar samkeppni á hinum erlendu flutningamörkuðum. Hafði þetta veruleg áhrif á afkomu dótturfélaga fyrirtækisins. Í sömu fundargerðum Samskipa Holding er lýst allt annarri stöðu Samskipa hf. á Íslandi.
56. Í þessum fundargerðum Samskipa Holding kemur þannig fram afar mikil ánægja með afkomu Samskipa hf. á Íslandi. Dæmi um þetta eru:
- Í fundargerð frá apríl 2009 kemur fram að EBITDA systurfélaga Samskipa hf. sé verulega undir áætlun en samstæðan í heild sinni hafi þó haldið áætlun. Er ástæða þessa sögð afburða góð afkoma íslensku starfseminnar: „This is mainly due to to extremely good results from Iceland“.



- Í fundargerð frá maí 2009 kemur fram að EBITDA samstæðunnar í heild sé umfram áætlun og ástæðan aftur sögð þessi: „*continuous good results from Iceland.*“
- Forstjóri Samskipa hf. lýsti því yfir að árið 2010 hafi verið „*frábært ár*“ og að hann og lykilstjórnendur ættu bónus skilið fyrir „*framúrskarandi árangur*“. Jafnframt taldi hann að árið 2011 hafi verið „*mjög gott ár*“.

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

Dæmi um birtingarmynd þessa er tölvupóstur sem framkvæmdastjóri millilandasviðs hjá Samskipum sendi til m.a. forstjóra Samskipa þann 15. desember 2010. Voru þessir lykilstjórnendur þá staddir í Rotterdam til að kynna á fundi stjórnar Samskipa Holding uppgjör fyrstu tíu mánuði ársins 2010 og áætlun Samskipa hf. á Íslandi fyrir árið 2011. Í tölvupóstinum sagði aðeins þetta:

„*The cash cow has arrived*“

Meðfylgjandi tölvupósti framkvæmdastjórans var mynd af mjólkurkú og greinilegt að þar var verið að vísa til Samskipa hf. á Íslandi. . Fjallað er nánar um þetta í ákvörðuninni, kafla 14.33.15, málsgreinum 7236-7237.

2013: Dregur úr umfangi samráðsins

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

C. Brot á EES-samningnum

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

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

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

D. Röng, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhending

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



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

63. Brot Samskipa fólust í því að við munnlega upplýsingagjöf, í tengslum við húsleitir Samkeppniseftirlitsins hjá fyrirtækinu þann 10. og 17. september 2013, veitti fyrirtækið ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf við Eimskip. Einnig fólust brot Samskipa í því að veita ekki upplýsingar eða afhenda gögn í samræmi við upplýsingabeðin sem beint var að fyrirtækinu við rannsóknina.
64. Brot þessi voru umfangsmikil og alvarleg. Torvelduðu þau og töfðu rannsókn málsins, þar sem Samkeppniseftirlitið var afvegaleitt og þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni allt frá fyrstu stigum hennar.
65. Fjallað er um brot á 19. gr. í 23. kafla ákvörðunarinnar.

E. Viðurlög

66. Samkvæmt 37. gr. samkeppnislaga leggur Samkeppniseftirlitið stjórnvaldssektir á fyrirtæki eða samtök fyrirtækja sem brjóta gegn m.a. banni við ólögsmætu samráði skv. 10. gr. samkeppnislaga eða 53. gr. EES-samningsins. Sama á við um brot á skyldu til að veita upplýsingar og afhenda gögn skv. 19. gr. samkeppnislaga.
67. Ákvörðunum samkeppnisyfirvalda vegna brota á samkeppnislögum og sektum vegna þeirra er m.a. ætlað að skapa varnaðaráhrif, vinna gegn því að fyrirtæki haldi áfram brotastarfsemi eða endurtaki brot og skapa um leið jarðveg fyrir virkari samkeppni, sem til skemmri eða lengri tíma er almenningi til hagsbóta.
68. Það er niðurstaða rannsóknar Samkeppniseftirlitsins að Samskip hf., Jónar og Samskip Holding séu eitt og sama fyrirtækið (ein efnahagsleg eining) í skilningi samkeppnislaga. Í samræmi við það hefur Samkeppniseftirlitið nýtt heimild sína til að beina sektarákvörðun að móðurfélaginu Samskip Holding, ásamt Samskipum hf. Er sú ráðstöfun best til þess fallin að stuðla að nægjanlegum varnaðaráhrifum.
69. Við ákvörðun viðurlaga horfir Samkeppniseftirlitið m.a. til eðlis og umfangs brota Samskipa, hversu lengi þau stóðu yfir, stærðar og veltu fyrirtækisins, samanlagðrar hlutdeildar fyrirtækja á þeim markaði eða mörkuðum sem brot tekur til, stærðar og mikilvægi þess markaðar sem brotið tók til, þáttar fyrirtækisins við að hefja brotin og hvort brotunum var hrint í framkvæmd.
70. Þá kveður 37. gr. samkeppnislaga á um tiltekið sektarhámark, þ.e. allt að 10% af heildarveltu síðasta almanaksárs hjá því fyrirtæki sem aðild eiga að samkeppnishömlum, en sama hámark gildir í EES/ESB-rétti. Heildarvelta Samskipa Holding á árinu 2022 var 137 ma. kr.
71. Fjallað er ítarlega um framangreint í kafla 35.1 og 35.2 í ákvörðuninni. Með vísan til þeirrar umfjöllunar er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota Samskipa á 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins sé fjórir milljarðar kr.
72. Við mat á brotum Samskipa á 19. gr. samkeppnislaga horfir Samkeppniseftirlitið m.a. til þess að skilvirk framkvæmd á samkeppnislögum byggist ekki síst á því að fyrirtæki sem sæta rannsókn fari að fyrirmælum um veitingu upplýsinga og afhendingu gagna. Í þessu máli liggur fyrir að brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. laganna eru umfangsmikil og alvarleg. Unnu þau mjög gegn skilvirkri rannsókn málsins og töfðu hana.
73. Með vísan til þessa er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að hæfileg sekt vegna brota á 19. gr. samkeppnislaga sé tvö hundruð milljónir kr. Fjallað er nánar um þetta í 35.3.



F. Ákvörðunarorð og aðgerðir

74. Með ákvörðun þessari, sbr. ákvörðunarorð í 35.5, er eins og áður greinir komist að þeirri niðurstöðu að Samskip hafi með háttsemi sinni gerst brotleg við bann 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins við ólögmatu samráði. Jafnframt er komist að þeirri niðurstöðu að fyrirtækið hafi brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með rangri, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu. Í ákvörðunarorðum er kveðið á um að Samskip Holding B.V. og Samskip hf. skuli greiða óskipt stjórnvaldssekt að fjárhæð samtals 4,2 milljarðar króna. Skulu stjórnvaldssektirnar greiddast í ríkissjóð innan mánaðar frá ákvörðun þessari.
75. Þá er í ákvörðunarorðum beint eftirfarandi fyrir mælum til Samskipa.
- Samskip yfirfari alla samninga við önnur fyrirtæki í flutningaþjónustu í því skyni að tryggja að þeir séu í samræmi við samkeppnislög.
 - Öllu viðskiptalegu samstarfi við Eimskip og félög á þessu vegum skuli hætt, sé það til staðar. Í þessu felst einnig að Samskip skulu ekki eiga í samstarfi við önnur fyrirtæki í hvers konar flutningaþjónustu ef Eimskip eiga einnig í samstarfi við viðkomandi fyrirtæki. Þetta gildir ekki ef Samskip geta sýnt Samkeppniseftirlitinu fram á að viðkomandi samstarf sé þess eðlis að ekki sé hætt á röskun á samkeppni milli Eimskips og Samskipa.
 - Tryggja skuli að allir stjórnendur og starfsmenn séu upplýstir um þær kröfur sem samkeppnisreglur gera til starfsemi fyrirtækisins. Í því efni skuli vera til staðar samkeppnisréttaráætlun, verkferlar sem tryggi eftirfylgni við hana og skipulögð og regluleg fræðsla.
76. Brot gegn fyrir mælunum varða viðurlögum skv. IX. kafla samkeppnislaga.

G. Framsetning ákvörðunar

77. Rannsókn á brotum Samskipa og Eimskips hefur verið mjög umfangsmikil. Hún hefur tekið til öflugra alþjóðlegra fyrirtækja, varðar mikilvæga markaði og nær yfir langt tímabil. Er hér um að ræða umfangsmestu rannsókn samkeppnisyfivalda sem framkvæmd hefur verið hér á landi.
78. Af framangreindu leiðir að ákvörðun í máli þessu er mjög umfangsmikil. Hún er sett fram í 15 bindum og er efnisskipan með eftirfarandi hætti:
- Í **bindi 1** er samantekt þessi ásamt lýsingu á helstu atvikum í hinu ólögmeta samráði Samskipa og Eimskips.
 - Í **bindi 2** koma fram kaflar 1 – 4. Í kafla 1 er gerð grein fyrir fyrirtækjunum sem sætt hafa rannsókn. Í kafla 2 er gefið yfirlit yfir rannsókn málsins og málsmeðferð. Ítarlega lýsingu á málsmeðferð og rannsókn er að finna í viðauka II. Í kafla 3 kemur fram yfirlit yfir markaði málsins og stöðu m.a. Samskipa og Eimskips á þeim. Ítarlega umfjöllun um þau atriði er finna í viðauka I. Í kafla 4 er fjallað er um lagagrundvöll málsins, þ.e. 10. gr. samkeppnislaga og 53. gr. EES-samningsins.
 - Í **bindi 3** eru birtir kaflar 5-7. Í kafla 5 er lýst atvikum til ársins 2008, m.a. samráði Samskipa og Eimskips í sjó- og landflutningum. Í kafla 6 er lýst aðdraganda og undirbúningi hins aukna samráðs fyrirtækjanna sem ákveðið var ráðast í byrjun júní 2008. Í kafla 7 er greint frá ráðningu nýs forstjóra Eimskips og fjallað um tengsl hans við forstjóra Samskipa. Einnig er gerð grein fyrir öðrum tengslum lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Þá er lýst fundi æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips föstudaginn 6. júní 2008 og glærukynningu um „Verkefnið Nýtt upphaf“ sem framkvæmdastjóri hjá Eimskip vistaði 8. júní 2008 og forstjóri Eimskips daginn eftir. Þá er gerð grein fyrir aðgerðum forstjóra Samskipa næstu daga til að hrinda hinu aukna samráði í



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

- Í **bindi 4** er að finna kafla 8. Þar er að finna ítarlega lýsingu á atvikum frá miðjum júní til 20. október 2008. Er þar m.a. lýst öðrum fundi æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 25. júlí 2008. Einnig er lýst ítrekuðum samskiptum stjórnenda sem báru ábyrgð á verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjó- og landflutningum. Er jafnframt gerð grein fyrir samráði Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu, markaðsskiptingu í landflutningum, verðsamráði og miklum verðhækkunum fyrirtækjanna.
- Í **bindi 5** koma fram kaflar 9-11. Í kafla 9 er fjallað um takmörkun Samskipa og Eimskips á flutningsgetu í sjóflutningum lok október og nóvember 2008 og hvernig samráðið gerði Samskipum kleift að hækka verð verulega gagnvart Alcoa Fjarðaráli. Einnig er lýst tilteknu samstarfi Samskipa og Eimskips sem stuðlaði að því að fyrirtækin gætu stundað árangursríkt samráð í kjölfar takmörkunar á flutningsgetu. Í kafla 10 er fjallað um samskipti lykilstjórnenda, verðsamráð, miklar verðhækkningar fyrirtækjanna í m.a. nóvember 2008 og desember 2009. Í kafla 11 kemur fram niðurstaða um brot Samskipa frá júní 2008 til byrjun árs 2009.
- Í **bindum 6 – 8** er að finna kafla 12 – 14. Í kafla 12 er gefið yfirlit yfir samfellt samráð Samskipa og Eimskips á árunum 2009 – 2013. Einnig gerð grein fyrir gerólíkri þróun á íslenska flutningamarkaðnum og flutningamörkuðum í nágrannaríkjum í kjölfar efnahagsörðugleika. Í kafla 13 er fjallað um ítrekuð samskipti stjórnenda Samskipa og Eimskips á árunum 2009-2013. Í kafla 14 er lýst „*friðnum*“ á árunum 2009 – 2012 en það hugtak var notað af fyrirtækjunum. Er gerð grein fyrir markaðsskiptingu sem fólst í því að fyrirtækin myndu ekki með samkeppni sín á milli reyna að ná mikilvægum viðskiptavinum hvort af öðru. Kemur fram að sökum samráðsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips á stærstum hluta megin brotatímabilsins. Er því lýst að þetta samráð Samskipa og Eimskips í heild sinni var til þess fallið að gera fyrirtækjunum kleift að draga með afdrifaríkum hætti úr samkeppni og hækka eða halda uppi verðum gagnvart viðskiptavinum fyrirtækjanna.
- Í **bindi 9** eru birtir kaflar 16 – 19. Er í þessum köflum gerð grein fyrir samráði Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi, landflutningum, skipaafgreiðslu og í láni og leigu á gámum á árunum 2008 -2013. Er gerð grein fyrir því að þetta hafi verið hluti af hinu aukna samráði sem fólst í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu sem Samskip og Eimskip hófu í júní 2008.
- Í **bindi 10** kemur fram kafla 20. Þar er m.a. gerð grein fyrir aðgerðum Samskipa og Eimskips sem miðuðu að því að takmarka samkeppni í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Er m.a. lýst tilraunum til þess að útiloka samkeppni frá smáum keppinaut.
- Í **bindi 11** eru birtir kaflar 21 – 23. Í kafla 21 er gerð grein fyrir því að það dró úr samráðinu um að keppa ekki um viðskipti við mikilvæga viðskiptavini. Efnahagsbati og aðrar breytingar á ytri aðstæðum breyttu forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr því. Í kafla 22 er því lýst að auk brota á 10. gr. samkeppnislaga fól samráð Samskipa við Eimskip í sér brot á 53. gr. EES-samningsins. Kafla 23 fjallar um alvarleg brot Samskipa á lagaskyldu til að veita Samkeppniseftirlitinu upplýsinga og afhenda gögn.
- Í **bindum 12 – 14** koma fram kaflar 24 – 34. Í þessum köflum er gerð ítarleg grein fyrir athugasemdum Samskipa og tekin nánari afstaða til þeirra.
- Í **bindi 15** er birtur kafla 35. Í honum er að finna umfjöllun um sekt Samskipa og fyrirmæli til að verja og efla samkeppni. Þar koma einnig fram ákvörðunarorð þessarar ákvörðunar.
- Í **viðauka I** er að finna ítarlega umfjöllun um markaði þessa máls og stöðu fyrirtækja.
- Í **viðauka II** kemur fram ítarleg lýsing á málsmeðferð og rannsókn Samkeppniseftirlitsins.



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

79. Við lýsingu á hinu ólögmeta samráði hefur grundvallarþýðingu að gera grein fyrir því hvernig ákvarðanir um það voru teknar og framkvæmd þess. Því er óhjákvæmilegt að lýsa aðkomu starfsmanna sem gegndu lykilhlutverki innan fyrirtækjanna. Á það við um starfsmenn beggja fyrirtækja, þótt ákvörðun þessi taki til Samskipa. Jafnframt er óhjákvæmilegt að gera grein fyrir tilteknum samskiptum fyrirtækjanna við viðskiptavini, einkum stjórnendur fyrirtækja, sem þýðingu hafa í málinu.
80. Í þeirri útgáfu ákvörðunar þessarar sem birt er aðila máls eru stjórnendur og starfsmenn í lykilstöðum innan Samskipa og Eimskips auðkenndir með skammstöfum á nafni þeirra. Í þeirri útgáfu sem birt er opinberlega af hálfu Samkeppniseftirlitsins hafa skammstafanir á nöfnum verið afmáðar, en stjórnendur og starfsmenn í lykilstöðum þess í stað auðkenndir með skammstöfunum sem gefa almennt til kynna stöðu þeirra og starf innan fyrirtækis. Í þessu sambandi ber að hafa í huga að á rannsóknartímabilinu skipti starfsfólk að einhverju marki um störf eða hættu störfum, auk þess sem breytingar urðu á starfssviði einstakra starfsmanna. Í þeim tilvikum tekur auðkenningin til starfa viðkomandi starfsmanns sem lýsa best því hlutverki sem viðkomandi gegndi í málinu.
81. Í ákvörðuninni eru starfsmenn Samskipa auðkenndir með rauðum lit og starfsmenn Eimskips með bláum lit.
82. Allar undirstrikanir í ákvörðun þessari eru gerðar af Samkeppniseftirlitinu nema annað sé tekið fram.
83. Við birtingu ákvörðunarinnar hefur verið lagt mat á meðferð persónuupplýsinga.

Sjónarmið Samskipa og umfjöllun um þau

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

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



HELSTU ATVIK SAMRÁÐSINS

86. Í þessum kafla er að finna yfirlit yfir helstu atvik hins ólögmeta samfellda samráðs Samskipa og Eimskips sem lýst er í ákvörðun þessari. Nánar er fjallað um einstök atvik samráðsins í viðeigandi köflum ákvörðunarinnar. Þá eru í ákvörðuninni reifuð sjónarmið Samskipa vegna þessa og tekin afstaða til þeirra.
87. Á meðfylgjandi mynd er gefið yfirlit yfir helstu þætti samráðsins og framvindu þess á rannsóknartímabilinu, auk nokkurra kjarnaatriða í þeirri atburðarás sem ákvörðunin fjallar um. Í kaflanum verður fjallað nánar um einstök atvik, allt frá atvikum sem gerðust fyrir árið 2008, aðdraganda og upphaf aukins samráðs á árinu 2008 og síðan framkvæmd þess, allt þar til ábendingar bárust Samkeppniseftirlitinu og rannsókn hófst. Fjallað er fyrst um ábendingarnar sem leiddu til rannsókna, en síðan fylgt í meginatriðum framvindu atburða í tímaröð.



88. Við lestur yfirlitsins er rétt að áréttu að með 10. gr. samkeppnislaga og 1. mgr. 53. gr. EES-samningsins er lagt bann við hvers konar samningum og samstilltum aðgerðum milli keppinauta sem hafi það að markmiði eða af þeim leiði að samkeppni sé raskað. Er m.a. lagt bann við þessum alvarlegu samkeppnishindrunum:
- Samráð sem áhrif hefur á verð, afslætti, álagningu eða önnur viðskiptakjör með beinum eða óbeinum hætti.
 - Einnig er lagt bann við markaðsskiptingu. Getur hún falist í því að keppinautar skipta með sér markaði eftir landsvæðum og/eða viðskiptavinum. Er markaðsskipting oft til stuðnings öðru samráði eins og verðsamráði og takmörkun á framboði. Einnig getur hún verið meginþátturinn í að halda uppi verði, sérstaklega á mörkuðum þar sem erfitt er að ná saman um eða hafa stjórn á verði. Skipting markaða eftir viðskiptavinum getur m.a. falist í því að fyrirtæki keppi ekki um mikilvæga viðskiptavinum hvers annars. Með því móti á þátttakandi í samráði t.d. auðveldara með að hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum þar sem hann þarf, vegna samráðsins, ekki að óttast að verðhækkun hans leiði til þess að hann missi viðkomandi viðskiptavin úr viðskiptum sökum þess að keppinautur bjóði betur.
 - Jafnframt er lagt bann við samráði keppinauta sem lýtur að takmörkun eða stýringu á framleiðslu eða mörkuðum. Tilgangur samráðs keppinauta um að draga úr framleiðslu eða framboði er jafnan sá að vinna gegn verðsamkeppni og halda uppi verði. Á flutningamörkuðum draga fyrirtæki úr framboði með því að takmarka flutningsgetu.
89. Máli skiptir hvort fákeppni ríkir á þeim mörkuðum þar sem samráð á sér stað. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 1. desember 2016 í máli nr. 360/2015 segir að mikilvægt sé að á fákeppnismarkaði sé fyrir hendi óvissa fyrirtækja „sem í hlut eiga, um hegðun keppinautanna“. Í dómi Hæstaréttar frá 7. janúar 2021 í máli nr. 42/2019 var þetta tekið fram: „Fákeppnismarkaðir eru sérstaklega viðkvæmir



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

90. Samskipum hefur lengi mátt vera ljóst hvaða skorður ákvæði samkeppnislaga setja samvinnu fyrirtækisins við Eimskip. Í úrskurði áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 13/1997, *Hf. Eimskipafélag Íslands gegn samkeppnisráði*, var staðfest að samvinna Samskipa og Eimskips í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku hefði farið gegn 10. gr. samkeppnislaga. Í úrskurðinum sagði m.a. þetta: „Ótvírætt er að fákeppni ríkir um vöruflutninga sjóleiðis til og frá Íslandi á þeim siglingaleiðum sem um ræðir í máli þessu og að áfrýjandi hafi yfirburðastöðu á því sviði. Við þær aðstæður er hvers kyns samráð milli hlutaðeigandi flutningsaðila um náð samstarf við framkvæmd mikilvægra þátta í flutningastarfseminni, eins og við á í þessu máli, mjög varasamt í ljósi þeirrar meginreglu samkeppnislaga að efla beri virka samkeppni í viðskiptum.“ Í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 11/2003 var aftur fjallað um samstarf fyrirtækjanna í sjóflutningum og eftirfarandi tekið fram: „Samskip og Eimskip eru keppinautar sem starfa á sama sölustigi. Öll samvinna af þessum toga er til þess fallin að draga úr samkeppni milli keppinauta. Allt samstarf milli keppinauta skapar hættu á að viðkomandi fyrirtæki fari að taka tillit hvort til annars og þar með dragi úr virkri samkeppni á viðkomandi markaði.“
91. Á brotatímabili þessa máls höfðu Eimskip og Samskip samanlagt gríðarlega sterka stöðu í sjó- og landflutningum á Íslandi. Ljóst er að fákeppni ríkti á viðkomandi mörkuðum og voru þeir því afar viðkvæmir í samkeppnislegu tilliti. Á slíkum mörkuðum er sérstaklega þýðingarmikið að keppinautar, sem eru nær einráðir, eigi ekki í neinum samskiptum eða samvinnu sem getur dregið úr samkeppni milli þeirra. Ella geta neytendur og atvinnulífið orðið fyrir miklu efnahagslegu tjóni. Máttu Samskip og Eimskip því ekki hafa með sér hagnýta samvinnu um t.d. skipulag siglinga- og landflutningakerfa fyrirtækjanna og skiptast á upplýsingum um grundvallarþætti í rekstri fyrirtækjanna eða önnur viðskiptaleg málefni.

A. ÁBENDINGAR VIÐSKIPTAVINA

92. Rannsókn málsins hófst eftir að Samkeppniseftirlitið hafði á árinu 2012 átt marga fundi með bæði viðskiptavinum og keppinautum Eimskips og Samskipa. Á þeim fundum komu fram ríkar vísbendingar um að Eimskip og Samskip hefðu með ólögum samráði brotið gegn samkeppnislögum. Þær voru m.a. eftirfarandi:
- Tiltekið fyrirtæki, sem hafði árlega keypt mikla flutningsþjónustu og verið í viðskiptum við Eimskip, greindi frá því að það hefði óskað eftir tilboði í flutninga hjá Samskipum en Samskip ekki haft áhuga á þeim viðskiptum. Taldi þetta fyrirtæki að Eimskip og Samskip skiptu með sér markaðnum.
 - Annað fyrirtæki, sem er stór innflytjandi á sínu sviði, greindi frá því að það væri í viðskiptum við Eimskip. Fram til ársins 2008 hefðu Samskip gert ítrekaðar tilraunir til þess að ná þessu fyrirtæki í viðskipti en á síðustu árum (til ársins 2012) hefðu Samskip engar slíkar tilraunir gert.
 - Annað stórt fyrirtæki, sem keypt hafði flutningsþjónustu af Eimskip, greindi frá því að það hefði leitað tilboða í þá flutninga hjá Samskipum. Það hefði engum árangri skilað þar sem verðið sem Samskip hefðu boðið hefði verið nákvæmlega sama verð og hjá Eimskip.
 - Enn annað fyrirtæki upplýsti að því hefðu borist upplýsingar um að á árinu 2011 hefði forstjóri Eimskips látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að ekki ætti að „*hjóla í Samskip*“ og á svipuðum tíma hefðu samskonar boð verið látin út ganga innan Samskipa varðandi samkeppni við Eimskip.



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

93. Eftir upplýsingagjöf frá viðmælendum Samkeppniseftirlitsins lék grunur á að mögulegt ólöglegt samráð fælist ekki síst í skiptingu markaða eftir viðskiptavinum eða landsvæðum. Var það talin rík vísbending að bæði fyrirtækjum sem tengdust flutningastarfsemi og viðskiptavinum flutningafyrirtækja bæri saman um þetta. Þá skipti máli að öflugir viðskiptavinir fyrirtækjanna höfðu lýst atvikum sem studdu mat annarra viðmælenda Samkeppniseftirlitsins. Taldi eftirlitið fram komnar áreiðanlegar vísbendingar sem gæfu ríka ástæðu til að ætla að samkeppnislög hefðu verið brotin með alvarlegum hætti á þjóðhagslega mikilvægum markaði.
94. Ákvað Samkeppniseftirlitið að hefja rannsókn á því hvort Eimskip og Samskip hefðu brotið gegn bannreglum samkeppnislaga. Húsleit var framkvæmd hjá Eimskip og Samskipum í september 2013. Frumskoðun gagna, sem aflað var í húsleitunum, renndi stoðum undir fyrri vísbendingar um alvarleg brot gegn samkeppnislögum. Samkeppniseftirlitið taldi því óhjákvæmilegt að beina kæru til lögreglu. Var það gert í mars 2014. Voru tilteknir einstaklingar kærðir sem gegnt höfðu starfi fyrir Eimskip og Samskip. Samkeppniseftirlitið framkvæmdi aðra húsleit hjá Eimskip og Samskipum í júní 2014 og hefur málið sætt samfelldri og ítarlegri rannsókn eftirlitsins. Um rannsóknina er nánar fjallað í kafla 2 og viðauka II, auk þess gefið er yfirlit um hana í samantekt ákvörðunarinnar.

B. ATVIK FRAM TIL 2008

95. Frá gildistöku eldri samkeppnislaga á árinu 1993 og fram til ársins 2008 var bæði um að ræða samvinnu og harðar deilur milli Eimskips og Samskipa. Í júní 1993 undirrituðu skipafélögin flutningasamkomulag um gámaflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku og gildi samningurinn til júní 1995. Á gildistíma samningsins hættu Samskip eigin siglingum til og frá Norður-Ameríku og fluttu þess í stað gáma sína með Eimskip. Umræddur samningur var ekki endurnýjaður og hófu Samskip aftur siglingar með eigin skipi á þessari flutningaleið. Samstarf milli fyrirtækjanna hófst að nýju á árinu 1997 og veittu samkeppnisyfirvöld undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga og gildi hún til ágúst 2000.
96. Á árunum 2001-2002 var Eimskip afar ósátt við að Samskip fylgdu Eimskip ekki í hækkun á verði heldur reyndu þess í stað að ná óánægðum viðskiptavinum Eimskips í viðskipti til sín. Greip Eimskip til umfangsmikilla aðgerða til að „refsa“ Samskipum fyrir þessa samkeppni. Fólu þessar aðgerðir Eimskips í sér brot gegn 11. gr. samkeppnislaga, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2008. Þrátt fyrir framangreind atvik undirrituðu Eimskip og Samskip í nóvember 2001 ólögmetan samning sem fól í sér samvinnu í áætlunarsiglingum milli Íslands og Evrópu (svonefnt „Neyðarsamkomulag“). Á sama ári sömdu Eimskip og Samskip á ný um samvinnu í áætlunarsiglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Veittu samkeppnisyfirvöld því samkomulagi undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga við samráði keppinauta og gildi hún til 31. ágúst 2004.
97. Fram til ársins 2008 var fyrir hendi a.m.k. eftirfarandi ólöglegt samráð milli Eimskips og Samskipa:
- Samráð í áætlunarsiglingum til og frá Evrópu frá árinu 2001 (framangreint „Neyðarsamkomulag“).
 - Samráð frá 1. september 2004 í áætlunarsiglingum til og frá Norður-Ameríku, þ.e. eftir að undanþágan féll úr gildi.
 - Ólöglegt samráð í landflutningum frá árinu 2005.
 - Samráð frá árinu 2007 um skipaafgreiðslu á Reyðarfirði.



98. Á árinu 2005 eignuðust Eimskip og Samskip hollensk fyrirtæki sem ráku frystigeymslur (Daalimpex og Kloosterboer⁴). Höfnin í Rotterdam er ein mikilvægasta viðskiptahöfn Íslendinga og hefur flutningatengd starfsemi Eimskips og Samskipa í Hollandi auðsýnilega áhrif á flutninga til og frá Íslandi. Hefur því þýðingu í málinu að hollensk samkeppnisyfirvöld komust að þeirri niðurstöðu að Eimskip og Samskip hefðu haft með sér ólögmeitt samráð frá árinu 2006 til júní 2009. Þetta er staðfest í samtímagögnum sem sýna m.a. verðsamráð milli Samskipa og Eimskips á frystigeymslumarkaði í Hollandi. Var það samráð til þess fallið að hafa áhrif á m.a. útflytjendur á fiski frá Íslandi. Þetta samráð fyrirtækjanna var því yfirstandandi þegar hið umfangsmikla samráðsverkefni hófst í júní 2008.

C. UNDIRBÚNINGUR AUKINS ÓLÖGMÆTS SAMRÁÐS

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

C.1. Janúar 2008 til 20. maí 2008

100. (S)aðaleig-stjform-SH var aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. og var stjórnarformaður Samskipa Holding árið 2008. (S)aðaleig-stjform-SH var á þessum tíma næst stærsti hluthafi Kaupþings banka hf.
101. Rekstur Samskipa hf. á Íslandi gekk mjög vel á fyrri hluta ársins 2008. Á sama tíma stóðu Samskip Holding og (S)aðaleig-stjform-SH á hinn bóginn frammi fyrir miklum fjárhagslegum áskorunum, annars vegar vegna krafna helsta lánveitanda Samskipa Holding, Fortis banka, og hins vegar vegna krafna Citibank (endurtekinna veðkalla), sem hafði veitt fjárfestingarfélagi (S)aðaleig-stjform-SH lán til kaupa á hlutabréfum í Kaupþingi banka hf., um að lagðar yrðu fram tryggingar vegna hríðlækkandi gengis hlutabréfa í bankanum.
102. Var afar þýðingarmikið fyrir (S)aðaleig-stjform-SH, sem næststærsta hluthafa Kaupþings banka, að á honum sæjust engin veikleikamerki en hætt var við að það hefði neikvæð áhrif á stöðu hans ef það spyrðist út að rekstarfélag í hans eigu, Samskip Holding, ætti í erfiðleikum með að standa við skuldbindingar sínar gagnvart lánardrottnum.
103. Í mars 2008 gaf (S)aðaleig-stjform-SH þau fyrirmæli til stjórnarmanna og lykilstjórnenda að grípa til aðgerða til að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „Cash Cow“ fyrir Samskipasamstæðuna. Var þannig skýrum fyrirmælum beint til m.a. (S)forstj, forstjóra Samskipa, um að tryggja og auka fjárflæðið frá Samskipum á Íslandi til Samskipa Holding. Var þetta mikilvægur þáttur í aðgerðum (S)aðaleig-stjform-SH til að verja viðskiptaveldi sitt. Önnur atvik áttu sér stað í mars 2008 sem hér ber að líta til. Í dómi Hæstaréttar Íslands frá 12. febrúar 2015 í máli nr. 145/2014, *Ákærvaldið gegn [(S)aðaleig-stjform-SH] o.fl.*, (svo nefnt Al-Thani mál) kemur fram að (S)aðaleig-stjform-SH hafi, ásamt öðrum, unnið að undirbúningi að því frá mars 2008 sem varð seinna á árinu að refsiverðri markaðsmisnotkun með hlutabréf Kaupþings banka.
104. Sem fyrr segir gekk rekstur Samskipa á Íslandi vel á fyrri hluta ársins 2008 en blikur voru á lofti. Stjórnendur Samskipa töldu sig vita að innflutningur til landsins myndi fara minnkandi vegna versnandi efnahagshorfa. Á sama tíma ráðgerðu þeir að útflutningur frá landinu myndi aukast, fyrst og fremst vegna flutninga tengdum stóriðju. Myndi mikið misræmi í inn- og útflutningi að óbreyttu gera rekstur Samskipa erfiðari. Þá skipti miklu að mikilvægir viðskiptavinir Samskipa voru með lausa viðskiptasamninga og taldi fyrirtækið það „ógn“ og að verðstríð við Eimskip gæti brotist út. Ljóst er því að þættir sem tengdust helsta keppinautnum höfðu verulega þýðingu varðandi það verkefni að vernda og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „Cash cow“ fyrir Samskipasamstæðuna.

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

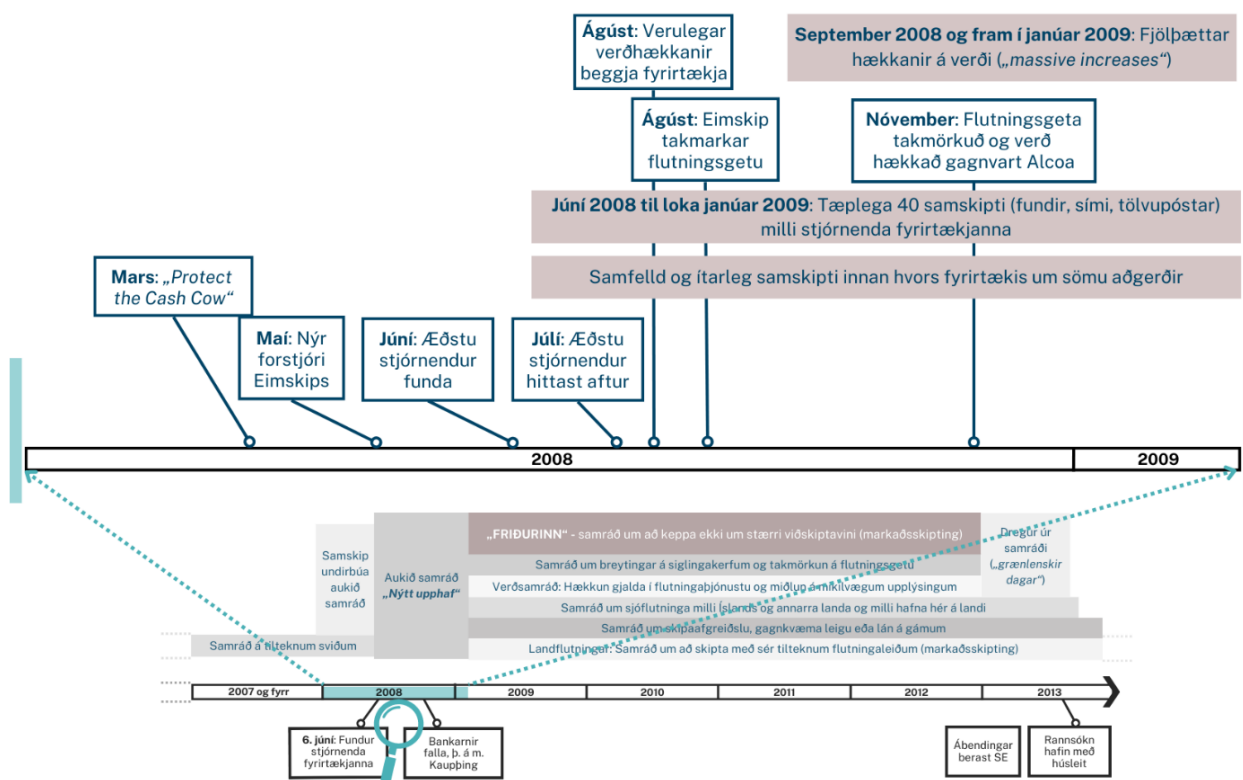


105. Sýna gögn málsins að sökum framangreinds var aukið samstarf við Eimskip mikilvægur þáttur í þeim aðgerðum sem til skoðunar voru hjá (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj á fyrri hluta ársins 2008. Með því væri m.a. unnið gegn því að hugsanlegur samdráttur í eftirspurn eftir flutningsþjónustu myndi leiða til aukinnar samkeppni og lækkunar á verði á flutningamarkaði og rýra þannig stöðu Samskipa á Íslandi sem „Cash cow“ fyrir Samskipasamstæðuna.
106. Fyrir liggur að (S)aðaleig-stjform-SH kallaði eftir upplýsingum frá (S)forstj og öðrum stjórnendum Samskipa um Eimskip og lét félag í sinni eigu (Eglu) vinna skýrslur þar sem fjallað var um mögulegt umfangsmikið samstarf við Eimskip bæði á Íslandi og í erlendri starfsemi Eimskips og Samskipa. Samkvæmt skýrslu frá maí 2008 var mestur fjárhagslegur ábati fyrir Samskipasamstæðuna talinn felast í auknu samstarfi Eimskips og Samskipa í sjóflutningum til og frá Íslandi. Í stjórnarfundargerð vegna fundar Samskipa Holding 7. maí 2008 kom m.a. eftirfarandi fram í glærुकynningu (S)forstj: „Eimskip, will be explored further...”⁵
107. Þrátt fyrir framangreint var ekki sjálfgefið í maí 2008 að Samskip og Eimskip myndu hefja stóraukið samráð. Vorið 2008 hættu Atlantsskip rekstri eigin skipa og kepptust Samskip og Eimskip við að ná samningi við Atlantsskip í þeim tilgangi að taka að sér þá sjóflutninga sem Atlantsskip gátu ekki lengur sinnt. Eimskip hafði betur og sýna gögnin að þetta vakti verulega óánægju hjá stjórnendum Samskipa á Íslandi. Var í kjölfarið tekið til skoðunar í maí 2008 að fara í „herferð“ gegn Eimskip og „sækja sterkt“ á mikilvæga viðskiptavini þess fyrirtækis. Jafnframt kom fram hjá stjórnendum Samskipa á Íslandi að sökum versnandi efnahagsástands væri skynsamlegt fyrir fyrirtækið ná til sín auknum viðskiptum með aukinni samkeppni við Eimskip.
108. Voru þannig til skoðunar hjá stjórnendum Samskipa hf. í maí 2008 tvær ólíkar aðferðir til að bregðast við breyttu umhverfi og verja stöðu fyrirtækisins. Annars vegar samvinna við Eimskip og hins vegar samkeppni við Eimskip.
109. Á fyrri hluta ársins 2008 var mikið umrót hjá Eimskip. Fyrirtækið hafði vaxið gríðarlega og stóð í miklum breytingum á starfsemi sinni. Átti Eimskip í miklum fjárhagslegum erfiðleikum og höfðu bæði stjórnarformaður og forstjóri, sem stýrt höfðu útrás fyrirtækisins, látið af störfum. Nýr stjórnarformaður, (E)stjform, hafði tekið við og hafði persónulegra hagsmuna að gæta vegna reksturs Eimskips.
110. Gögn málsins sýna að fjárhagslegir erfiðleikar Eimskips tengdust ekki flutningastarfsemi fyrirtækisins hér á landi heldur stöfuðu af miklum skuldum vegna fjárfestinga fyrirtækisins erlendis.

⁵ Rauður áherslulitur í frumgagninu.



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



C.2. 20. maí til 6. júní 2008

112. Tilkynnt var um ráðningu (E)forstj sem forstjóra Eimskips þann 20. maí 2008 en áður hafði hann um árabíl verið framkvæmdastjóri fyrirtækisins í Norður-Ameríku.
113. Sem áður sagði hófst rannsókn Samkeppniseftirlitsins í kjölfar ábendinga keppinauta og viðskiptavina Samskipa og Eimskips þar sem m.a. var staðhæft að mikil samskipti væru milli stjórnenda fyrirtækjanna. Í ljósi þessara vísbendinga taldi Samkeppniseftirlitið nauðsynlegt í húsléttum 10. september 2013 að óska eftir því að fulltrúar Eimskips og Samskipa gæfu munnlegar upplýsingar um hugsanleg samskipti og tengsl milli fyrirtækjanna, sbr. 1. mgr. 19. gr. samkeppnislaga. (E)forstj var staddur erlendis og gaf upplýsingar nokkrum dögum eftir húsléttina en (S)forstj gaf upplýsingar sama dag og húslétt fór fram.
114. Aðspurður um hvort hann og (S)forstj ættu í samskiptum sagði (E)forstj að það væru „engin samskipti á milli okkar, það er svona hatur meira heldur en eitthvað annað sko.“ Jafnframt sagði forstjóri Eimskips að honum „liði illa í návist“ starfsmanna Samskipa og forðaðist öll samskipti við þá. Færi (E)forstj aldrei í veiðiferð ef (S)forstj eða aðrir stjórnendur Samskipa væru með í för. (S)forstj var einnig spurður um samskipti sín við (E)forstj. Kvaðst (S)forstj ekki eiga nein vinnutengd eða persónuleg samskipti við (E)forstj fyrir utan setu í stjórn Viðskiptaráðs (og í Bandaríkjunum fyrir „mörgum mörgum árum“).
115. Samtímagögn málsins sýna að (E)forstj og (S)forstj sögðu ósatt í upplýsingagjöf sinni til Samkeppniseftirlitsins.
116. Sama dag og tilkynnt var um ráðningu (E)forstj í maí 2008 lýsti (S)forstj því yfir við lykilstjórnendur hjá Samskipum Holding að hann þekkti (E)forstj vel: „I know [(E)forstj] well through the years... we



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

117. Forstjóri Samskipa þekkti (E)forstj þannig vel í maí 2008 og ekki dró úr samskiptum þeirra á árunum þar á eftir. Gögnin málsins sýna að á brotatímabilinu voru (E)forstj og (S)forstj í hópi tólf manna sem léku golf saman, tefldu saman, veiddu saman og fóru saman í skemmtiferðir til útlanda. Hittist þessi hópur ítrekað á árunum 2010-2013. Hélt hópurinn fimmtán golfmót á þessu tímabili og (E)forstj og (S)forstj fóru með hópnum í ferð til Bretlands 2010 og Danmerkur 2011 og (E)forstj „manaði“ (S)forstj til þess að mæta á fjöltefli í janúar 2012. Í ágúst 2012 fóru (E)forstj og (S)forstj með hópnum í veiði í Selá.
118. (E)forstj sagði einnig ósatt um regluleg samskipti sín við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstö-útfli, forstöðumann útflutningsdeildar. (E)frkvstj-alþjsv, framkvæmdastjóri alþjóðasviðs Eimskips, upplýsti hins vegar um að hann og (S)forstj þekktust og staðfesti (S)forstj það. Fyrir liggur að (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv störfuðu um árabíl erlendis fyrir Samskip og Eimskip. Þjuggu þeir í sömu götu í Rotterdam og áttu þeir og fjölskyldur þeirra í töluverðum samskiptum. Héldu samskiptin áfram eftir að þeir hófu störf fyrir fyrirtækin á Íslandi. (S)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og eiginkonur þeirra og fjögur önnur hjón sem einnig höfðu kynnst í Hollandi hittust reglulega hér á landi í matarboðum og öðrum veislum. (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv fullvissuðu Samkeppniseftirlitið um að þeir hefðu ekki átt í neinum samskiptum sem tengdust störfum þeirra fyrir Eimskip og Samskip. Það er í ósamræmi við gögn málsins. Samtímagögn sýna að meðan þeir störfuðu í Hollandi veitti (S)forstj (E)frkvstj-alþjsv viðkvæmar upplýsingar um viðskiptaleg áform Samskipa sem (E)frkvstj-alþjsv miðlaði til yfirboðara sinna á Íslandi. Eins og lýst verður hér á eftir voru (S)forstj og (E)frkvstj-alþjsv í júní 2008 skipaðir í vinnuhóp til þess að „taka áfram“ verkefni sem miðaði að því að auka ólögmeitt samráð Samskipa og Eimskips.
119. Rétt er að hafa hér í huga að samskipti Eimskips og Samskipa áttu sér stað rétt eftir að húsleit Samkeppniseftirlitsins hófst 10. september 2013. Húsleitir hófust samtímis hjá Samskipum og Eimskip klukkan 09:00. Fyrirliggjandi er að mjög stuttu eftir að húsleit var hafin hjá Samskipum hringdi (S)forstj til (E)frkvstj-sala/þj, framkvæmdastjóra hjá Eimskip. Voru það þannig ein af fyrstu viðbrögðum (S)forstj við húsleit Samkeppniseftirlitsins að hringja til eins af æðstu stjórnendum Eimskips. Fyrir liggur að (E)forstj var erlendis þennan dag. Síðar sama dag var (S)forstj spurður af Samkeppniseftirlitinu um samskipti hans við aðra starfsmenn Eimskips en (E)forstj. Gaf (S)forstj vísitandi rangar upplýsingar með því að greina ekki frá umræddu símtali við (E)frkvstj-sala/þj. Verður vart dregin önnur ályktun en (S)forstj hafi hringt í Eimskip til þess að vara gagnaðilann í samráðinu við.
120. Samkvæmt framansögðu vildu (E)forstj og (S)forstj leynd samskiptum sínum og fyrirtækjanna sem þeir stýrðu er þeir veittu Samkeppniseftirlitinu upplýsingar í september 2013. Sú launung hélt áfram við rannsókn málsins. Hið mikla ósamræmi milli annars vegar upplýsingagjafar (S)forstj og (E)forstj og hins vegar samskipta þeirra í leik og starfi og annarra lykilstarfsmanna fyrirtækjanna gefur eindregið til kynna að forstjórunum hafi verið ljóst að samskiptin væru ekki í samræmi við kröfur samkeppnislaga um sjálfstæði keppnauta og bannákvæði laganna við samkeppnishamlandi samráði. Lögðu þeir sig því báðir fram um að leynd samskiptum sínum og fyrirtækjanna.
121. Framangreind samskipti og tengsl milli stjórnenda Eimskips og Samskipa hafa verulega þýðingu. Á það ekki síst við í ljósi þeirra valkosta sem samtímagögn sýna að Samskip töldu sig standa frammi fyrir vorið 2008, þ.e. hvort bregðast ætti við áskorunum með samkeppni eða samvinnu við Eimskip. Tengslin milli ekki síst (S)forstj, (S)forstö-útfli, (E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv gerðu Samskipum án efa auðveldara en ella að nálgast Eimskip með það að markmiði að auka ólögmeitt samráð fyrirtækjanna.



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

122. Skömmu eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips lagði hann áherslu á að sem fyrst yrðu hafnar viðræður við Samskip um Norður-Ameríkuflutninga. Vildi (E)forstj að (E)frkvstj-alþjsv kæmi að þeim samskiptum. Á þessum tíma vann (E)frkvstj-alþjsv náið með (E)forstj. (E)frkvstj-alþjsv var framkvæmdastjóri alþjóðasviðs hjá Eimskipi og bar ábyrgð á starfsemi Eimskips í Evrópu. Flutningar milli Íslands og Norður-Ameríku féllu aftur á móti ekki undir starfssvið (E)frkvstj-alþjsv.
123. Hin ríka áhersla (E)forstj á viðræður við Samskip og mönnun samskiptanna við Samskip var í engu samræmi við lítið vægi þessara flutninga fyrir Eimskip. Miðað við hina miklu fjárhagslegu erfiðleika sem Eimskip stóð frammi fyrir í lok maí og byrjun júní 2008 er með öllu órökrétt að nýr forstjóri hafi talið ástæðu til að leggja svo ríka áherslu á að koma á samskiptum við Samskip um Norður-Ameríku samstarfið, nema eitthvað annað og meira byggji undir.
124. Yfirmaður siglingakerfa Eimskips, framkvæmdastjórinn (E)frkvstj-flutnkerf, var í byrjun júní 2008 byrjaður að undirbúa breytingar á siglingakerfi fyrirtækisins í flutningum til og frá meginlandi Evrópu. Þann 2. júní 2008 var ákveðið hjá Eimskip að (E)frkvstj-flutnkerf ætti að koma að umræddum viðræðum við Samskip. (E)frkvstj-flutnkerf bar ekki ábyrgð á inn- og útflutningi Eimskips frá Norður-Ameríku og Samskip voru ekki með skip í siglingum milli Íslands og Norður-Ameríku. Aðkoma (E)frkvstj-flutnkerf að viðræðum við Samskip og samtímagögn málsins sýna að ræða átti um breytingar á siglingakerfum milli Íslands og annarra Evrópulanda á fundum fyrirtækjanna, auk annarra málefna sem tengdust samkeppni fyrirtækjanna.
125. Þann 4. júní 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til yfirmanns siglingakerfa Samskipa, (S)frkvstj-millilandasv. Setti hann fram hugmyndir um aukið samráð við Eimskip sem fólst í að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum eða taka upp samskonar samstarf við Eimskip í flutningum til og frá Evrópu og var fyrir hendi í Norður-Ameríkuflutningunum.

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

126. Aðaleigandi Samskipa, stjórnarformaður Eimskips, og forstjórar beggja fyrirtækjanna áttu með sér þýðingarmikinn fund í hádeginu föstudaginn 6. júní 2008. Gögn málsins sýna að dagana fyrir fundinn var unnið að undirbúningi hans. Atvik 5. júní 2008 sýna þetta skýrt.
127. Þann 5. júní 2008 átti þetta sér stað:
- (E)forstj átti fyrir hádegi fund um „samkeppnismál“. Einnig átti hann fund með (E)frkvstj-alþjsv, en heiti eða tilgangi þess fundar var ekki lýst í dagbók hans. Þá kom eftirfarandi fram á verkefnalista hans:

104	June 5th	Nýtt Upphaf	
-----	----------	-------------	--

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



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

- Gögnin sýna að þennan dag og kvöld kallaði (S)forstj ítrekað eftir upplýsingum um rekstur og áætlanir Samskipa. Var undirmönnum ranglega greint frá því að (S)forstj þyrfti á þessum gögnum að halda vegna stjórnarfundar Samskipa hf. í hádeginu 6. júní 2008. Var fundinum með Eimskip því haldið leyndum innan Samskipa.
- Klukkan 22:33 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj. Meðfylgjandi honum var skýrsla frá fyrirtæki (S)aðaleig-stjform-SH (Egla) um mögulega samvinnu Samskipa við dótturfélag Eimskips, Containerships. Hafði (S)aðaleig-stjform-SH fengið þessa skýrslu senda frá starfsmanni Eglu nokkrum mínútum á undan. Var þetta sami starfsmaður Eglu og hafði unnið aðra skýrslu fyrir (S)aðaleig-stjform-SH um samstarf Samskipa við Eimskip. Þá skýrslu hafði þessi starfsmaður Eglu sent (S)stjform-S 12. maí 2008 og í henni var lýst m.a. miklum ábata af mögulegu auknu samstarfi Samskipa við Eimskip í siglingum til og frá Íslandi. Greindi starfsmaður Eglu (S)stjform-S frá því að (S)aðaleig-stjform-SH hafi falið honum að taka Containerships næst til skoðunar.
- Klukkan 22:47 sendi (S)stjform-S tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH. Samkvæmt þessum tölvupósti bjó (S)stjform-S yfir vitneskju um fyrirhugaðan fund (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip og lagði áherslu á að þessi samskipti við Eimskip mættu ekki leiða til kaupa á eignum Eimskips. Eins og eftirfarandi umfjöllun mun sýna var ekki um það að ræða að Samskip keyptu eignir af Eimskip heldu gengu samskipti fyrirtækjanna út á að auka samstarf í grundvallarþáttum í starfsemi þeirra.

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

D.1. Glærुकynning útbúin sunnudaginn 8. júní 2008

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

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





Verkefnið Nýtt upphaf

- Ákveðið hefur verið að meta hagkvæmni eftirfarandi verkefna með því að auka samstarf á milli Samskip og Eimskip
 1. Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu
 2. Gera með sér slot samning til að hagræða í siglingakerfi félaganna á Íslandi
 3. Samtarf í frystigeymslurekstri, einkum í Hollandi
 4. Samstarf í "short sea" þjónustu
 5. Innanlandspjónusta
- Til að taka þessi verkefni áfram hefur verið ákveðið að stofna til vinnuhóps
 - [REDACTED], [REDACTED] og [REDACTED]

auk bakhjarla verkefnisins

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

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

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

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

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

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

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

⁶ Slott er flutningsrými í skipum.



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

137. Sama var lagt til grundvallar í verkþáttunum „Innanlandsþjónusta“ (landflutningar) og „Sameiginlegur rekstur skipaafgreiðslu“. Skoða átti verulega aukið samráð og gert var ráð fyrir upplýsingaskiptum og viðræðum keppinauta á fákeppnismarkaði um afar viðkvæm samkeppnisleg málefni.
138. Af umfjöllun í glærukynningunni um verkþáttinn „Samstarf í „Short sea“ þjónustu“ sést að búið var að ákveða að fyrirtækin myndu kanna saman möguleika á verulegu samstarfi dótturfélaga Eimskips (Containerships og Eimskip-CTG) og Samskipa og dótturfélags þess, Silver Sea. Eimskip/Eimskip-CTG og Samskip/Silver Sea voru keppinautar í m.a. útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Kanna átti „sambættingu siglingakerfa“, skiptingu á „slottum“, koma á fót einu „heildarkerfi“, renna saman framangreindum dótturfélögum og kanna stofnun á sameiginlegu félagi sem sinnti frystiskipapjónustu og flutningsmiðlun. Einnig var gert ráð fyrir upplýsingaskiptum um viðkvæma samkeppnisþætti fyrirtækjanna. Það samstarf sem átti að kanna hefur beina tengingu við samkeppni hér á landi og hagsmuni t.d. útflytjenda á íslenskum sjávarafurðum.
139. Sem fyrr segir var fyrir hendi viðamikið ólögmett samráð milli Eimskips og Samskipa í frystigeymslustarfsemi í Hollandi. Það samráð var til þess fallið að hafa áhrif á viðskiptavinum Samskipa og Eimskips hér á landi, t.d. útflytjendur á frystum fiski. Í glærunum um verkþáttinn „Frystigeymslurekstur“ er fjallað um aukna samvinnu Eimskips við Samskip í frystigeymslurekstri. Einnig tók skoðun Eimskips og Samskipa samkvæmt verkefninu til samvinnu á sviði frystiskipapjónustu.
140. Augljósar samkeppnishömlur eins og markaðsskipting og samráð um að takmarka flutningsgetu eru taldar hafa það að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga. Í „Nýtt upphaf“ verkefninu fólst sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af slíkum skýrum samkeppnishömlum. Eins og réttarframkvæmd í samkeppnisrétti sýnir fela fundir og upplýsingaskipti til undirbúnings að slíku samkeppnishamlandi samstarfi í sér ólögmetar samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, án tillits til þess hvort samstarfið kemst á endanum til framkvæmda. Í þessu máli liggur aftur á móti fyrir að m.a. samráð um markaðsskiptingu og takmörkun flutningsgetu kom til framkvæmda.
141. Það samráð sem tengdist verkefninu „Nýtt upphaf“ tók ekki aðeins til þess að kanna ábata af markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu heldur jafnframt stórauknu samstarfi fyrirtækjanna í kjarnastarfsemi þeirra. Í undirbúningi þessa fólust upplýsingaskipti og viðræður um mikilvæg samkeppnisleg atriði í starfsemi beggja fyrirtækjanna. Samskiptin fólu enn fremur í sér skýr skilaboð fyrirtækjanna til hvors annars um að þau hefðu ríkan ríkan vilja til að „snúa bökum saman“ og mæta þeim áskorunum sem þau stóðu frammi fyrir með hagnýtri samvinnu en ekki samkeppni. Mikilvægt er að áréttu hér að Samskip og Eimskip voru samanlagt í yfirburðastöðu á mörkuðum sem tengjast landflutningum og sjóflutningum til og frá Íslandi. Var þannig fyrir hendi tvíkeppni eða fákeppni á umræddum mörkuðum og var því „enn ríkari ástæða til að standa vörð um sjálfstæða ákvarðanatöku keppinauta og þá samkeppni sem ríkt getur á markaðnum þrátt fyrir fákeppnina“, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 42/2019.
142. Í 10. gr. samkeppnislaga felst því ekki aðeins strangt bann við markaðsskiptingu og samráði í tengslum við takmörkun á flutningsgetu fyrirtækjanna heldur einnig bann við því að keppinautar líkt og Samskip og Eimskip hafi með sér slíka hagnýta samvinnu til að draga úr eða eyða þeirri áhættu sem felst í samkeppni. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga felur jafnframt í sér strangt bann við því að keppinautar skiptist á upplýsingum um viðkvæm viðskiptaleg málefni, þar á meðal hugmyndum eða áætlunum, enda eru viðræður á milli keppinauta um viðskiptaleg málefni afar varhugaverðar í samkeppnislegu tilliti, sérstaklega þegar um að er að ræða fákeppnismarkaði. Voru slík samskipti



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

143. Í „Nýtt upphaf“ verkefninu sem slíku fólust þannig áform um ólögmeta hagnýta samvinnu og upplýsingaskipti. Ætluðu fyrirtækin að fara yfir grundvallarþætti í samkeppnisrekstri þeirra, skiptast á upplýsingum og meta saman framtíðarskipulag og stefnu fyrirtækjanna í viðkomandi flutningastarfsemi. Með öðrum orðum fólst í „Nýtt upphaf“ verkefninu sameiginlegur vilji Samskipa og Eimskips til að mæta áskorunum með auknu samstarfi í stað þess að hegða sér með sjálfstæðum hætti á markaði og taka ákvarðanir upp á eigin spýtur. Átti að finna sameiginlegar lausnir með auknum samskiptum og samstarfi þessara höfuðkeppinauta á íslenska flutningamarkaðnum. Sem fyrr segir fólst einnig í verkefninu sameiginleg ákvörðun keppinauta um að kanna ábata af skýrum samkeppnishömlum eins og markaðsskiptingu og takmörkun á flutningsgetu.
144. Með hliðsjón af öllu framangreindu er það niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á fundi Samskipa og Eimskips 6. júní 2008 hafi fyrirtækin ákveðið að ráðast í verkefni sem hafði að markmiði að raska samkeppni í skilningi 10. gr. samkeppnislaga, sbr. einnig viðurkenning Eimskips á alvarlegum samráðsbrotum sem höfðu að markmiði að raska samkeppni.
145. Áður en atvik frá og með 10. júní 2008 eru reifuð er rétt að gefa yfirlit yfir ábyrgðarsvið helstu lykilstjórnenda fyrirtækjanna. Sumra þeirra er getið hér að framan, en fleiri koma við sögu. Varðandi þessa lykilstarfsmenn ber að hafa eftirfarandi í huga:
- (S) **aðaleig-stjform-SH** var eins og áður greinir aðaleigandi Samskipasamstæðunnar, sat í stjórn Samskipa hf. til apríl 2010 og var stjórnarformaður Samskipa Holding, auk þess sem hann var á þessum tíma gegnum félag sín næst stærsti hluthafi í Kaupþingi banka hf.
 - (S) **stjform-S** sat í stjórn Samskipa Holding, var stjórnarformaður Samskipa hf. og framkvæmdastjóri Fjárfestingarfélagsins Kjalars.
 - (S) **forstj** var forstjóri Samskipa á Íslandi og sat í stjórn Fjárfestingarfélagsins Kjalars og Eglu.
 - (S) **frkvstj-millilandasv** var staðgengill forstjóra Samskipa á Íslandi og framkvæmdastjóri millilandasviðs. Bar hann ábyrgð gagnvart (S) **forstj** á siglingakerfi fyrirtækisins og inn- og útflutningi og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa. (S) **frkvstj-millilandasv** lét af störfum hjá Samskipum árið 2011.⁷
 - (S) **forstö-innfl1** var forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S) **frkvstj-millilandasv** á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa. Varð framkvæmdastjóri landflutninga í apríl 2013.
 - (S) **forstö-útfl** var forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S) **frkvstj-millilandasv** á verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari flutningaþjónustu Samskipa.
 - (S) **forstö-flutnstj** var forstöðumaður flutningsstjórnunardeildar Samskipa á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S) **frkvstj-millilandasv** á siglingakerfi Samskipa. (S) **forstö-flutnstj** lét af stöfum hjá Samskipum 31. október 2008.
 - (S) **frkvstj-innanl** var framkvæmdastjóri landflutninga hjá Samskipum á Íslandi. Bar hann ábyrgð gagnvart (S) **forstj** á landflutningakerfinu og landflutningaþjónustu og þar með verðlagningu og öllum samkeppnisþáttum í þessari þjónustu Samskipa. (S) **frkvstj-innanl** lét af störfum hjá Samskipum í júní 2013.

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



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

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

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



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

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

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

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

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

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

Fundur í Rotterdam 23. júní 2008

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

Fundir og samtöl fyrirtækjanna í júní og júlí 2008:

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



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

Fundur í höfuðstöðvum Samskipa

154. Við skýrslutöku hjá lögreglu upplýsti (E)frkvstj-alþjv um annan fund með Samskipum. Sá fundur hafi verið haldinn í höfuðstöðvum Samskipa á Íslandi. Af hálfu Samskipa hafi (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv setið fundinn, auk (S)stjórnarm-fjármstj sem eins og áður sagði var fjármálastjóri Samskipa Holding og sat í stjórn Samskipa hf. Á fundinum hafi verið rætt atriði sem komu fram í „Nýtt upphaf“ glærुकynningunni, t.d. umfangsmikið samstarf í skipaafgreiðslu á Íslandi. (E)frkvstj-alþjv hélt fyrst að fundurinn hefði verið haldinn haustið 2008 en var síðan óviss um hvenær á árinu 2008 hann var haldinn.
155. Að mati Samkeppniseftirlitsins er a.m.k. ljóst að fundurinn var haldinn eftir að (E)forstj hóf störf sem forstjóri Eimskips og eftir að búið var að ákveða að ráðast í „Nýtt upphaf“ verkefnið.

Viðræður stjórnenda 19. júní 2008

156. (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-flutnkerf voru sem fyrr segir framkvæmdastjórar sem báru ábyrgð m.a. á siglingakerfi sinna fyrirtækja. Sökum þessa leiddu þeir viðræður Samskipa og Eimskips á síðari hluta ársins 2008 um breytingar á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Gögnin sýna einnig að eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst gegndu þeir leiðandi hlutverkum við undirbúning verðhækkana fyrirtækja sinna á sjóflutningum, en verðsamráði Samskipa og Eimskips er lýst nánar hér á eftir.
157. Þann 19. júní 2008 var (S)frkvstj-millilandasv í sumarfrí og gögnin sýna að þann dag áttu sér stað viðræður milli (E)frkvstj-flutnkerf og undirmanns (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-flutnstj. Hann bar sem fyrr segir ábyrgð á siglingakerfinu gagnvart (S)frkvstj-millilandasv. Er þessum viðræðum lýst nánar hér á eftir.

Fundur 25. júní 2008

158. Þann 25. júní 2008 fundaði (E)forstj með framkvæmdastjóra Samskipa í Norður-Ameríku, (S)frkvstj-N-Am. Á þeim fundi var rætt um þann verkþátt „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku. Hér ber að hafa í huga að unnt er að flytja farm sjóleiðina til og frá Norður-Ameríku með tvennum hætti. Annars vegar með beinum siglingum til og frá Íslandi og var Eimskip eina skipafélagið sem annaðist slíka flutninga á megin brotatímabilinu. Hins vegar með siglingum frá Norður-Ameríku til t.d. Rotterdam og þaðan með skipum Samskipa eða Eimskips til Íslands og öfugt (svonefndir „Trans-Atlantic“ flutningar eða TA flutningar). Samskip buðu á þessum tíma upp á TA flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku í samkeppni við beina flutninga Eimskips. Einnig áttu Samskip í samstarfi við Eimskip og buðu sínum viðskiptavinum þannig upp á beina flutninga til og frá Norður-Ameríku með skipum Eimskips.
159. Eftir að (E)forstj hitti (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008 ræddi hann um fernt í tölvupósti sem hann sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 27. júní 2008: (1) Samskip ætti að flytja meira magn með Norður-Ameríku skipum Eimskips og biðja ætti Samskip um að leggja af TA samkeppni við Eimskip í Norður-Ameríkuflutningum. (2) Flýta ætti gerð nýs Norður-Ameríku samnings við Samskip. (3) Hækka ætti verð á sjóflutningum í Norður-Ameríku siglingum og (4) huga að almennum verðbreytingum.
160. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þessum tölvupósti (E)forstj 3. júlí 2008. Er lýsandi að (E)frkvstj-flutnkerf svaraði þeim þætti í tölvupósti (E)forstj sem fól í sér beiðni til Samskipa um að draga úr TA-flutningum með því að vísa til samskipta við Samskip (líklega (S)frkvstj-millilandasv). Tillögu forstjóra Eimskips um alvarlegar samkeppnishindranir var þannig svarað með því að vísa til yfirstandandi viðræðna við Samskip. Er það rökrétt því þessar tillögur (E)forstj voru í samræmi við það sem fram kemur í „Nýtt upphaf“ glærunum um verkþáttinn „Slotsamninga í siglingakerfinu“. Þar



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

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

Fundur á Mokka 4. júlí 2008

162. Framkvæmdastjórar landflutninga, (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl, funduðu á kaffihúsinu Mokka 4. júlí 2008. Ljóst er að á þeim fundi var a.m.k. rætt um aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Horfa ber m.a. til þess að daginn fyrir fundinn, þann 3. júlí 2008, bað (E)frkvstj-innanl lögmann Eimskips um að senda drög að samningi milli Eimskips og Samskipa frá árinu 2006. Í drögunum var fjallað um umfangsmikið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum. Á þessum fundi Samskipa og Eimskips var því fjallað um þann verkþátt „Nýtt upphaf“-verkefnisins sem varðaði aukið samstarf í landflutningum.
163. Þessi fundur var á föstudegi. Strax eftir helgina hófu (S)frkvstj-innanl, (E)frkvstj-innanl og undirmenn þeirra undirbúning að verðhækkunum og hækkuðu bæði Eimskip og Samskip verð á landflutningum í ágúst 2008.

Vestmannaeyjar, samráðstillögur og fundur á óþekktum stað í júlí 2008

164. Samkvæmt glærुकynningunni um „Verkefnið Nýtt upphaf“ átti að skoða kosti þess að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum til og frá Íslandi og „skiptingu á höfnum“. Var í þessu sambandi sérstaklega vísað til Vestmannaeyja sem viðkomuhafnar sem féll undir verkefni fyrirtækjanna um aukið samstarf.
165. Sem fyrr segir ræddu (E)frkvstj-flutnkerf og (S)forstö-flutnstj saman 19. júní 2008. Gögnin sýna að þær viðræður tóku til flutninga Samskipa fyrir Eimskip tengdum Vestmannaeyjum. Ljóst er að útflutningur á sjávarafurðum voru þýðingarmestu viðskiptin sem tengdust Vestmannaeyjum. (E)forstö-útfll bar ábyrgð á útflutningi hjá Eimskip. Sendi hann 1. júlí 2008 skjal í tölvupósti til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl með heitinu „Vestmannaeyjar“. Sagði (E)forstö-útfll að skjalið væri sent í „framhaldi af fundi okkar“ og komu þar fram upplýsingar um tekjur Eimskips af flutningaþjónustu tengdri Vestmannaeyjum. Sagði (E)forstö-útfll í tölvupóstinum að tekjurnar væru hærrí „en menn hafa verið að gera sér grein fyrir í umræðunni“. Hér skiptir miklu að (E)frkvstj-flutnkerf framsendi 9. júlí 2008 þennan tölvupóst (E)forstö-útfll til (E)forstj og tók fram að honum væri „mjög illa við að láta þetta eftir“, þ.e. að (E)frkvstj-flutnkerf væri mjög illa við að Eimskip myndi verða af þessum tekjum með því að hætta siglingum tengdum Vestmannaeyjum.
166. Í millitíðinni hafði (S)frkvstj-millilandasv vistað tvær útgáfur af minnisblaði. Fyrri útgáfuna vistaði hann að morgni 7. júlí 2008. Í minnisblaðinu fólust tillögur til Eimskips um stórfellt ólögmaett samráð í sjóflutningum. Var m.a. lagt til að Eimskip myndi leggja af tiltekna flutningsleið (Suðurleið) og fjallað um takmörkun á flutningsgetu og markaðsskiptingu. Voru þetta allt málefni sem féllu undir eða voru tilgreind í „Slotsamningar í siglingakerfinu“ glærunum um „Nýtt upphaf“ verkefnið. Hvað Vestmannaeyjar snertir var í minnisblaðinu lagt til að flutningum Eimskips frá Vestmannaeyjum yrði „sinnt með slot-samningi við Samskip“. Í samræmi við umfjöllunina innan Eimskips var þannig sett



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

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

„Er þetta ekki ca. svona?“

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

Vísad til viðræðna og fyrirhugaðra viðræðna við Eimskip

170. Fundargerð vegna fundar stjórnar Samskipa Holding 14. júlí 2008 staðfestir að viðræður höfðu átt sér stað við Eimskip um verkþætti sem féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið, annars vegar um sjóflutninga til og frá Íslandi og hins vegar „short sea“ þjónustu. Kemur og fram í fundargerðinni að (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj ætli að ræða aftur við Eimskip.
171. Á stjórnarfundinum 14. júlí 2008 hélt (S)forstj glærukynningu. Þar gerði (S)forstj grein fyrir fyrirætlunum um miklar verðhækkanir Samskipa hf. á Íslandi. Jafnframt fjallaði (S)forstj um tillögurnar sem komu fram í minnisblaði (S)frkvstj-millilandasv, dags. 9. júlí 2008, og lúta að auknu samráði við Eimskip tengdu takmörkun á flutningsgetu og skiptingu á mörkuðum.

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

172. Eins og lýst verður hér á eftir funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskipi 25. júlí 2008.
173. Til stóð að þessi fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskip yrði 23. júlí 2008. Gögn málsins sýna vinnu í aðdraganda hans hjá báðum fyrirtækjunum varðandi annars vegar hækkun á verði og hins vegar atriði sem falla undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. Einnig áttu sér stað samskipti milli fyrirtækjanna í aðdraganda þessa fundar:
- (S)forstj hafði þann 21. júlí 2008 samband við Eimskip til að breyta fundartímanum, fundurinn yrði 25. júlí í stað 23. sama mánaðar.



- (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-flutnstj funduðu þann 22. júlí 2008. Efni fundarins var „Siglingakerfi“. Sama dag funduðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1 til þess að ræða víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.
- (E)forstj, (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Eimísl funduðu 22. júlí 2008 til þess að ræða m.a. „breytingar á siglingakerfi“. (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með undirmönnum sama dag til þess að ræða verðhækkun á Norður-Ameríkuflutningum.

Samtal stjórnenda 22. júlí 2008

174. Til viðbótar liggur fyrir að (S)forstö-innfl1 ræddi við (E)forstö-innfl 22. júlí 2008. (S)forstö-innfl1 sendi sama dag tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og upplýsti hann um þetta samtal við (E)forstö-innfl. Sýnir sá tölvupóstur að tilgangur þessara samskipta var a.m.k. að skipuleggja fund fyrirtækjanna. Var þetta fundur þar sem ræða átti málefni sem féllu undir verkþáttinn „Slotsamningar í siglingakerfinu“ í „Nýtt upphaf“ verkefninu. Ber hér að hafa m.a. eftirfarandi atvik í huga að:
- 14. júlí 2008 sat (E)forstö-innfl fund með m.a. (E)frkvstj-flutnkerf þar sem rætt var um almennar verðhækkanir.
 - 15. júlí 2008 var greint frá því innan Eimskips að (E)forstö-innfl ynni að verðhækkunum gagnvart stærstu viðskiptavinum Eimskips í innflutningi.
 - Sem fyrr segir ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv við (S)forstö-innfl1 þann 21. júlí 2008 um víðtækar verðhækkanir gagnvart viðskiptavinum.
175. Framangreind gögn frá júlí 2008 sýna með skýrum hætti að stjórnendur Samskipa og Eimskips unnu á sama tíma að annars vegar verðhækkunum og hins vegar verkþáttum sem féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið.
176. Þann 22. júlí 2008 bárust (S)forstj skilaboð frá (S)aðaleig-stjform-SH um að (S)frkvstj-MCL og (S)forstj-frystig biðu eftir „update“ vegna fyrirhugaðs fundar með Eimskipi.
177. Umræddir stjórnendur Samskipa báru ábyrgð gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH á þeirri starfsemi Samskipa sem féll undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. (S)forstj-frystig bar ábyrgð m.a. á frystigeymslurekstri í Hollandi, (S)frkvstj-MCL á „short sea“ siglingum í Evrópu og (S)forstj á sjóflutningum til og frá Íslandi og á landflutningum og skipaafgreiðslu hér á landi. Sem fyrr segir hafði (S)frkvstj-MCL fundað með (E)frkvstj-alþjsv og (E)frkvstj-Contain 23. júní 2008 og (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjsv höfðu reynt að funda á svipuðum tíma. Þessi skilaboð (S)aðaleig-stjform-SH frá 22. júlí 2008 sýna að ræða átti framgang „Nýtt upphaf“ verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008. Skjölín sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 gefa þetta einnig einkar skýrt til kynna, sbr. nánar hér á eftir.

Samtal stjórnenda 24. júlí 2008

178. Þann 24. júlí 2008, daginn fyrir fund Samskipa og Eimskips, sendi (S)frkvstj-MCL tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj. Gerði (S)frkvstj-MCL grein fyrir samtali sínu við (E)frkvstj-Contain fyrr sama dag. Þá var í tölvupósti (S)frkvstj-MCL vísað til viðræðna (S)forstj við Eimskip.
179. Til viðbótar var (S)frkvstj-MCL ljóst að fyrirhugaður var fundur Samskipa með Eimskipi: „[(S)aðaleig-stjform-SH], I would appreciate to have a brief talk with you prior to your meeting with Eimskip. Please call me at your convenience.“

Forstjóri Samskipa fær í hendur trúnaðarupplýsingar og samráðstillögur

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



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

181. Þessi skjöl sem (S)forstj fékk send um kvöldið 24. júlí 2008 sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um þessar fyrirhuguðu breytingar á siglingakerfi Eimskips og takmörkun á flutningsgetu. Hér ber að hafa í huga að samskonar atburðarás átti sér stað þegar Samskip breyttu siglingakerfi sínu og takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008. Sýna samtímagögnin að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um þessa breytingu Samskipa áður en hún var gerð opinber. Er þetta hvort tveggja í samræmi við hið ólögsmæta samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi eftir fundinn 6. júní 2008.
182. Undirbúningur Samskipa að breytingu á siglingakerfi fyrirtækisins og takmörkun flutningsgetu í samráði við Eimskip var hafinn í júlí 2008, sbr. m.a. framangreint minnisblað (S)frkvstj-millilandasv sem dagsett var 9. júlí 2008. Í þessum skjölum sem send voru (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskipi þann 25. júlí 2008 var einnig að finna umfjöllun um mögulegt víðtækt ólögsmætt samstarf við Eimskip í tengslum við takmörkun Samskipa á flutningsgetu. Var til dæmis fjallað um fjárhagsleg áhrif þess ef hluti af útflutningi Samskipa á áli fyrir Alcoa Fjarðarál myndi færast til Eimskips vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu. Um mikla þýðingu Alcoa viðskiptanna verður fjallað hér á eftir. Einnig var í þessum skjölum sem (S)forstj fékk í hendur um kvöldið 24. júlí 2008 m.a. vísað til þess að Eimskip hætti flutningum tengdum Vestmannaeyjum og Samskip myndi annast flutninga um þá höfn fyrir Eimskip. Var þannig fjallað um atriði sem fram höfðu komið, beint eða óbeint, í (1) glærुकynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní og (E)forstj daginn eftir, (2) tölvupóstum (E)forstö-útfli og (E)frkvstj-flutnkerf frá 1. og 9. júlí 2008 og (3) minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Virt saman gefa þessi gögn skýrt til kynna sameiginleg viðfangsefni Samskipa og Eimskips á þessum tíma tengd sjóflutningum og að þau hafi átt að ræða á fundinum 25. júlí 2008.

Fundurinn 25. júlí 2008 og „New beginning“

183. Sem áður sagði var fundur (S)aðaleig-stjform-SH, (S)forstj, (E)stjform og (E)forstj þann 6. júní 2008 haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj funduðu aftur með Eimskipi þann 25. júlí 2008 og var sá fundur einnig haldinn í húsakynnum Kjalars á Suðurlandsbraut 18. Fyrir liggur að (E)stjform sat fundinn af hálfu Eimskips. Samkeppniseftirlitið telur allar líkur á því að (E)forstj hafi einnig setið fundinn.
184. Fundur (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með Eimskipi var bókaður milli kl. 08:30 – 10:00 þann 25. júlí 2008. Var hann sem fyrr segir haldinn í húsnæði Kjalars á Suðurlandsbraut 18. (S)stjform-S var framkvæmdastjóri Kjalars og náinn samstarfsmaður (S)aðaleig-stjform-SH. Hann var einnig formaður stjórnar Samskipa hf. og sat í stjórn Samskipa Holding. Dagbók (S)stjform-S sýnir að skömmu eftir að fundinum með Eimskip lauk (kl. 10:30) ræddu hann og (S)aðaleig-stjform-SH um „New beginning“.
185. Leikur því enginn vafi um að á þessum fundi ræddu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)stjform-S um það sem fram fór á „Nýtt upphaf“ fundinum með Eimskipi sem þá var nýlokið. Hafði samskonar atburðarás átt sér stað eftir fundinn með Eimskip 6. júní 2008. Sýna gögnin að strax eftir þann fund funduðu (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj með (S)stjform-S og allar líkur til þess að á þeim fundi hafi a.m.k. verið fjallað um niðurstöðu fundarins með Eimskipi 6. júní 2008. Undirstríkar þetta aftur mikla þýðingu samskiptanna við Eimskip fyrir æðstu stjórnendur Samskipa og endurspeglar að mati Samkeppniseftirlitsins mikilvægi þessa verkefnis að verja og efla stöðu Samskipa á Íslandi sem „Cash Cow“ fyrir Samskip Holding.



Um Alcoa viðskipti Samskipa

186. Útflutningur fyrir Alcoa Fjarðarál kemur talsvert við sögu í atburðarásinni á síðari hluta ársins 2008. Rétt er að skýra hér þýðingu þessara viðskipta við Alcoa.
187. Í kjölfar útboðs samdi Alcoa Fjarðarál við Samskip í október 2007 um að annast flutning á áli fyrirtækisins frá Reyðarfirði til Rotterdam og Bretlands. Var Alcoa á árinu 2008 orðinn einn mikilvægasti viðskiptavinur Samskipa.
188. Vegna mismunandi aðstæðna í innflutningi og útflutningi var vandasamt fyrir Samskip að takmarka flutningsgetu og gera breytingar á siglingakerfum á síðari hluta ársins 2008. Slæmar horfur í efnahagsmálum og síðan efnahagshrunið drógu úr innflutningi. Aðstæður voru á hinn bóginn allt aðrar í útflutningi og mikill vöxtur, ekki síst vegna aukinnar áframleiðslu Alcoa. Viðfangsefni Samskipa var því að að tryggja sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa annars vegar og takmarka flutningsgetu sína hins vegar. Ef sú takmörkun yrði of mikil gæti það ógnað eða komið í veg fyrir flutninga fyrir Alcoa og sýna samtímagögn að Samskip skoðuðu áhrif þessa á tekjur fyrirtækisins. Þetta mátti leysa með því að Eimskip yrði falið að sinna þeim flutningum sem Samskip gátu ekki sinnt eftir að hafa takmarkað flutningsgetu sína. Sú tillaga kom sem fyrr segir fram í framangreindum skjölum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008.
189. Eins og eftirfarandi umfjöllun sýnir ræddu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv um „strategíu“ gagnvart Alcoa og féll þar undir annars vegar verðhækkun og hins vegar verri þjónusta sem myndi leiða af fyrirhugaðri takmörkun á flutningsgetu og breytingu á siglingakerfinu. Samráð við Eimskip var lyklatríði til þess að ná hvoru tveggja fram gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.

E.3. Eimskip takmarkar flutningsgetu

190. Þann 30. júlí 2008 var almennum starfsmönnum Eimskips fyrst greint frá fyrirhuguðum breytingum á siglingakerfi Eimskips. Sem fyrr segir bjuggu Samskip yfir upplýsingum um þessa breytingu áður en hún var kynnt innan Eimskips.
191. Breytingin á siglingakerfi Eimskips tók gildi í fyrstu viku ágústmánaðar 2008. Í henni fólst veruleg takmörkun á flutningsgetu Eimskips í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja. Var skipum í Evrópusiglingum fækkað úr sex í fimm milli Íslands og Evrópu. Engin breyting var gerð á þessum tíma á Norður-Ameríkuleið Eimskips, þ.e. áfram sigldu tvö skip á þeirri leið.
192. Eftir samfellda vinnu beggja fyrirtækjanna frá byrjun júní 2008, og ítrekuð samskipti, gekk með þessu eftir hluti af samráði Eimskips og Samskipa sem tók til þess að takmarka verulega framboð flutninga hér á landi. Í „Nýtt upphaf“ glærुकyningunni kemur eftirfarandi fram á glæru um slotsamninga í siglingakerfinu:
- „Evrópurútur
 - *Endurskoða siglingakerfi félaganna með það að leiðarljósi að lágmarka kostnað*
 - *Skipting á erlendum höfnum*
 - *Fækkun / smækkun skipa*
193. Með þessum aðgerðum var stigið stórt skref í þá átt að „hagræða“ í sjóflutningum Eimskips og Samskipa í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið viðurkennir fyrirtækið að hafa átt í ólögmetu samráði við Samskip í tengslum við þessa breytingu fyrirtækisins á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Í samræmi við þetta sýna samtímagögn



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

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

- Samskip fóru úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu. Í kjölfarið hóf Eimskip að flytja út hluta af áli Alcoa eins og fjallað er um í skjölunum sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskipi 25. júlí 2008.
- Eimskip fækkaði skipum fyrirtækisins í Norður-Ameríku siglingum úr tveimur í eitt. Í tillögum í framangreindum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008, var lagt til að Eimskip myndu draga úr flutningsgetu í siglingum til og frá Íslandi. Hvað Norður-Ameríku snertir var lagt til að Eimskip myndi fara úr tveggja skipa kerfi í eitt skip. Það gekk eftir.

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

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

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

Samtal 6. ágúst 2008

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

Fundur og verðhækkun 11. ágúst 2008

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

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

Fundir og samtöl starfsmanna fyrirtækjanna og verðhækkanir í ágúst 2008:

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



Fundur 14. ágúst 2008

200. Það voru ekki aðeins forstjórar fyrirtækjanna og lykilstjórnendur á sviði landflutninga sem áttu samskipti í ágúst 2008. Framkvæmdastjórnarnir (E)frkvstj-flutnkerf og (S)frkvstj-millilandasv hittust á fundi 14. ágúst 2008. Til viðbótar sátu fundinn forstöðumenn innflutningsdeilda Eimskips og Samskipa, (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1. Þá sat forstjóri Eimskips á Íslandi, (E)frkvstj-Eimísl, hluta fundarins. Voru þannig staddir saman á fundi stjórnendur Eimskips og Samskipa sem báru ábyrgð á siglingakerfum, flutningsgetu, verðlagningu og öðrum samkeppnisþáttum í sjóflutningum fyrirtækjanna.
201. Daginn fyrir fundinn með Eimskip sátu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv tvo innanhússfundi þar sem annars vegar var rætt um verðhækkanir og hins vegar fyrirhugaða endurskoðun á siglingakerfinu. Sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv verkefnalista þar sem fram kom að hækka ætti verð í bæði inn- og útflutningi. Jafnframt ætti að hækka verð gagnvart Alcoa. Einnig voru tilgreindar aðgerðir vegna breytinga á siglingakerfinu og vörðuðu flutninga vegna Grundartanga og Reyðarfjarðar. Í því samhengi verður að hafa í huga að í skjalinu sem (S)forstö-flutnstj sendi (S)forstj kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008 var stillt upp þeirri tillögu að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og nýta sér skip Eimskips í staðinn. Jafnframt myndi Eimskip hætta að sigla til Reyðarfjarðar og nýta sér skip Samskipa í staðinn. Síðar sama dag vistaði (S)frkvstj-millilandasv hjá sér glærुकyninguna „Siglingakerfið“ þar sem fjallað var um siglingakerfi Eimskips og Samskipa. Í því skjali er listað upp nýtt siglingakerfi Eimskips og settar fram nokkrar útfærslur á breytingum á siglingakerfi Samskipa. Allar þær útfærslur fólu í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Telja verður ótvírætt að þessi gögn (S)frkvstj-millilandasv frá 13. ágúst 2008 (líkt og gögnin sem (S)forstj fékk send kvöldið fyrir fundinn með Eimskip 25. júlí 2008) hafi tengst undirbúningi fyrir fundinn með Eimskip daginn eftir. Hið sama á við um eðlislík skjöl (S)frkvstj-millilandasv sem hann tók saman rétt fyrir eða rétt eftir fundi hans og (S)forstö-innfl1 með (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-Eimísl og (E)forstö-innfl 5. september og 6. október 2008, sbr. nánari umfjöllun síðar.
202. Á fundinum 14. ágúst 2008 ræddu Samskip og Eimskip m.a. um þann verkþátt „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tók til sjóflutninga til og frá Íslandi. Það er jafnframt niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að á þeim fundi hafi Samskip og Eimskip haft með sér ólöglegt samráð um verð. Hafi fyrirtækin rætt um og miðlað upplýsingum um olíugjald og fyrirhugaða hækkun Eimskips á því gjaldi. Um var að ræða gjald sem nefnt var BAF (Bunker Fuel Surcharge) sem viðskiptavinir í sjóflutningum greiddu. Olíugjald í landflutningum var nefnt FAF.
203. BAF-gjald er þekkt víða á mörkuðum fyrir sjóflutninga. Áður fyrr var kostnaður vegna eldsneytis innifalinn í sjóflutningsgjaldi í samningum skipafélaga við viðskiptavini. Sá kostnaður er jafnan verulegur. Vegna tíðra breytinga á verði eldsneytis hófu skipafélög á sínum tíma að taka upp umrætt gjald sem á að ráðast af eldsneytisverði á hverjum tíma. BAF-gjald er því einn hluti af verðlagningu viðkomandi skipafélags. Tilgangur BAF-gjalds var þannig að vinna gegn því óhagræði að þurfa ítrekað að breyta samningum vegna breytinga á mikilvægum kostnaðarlið. Tilgangur BAF-gjalds var því ekki að auka tekjur eða framlegð skipafélaga heldur fyrst og fremst að vera til hagræðis og dreifa áhættu af sveiflum á olíuverði. Önnur lögmál giltu á Íslandi og var BAF-gjald andlag samráðs Samskipa og Eimskips og notað til að auka tekjur fyrirtækjanna.
204. Gögn tengd fundinum 14. ágúst 2008 sýna að Samskip og Eimskip samræmdu BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga sinna að fullu. Skýr staðfesting á þessu er tölvupóstur sem undirmaður (S)forstö-innfl1 sendi til samstarfsmanns skömmu eftir að fundi (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-Eimísl og (E)forstö-innfl lauk 4. desember 2008. Þar segir að BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríkuflutninga sé tekið „beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.“ Af þessu leiddi m.a. að aðgerðir Eimskips sem hófust í september 2008 og leiddu til hækkunar á m.a. Norður-Ameríku BAF-gjaldi bitnuðu einnig á viðskiptavinum Samskipa. Var þetta ólögmeta verðsamráð Samskipa og Eimskips til þess fallið að raska samkeppni með alvarlegum hætti.



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

Samtal 27. ágúst 2008

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

Tilkynnt um verðhækkun 28. ágúst 2008

207. Daginn eftir að (S)forstö-innfl1 og (E)forstö-innfl ræddu saman tilkynntu Samskip um verulega hækkun á sjóflutningsþjónustu og tók hún gildi 1. september 2008. Sama dag fjallaði (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til samstarfsmanns um verðhækkun gagnvart tilteknum viðskiptavinum og tengdi þetta við fund með Eimskip í vikunni þar á eftir. Sem fyrr segir tók verðhækkun Eimskip á landflutningum gildi 11. ágúst 2008. Þann 27. ágúst 2008 tilkynntu Samskip sömuleiðis um verulega verðhækkun á landflutningum og tók hún einnig gildi 1. september 2008.
208. Í samræmi við yfirstandandi samráð fyrirtækjanna er í samtímagögnum hvergi að finna áhyggjur eða ótta hjá helstu stjórnendum Samskipa við möguleg samkeppnisleg viðbrögð Eimskips við fyrirhugaðri verulegri verðhækkun.
209. Þó að (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og aðrir lykilstjórnendur hafi ekki haft áhyggjur af samkeppni frá Eimskip mætti hin verulega verðhækkun Samskipa undrun og jafnvel mótstöðu innan fyrirtækisins. Hinn 28. ágúst 2008 sendi starfsmaður Samskipa á Íslandi tölvupóst til stjórnenda Samskipa í Evrópu þar sem fyrirtækið rak starfsemi sem tengist flutningum til og frá Íslandi. Í honum sagði að Samskip hf. hefðu ákveðið verulega verðhækkun. Í því fólst m.a. hækkun á þjónustugjöldum Samskipa erlendis. Gögn málsins sýna að á þessum tíma hafði dregið úr eftirspurn eftir flutningsþjónustu í nálægum ríkjum. Þegar erlendir starfsmenn Samskipa vísuðu til þessa og spurðu hvernig Eimskip myndi bregðast við þessari hækkun 1. september 2008 var þeim svarað með þeim hætti að það gaf til kynna að stjórnendur Samskipa á Íslandi hefðu ekki nokkrar áhyggjur af því að Eimskip myndi bregðast við þessari hækkun með því að bjóða betri kjör í því skyni að ná til sín óánægðum viðskiptavinum Samskipa.
210. Aftur á móti er ljóst að stjórnendur Samskipa á Íslandi höfðu enga slíka vissu um aðgerðir erlendra keppinauta í for- og áframflutningum annars staðar í Evrópu. Þvert á móti lögðu þeir til grundvallar að samkeppnisleg viðbrögð erlendra keppinauta myndu leiða til þess að fyrirtækið myndi missa viðskipti í for- eða áframflutningum. Eftir viðvaranir frá stjórnendum fyrirtækisins erlendis var ákveðið að verð á þeirri þjónustu yrði ekki hækkað. Hækkunin tók þannig aðeins til þeirra þátta þar sem Eimskip var helsti „keppinauturinn“. Er þetta skýr birtingarmynd á hinu ólögmeta samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma. Það voru ekki aðeins starfsmenn Samskipa erlendis sem höfðu áhyggjur af þessari verulegu verðhækkun fyrirtækisins. Viðskiptastjóri í útflutningsdeild sendi (S)forstö-útfli tölvupóst og sagði að tiltekin verðlagning hjá Samskipum væri „hreint og klárt okur“ og „ekki nokkur leið fyrir okkur að verja þessi verð“ gagnvart viðskiptavinum Samskipa. Þetta breytti á hinn bóginn engu um afstöðu stjórnenda Samskipa enda var það Eimskip sem var helsti „keppinauturinn“ í þessu tilviki.

Samtal eftir tölvupóst frá 28. ágúst 2008

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



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

212. Eftir að (S)forstö-útfl hafði lýst þessum áhyggjum sýna gögnin að hann sendi 28. ágúst 2008 tölvupóst til (E)forstö-útfl og bað hann um að hringja í sig. (E)forstö-útfl, líkt og (S)forstö-útfl, bar ábyrgð á verðlagningu á útflutningi á fiski.
213. Fyrir liggur í málinu að (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl ræddu saman í kjölfarið.
214. Ljóst er að eftir samtal (S)forstö-útfl og (E)forstö-útfl komu áhyggjur innan Samskipa af m.a. viðbrögðum útgerðarmanna ekki lengur í veg fyrir þessa gjaldtöku. Þannig tilkynntu Samskip þann 8. september 2008 um álagningu karagjaldsins. Sama dag sendi (E)forstö-útfl tölvupóst til samstarfsmanns og vísaði til „sinna heimilda“ um viðhorf innan Samskipa um álagningu þessa karagjalds. Daginn eftir var ákveðið að leggja á karagjald hjá Eimskipi. Í sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið er viðurkennt að á þessum tíma hafi verið til staðar ólögmeitt samráð við Samskip um „álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“ Þegar viðkomandi gögn eru virt saman telur Samkeppniseftirlitið sannað að í kjölfar tölvupósts (S)forstö-útfl 28. ágúst 2008 hafi Samskip og Eimskip rætt saman um fyrirhugaða álagningu á umræddu gjaldi. Var þetta hluti af samráði fyrirtækjanna.
215. Þessar verðhækkningar Samskipa 1. september 2008 voru sem fyrr segir verulegar. Gerði (S)forstj stjórn Samskipa hf. grein fyrir því að að „umtalsverðar hækkunar“ 1. september 2008 kæmu til með að skila fyrirtækinu 400 milljónum króna aukalega í tekjur á ársgrundvelli.
216. Líkt og í landflutningum höfðu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips á sviði sjóflutninga átt í ítrekuðum samskiptum í aðdraganda þessarar hækkunar, m.a. á fundinum 14. ágúst 2008. Auk umræðu um a.m.k. „Nýtt upphaf“ verkefnið sem tók til sjóflutninga og BAF-gjald voru þessi samskipti til þess fallin að draga úr sjálfstæði þessara keppinauta og æskilegri óvissu um fyrirætlanir hvors annars. Þar að auki voru þetta samskipti sem höfðu að markmiði að raska samkeppni og höfðu stjórnendur í samtölum sínum bæði hvata og tækifæri til að skiptast á skoðunum um hvers konar málefni sem gátu haft áhrif á samkeppni fyrirtækjanna í sjóflutningum. Skiptir hér og miklu að í samtímagögnum kemur sem fyrr segir ekki fram að (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1 eða (S)forstj hafi óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips vegna þessarar verulegu verðhækkunar á sjóflutningsþjónustu. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að (E)frkvstj-flutkerf, (E)frkvstj-EimÍsl, (E)forstö-innfl eða (E)forstj hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Samskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað er í fundargerð, vegna fundar m.a. (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-flutkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl þann 2. september 2008, eftirfarandi haft eftir (E)forstö-innfl: „Fundur boðaður með Samskip á fimmtudag til að fara yfir hækkunar. Er að fara að boða fund með Nathan og fara yfir hækkunar með þeim. Einnig að hitta Innes aftur vegna samnings þeirra sem er laus núna, verðum að ná inn hækkun á þann samning. Samskip var að hækka gjaldskrá sína í vikunni. Mikil gjaldskráhækkun frá og með 1. sept“. Þetta áhugaleysi stjórnenda Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við Samskip, um samkeppni endurspeglar hið ólögmeita samráð sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

„Troða“ gjaldi upp á viðskiptavinum Samskipa

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



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

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

E.5. Vísað til markaðsskiptingar Samskipa og Eimskips

219. Meðal yfirmanna Samskipa erlendis var á þessum tíma rætt um að Samskip og Eimskip hefðu með sér ólöglegt samráð. Þetta kemur fram í tölvupósti sem hollensk samkeppnisyfirkvöld létu Samkeppniseftirlitinu í té við rannsókn málsins.
220. Um er að ræða tölvupóst sem (S)frkvstj-frystig sendi þann 21. ágúst 2008 til stjórnenda Kloosterboer í Hollandi. Í honum reifaði (S)frkvstj-frystig samtal við annan stjórnanda hjá Samskipum, (S)forstj-frystig. Varðandi aðkomu (S)forstj-frystig að samráðinu við Eimskip ber hér að rifja upp að þann 10. júní 2008 skipulagði (S)forstj að (E)frkvstj-alþjv myndi hitta (S)forstj-frystig vegna „Nýtt uppha“ verkefnisins og að í skilaboðum (S)aðaleig-stjform-SH til (S)forstj 22. júlí 2008 kom fram að m.a. (S)forstj-frystig biði eftir „update“ vegna fundarins með Eimskip sem haldinn var í húsnaði Kjalars þann 25. júlí 2008. Í byrjun september 2008 áttu (S)forstj-frystig og (E)frkvstj-alþjv í tölvupóstsamskiptum og reyndu að finna tíma fyrir fund. (S)forstj-frystig kom því að „Nýtt uppha“ verkefninu og átti í samskiptum við Eimskip.
221. Í þessum tölvupósti (S)frkvstj-frystig frá ágúst 2008 kemur nánar tiltekið fram að hann og (S)forstj-frystig hafi rætt um fjárhagsörðugleika (S)aðaleig-stjform-SH og að Samskip og Eimskip hafi með sér ólöglegt samráð í sjóflutningum og skiptu með sér markaðnum. Er þetta samtímagagn trúverðugt og í samræmi við viðurkenningu Eimskips í sáttinni frá 16. júní 2021.

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

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

Fylgst með framgangi „stóru málanna“

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



224. Í þessu sambandi hefur þýðingu að helgina áður en verulegar verðhækkunarir Samskipa tóku gildi mánudaginn 1. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv þar sem fjallað var um aðgerðir Samskipa sem m.a. tengdust samráðinu við Eimskip. Í þessum tölvupósti (S)forstj 30. ágúst 2008 gaf hann (S)frkvstj-millilandasv fyrirmæli um að taka saman yfirlit um hvað verðhækkunin 1. september 2008 og fyrirhugaðar verðhækkunarir gagnvart mikilvægum viðskiptavinum myndu skila Samskipum miklum ábata. Sagði hann að markmiðið væri að afkoma Samskipa hf. árin 2008, 2009 og 2010 yrði „ekki fjarrí“ afkomu fyrirtækisins á árunum 2006 og 2007, þó ytra umhverfi yrði „snúði“. Sagði (S)forstj að hann ætti fund með (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj og að hann þyrfti „að gefa þeim status“. Fyrir þann fund átti (S)frkvstj-millilandasv að vera búinn að taka saman yfirlitið. Þá sagði (S)forstj einnig að það þyrfti að „ná utan um árið 2009“.
225. Ummæli (S)forstj um að afkoma Samskipa hf. skyldi verða í námunda við afkomu góðærisáranna 2006 og 2007 vekja sérstaklega athygli í ljósi þess að efnahagshorfur höfðu versnað og (S)forstj gerði ráð fyrir samdrætti í innflutningi. Á þessum tíma tók aðallánveitandi Samskipa Holding, Fortis banki, fyrir málefni félagsins á lánanefndarfundi. Höfðu Samskip Holding átt í viðræðum við bankann vegna slæmrar stöðu erlendra starfsemi samstæðunnar. Rekstur Samskipa á Íslandi gekk aftur á móti vel. Samkvæmt samtímagögnum átti rekstur Samskipa á Íslandi að standa undir nær öllum þeim aðgerðum sem móðurfélagið lagði fram í viðræðum við Fortis banka. Sökum þessa lagði (S)forstj í lok ágúst og haustið 2008 áherslu á góða afkomu Samskipa á Íslandi sem meðal annars átti að ná fram með verðhækkunum. Áframhaldandi góð afkoma Samskipa hf. skipti mestu í tillögum að björgunaraðgerðum sem Samskip Holding settu fram gagnvart Fortis banka. Sökum þessa var einkar mikilvægt fyrir stjórnendur Samskipa Holding að fylgjast vel með aðgerðum (S)forstj á Íslandi.
226. Eins og lýst verður nánar funduðu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip 5. september 2008. Á stjórnarfundi Samskipa Holding 8. september 2008 gerði (S)forstj m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S og (S)stjórnarm-fjármstj grein fyrir frekari verðhækkunum og lýsti samstarfi við Eimskip vegna takmörkunar á flutningsgetu í siglingakerfinu.
227. Samskip og Eimskip náðu þann 17. september 2008 saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðafjarðar, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Tengdist þetta samráði um takmörkun á flutningsgetu og viðskiptum við Alcoa. Þann 19. september 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)aðaleig-stjform-SH með heitinu „Eimskip“. Bað hann (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig. Telur Samkeppniseftirlitið að (S)forstj hafi viljað ræða við (S)aðaleig-stjform-SH um Eimskip og „Nýtt upphaf“ verkefnið.
228. (S)forstj átti „stöðufund“ með (S)stjform-S 22. september 2008. Í glærुकyningu (S)forstj á fundinum var farið yfir „stóru myndina“ og í henni fólst að „aðgerðir“ myndu skila eftirfarandi ábata fyrir Samskip:
- „Stóra myndin
- Uppgjör ágúst – desember 390 mkr neikvæð frávik frá- áætlun, heildar frávik annualized áætlun 1,5 mia. Aðgerðir munu skila:*
- | | |
|-----------------------|----------------|
| <i>Launakostnaður</i> | <i>300mkr</i> |
| <i>Verðhækkunarir</i> | <i>450mkr</i> |
| <i>Alcoa hækkun</i> | <i>300mkr</i> |
| <i>Short Sea</i> | <i>100mkr</i> |
| <i>Skipakerfi</i> | <i>500mkr</i> |
| <i>Sum</i> | <i>1650mkr</i> |
- Samkeppnin ??*
229. Samkvæmt þessu var í glærुकyningunni tilgreindur ábati af því draga úr flutningsgetu í sjóflutningum og hækka verð, bæði almennt og sérstaklega gagnvart Alcoa. Einnig var lýst ábata af



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

230. Þegar fundur (S)forstj og (S)stjform-S átti sér stað 22. september 2008 var ekki komin niðurstaða í viðræður Samskipa og Eimskips um frekari takmörkun á flutningsgetu eða samstarf vegna Alcoa o.fl. Verður að telja að textinn „Samkeppnin ??“ vísi til þessa.
231. Daginn eftir stöðufundinn með (S)stjform-S fundaði (S)forstj með yfirstjórn Samskipa hf. og var fyrsti dagskrárliðurinn „Almennt staða á stóru „málunum““. Um þennan dagskrárlið var eftirfarandi bókað: „Erfiðleikar Eimskips hjálpa til við verðhækkanir- en enn er óvissa hvað þeir gera í hækkunum.“ „Stóru málin“ tóku að skýrast betur í lok september 2008. Í tölvupósti (S)forstj 29. september 2008 til (S)stjórnarm-fjármstj kom fram að verið væri að vinna í „stóru“ málunum og að „mynd“ yrði komin á þetta 20. október 2008.

Forstjóri Eimskips breytir verkefnalista sínum

232. Samkvæmt framangreindu taldi (S)forstj sig vita 29. september 2008 hvenær „mynd“ eða niðurstaða yrði kominn í „stóru málin“. Daginn eftir breytti (E)forstj verkefnalista sínum.
233. Eins og fram hefur komið birtist „Nýtt upphaf“ verkefnið fyrst á verkefnalista (E)forstj daginn fyrir fund hans og (E)stjform með (S)aðaleig-stjform-SH og (S)forstj 6. júní 2008.
234. Samkvæmt verkefnalista sem (E)frkvstj-alþjsv sendi til (E)forstj 16. júní 2008 var „Nýtt upphaf“ tilgreint sem eitt af verkefnum stjórnendanna tveggja, en (E)frkvstj-alþjsv ásamt (E)forstj voru hluti af vinnuhópi „Nýtt upphaf“ verkefnisins ásamt (S)forstj.
235. Athuga ber að samkvæmt verkefnalistanum var litur „Nýtt upphaf“ verkefnisins merktur rauður og áætlaður verktími frá júní til loka nóvember 2008. Í samræmi við tímaáætlun verkefnalistasins var unnið að „Nýtt upphaf“ verkefninu sumarið og haustið 2008.
236. Þann 30. september 2008 vistaði (E)forstj hjá sér uppfærðan verkefnalista. Í því skjali hafði liturinn í skjalinu fyrir „Nýtt upphaf“ breyst úr rauðum í gulan. Er það til staðfestingar því að „Nýtt upphaf“ væri í vinnslu en því væri ekki lokið.
237. Í þessum uppfærða verkefnalista (E)forstj 30. september 2008 var áfram gert ráð fyrir að „Nýtt upphaf“ verkefninu yrði lokið í nóvember 2008.
238. Eins og lýst verður lauk afar mikilvægum verkþáttum í „Nýtt upphaf“ verkefninu í nóvember 2008. Þannig hafði flutningsgeta verið takmörkuð, gámasamstarf aukið og gripið til ýmissa ráðstafana til að hið ólögmeta samráð myndi ganga fram með skilvirkum hætti. Aftur á móti var áfram unnið að öðrum verkþáttum eins og t.d. nýjum Norður-Ameríku samningi og auknu samstarfi í skipaafgreiðslu.
239. Sú staðreynd að samtímagögn (S)forstj og (E)forstj sýna með eins dags millibili vissu um framgang í „Nýtt upphaf“ verkefninu endurspeglar hið ólögmeta samráð fyrirtækjanna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma, sbr. sátt Eimkips og Samkeppniseftirlitsins.
240. Verður nú lýst samskiptum undirmanna (S)forstj og (E)forstj og vinnu þeirra við „Nýtt upphaf“ verkefnið í september og október 2008 og hinum mikilvægu áföngum sem náðust í lok október og nóvember 2008.



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

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

Samtal 8. september 2008

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

Fundur 9. september 2008

243. Þann 9. september 2008 var haldinn fundur Samskipa og Eimskips á Reyðarfirði. Innan Eimskips var rætt um „sendinefnd“ frá Samskipum. Samkvæmt (E)svæðisstj1 átti á fundinum að ræða mögulegt aukið samstarf Samskipa og Eimskips í landflutningum á Norður- og Austurlandi „og fleira“. Sátu fundinn umræddur (E)svæðisstj1, (S)forstö-landfl (forstöðumaður landflutninga Samskipa), (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3.
244. Á fundinum var a.m.k. rætt um samstarf Samskipa og Eimskip í flutningum milli Norðurlands og Austurlands og flutningum milli staða á Austurlandi. Niðurstaða fundarins var a.m.k. sú að (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 var falið að halda viðræðum fyrirtækjanna áfram. Áttu þeir að „að fara yfir stöðuna, og finna út hvar við getum unnið saman, báðum til hagsbóta.“

Frekari viðræður eftir 9. september 2008 og markaðsskipting

245. Er ljóst að eftir 9. september 2008 áttu (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 í samskiptum og ræddu aukið samstarf fyrirtækjanna í landflutningum. Þann 16. september 2008 sendi (E)svæðisstj1 tölvupóst til (E)frkvstj-innanl og greindi frá niðurstöðu viðræðna (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3.
246. Sýnir tölvupósturinn að Samskip og Eimskip höfðu náð saman um ólögmeta skiptingu landflutningamarkaða eftir landsvæðum. Samskip myndu annast flutninga fyrir Eimskip milli Seyðisfjarðar og Egilsstaða og þar með myndi Eimskip ekki stunda akstur á þessari leið í samkeppni við Samskip. Hið sama leiðir af samkomulaginu um flutninga Eimskips fyrir Samskip á flutningaleiðinni Reyðarfjörður – Eskifjörður og Neskaupstaður.

Samskipti stjórnenda landflutninga í september og október 2008:

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

Úr glæru kynningu hjá Eimskip þann 29. september:

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



Fundur 17. september 2008

247. Daginn eftir að (E)frkvstj-innanl var tilkynnt um framangreinda markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips á Austurlandi, 17. september 2008, fundaði hann með (S)frkvstj-innanl í verslunarmiðstöðinni Smáralind.
248. Eins og áður sagði sendi (E)frkvstj-innanl 8. september 2008 (E)svæðisstj1 drög að samningi Eimskips við Samskip þar sem gert var ráð fyrir viðtæku samstarfi fyrirtækjanna í landflutningum. Drögin voru dagsett 8. maí 2006. Í málinu liggja fyrir önnur drög að þessum sama samningi og eru þau dagsett sama dag og fundur (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl fór fram, þ.e. 17. september 2008. Þá liggur fyrir að daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til svæðisstjóra Eimskips á Norðurlandi, Austurlandi og á Vestfjörðum. Bað hann um að þeir tækju saman yfirlit yfir fyrirliggjandi samstarf við Samskip og settu fram hugmyndir um „tækifæri“ til að auka samstarf við Samskip í landflutningum.
249. Sýna gögnin þannig að eftir að niðurstaða náðist um markaðsskiptingu í landflutningum á Austurlandi fjölluðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl á fundi sínum 17. september 2008 áfram um aukið samstarf Eimskips og Samskipa í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl daginn eftir fundinn með (S)frkvstj-innanl ber með sér undirbúning að verulega aukinni samvinnu fyrirtækjanna í landflutningum á Íslandi.
250. Ekki var aðeins rætt um landflutninga á fundi (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl 17. september 2008. Sýna gögnin að á fundinum var jafnframt fjallað um sjóflutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reykjavík til Reyðarfjarðar og sjóflutninga Eimskips fyrir Samskip á sömu leið. Náðu (S)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-innanl saman um verð fyrir þessa gagnkvæmu flutninga. Var þetta m.a. hluti af undirbúningi fyrir takmörkun á flutningsgetu Samskipa sem tilkynnt var um í lok október 2008, sbr. nánari umfjöllun hér á eftir. Var allt framangreint í samræmi við markmið „Nýtt upphafs“ verkefnisins um aukið samstarf og samnýtingu á flutningakerfum fyrirtækjanna.
251. Í glærुकynningu (E)frkvstj-innanl frá 29. september 2008 fjallaði hann um samstarf við Samskip í landflutningum og hækkun á verði. Í glæru með yfirskriftinni „Helstu breytingar á starfsemi 2008“ kemur m.a. þetta fram:
- „Samvinna með Samskip á ýmsum flutningaleiðum – tvíhliða samningar – mikil tækifæri framundan í þessu“.*
252. Þessi glæra (E)frkvstj-innanl gefur til kynna að Eimskip hafi talið að fundurinn með (S)frkvstj-innanl 17. september 2008 hafi skilað árangri, sbr. einnig samkomulagið sem (E)þjstj-Austur og (S)rekststj-landfl3 náðu um markaðsskiptingu á Austurlandi.
253. Gögnin sýna frekari viðræður Samskipa og Eimskips um samstarf í landflutningum í október 2008. Í „Nýtt upphaf“ verkefninu fólst að skoða átti sameiginlegar afgreiðslustöðvar fyrirtækjanna og þar sem metið var hagræði af því að vera með „sameiginlegt kerfi“ í landflutningum. Tölvupóstur (E)frkvstj-innanl til (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl frá 10. október 2008 sýnir að unnið var að þessum verkþætti í „Nýtt upphaf“ verkefninu.
254. Í þeim tölvupósti greindi (E)frkvstj-innanl frá því að verið væri að skoða stofnun á sameiginlegu félagi Samskipa og Eimskips sem „tæki yfir alla vöruafgreiðslustarfsemi, innansvæðisdreifingu á landsbyggðinni og einnig flutninga til/frá Reykjavík út á land“ fyrir fyrirtækin. Kom fram að þetta myndi þýða að hjá bæði Samskipum og Eimskipi myndu þír til fjórir starfsmenn af hverjum tíu á landsbyggðinni missa vinnuna. Vildi (E)frkvstj-innanl ekki halda viðræðum við Samskip um þetta áfram nema með samþykki (E)forstj og (E)frkvstj-EimÍsl.
255. (E)forstj svaraði samdægurs og lagði fyrir (E)frkvstj-innanl að halda viðræðunum áfram.



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

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

Fundur 16. október 2008

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

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

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

Fundir 22. og 31. október 2008

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

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



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

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

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

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

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

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

Samskipti stjórnenda sjóflutninga í september og október 2008:

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

Takmörkun flutningsgetu og skipting markaða í sjóflutningum rædd



268. Klukkan 10:58 þann 4. september 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv tilkynningu til (E)forstö-innfl um að hann kæmist ekki á fyrirhugaðan fund fyrirtækjanna eftir hádegið þann dag. Um hálf tíma síðar sendi (S)frkvstj-millilandasv tölvupóst til Alcoa og setti fram beiðni um að haldinn yrði fundur eins fljótt og kostur væri. Nokkrum mínútum eftir að (S)frkvstj-millilandasv sendi fundarboð til Alcoa sendi hann fundarboð til (S)forstö-innfl1 með nýjum fundartíma fyrir fund Samskipa og Eimskips. Hafði (S)frkvstj-millilandasv þá fært fundinn til næsta dags, milli kl. 08:30 og 09:30 þann 5. september 2008.
269. Milli kl. 13:00 og 14:00 þann 4. september 2008 funduðu fulltrúar Eimskips í „Nýtt upphaf“ vinnuhópnum ((E)forstj og (E)frkvstj-alþjsv) og ræddu mögulegar breytingar á siglingakerfi Eimskips í Norður-Ameríkuflutningum. Í þessu sambandi er vert að rifja upp að á þessum tíma féllu siglingakerfi og Norður-Ameríkuflutningar ekki undir ábyrgðarsvið (E)frkvstj-alþjsv hjá Eimskip. Sýnir þessi fundur með (E)forstj áframhaldandi aðkomu (E)frkvstj-alþjsv að „Nýtt upphaf“ verkefninu og undirbúning Eimskips fyrir fundinn með Samskipum daginn eftir þar sem m.a. var rætt um þann verkþátt samráðsverkefnisins sem tók til Norður-Ameríkuflutninga.
270. Eftir hádegi 4. september 2008 sátu m.a. (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 langan fund sem bókaður var milli kl. 13:30 og 19:00. Verður að telja að þessi fundur hafi verið liður í undirbúningi fundar (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með lykilstjórnendum Eimskips morguninn eftir.
- Fundur 5. september 2008
271. Klukkan 08:30 – 09:30 föstudaginn 5. september 2008 var haldinn áðurnefndur fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-Eimísl.
272. Þennan sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn vann (S)forstj í skjali sem gerði ráð fyrir samstarfi við Eimskip vegna breytingar á siglingakerfi og takmörkunar á flutningsgetu Samskipa. Voru flutningarnir fyrir Alcoa nefndir í því samhengi.
273. Alcoa flutningar Samskipa voru einnig til umfjöllunar hjá Eimskip 5. september 2008. Sem fyrr segir var fundurinn með Samskipum haldinn að morgni 5. september 2008. Strax eftir fundinn áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-Eimísl bókaðan tveggja klukkustunda langan fund með öðrum lykilstjórnendum Eimskips, þ. á m. (E)frkvstj-innanl og (E)frkvstj-skiparekst. Eftir hádegi þann dag sendi (E)frkvstj-skiparekst tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-Eimísl og vísaði til samtals við (E)frkvstj-flutnkerf á fundinum um morguninn. Í tölvupóstinum var vísað til Samskipa, flutninga á áli fyrir Alcoa og til fyrirtækisins sem annaðist skipafgreiðslu í Rotterdam vegna útflutnings Samskipa á áli fyrir Alcoa (Steinweg). Hafa ber í huga að vísað var til Steinweg í umræddu skjali sem (S)forstj fékk sent kvöldið fyrir fund hans og (S)aðaleig-stjform-SH með Eimskip 25. júlí 2008. Í því skjali var m.a. fjallað um samstarf við Eimskip í tengslum við takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Ef Samskip myndu fækka skipum í siglingum úr fjórum í þrjú myndi Eimskip sinna hluta af álútflytningi fyrir Alcoa „fyrir“ Samskip. Í því samhengi var vísað til þess að bæði Eimskip og Samskip hefðu af því ábata ef Eimskip myndu samþykkja að nota gámasvæði Steinweg í Rotterdam fyrir geymslu á gámum vegna útflutnings fyrir Alcoa.
274. Daginn eftir fund (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 með Eimskip, þ.e. laugardaginn 6. september 2008, sendi (S)frkvstj-millilandasv glærुकynningu til (S)forstj. Í kynningunni setti (S)frkvstj-millilandasv fram fimm mismunandi útfærslur á breyttu siglingakerfi Samskipa og takmörkun á flutningsgetu. Var lagt mat á áhrif þessara útfærslna á afkomu fyrir bæði Samskip og Eimskip.
275. Í fyrrgreindri glærुकynningu (S)frkvstj-millilandasv var jafnframt gert ráð fyrir auknu samstarfi milli Samskipa og Eimskips og að mikilvægir viðskiptavinir færðust á milli fyrirtækjanna. Ein hugmyndin var að Samskip myndu hætta að sigla til Grundartanga og flutningar Samskipa fyrir Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Á móti myndu flutningar Eimskips fyrir BYKO færast til



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

Fundur 17. september 2008

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

- Á stjórnarfundum Samskipa Holding 8. september 2008 gerði (S)forstj grein fyrir „*cooperation with Eimskip*“ vegna „*sailing system*“ og verið sé m.a. að skoða að draga úr flutningsgetu í sjóflutningum. Einnig greindi (S)forstj frá því að vinna væri í gangi við að undirbúa verulegar verðhækkanir gagnvart Alcoa og auka gjaldtöku á viðskiptavinum (umfram það sem hafði þegar verið hækkað í miklum verðhækkunum Samskipa 1. september 2008).
- Þremur virkum dögum eftir fundinn með Samskipum, þ.e. 10. september 2008, sendi (E)frkvstj-flutnkerf til (E)frkvstj-EimÍsl samanburð á siglingakerfi Eimskips og Samskipa og fjallaði sérstaklega um kerfi Samskipa sem tengdist Reyðarfirði og þar með sjóflutningum fyrir Alcoa. Daginn eftir gaf (E)frkvstj-EimÍsl (E)frkvstj-flutnkerf fyrirmæli um að „*stilla saman*“ kostnaði, burðargetu áflutninga og annað í siglingakerfum Eimskips og Samskipa. Tengdist þetta annars vegar áflutningum fyrir Alcoa og hins vegar flutningum Samskipa sem gátu tengt saman Reyðarfjörð – Færeyjar – Immingham á Bretlandi. Varðandi síðarnefnda atriðið þá ber að líta til þess að með takmörkun Eimskips á flutningsgetu í ágúst 2008 datt út tenging milli Reyðarfjarðar og Bretlands og hamlaði það útflutningi Eimskips á fiski frá Austurlandi.
- Fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 styður eindregið að til skoðunar var hjá Samskipum og Eimskip að tryggja Eimskip fasta aðkomu að áflutningum Samskipa fyrir Alcoa. Jafnframt átti að athuga hvort unnt væri að senda „*ferskan fisk með Samskip til Færeyja þar sem að honum er siglt áfram til Immingham.*“
- Sama dag og (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl ræddu um Alcoa, 15. september 2008, áttu (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl fund með Alcoa. Á þessum fundi og þann 19. september 2008 settu Samskip fram kröfu um verðhækkun gagnvart Alcoa.
- Eins og áður sagði funduðu (E)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-innanl þann 17. september 2008 í verslunarmiðstöðinni Smáralind. Á þeim fundi var ekki aðeins rætt um aukið samstarf í landflutningum heldur náðu fyrirtækin saman um gagnkvæma sjóflutninga milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Eftir að Samskip takmörkuðu flutningsgetu í lok október 2008 féllu niður sjóflutningar milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar. Á grundvelli þessa samkomulags flutti Eimskip tóma gáma Samskipa frá Reykjavík til Reyðarfjarðar sem voru síðan notaðir til flytja út ál Alcoa. Var þetta samkomulag frá 17. september 2008 því hluti af samráði og undirbúningi fyrir fyrirhugaða takmörkun Samskipa á flutningsgetu í sjóflutningum.
- Þann 21. september 2008 sendi (S)forstö-flutnstj tölvupóst til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útfl. Meðfylgjandi var glærुकyningin: „*Siglingakerfi Samskip – Aðlögun kerfa að minnkandi innflutningsmagni*“. Í henni var rætt um tvær aðferðir og m.a. hver væri „*ávinningur keppinauta af þeim*“. Aftur var sett fram sú hugmynd að Samskip myndu hætta að sigla á Grundartanga og gæfu þannig frá sér viðskiptin við Elkem en á móti myndu viðskipti Eimskips við BYKO færast til Samskipa. Enn á ný voru þannig settar fram hugmyndir hjá stjórnendum Samskipa, í tengslum við samskipti við Eimskip og fyrirhugaðar breytingar á siglingakerfinu, sem fela í sér ólögmeða markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips.



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

Samtal 1. október 2008

279. (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv ræddu saman miðvikudaginn 1. október 2008. Sama dag boðaði (E)frkvstj-EimÍsl bæði (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl til fundar með Samskipum og vísaði í fundarboðinu til samtals við (S)frkvstj-millilandasv. Þessi fundur fyrirtækjanna var haldinn mánudaginn 6. október 2008.
280. Daginn eftir samtal (E)frkvstj-EimÍsl og (S)frkvstj-millilandasv fékk (E)frkvstj-flutnkerf send frá samstarfsmanni drög að gagnkvæmum samningi milli Samskipa og Eimskips um leigu á gámum ásamt yfirlýsingu um að fyrirtækin myndu styðja við viðskiptasamstarf hvors annars. Var þetta undanfari ólögmeðs gámasamstarfs fyrirtækjanna sem hófst eftir fund þeirra 6. október 2008. Þetta gámasamstarf fól í sér meiri samnýtingu fyrirtækjanna á búnaði og tengdist samnýtingu á flutningakerfum. Var þetta í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins.

Tölvupóstur 5. október 2008

281. Helgina fyrir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 gerðist þetta:
- Líkt og áður greinir fóru Samskip þann 15. og 19. september 2008 fram á verðhækkun gagnvart Alcoa. Laugardaginn 4. október 2008 sendi (S)forstj tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og spurði hvort svar hefði borist frá Alcoa. (S)frkvstj-millilandasv svaraði tölvupósti (S)forstj neitandi.
 - Sunnudaginn 5. október 2008 sendi (E)frkvstj-flutnkerf tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Lagði (E)frkvstj-flutnkerf til að á fundinum daginn eftir yrði rætt um „gámamál í USA“ og flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.
 - Sama sunnudag bókaði (S)forstj þá (S)frkvstj-millilandasv, (S)frkvstj-innanl og (S)frkvstj-fjárm á fund daginn eftir kl. 09:00 - 10:00. Um kvöldið sendi (S)forstj sér minnisatriði fyrir sjálfan sig. Þar voru m.a. atriði sem féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið.

Fundur 6. október 2008

282. Mánudaginn 6. október 2008 var eins og áður greinir haldinn fundur (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-EimÍsl. Hófst fundurinn kl. 13:15 þennan dag.
283. Líta ber til þess að (S)frkvstj-millilandasv hafði fyrir hádegi sama dag fundað með m.a. (S)forstj. Jafnframt vann (S)frkvstj-millilandasv sama morgun í skjölum sem tengdust „Nýtt upphaf“ verkefninu. Um klukkustund fyrir fundinn með Eimskip vistaði (S)frkvstj-millilandasv þannig skjöl þar sem fjallað var um breytingar á siglingakerfinu og áhrif þeirra á tekjur af flutningum fyrir Alcoa á Reyðarfirði og Elkem á Grundartanga. Sýnir þetta að (S)frkvstj-millilandasv undirbjó sig með samskonar hætti fyrir þennan fund með Eimskip og hann hafði gert fyrir fundina með Eimskip 14. ágúst og 5. september 2008. Jafnframt hafði undirmaður hans (S)forstö-flutnstj með áþekkingu hætti undirbúið viðræður (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH við Eimskip 25. júlí 2008, sbr. skjölin sem hann sendi (S)forstj um kvöldið 24. júlí sama ár.



284. Um kvöldið 6. október 2008 vistaði (S)frkvstj-millilandasv glærukynningu. Fjallaði hún enn á ný um takmörkun á flutningsgetu Samskipa, en í þetta sinn var miðað við að skipum fyrirtækisins yrði fækkað úr fjórum í tvö. Var gert ráð fyrir að með slíkri breytingu myndu Samskip missa álflutninga fyrir Alcoa. Samskip myndu áfram sinna Grundartanga en fyrirtækið myndi hætta siglingum til Vestmannaeyja og Færeyja. Stuttu síðar sama kvöld boðaði (S)forstj m.a. (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl til fundar morguninn eftir.
285. Þann 7. október 2008 fundaði (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstj og hélt áfram að skoða atriði tengd mögulegum breytingum á siglingakerfi og takmörkun á flutningsgetu Samskipa. Stillti hann upp í skjali tveimur sviðsmyndum. Annars vegar að viðskipti Eimskips við Ölgerðina myndu færast til Samskipa og að viðskipti Samskipa við Elkem á Grundartanga myndu færast til Eimskips. Hins vegar að Ölgerðin yrði áfram hjá Eimskip og Elkem áfram hjá Samskipum. Í skjalinu var og gert ráð fyrir að Eimskip myndu annast hluta af útflutningi Alcoa til Evrópu. Enn og aftur voru þannig settar fram hugmyndir sem fólu í sér ólögmeta markaðsskiptingu Samskipa og Eimskips. Samhengisins vegna er rétt að hafa eftirfarandi í huga þegar þetta og önnur skjöl (S)frkvstj-millilandasv frá september og október 2008 eru virt:
- Af samráði Eimskips og Samskipa leiddi að Eimskip hóf í lok nóvember 2008 reglubundinn gámaútflutning á áli Alcoa til Rotterdam, þ.e. þeim hluta sem Samskip sinntu ekki vegna takmörkunar á flutningsgetu.
 - Samskip virtu markaðsskiptinguna við Eimskip og reyndu ekki að ná Ölgerðinni til sín í viðskipti þegar sá mikilvægi viðskiptavinur Eimskips bauð á árinu 2009 út flutningaviðskipti sín.
 - Eimskip virtu markaðsskiptinguna þegar Elkem óskaði eftir tilboði á árinu 2010. Árið eftir virtu Samskip markaðsskiptinguna þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips á Grundartanga, Norðurál, kallaði eftir tilboði.
286. Í þessum sviðsmyndum (S)frkvstj-millilandasv haustið 2008 fólst óhjákvæmilega að þjónusta Samskipa gagnvart Alcoa myndi a.m.k. skerðast. Eftir sem áður héldu Samskip kröfum sínum um verðhækkun til streitu gagnvart Alcoa og höfðu sökum samráðsins ekki áhyggjur af mögulegum samkeppnislegum viðbrögðum Eimskips. (S)frkvstj-millilandasv sendi þannig tölvupóst til Alcoa þann 8. október 2008. Alcoa svaraði samdægurs og hafnaði eins og áður segir verðhækkunarkröfu Samskipa. (S)frkvstj-millilandasv áframsendi samstundis svar Alcoa til (S)forstj og sagði að þeir þyrftu að hitta stjórnendur Alcoa hið fyrsta. Þessi snöru viðbrögð (S)frkvstj-millilandasv við neikvæðu svari Alcoa eru rökrétt enda sýna gögn málsins að Samskip unnu á þessum tíma markvisst að breytingu siglingakerfis síns og takmörkun á flutningsgetu. Í þessu fólst að Samskip myndu halda a.m.k. hluta viðskipta sinna við Alcoa, ná fram verðhækkun ásamt því að skerða þjónustu til þessa viðskiptavinar. Það var því mikilvægt fyrir Samskip og áframhaldandi framgang samráðsins við Eimskip að náð yrði samningum við Alcoa.
287. (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv áttu síðan fund með Alcoa 10. október og þann 13. október funduðu (S)forstj og (S)frkvstj-millilandasv með (S)forstö-innfl1, (S)forstö-útl og (S)forstö-flutnstj og ræddu m.a. um Alcoa í tengslum við takmörkun á flutningsgetu og kröfu um verðhækkun. Heiti fundarins var „Kerfi/kúnnar-strategía“ og eitt fundarefnið var „Alcoa-taktík“.
288. Fjallað var áfram um aðkomu Eimskips að flutningum Samskipa á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Var þetta gert í skjali Eimskips sem tekið var saman nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum 6. október 2008. Um var að ræða drög að viðskiptaáætlun fyrir árið 2009 sem (E)svæðisstj1 sendi þann 11. október 2008 til (E)frkvstj-innanl. Þar kemur fram að „spennandi tímar“ séu framundan hjá Eimskip og nefnt í því sambandi að mögulega geti hluti af álflutningum Samskipa fyrir Alcoa verið sinnt af Eimskip.
289. Framangreind fundargerð vegna fundar (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl 15. september 2008 og þetta skjal (E)svæðisstj1 frá 11. október 2008 sýna ótvírætt að hjá stjórnendum



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

Tölvupóstur 14. október 2008

290. Stjórnendur sjóflutninga og siglingakerfa Samskipa og Eimskips héldu áfram samskiptum sínum síðar í október 2008. Þannig sendi (E)frkvstj-flutnkerf þann 14. október 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv. Spurði hann hvort Samskip væru búin að skoða að sinna flutningum fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja.
291. Sama dag vann (S)frkvstj-millilandasv áfram að takmörkun á flutningsgetu hjá Samskipum. Þann dag voru í tölvugögnum (S)frkvstj-millilandasv vistuð drög að viðauka við samning Samskipa og Alcoa sem fól í sér takmörkun á flutningsgetu Samskipa gagnvart Alcoa og verðhækkun.
292. Sama dag sendi (E)forstö-innfl tölvupóst til (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 (afrit til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl) og tiltók í honum það sem hann taldi hafa „náðst samkomulag um milli Eimskips og Samskip“ varðandi þann þátt „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tengdist auknu samstarfi í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Staðfestir þetta að á fundinum 6. október 2008 var rætt um þann þátt „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tók til flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

Samtöl og tölvupóstur 15. október 2008

293. Fyrir hádegi 15. október 2008 funduðu (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfll, (S)forstö-innfl1. (S)forstj sendi tölvupóst eftir fundinn og vísaði til niðurstöðu hans og verkaskiptingar milli fundarmanna. Sýnir sá tölvupóstur að á fundinum var rætt um Alcoa, aukið samstarf við Eimskip og önnur málefni sem féllu undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. Í tölvupóstinum var (S)forstö-innfl1 falið að ræða við Eimskip „um almennt slotverð hjá þeim, hvort sem um er að ræða innfl eða útfll.“ Féll þetta undir aukið samstarf í sjóflutningi og samnýtingu flutningakerfa Samskipa og Eimskips, sbr. glæurnar „Slotsamningar í siglingakerfinu“ í „Nýtt upphaf“ glærukynningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir. Næsta skref var að Samskip og Eimskip myndu eiga viðræður um verðþáttinn. Gögn málsins sýna að (S)forstö-innfl1 ræddi við Eimskip þennan sama dag.
294. Samkvæmt umræddum tölvupósti (S)forstj var (S)frkvstj-millilandasv falið að ræða við Alcoa og sendi hann fyrirtækinu tölvupóst þennan sama dag þar sem vísað var til fundar deginum áður. Í tölvupóstinum fjallaði (S)frkvstj-millilandasv um atriði tengd fyrirhugaðri takmörkun á flutningsþjónustu og atriði sem vörðuðu flutninga fyrir Alcoa.
295. Sama dag, 15. október 2008, svaraði (S)frkvstj-millilandasv tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf frá deginum á undan. Sagði (S)frkvstj-millilandasv Samskip vilja gera „almennan slot sharing“ við Eimskip varðandi flutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda. Flutningar Samskipa fyrir Eimskip til Færeyja myndu falla þar undir. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði tölvupósti (S)frkvstj-millilandasv sama dag og sagði: „Við erum tilbúnir að skoða allt komið með tillögu.“ (S)frkvstj-millilandasv bað (S)forstö-innfl1 síðar sama dag að breyta „neyðarsamkomulaginu“ frá 2001 í „slot sharing“ samning og senda honum.
296. Að kvöldi 15. október 2008 greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá viðræðum við Eimskip sem lutu að því að Eimskip myndi sinna sjóflutningum fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Eimskip



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

Samtal og tölvupóstur 16. október 2008

297. Að morgni 16. október 2008 sendi (S)forstö-innfl1 tölvupóst til (E)forstö-innfl og spurði hvort hann væri búinn að skoða flutninga Eimskips fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja. Ræddu þeir saman í kjölfarið.
298. Síðar sama morgun greindi (S)forstö-innfl1 (S)frkvstj-millilandasv frá samtalinu við (E)forstö-innfl. Kvað hann Eimskip ætla að flytja fyrir Samskip frá Reykjavík til Færeyja en (E)forstö-innfl ekki hafa gefið upp verð fyrir þá flutninga. Kvað (S)forstö-innfl1 (E)forstö-innfl hafa sagt að Eimskip vildi að verðið yrði svipað því verði sem Samskip myndu bjóða fyrir flutninga fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Einnig kvaðst (S)forstö-innfl1 vera að útbúa tillögu að almennum slotsamningi við Eimskip.
299. Um kvöldið þennan sama dag sendi (S)forstö-innfl1 til (S)frkvstj-millilandasv tillögu að almennum slotsamningi sem hann nefndi „*útvíkkað neyðarsamkomulag*“. Einnig ræddi hann um að breyta þyrfti verklagi hjá Samskipum ef fyrirtækið ætlaði að fara að „*flytja meira*“ með Eimskip og nefndi þetta í dæmaskyni; „*s.s. frá Reykjavík til Færeyja og kannski frá Noregi til Reykjavíkur.*“

Tölvupóstur 20. október 2008

300. Að morgni mánudagsins 20. október 2008 sendi (S)frkvstj-millilandasv umrædd drög að „*útvíkkuðu neyðarsamkomulagi*“ / „*almennur slot sharing samningur*“ til (E)frkvstj-flutnkerf. Í drögunum kom fram að Samskip og Eimskip myndu vilja „*nýta flutningakerfi hvors annars í meira mæli en áður*“ og að samkomulagið ætti að taka til „*almennra flutninga félaganna án skilyrða*“. Sýnir þetta með skýrum hætti vilja Samskipa til aukins samstarfs við Eimskip á þessum tíma.
301. Sama dag beitti (S)forstj sér fyrir því að birting á frétt um Samskip í erlendu fagtímariti yrði frestað um nokkra daga. Í þeirri frétt var rætt við (S)aðaleig-stjform-SH og kom fram að Samskip hygðust fækka skipum, sem hefðu sinnt flutningum til og frá Íslandi, um eitt. Ástæða þess að (S)forstj vildi fresta birtingu fréttarinnar var þessi:
- „*We are today, tuesday and wed.day finalizing agreements with vessel owner and Alcoa and Eimskip, and would be great if this can be delayed till Thursday.*“
302. Gagnvart undirmönnum sínum gaf (S)forstj þau fyrirmæli þennan dag að fara skyldi með nánari upplýsingar um fyrirhugaðar breytingar hjá Samskipum sem „*algjört trúnaðarmál*“.
303. Daginn eftir, 21. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl1 þá (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl til innanhússfundar hjá Eimskip. Fundinn átti að halda í hádeginu 23. október 2008 og átti að ræða aukið samstarf við Samskip. Nánar tiltekið var fundarefnið eftirfarandi: „*Samskip samningur ex USA og Neyðarsamkomulag um gámaflutninga*“. Fyrir lá á þessum tíma að Samskip og Eimskip myndu funda 22. október 2008 á Reyðarfirði en fyrirtækin ætluðu að funda þann dag með Alcoa. Samkvæmt þessu ætluðu stjórnendur Eimskips, sem átt höfðu í samskiptum við (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1, að hittast daginn eftir samskipti Eimskips og Samskipa á Reyðarfirði til að ræða tvö málefni sem féllu undir verkþáttinn „*Slotsamningar í siglingakerfinu*“ í „*Nýtt upphaf*“ verkefninu. Var hér um að ræða samstarf í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku annars vegar og milli Íslands og annarra Evrópulanda hins vegar, sbr. einnig drögin að samkomulaginu sem (S)frkvstj-millilandasv hafði sent Eimskip 20. október 2008.



Fundur 22. október 2008

304. Þann 22. október 2008 var haldinn fundur á Reyðarfirði. Fundurinn var tvískiptur. Fyrir hádegi funduðu Eimskip, Samskip og Alcoa. Fulltrúar Eimskips á fundinum voru (E)frkvstj-innanl og (E)svæðisstj1. Fulltrúar Samskipa á fundinum voru (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-útfll og (S)forstö-flutnstj. Eftir hádegi fundaði Alcoa aðeins með Samskipum.
305. Að kvöldi 22. október 2008 sendi (E)frkvstj-innanl tölvupóst til (E)forstj og greindi frá samskiptum sínum við Samskip og Alcoa fyrr um daginn. Sýnir þetta gagn að Eimskip bjó yfir trúnaðarupplýsingum um áformaða breytingu Samskipa á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu. Tölvupóstsamskipti milli m.a. (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-flutnstý og (E)frkvstj-skiparekst sama dag og daginn eftir sýna hið sama. Var í þessu sambandi talað um „nýtt Evrópukerfi Samskipa“. Af samtímagögnum verður ekki annað ráðið en að þessar viðkvæmu viðskiptaupplýsingar hafi borist Eimskip frá Samskipum. Er þetta sama atburðarrás og í aðdraganda þess þegar Eimskip breytti siglingakerfinu og takmarkaði flutningsgetu í ágúst 2008. Saman fela þessi atvik í sér skýra birtingarmynd á hinu ólögmeta samráði fyrirtækjanna á síðari hluta ársins 2008.
306. Eftir hádegi 22. október 2008 funduðu sem fyrr segir Samskip og Alcoa. Héldu þær viðræður áfram daginn eftir. Ljóst er að á þessum fundum átti m.a. að halda áfram viðræðum um kröfu Samskipa um hækkun á verði fyrir útflutning á áli Alcoa.
307. Eftir hádegi 22. október 2008, undirbjuggu (E)deildstj-útfll og (E)frkvstj-Holl tilboð til Alcoa til að annast hluta af þeim flutningum sem féll undir samning Samskipa við Alcoa. Sýna gögnin að þennan dag vissi Eimskip annars vegar að Samskip væru að fara fram á verulega verðhækkun gagnvart Alcoa (orðaði (E)deildstj-útfll þetta sem „huge rate increase“) og hins vegar að Samskip áformuðu að breyta siglingakerfi sínu og takmarka flutningsgetu.
308. Daginn eftir, 23. október 2008, funduðu (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)forstö-innfl til þess að ræða áfram aukið samstarf við Samskip í sjóflutningum til og frá Íslandi.

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

309. Eimskip sendi Alcoa 24. október 2008 tilboð í reglulegan útflutning á áli frá Reyðarfirði til Rotterdam. Var þetta tilboð í flutninga sem féllu undir samning sem Samskip höfðu gert við Alcoa í kjölfar útboðs á árinu 2007. Skýrt kemur fram í samtímagögnum frá stjórnendum Samskipa að fyrirtækið taldi sig eiga rétt á „öllum“ útflutningi á áli fyrir Alcoa til annarra Evrópulanda.
310. Þegar tilboðið var gert vissi Eimskip sem áður segir að Samskip ætluðu sér að ná fram „huge rate increase“ gagnvart Alcoa og á sama tíma draga úr þjónustu gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavinum. Í þessu sambandi er rétt að hafa í huga að við rannsóknina upplýsti Eimskip að fyrirtækið bjó á þessum tíma yfir ónýttari flutningsgetu í útflutningi auk þess sem það bjó yfir mikilli reynslu af útflutningi á áli. Þannig annaðist fyrirtækið flutninga fyrir Norðurál og hafði um árabíl annast útflutning fyrir Alcan í Straumsvík en missti þá flutninga eftir útboð sumarið 2008. Var Eimskip þannig í kjörstöðu til að bjóða Alcoa samkeppnishæft tilboð með það að markmiði að ná til sín öllum útflutningi Alcoa. Tilboð Eimskips hafði hins vegar ekki þann tilgang.
311. Við rannsókn málsins útskýrði Alcoa hvers vegna fyrirtækið samdi ekki við Eimskip um allan útflutning á áli eftir að fyrir lá að Samskip ætluðu að draga úr þjónustu og hækka verð verulega. Kvað Alcoa það hafa helgast af því annars vegar að Eimskip hafi gefið til kynna að fyrirtækið gæti aðeins tekið að sér að flytja hluta af útflutningi Alcoa á áli (25%) og hins vegar að verð Eimskips hafi verið hærra en það verð sem Samskip hafi farið fram á.
312. Í samræmi við gögn sem tengdust samskiptum lykilstjórnenda Samskipa og Eimskips sumarið og haustið 2008 miðaði tilboð Eimskips að því að annast hluta af útflutningi Alcoa „fyrir“ Samskip vegna takmörkunar Samskipa á flutningsgetu. Sökum þessa er enga umfjöllun að finna í samtímagögnum



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

313. Þannig fólust heildarhagsmunir Samskipa og Eimskipa í því að fyrirtækin hefðu með sér samráð um niðurskurð á flutningsgetu en með því gátu þau bætt nýtingu siglingakerfanna, skipt með sér mikilvægum viðskiptavinum og krafið þá um hærra verð.
314. Eðli tilboðs Eimskipa til Alcoa er til vitnis um samráð Samskipa og Eimskipa, en Eimskip hefur viðurkennt að það hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

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

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

Samskip takmarka flutningsgetu í lok október 2008

317. Þann 30. og 31. október 2008 sendu Samskip út fréttatilkynningu um fækkun skipa og breytta siglingaáætlun vegna flutninga tengdum Íslandi. Breytingin á siglingakerfi Samskipa tók þegar gildi.
318. Með breytingunni skiptu Samskip úr fjögurra skipa kerfi í þriggja skipa kerfi í siglingum milli Íslands og Evrópu og fól breytingin í sér verulega takmörkun á flutningsgetu fyrirtækisins í flutningum milli Íslands og annarra Evrópuríkja.
319. Af breytingunni leiddi m.a. að Samskip sinntu ekki lengur öllum útflutningi á áli fyrir Alcoa til Evrópu. Hafði það verið eitt af viðfangsefnum Samskipa eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst hvernig fyrirtækið gæti annars vegar takmarkað flutningsgetu og hins vegar á sama tíma tryggt sem mestar tekjur af flutningum fyrir Alcoa. Hugmyndir um að leysa þetta í samstarfi við Eimskip komu ítrekað fram í gögnum stjórnenda Samskipa sem tekin voru saman í tengslum við fundi lykilstjórnenda og stjórnarmanna Samskipa með Eimskip.

Helstu atvik:

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

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

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

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

Eimskip takmarkar flutningsgetu 17. nóvember 2008

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



322. Rifja ber hér upp að samkvæmt tölvupósti sem framkvæmdastjóri Samskipa í Norður-Ameríku sendi til (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 þann 15. október 2008 höfðu Samskip gert þá breytingu að draga úr TA flutningum í samkeppni við Eimskip og beina þess í stað Norður-Ameríkuflutningum til Eimskips. Var þetta einnig í samræmi við tillögur í framangreindum minnisblöðum (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 9. júlí 2008. Jafnframt var þetta í samræmi við glærurnar „Slotsamningar í siglingakerfinu“ í glærुकyningunni sem (E)frkvstj-alþjsv vistaði 8. júní 2008 og (E)forstj daginn eftir og tölvupóstinn sem (E)forstj sendi (E)frkvstj-flutnkerf tveimur dögum eftir að hann fundaði með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008.
323. Samkvæmt framangreindum samtímagögnum var „Nýtt upphaf“ verkefnið því framkvæmt að þessu leyti.
324. Gögn málsins sýna að Samskip bjuggu yfir trúnaðarupplýsingum um fyrirhugaðar breytingar Eimskips á siglingakerfinu og takmörkun á flutningsgetu sem var hrint í framkvæmd í ágúst 2008. Jafnframt sýna gögnin að Eimskip bjó 22. október 2008 yfir trúnaðarupplýsingum um þær breytingar sem Samskip tilkynntu um í lok október 2008. Var t.d. 22. október 2008 innan Eimskips talað um „nýtt Evrópukerfi Samskipa“. Þá bjuggu Samskip a.m.k. þann 12. nóvember 2008 yfir upplýsingum um áformaðar breytingar Eimskips sem tilkynnt var um 17. nóvember 2008, sbr. tölvupóst (S)frkvstj-N-Am til (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 12. nóvember 2008. Er þetta til vitnis um samráð fyrirtækjanna á þessum tíma.

Samskip hækka verð og draga úr þjónustu gagnvart Alcoa 24. nóvember 2008

325. Þann 24. nóvember 2008 féllst Alcoa endanlega á kröfu Samskipa um verulega verðhækkun þrátt fyrir skerta þjónustu. Af skýringum Alcoa til Samkeppniseftirlitsins er ljóst að fyrirtækið taldi sig ekki hafa aðra kosti. Eimskip hafði sett fram þá röngu fullyrðingu gagnvart Alcoa að fyrirtækið gæti aðeins flutt fjórðung af útflutningi Alcoa og hafði þar að auki í tilboðinu frá 24. október 2008 boðið hærra verð en Samskip bauð. Var þetta markviss aðgerð hjá Eimskipi til að tryggja að þessu leyti framgang hins ólögmeta samráðs.
326. Náðu Samskip þannig fram breytingum á samningi sínum við Alcoa. Þann 24. nóvember 2008 undirrituðu Samskip og Alcoa viðauka við rúmlega árs gamlan samning fyrirtækjanna um útflutning á áli til Evrópu. Þær breytingar sem fólust í viðaukanum voru m.a. þessar:
- Alcoa samþykkti framangreinda breytingu á siglingaáætlun sem Samskip kynntu opinberlega í lok október 2008 og fól í sér verulegan samdrátt í þjónustu með því að annað af tveimur skipum Samskipa á viðkomandi siglingaleið var tekið úr umferð og tími milli viðkomu á Mjóeyrarhöfn lengdur.
 - Veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa (131%).
327. Var þetta verð Samskipa rétt lægra en verðið í tilboði Eimskips frá 24. október 2008.
328. Séu verðlagsákvæði í viðauka Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 og tilboði Eimskips til Alcoa frá október 2008 virt saman miðuðu þau að því að Samskip önnuðust útflutning á um 300.000 tonnum á ári fyrir Alcoa, sem var nálægt hámarksflutningsgetu skips á viðkomandi siglingaleið, en Eimskip tækju að sér flutning á áli Alcoa umfram þetta magn.
329. Aðkoma Eimskips að álflutningum fyrir Alcoa til Evrópu gerði Samskipum kleift að (1) draga úr flutningsgetu og þar með kostnaði, (2) halda bróðurparti viðskiptanna við Alcoa og (3) hækka verð verulega gagnvart Alcoa. Aðgerðir Eimskips voru því í fullu samræmi við þær áætlanir sem Samskip og Eimskip höfðu unnið að og undirbúið fyrr á árinu og sýnir framkvæmd samráðsins og alvarlega röskun á samkeppni.



„Alsæla“ og „snilld“

330. Í lok nóvember 2008 hóf Eimskip að flytja ál Alcoa til Evrópu með reglubundnum hætti. Var þetta fyrirkomulag samfellt fram á árið 2013. Eins og fyrr greinir og í samræmi við ólögmeitt samráð Samskipa og Eimskip var komið á því fyrirkomulagi að Eimskip sinntu umframflutningum á áli til Rotterdam sem Samskip tóku ekki með sínu skipi.
331. Samkvæmt gögnum málsins fluttu Samskip árlega, tímabilið 2008 til 2012, um það bil 300.000 tonn af áli frá Íslandi til Evrópu fyrir Alcoa. Í nóvember og desember 2008 flutti Eimskip rúmlega 13.000 tonn af áli fyrir Alcoa til Rotterdam og eftir það um það bil 30.000 tonn á ári.
332. Stjórnendur Eimskips og Samskipa voru mjög ánægðir með þann ábata sem hlaut af samráði fyrirtækjanna um flutninga fyrir Alcoa til Evrópu. Hjá æðstu stjórnendum Eimskips voru notuð orð eins og „alsæla“ og „snilld“ til að lýsa þeim ávinningi sem hlaut af viðskiptunum við Alcoa.

Samskip gátu varist kröfum Alcoa um verðlækkun

333. Í viðaukasamningi Samskipa og Alcoa frá 24. nóvember 2008 fólst eins og áður segir veruleg verðhækkun gagnvart Alcoa auk lakara þjónustustigs. Á hinn bóginn er ljóst að Alcoa leit á þessa verðhækkun sem tímabundna ráðstöfun.
334. Í viðaukanum var kveðið á um að endurskoða skyldi hann á sex mánaða fresti í því skyni að leita leiða til að lækka það verð sem Alcoa greiddi Samskipum. Samtímagögn sýna að Alcoa sneri sér ítrekað til Samskipa í því skyni að fá að verðið lækkað. Þrátt fyrir að Alcoa hafi verið öflugur kaupandi á flutningsþjónustu skiluðu þessar umleitanir aftur á móti ekki árangri. Þannig hélst verðhækkunin sem Samskip sömdu um í nóvember 2008 óskert til ársins 2013, eða þar til Alcoa sleit viðskiptunum í kjölfar útboðs og skipti um flutningsaðila.
335. Er ljóst að það var hið ólögmeita samráð Samskipa og Eimskips sem gerði Samskipum kleift að halda uppi verði gagnvart Alcoa fram á árið 2013. Þrátt fyrir að um öflugan viðskiptavin væri að ræða var því ástandi sem leiddi af samráðinu ekki hagnað. Það breyttist hins vegar þegar nýr keppinautur Samskipa og Eimskips bauð betur og hóf að flytja ál fyrir Alcoa á árinu 2013.

Stuðningsaðgerðir tengdar takmörkun á flutningsgetu

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

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



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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

E.11. Frystur fiskur, Færeyjar og Containerships

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

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

Helstu atvik:

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



340. Í glærunum „Samstarf í „Short sea“ þjónustu“ í „Nýtt upphaf“ kynningunni kom fram að skoða ætti að leggja „saman félögin Eimskip-CTG og Silversea“. Tölvupóstur sem (S)frkvstj-Silver sendi (S)forstj 8. júlí 2008 gefur til kynna að (S)frkvstj-Silver hafi vitað að (S)forstj ætlaði að funda með Eimskip. Þann 11. ágúst 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj og spurði: „Eimskip/CTG- any news/developments?“. Sýnir þessi tölvupóstur (S)frkvstj-Silver að hann var farið að lengja eftir fréttum af viðræðum (S)forstj við Eimskip um verkþætti í „Nýtt upphaf“ verkefninu sem vörðuðu Silver Sea og frystiskipaþjónustu.
341. Þann 1. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver tölvupóst til (S)forstj. Fram kemur í honum að Samskip hafi óskað eftir samstarfi við Green Reefers en ekki hafi borist svar frá þeim keppinauti. Hvatti (S)frkvstj-Silver þess vegna (S)forstj til að hringja í framkvæmdastjóra Green Reefers og gera henni grein fyrir því að Samskip/Silver Sea hefðu dregið úr samkeppni gagnvart Green Reefers á meðan beðið væri svars, en það gæti breyst. Ekki mætti þó stilla þessu upp sem hótun. Þrátt fyrir að (S)frkvstj-Silver hefði sagt að ekki mætti stilla þessu upp sem hótun var þessi tillaga auðsýnilega hugsuð sem hótun eða a.m.k. hvatning til þess að stuðla að jákvæðu svári hið fyrsta frá Green Reefers. Þann 7. október 2008 sendi (S)frkvstj-Silver aftur tölvupóst til (S)forstj og spurði hvort hann hefði heyrt eitthvað frekar frá Green Reefers. Einnig bað hann (S)forstj um að hringja og segja sér frá þessu: „Also – would be nice to hear abt [svo] situation in Iceland, freight payments, Eimskip, Samskip etc.“
342. Er ljóst að það gat skilað ábata fyrir bæði Samskip og Eimskip ef Green Reefers myndi draga úr samkeppni í m.a. útflutningi á frystum fiski frá Íslandi.
343. Framangreint sýnir að eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 spurði (S)frkvstj-Silver ítrekað (S)forstj um samskipti við Eimskip. Þetta gerði hann á sama tíma og reynt var að fá keppinautinn Green Reefers til að taka upp samvinnu við Silver Sea/Samskip og draga með þeim hætti úr samkeppni í starfsemi sem féll undir „Nýtt upphaf“ verkefnið. Er líklegast að þetta hafi verið ábatinn af „short sea“ aðgerð sem (S)forstj vísaði til í glærukynningunni frá 22. september 2008.
344. Eftir frekari viðræður á árinu 2010 var gripið til aðgerða sem fólu í sér að samkeppni milli Silver Sea og Green Reefers var lögð af með stofnun fyrirtækisins Silver Green sem tók yfir frystiskipaþjónustu Silver Sea og Green Reefers. Í samtímagögnum stjórnenda Eimskips var með velþóknun rætt um að þessi aðgerð hefði dregið verulega úr samkeppni í útflutningi á frystum fiski frá Íslandi. Var það í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins.

Containerships

345. Þann 8. nóvember 2008 sendi (S)aðaleig-stjform-SH tölvupóst til (S)forstj og upplýsti hann um samtal sem stjórnandi hjá Samskipum erlendis átti við (E)frkvstj-Contain, framkvæmdastjóri Containerships, tveimur dögum áður. Containerships var á þeim tíma finnskt dótturfélag Eimskips sem annaðist m.a. „short sea“ flutninga milli hafna á meginlandi Evrópu.
346. Í glærunum „Samstarf í „Short sea“ þjónustu“ í „Nýtt upphaf“ kynningunni kom fram að meta ætti hvort og „hvernig hægt væri að samþætta rekstur Containership og Samskip í „short sea““. Þann 10. júní 2008 skipulagði (S)forstj að (S)frkvstj-MCL (sem bar ábyrgð á „short sea“ flutningum Samskipa gagnvart (S)aðaleig-stjform-SH) myndi hitta (E)frkvstj-alpjsv og (E)frkvstj-Contain í Hollandi. Sá fundur átti sér stað síðar í júní 2008. (E)frkvstj-alpjsv upplýsti hjá lögreglu að í kjölfarið hefðu (E)frkvstj-Contain og (S)frkvstj-MCL átt í frekari samskiptum. Er þetta í samræmi við samtímagögn, sbr. m.a. tölvupóstinn sem (S)frkvstj-MCL sendi (S)forstj og (S)aðaleig-stjform-SH daginn fyrir fund þeirra með Eimskip 25. júlí 2008. Vísaði (S)frkvstj-MCL til samtals við (E)frkvstj-Contain þennan dag og bað (S)aðaleig-stjform-SH um að hringja í sig áður en hann fundaði með Eimskip. Sýnir þetta að ræða átti „short sea“ verkþátt „Nýtt upphaf“ verkefnisins á fundinum 25. júlí 2008. Gögn málsins sýna að samskipti Samskipa og Eimskips vegna „short sea“ siglinga héldu áfram í nóvember 2008.



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

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

Aukið samstarf kannað – Blue Water Shipping og Færeyjar

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Hækkun á landflutningum á fiski í september/október 2008

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

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

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

Helstu atvik:

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

framhald mgr. 388



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

„— Ferskur fiskur

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

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

„Massive increases“ og verðhækkanir fyrir árið 2009 „komnar í gegn“

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

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

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

-general rate increases, both in may and september plus increasing seafreights and adding new tariffs, massive increases [...]

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

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

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

Samskip bregðast við umfjöllun í fjölmiðlum um lækkunir erlendis (forstjóri „litar“ umfjöllun)

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

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



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

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

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

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

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

Gjöld aldrei lækkað jafn mikið

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

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

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

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

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

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

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

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



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

- Í tölvupósti sem (S)forstj sendi (S)frkvstj-MCL 11. nóvember 2008 gerði hann grein fyrir því að Samskip á Íslandi myndu nú hagnast meira á BAF og FAF vegna lækkandi olíuverðs. Þessi og önnur aukin gjaldataka Samskipa væri möguleg vegna „*limited competition*“ á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.
- Í tölvupósti (E)forstö-útfli til samstarfsmanns 19. nóvember 2008 fjallaði hann um viðskipti við Vinnslustöðina í Vestmannaeyjum (VSV) og sagði að Eimskip hefði fengið „[...] *talsverða lækkun núna í haust sem við höfum ekki skilað út í markaðinn [...]*“.

Almennar og sértækar verðhækkningar undirbúnar hjá Eimskipi

375. Sem fyrr segir lýsti (S)forstj því yfir 28. október 2008 að verðhækkningar fyrir árið 2009 væru „*komnar í gegn*“. Sama dag funduðu undirmenn (E)forstö-innfl og ræddu m.a. almenna verðhækkun sem var fyrirhuguð 1. nóvember 2008 og verðhækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavinum Eimskips, Ölgerðinni.
376. Fundargerð frá fundinum 28. október 2008 sýnir áhyggjur undirmanna (E)forstö-innfl af verðhækkunum Eimskips gagnvart viðskiptavinum og tímasetningu þeirra. Líkt og hjá Samskipum skiluðu þessar áhyggjur undirmanna því ekki að stjórnendur Eimskips féllu frá verðhækkunum. Þvert á móti. Strax eftir helgina, mánudaginn 27. október 2008, boðaði (E)forstö-innfl undirmenn sína á fund þar sem átti að fara yfir „*verðhækkningar á samningum í ISK*“. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips var yfirmanni útflutningsdeildar, (E)forstö-útfli, falið að vinna að verðhækkun á útflutningi og var upphafsdagur þess verkefnis þriðjudagurinn 28. október 2008.
377. Þann 3. nóvember 2008 hélt Eimskip áfram undirbúningi að frekari verðhækkunum í landflutningum. Þá sendi undirmaður (E)frkvstj-innanl tölvupóst og var heiti póstsins „*Hækkningar í nóvember 2008*“. Meðfylgjandi var skjal þar sem komu fram „*upplýsingar um valmöguleika varðandi hækkningar í nóvember*.“ Í viðhenginu var rætt um 5% hækkun á gjaldskrá í landflutningum og upptöku svokallaðs stykkjavörugjalds sem átti að skila Eimskipi „*mun meira en bein gjaldskrárhækkun*“ og jafnvel „*100% meiri tekjum en gjaldskrárhækkun*“.
378. Á þessum tíma vann Eimskip einnig að hækkunum á flutningsverði Nathan & Olsen, sem var eins og Ölgerðin umfangsmikill kaupandi flutningsþjónustu hjá Eimskip. Í fundargerð innflutningsdeildar Eimskips frá 7. nóvember 2008 kemur fram að viðskiptastjóri hjá fyrirtækinu væri að fara að hitta Nathan & Olsen síðar þann dag „*til að opna á verðhækkningar*“.

„Limited competition“ og samráð um álagningu kara gjalds

379. Sem fyrr segir sendi (S)forstj þann 11. nóvember 2008 tölvupóst til (S)frkvstj-MCL. Eins og fram hefur komið var (S)frkvstj-MCL stjórnandi hjá Samskipum í Hollandi og bar m.a. ábyrgð á „*short sea*“ sjóflutningum.
380. Í tölvupóstinum fjallaði (S)forstj um hvernig ætti að bregðast við erfiðum aðstæðum á flutningamarkaði. Kom fram hjá (S)forstj að efnahagsörðuleikarnir á þessum tíma myndu leiða til



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

„Eruð þið eitthvað klinkuð? Hver samþykkir 80% hækkun?“

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Helstu atvik (framhald):

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



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

Fundur 4. desember 2008

396. (S)frkvstj-millilandasv, (S)forstö-innfl1, (E)frkvstj-Eimísl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl funduðu þann 4. desember 2008. Samtímagögnin sýna að á fundinum var m.a. til umræðu sá verkþáttur „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í flutningum til og frá Norður-Ameríku. Samkvæmt fundargerð framkvæmdastjórnar Eimskips frá 2. desember 2008 sagði (E)forstö-innfl að lokadrög að Norður-Ameríku samningi við Samskip hafi verið kláruð og er ljóst að þau drög voru til umræðu á fundinum.
397. Á fundinum 4. desember 2008 ræddu lykilstjórnendur Samskipa og Eimskips einnig innheimtu á BAF-gjaldi viðskiptavina. Var það hluti af hinu samfellda samráði að fyrirtækin ræddu um hvort allir viðskiptavinir Eimskips í viðkomandi flutningum greiddu BAF-gjald eða ekki. Eðli málsins samkvæmt er um að ræða samkeppnislega viðkvæmt málefni og til staðfestingar á vissu fyrirtækjanna um stefnu hvors annars í þessum efnum. Til viðbótar felur tölvupóstur undirmanns (S)forstö-innfl1, sem sendur var sama dag og fundurinn með Eimskip var haldinn, í sér staðfestingu á samræmingu Samskipa og Eimskips um BAF-gjald sem viðskiptavinir í Norður-Ameríkuflutningum greiddu, sbr. gögn sem tengjast fundi Samskipa og Eimskips 14. ágúst 2008.
398. Sökum þessarar umfjöllun um BAF-gjald 4. desember 2008 er rétt að hnykkja á tilteknum samtímagögnum sem sýna samráð fyrirtækjanna um þennan þátt í verðlagningu þeirra. Í því sambandi skiptir máli að í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 er viðurkennt að fyrirtækið hafi haft samráð við Samskip „um álagningu gjalda og afsláttarkjör í flutningaþjónustu og um miðlun á mikilvægum verð- og viðskiptaupplýsingum.“

„BAF á alla“

399. Í tengslum við umræður Eimskips og Samskipa 4. desember 2008 um BAF skal áréttað að samkvæmt samtímagögnum tók samráð fyrirtækjanna til álagningar á olíugjöldum (BAF í sjóflutningum /FAF í landflutningum), en bæði fyrirtækin unnu að því að auka tekjur af olíugjöldum með því að fjölga viðskiptavinum sem greiddu fullt olíugjald („BAF á alla“ eða lækka afslátt viðskiptavina af BAF-gjaldi), sbr. t.d. eftirfarandi gögn:
- (E)forstj átti fund með (S)frkvstj-N-Am 25. júní 2008. Þann 7. júlí 2008 átti (E)forstj fund með (E)frkvstj-flutnkerf. Af tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf daginn eftir er ljóst að (E)forstj hafði gefið fyrirmæli um að taka saman lista yfir viðskiptavinum í flutningum frá Norður-Ameríku og m.a. upplýsingar um hvort það væri verið að innheimta „BAF á alla“ viðskiptavinum, sbr. tölvupóst (E)frkvstj-flutnkerf til (E)forstö-innfl 8. júlí 2008.
 - Á glærukynningu (S)forstj frá stjórnarfundum Samskipa Holding 14. júlí 2008 kemur fram að Samskip væru að vinna að því að leggja olíugjald í landflutningum (FAF) á alla stærstu viðskiptavinum og að þeim aðgerðum ætti að vera lokið 1. september 2008.
 - 29. júlí 2008 var á fundi framkvæmdastjórnar Eimskips rætt um verðhækkningar og fengu (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-innanl það forgangsverkefni að ræða við alla stærri viðskiptamenn sem ekki greiddu olíugjald (BAF/FAF) eða væru með mjög háan afslátt af olíugjaldi.



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

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

Innanhússamskipti hjá Samskipum í september 2008, um olúgjald í landflutningum (FAF):

„troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn“

- (S)forstö-innfl1 sendi tölvupósta 1. september 2008 til undirmanna sinna þar sem fjallað var um og gefin fyrirmæli um verðhækkanir þar á meðal að „troða FAF á alla núna á sama tíma og við erum að hækka aksturinn“. Sem áður sagði var FAF olúgjald í landflutningum.
- Daginn eftir fund Samskipa og Eimskips 6. október 2008 var áfram unnið að því innan Eimskips að leggja BAF-gjald á alla viðskiptavini.

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

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

BAF hækkað – „fiktað“ í formúlu

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

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

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



405. Sem áður segir var á umræddum fundi (E)frkvstj-flutnkerf, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl, þann 15. september 2008, fjallað um tvö atriði sem tengdust samráðinu við Samskip um breytingu á siglingakerfum og takmörkun á flutningsgetu. Annars vegar mögulega fasta aðkomu Eimskips að álflutningum Samskipa fyrir Alcoa og hins vegar mögulega flutninga Samskipa fyrir Eimskip frá Reyðarfirði til Færeyja. Til viðbótar var á fundi þessara framkvæmdastjóra hjá Eimskip rætt um aðgerðir til að halda uppi BAF-gjaldi og að útbúa ætti nýja reiknireglu fyrir BAF-gjald Eimskips í Norður-Ameríkuflutningum, fyrir 1. október 2008. Gögnin sýna að tilgangur þessa var að hækka BAF-gjaldið.
406. Í kjölfar þessa fór (E)frkvstj-flutnkerf að „fikta“ í BAF formúlu Eimskips, sbr. tölvupóst hans frá 23. september 2008, og komu (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-innanl áfram að þessu verki.
407. Fyrstu aðgerðir fólu í sér að í september 2008 var BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga hækkað. Var gjaldið ákvarðað með sömu formúlu og olíugjald Eimskips í Evrópuflutningum, að viðbættu 20% álagi, en með breytingu fyrirtækisins í september 2008 var álagið á olíugjald í Norður-Ameríkuflutningum hækkað úr 20% í 40%. Við þessar aðgerðir hækkaði BAF-gjald Eimskips vegna Norður-Ameríkuflutninga óháð þróun á olíuverði. Út af samráðinu gerðist hið sama hjá Samskipum. Samtímagögn sýna að tilgangur þessara aðgerða var að auka tekjur af olíugjaldinu.
408. Í nóvember 2008 héldu Eimskip áfram að „fikta“ í formúlu BAF-gjaldsins til að hækka það. Breytti Eimskip þá forsendum í formúlu fyrirtækisins fyrir BAF-útreikning. Breytt formúla tók bæði til olíugjalds vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga, en olíugjald var aðgreint fyrir sitt hvora leiðina og útreikningar ólíkir. Auk breytinga á forsendum formúlu olíugjalda var áfram innheimt álag. Var álag 20% á gjaldið bæði vegna Evrópuflutninga og Norður-Ameríkuflutninga. Álagið hækkaði svo í þrepum um 1% á mánuði frá september 2011 til janúar 2012, upp í 25%.
409. Gögn málsins sýna að Eimskip hafði gefið viðskiptavinum sínum ranglega til kynna að BAF-útreikningar fyrirtækisins væru í föstum skorðum og réðust aðeins af heimsmarkaðsverði á olíu samkvæmt tiltekinni formúlu. Útreikningur Eimskips á BAF-gjaldi væri „algjörlega fræðilegur“, sbr. t.d. tölvupóst (E)forstö-innfl til Múrbúðarinnar 14. ágúst 2008. Gögn málsins sýna á hinn bóginn að olíugjöld Eimskips byggðu ekki á fræðilegri formúlu sem eingöngu endurspegluðu þróun á heimsmarkaðsverði á olíu. Sést þetta t.a.m. á tölvupósti (E)forstö-flutnstý til (E)forstj o.fl. frá 4. apríl 2013. Tölvupósturinn fjallaði um umræddar breytingar Eimskips á forsendum útreiknings BAF-gjalds á árinu 2008. Tók (E)forstö-flutnstý í því samhengi fram að hann mælti „ekki sérstaklega með að dreifa þessu því það má bera þetta saman við olíuverð og sjá að við höfum fiktað í okkar formúlu!“. Samskip vildu heldur ekki að viðskiptavinir vissu hvernig BAF væri reiknað út. Í tölvupóstsamskiptum (S)frkvstj-millilandasv við starfsmann Samskipa þann 10. desember 2008 spurði starfsmaðurinn þetta varðandi BAF: „Þessa „leyni-formúlu“ höfum við nokkurn tíma gefið hana upp?“. (S)frkvstj-millilandasv svaraði: „Nei“.
410. Í þessu sambandi skal tekið fram að gögn málsins sýna að heimsmarkaðsverð á olíu fór lækkandi á seinni hluta ársins 2008. Líkt og Múrbúðin í ágúst 2008, voru fleiri viðskiptavinir óánægðir með BAF-gjald Samskipa og Eimskips og vísuðu til lækkandi olíuverðs, sbr. til dæmis óánægju Aðfanga í október 2008:
- Dagana 3.-29. október 2008 áttu sér stað tölvupóstsamskipti Eimskips við mikilvægan viðskiptavin, Aðföng, um BAF-gjald og þróun olíuverðs. Þann 3. október 2008 bentu Aðföng á öra lækkun á heimsmarkaðsverði og BAF Eimskips: „Ég hef áhyggjur af því að þið séuð ekki að lækka á sama hátt og þið hækkið“. Eimskip svaraði ekki.
 - Viku síðar ítrekaði Aðföng beiðni sína um skýringar og sagði: „Olía hríðfellur, og í þessu ástandi er það vel við hæfi að hafa þessa hluti á hreinu“ Í svörum Eimskips, líkt og (E)forstö-innfl hafði gert í svari til Múrbúðarinnar í ágúst 2008, var ranglega gefið til kynna að BAF-gjald Eimskips væri grundvallað á mælikvarða sem byggði eingöngu á verðþróun á viðkomandi olíu. Aðföng héldu áfram að leita svara hjá Eimskip og fengu eftir beiðni afhent gögn frá Eimskip um



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

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

411. Erlendir viðskiptavinir Samskipa og Eimskips staðhæfðu að BAF-gjald á Íslandi væri óeðlilega hátt, sbr. t.d. tölvupóst 27. október 2008 frá Norske Skog til Samskipa þar sem kom fram að BAF-gjald á Íslandi væri mun hærra en á öðrum mörkuðum, en þar sagði: „*Now that I have reviewed all markets and prices, I would like to point out, that the BAF for Iceland is quite high compared to other markets.*“ Skipafélagið Maersk var viðskiptavinur Samskipa og kvartaði yfir því að BAF-gjaldið væri miklu mun hærra en á öðrum flutningamörkuðum: „*extremely high and is not comparable to anything on the market (being upto 20 times as much as market level!)*“.
412. Breytingar Eimskips á forsendum BAF-gjalds frá nóvember 2008 sýna að innheimta gjaldsins hafði á þessum tíma þann tilgang að hækka gjaldið gagnvart viðskiptavinum og auka tekjur. Hafði hækkunin ekkert með þróun á heimsmarkaðsverði á olíu að gera. Öll samtímagögn Eimskips vegna þessara aðgerða eru í samræmi við önnur samtímagögn og verðhækkunarir á þessum tíma. Hefur Eimskip viðurkennt að í brotum fyrirtækisins á þessum tíma hafi falist samráð „*við Samskip um álagningu gjalda*“ og um miðlun á mikilvægum verðupplýsingum.

Tökum „BAF beint frá Eimskip“

413. Sem áður sagði funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv með Eimskip 4. desember 2008. Síðar sama dag fékk undirmaður (S)forstö-innfl1 ((S)forstö-flutnstj) tölvupóst frá öðrum starfsmanni Samskipa þar sem hann var spurður að því hvort ekki væri tilefni til að lækka olíugjald (BAF USA) Samskipa í Norður-Ameríkuflutningum, en olíuverð hafði lækkað mikið frá ágúst 2008: „*Mér var svona að detta í hug hvort BAF-ið frá Ameríku hefði ekkert lækkað líkt og olíugjaldið frá Evrópu*“. (S)forstö-flutnstj svaraði sama dag: „*Varðandi USA þá tökum við BAF beint frá Eimskip, þ.e. sama BAF og þeir eru með á USA.*“
414. Þessi tölvupóstur er í samræmi við samráð Samskipa við Eimskip um samræmingu á BAF vegna Norður-Ameríkuflutninga, sbr. tölvupósta (S)forstö-innfl1, í kjölfar fundar hans með Eimskip, 19. og 20. ágúst 2008, þar sem hann gaf fyrirmæli að framvegis yrði BAF-gjald Samskipa vegna Norður-Ameríku það sama og BAF-gjald Eimskips.
415. Samráð Samskipa og Eimskips um álagningu á BAF-gjaldi endurspeglast einnig í tölvupóstsamskiptum stuttu síðar, 11. desember 2008. Þann dag fékk (S)forstö-innfl1 sendan tölvupóst frá samstarfsmanni sínum með heitinu „*olíugjald USA*“. Í tölvupóstinum spurði samstarfsmaðurinn hvort ekki þyrfti að breyta upplýsingum Samskipa um gjaldskrá olíugjalds (BAF-USA) á heimasíðu Samskipa. (S)forstö-innfl1 svaraði: „*Jú þetta á að vera sama gjald og Eimskip rukkar*“ og bað um að þessu yrði breytt. Sýnir þetta að Eimskip hafði hækkað BAF-gjaldið án nokkurs ótta um samkeppnisleg viðbrögð Samskipa sem fylgdu síðan í kjölfarið.
416. Þar sem Samskip og Eimskip höfðu með samráði samræmt BAF-gjald vegna Norður-Ameríkuflutninga, þá leiddu hækkunarir Eimskips á BAF-gjaldi og „*fíkt*“ í formúlu BAF-gjaldsins til þess að Samskip hækkaði einnig olíugjald til sinna viðskiptavina.

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

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



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

418. Áætlunin var í samræmi við önnur gögn málsins. Í henni er staðfest að samkeppni frá Eimskip hafði ekki komið í veg fyrir að Samskip næðu fram verulegum verðhækkunum í ýmsu formi árið 2008. Þá treystu stjórnendur Samskipa sér til að leggja til grundvallar að á árinu 2009 myndi fyrirtækið halda áfram að hækka verð ítrekað án þess að eiga á hættu að missa mikilvæga viðskiptavinum til Eimskips. Kom m.a. fram að Samskip myndu hækka verð í janúar eða febrúar 2009 á bæði sjó- og landflutningum. Engu breytti þótt Samskip hefðu um þremur mánuðum fyrr hækkað gjaldskrár í sjó- og landflutningum umtalsvert, en (S)forstj hafði t.d. talað um þá hækkun sem „myndarlega“ og „massive increases“.
419. Samtímagögn sýna að þann 8. desember 2008 ræddu (S)frkvstj-millilandasv og (E)frkvstj-EimÍsl saman í síma. Líklegt er að þeir hafi aftur rætt saman 10. desember 2008. Var þetta a.m.k. liður í hinni ólögmetu framkvæmd á „Nýtt upphaf“ verkefninu sem tók til aukins samstarf í sjóflutningum.
420. Í ljósi framangreinds kemur ekki á óvart að viðmælendur Samskipa innan Eimskips unnu einnig að frekari verðhækkunum. Þannig funduðu m.a. (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf, (E)forstö-innfl þann 10. desember 2008 og undirbyggðu verðhækkun Eimskips vegna Evrópuflutninga sem einnig áttu að koma til framkvæmda í janúar 2009.
421. Daginn eftir sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til starfsstöðva Eimskips í Evrópu og tilkynnti um hækkun á gjaldskrá Eimskips. Gerði (E)forstö-vöruþróun þar grein fyrir því að Eimskip á Íslandi hefði ákveðið að hækka verð í höfnum í Evrópu og myndi sú verðhækkun taka gildi 5. janúar 2009. Stuttu síðar sama kvöld sendi (E)forstö-vöruþróun tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf þar sem hún kvaðst vera „viss um“ að Samskip myndi einnig hækka verð í janúar 2009. (E)frkvstj-flutnkerf svaraði strax með sömu vissu: „Sammála því [Samskip] munu hækka meira.“ Hér ber að líta til þess að áform Samskipa um verðhækkun á árinu 2009 lágu fyrir þegar (E)frkvstj-flutnkerf fundaði með (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv 4. desember 2008, sbr. m.a. skjal (S)forstö-innfl1 frá 12. nóvember 2008. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samskipti (E)frkvstj-flutnkerf og annarra lykilstjórnenda Eimskips við lykilstjórnendur hjá Samskipum hafi skapað þessa vissu um verðstefnu Samskipa. Er þetta birtingarmynd á hinu ólögmetu samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.
422. Samtímagögn sýna óánægju starfsmanna Samskipa erlendis þegar fyrirtækið hækkaði verulega verð þann 1. september 2008. Samskonar gagnrýni kom frá starfsmönnum Eimskips erlendis þegar (E)forstö-vöruþróun tilkynnti 11. desember 2008 um hækkun Eimskips í janúar 2009. Áhyggjur starfsmanna fyrirtækjanna erlendis leiddu á hinn bóginn ekki til þess að stjórnendur á Íslandi féllu frá verðhækkunum eða drógu úr þeim. Það var aðeins ef hætta var á samkeppnislegum viðbrögðum frá erlendum keppinautum að fallist var á slíkar breytingar.

Samskipti 17. – 23. desember 2008

423. Þann 17. desember 2008 átti (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum við (E)forstö-innfl. Tóku þau samskipti til samráðs Samskipa og Eimskips um hámark á afslætti og til samkomulags sem varðaði samstarf í sjóflutningum milli Íslands og annarra Evrópulanda. Voru þessi samskipti hluti af hinu ólögmetu samráði fyrirtækjanna.
424. Dagana 18. og 19. desember 2008 áttu (E)forstö-innfl, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1 í tölvupóstsamskiptum. Afrit voru send til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl. Tóku þessi samskipti til þess verkþáttar í „Nýtt upphaf“-verkefninu sem tók til aukins samstarfs í Norður-Ameríkuflutningum.



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

Verðhækkun framkvæmd í byrjun janúar 2009

426. Þann 5. janúar 2009 framkvæmdi Eimskip framangreinda hækkun sem hafði verið undirbúinn í desember 2008. Fólst í þessu hækkun á þjónustugjöldum í erlendum höfnum. Var um að ræða mikilvægar hafnir eins og í Rotterdam, Hamborg, Immingham og Árósum. Í þessu fólst að íslenskir inn- og útflytjendur þurftu að greiða hærra verð fyrir þjónustu Eimskips. Var um að ræða verulega hækkun, til dæmis hækkuðu lestunar- og losunargjöld (THC) fyrir heilgáma að meðaltali um 30%. Einnig innleiddi Eimskip nýtt gjald „collection fee“ sem var innheimt af viðskiptavinum í öllum lestunarhöfnum Eimskips. Daginn eftir kom fram að landflutningar Eimskips hefðu tekið upp nýtt gjald, „stykkjavörugjald“, sem var sem áður segir talið gefa „mun betur af sér en gjaldskrárhækkun.“ Samskip tóku upp sambærilegt gjald.
427. Sama dag, 5. janúar 2009, sendi (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum tölvupóst vegna verðhækkana sem tóku gildi 1. janúar 2009, gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Aðföngum og ÍSAM. Síðar sama dag gaf (S)forstö-innfl1 undirmönnum sínum jafnframt fyrirhætti um að lágmarksgjald í samningum viðskiptavina í íslenskum krónum yrði hækkað. Eins og nánar verður lýst tilkynntu Samskip um alhliða verðhækkunir stuttu síðar, 23. janúar 2009.
428. Hækkun Eimskips á þjónustugjöldum í erlendum höfnum olli reiði og undrun hjá viðskiptavinum. Einn þessara viðskiptavina var Ölgerðin sem var einn stærsti viðskiptavinur Eimskips á þessum tíma. Ölgerðin sendi tölvupóst til viðskiptastjóra hjá Eimskip 11. janúar 2009 og sagði: „Ég veit ekki hvernig ykkur dettur þetta í hug.“
- Ég samþyk[k]i allar hækkunir sem eru undir 5% og þær sem eru yfir 5% hækka ekki meira en 5%.*
- Þið voruð með gríðarlegar hækkunir á þessum gjöldum fyrir nokkrum árum og það var þá sem við settum þetta þak inn í samninginn. Þá voru rökin að þetta væri leiðrétting á verðum þar sem þið voruð að reikna þetta aftur og nú ætti kostnaðurinn að bera sig og væri rétt reiknaður. Hvað er í gangi núna skil ég engan veginn og er ekki í takt við neitt sem er að gerast hjá öðrum skipafélögum í þessum höfnum“.*
429. Í innanhússamskiptum hjá Eimskip um þessa hækkun og óánægju Ölgerðarinnar kom fram hjá (E)frkvstj-flutnkerf: „þetta er mikil hækkun 27% að meðaltali, hvað segja þeir er búið að kynna þessar hækkunir fyrir þeim???“ Viðskiptastjóri Eimskips svaraði tölvupósti (E)frkvstj-flutnkerf um hæl: „Já vandamálið er að í samningi þeirra stendur að þeir taki ekki meir en 5% heildarhækkun á þjónustugjöldum erlendis. Þeir hafa þegar sagt að þeir samþykkja þetta ekki, sjáum til hvernig málið endar en við ætlum að standa fast á að þeir taki þessar hækkunir eins og aðrir.“
430. Sökum samráðsins sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi gat fyrirtækið „staðið fast“ á að Ölgerðin tæki miklu mun meiri hækkun en samningurinn við Ölgerðina kvað á um. Til viðbótar kemur hvergi fram í samtímagögnum að stjórnendur Samskipa hafi íhugað að auka samkeppni og afla nýrra viðskiptavina þegar Eimskip stigu fram með þessa miklu hækkun. Þess í stað var áfram unnið að verðhækkunum innan Samskipa. (S)forstö-innfl1 gaf fyrirhætti um hækkun



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

Fundur 7. janúar 2009 og nýr samningur

431. Þann 6. janúar 2009 veitti (E)frkvstj-skiparekst undirmanni upplýsingar um hvaða verð gildi fyrir flutninga á gámum fyrir Samskipa til Reyðarfjarðar. Eins og lýst hefur verið voru þeir flutningar Eimskips fyrir Samskip hluti af stuðningsaðgerðum til þess að tryggja að samráðið tengt takmörkun á flutningsgetu og flutningum fyrir Alcoa myndi ganga vel fyrir sig. Til viðbótar sendi hann sama dag eftirfarandi tölvupóst til (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl:
- „Tel eðlilegt, þar sem þið eruð að vinna samning(a) við Samskip, að þið séuð inn í slíkum málum og hafið umsjón með þeim þ.m.t. verðlagningu og að ekki séu of margir kokkar í að hræra í pottinum.“*
432. Tilvísun (E)frkvstj-skiparekst til vinnslu Samskipa og Eimskips á samningum í fleirtölu er í samræmi við önnur gögn málsins, sbr. t.d. tölvupóst (S)forstj til sjálfs síns 2. nóvember 2008 og dagbókarfærslu (E)frkvstj-flutnkerf 4. desember 2008. (E)frkvstj-EimÍsl svaraði sama dag og sagði: „Rétt er það. Mun fylgja þessu eftir.“ Daginn eftir áttu (E)frkvstj-EimÍsl, (E)frkvstj-flutnkerf og (E)forstö-innfl fund með (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-innfl1.
433. Þennan sama dag, nánar tiltekið kl. 11:00 þann 7. janúar 2009, áttu (E)frkvstj-flutnkerf og (E)frkvstj-EimÍsl fund með (E)forstj til þess að ræða m.a. Samskip. Verður að leggja til grundvallar að sá fundur hafi a.m.k. að hluta verið til undirbúnings fundi þeirra með Samskipum eftir hádegi. Sama dag hittust (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl og ræddu samstarf við Eimskip og „stragetía á markaði“.
434. Eftir hádegi sama dag, þann 7. janúar 2009, hittust (S)forstö-innfl1, (S)frkvstj-millilandasv, (E)forstö-innfl, (E)frkvstj-EimÍsl og (E)frkvstj-flutnkerf enn á ný á fundi. Á þessum fundi varð frekari framgangur þess verkþáttar „Nýtt upphaf“ verkefnisins sem tók til aukins samstarfs í sjóflutningum.
435. Í glærukynningu Eimskips frá 8. og 9. júní 2008 var eins og áður segir eitt af viðfangsefnum „Nýtt upphaf“ verkefnisins nefnt: „Slotsamningar í siglingakerfinu“. Þetta verkefni tók m.a. til skoðunar á áframhaldandi og auknu samstarfi, ásamt upplýsingaskiptum vegna sjóflutninga milli Íslands og Bandaríkjanna og Kanada. Eftirfarandi kom fram á glæru Eimskips um þetta:
- „-Frá US unnið að nýjum samningi og þarf að taka gildi frá 1. september*
- Samskip tekur saman magn til/frá US og Kanada til að setja í kerfið [hjá Eimskip]“.*
436. Í þessu samhengi ber að áréttta að samskipti og vinna fyrirtækjanna tengslum við áframhaldandi samstarf í Norður-Ameríkuflutningum varðaði eins og aðrir þættir samráðs fyrirtækjanna skoðun og upplýsingaskipti vegna endurskoðunar siglingakerfa, hagræðingar og aukinnar samnýtingar flutningakerfa.
437. Á umræddum fundi Samskipa og Eimskips 7. janúar 2009 skrifuðu fyrirtækin undir nýjan slotsamning í sjóflutningum milli Íslands og Norður-Ameríku. Samningurinn fól í sér samkomulag um áframhaldandi samstarf og samnýtingu skipa á þessari flutningaleið og ljóst að Samskip myndu t.a.m. ekki sinna þessum áætlunarflutningum alfarið upp á eigin spýtur (t.d. með því að sigla eigin skipi eða með TA flutningum til og frá Íslandi að flestu eða öllu leyti). Var þetta sem fyrr segir í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins og framangreind minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv. Þá ber að hafa í huga að í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnis Samskipa og Eimskips áttu fyrirtækin á seinni hluta árs 2008 ítrekuð samskipti um gámasamstarf, þ.á m. vegna Norður-Ameríkusamstarfsins.
438. Þessar viðræður Samskipa og Eimskips um gámasamstarf á seinna hluta árs 2008 skiluðu niðurstöðu, en m.a. í áður nefndum nýjum samningi fyrirtækjanna vegna Norður-Ameríku frá 7. janúar 2009 var



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

439. Gögn málsins sýna að í kjölfar gámasamvinnu fyrirtækjanna notaðist Samskip ýmist við sína eigin gáma eða gáma frá Eimskip. Sýna gögn málsins frá árinu 2010 að um helmingur af gámum sem Samskip notuðu fyrir innflutning frá Norður-Ameríku voru gámar frá Eimskip og afgangurinn eigin gámar Samskipa.
440. Þann 26. janúar 2009 sendu Samskip og Eimskip erindi til Samkeppniseftirlitsins og óskuðu eftir undanþágu frá banni 10. gr. samkeppnislaga vegna samningsins frá 7. janúar 2009, sbr. þágildandi 15. gr. laganna. Í þessu erindi til samkeppnisyfivalda veittu Eimskip og Samskip engar upplýsingar um allt það ólögmetra samstarf og samskipti sem átt höfðu sér stað fram til 26. janúar 2009. Fyrirtækin upplýstu t.d. ekki um það mikilvæga atriði að umræddur samningur var liður í umfangsmikilli samvinnu fyrirtækjanna á seinni hluta ársins 2008, sbr. til dæmis glærुकynningin um „Verkefnið Nýtt upphaf“ frá 8. og 9. júní 2008 og minnisblöð (S)frkvstj-millilandasv, dags. 7. og 8. júlí 2008. Í erindinu gáfu fyrirtækin jafnframt ranglega til kynna að samkeppni ríkti á milli þeirra og að markmið samningsins væri að auka samkeppni og bæta hag neytenda.
441. Með ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 46/2009, dags. 22. desember 2009, var samningi Samskipa og Eimskips frá 7. janúar 2009 veitt undanþága frá samráðsbanni 10. gr. samkeppnislaga, sbr. þágildandi 15. gr. samkeppnislaga. Sú undanþága gildi til 31. desember 2010. Var sú undanþága veitt á grundvelli rangrar, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjafar Eimskips og Samskipa.

Samskip tilkynna um verðhækkun 23. janúar 2009

442. Í dagbók (S)forstö-innfl1 má sjá að strax eftir fundinn með Eimskip þann 7. janúar 2009 var haldinn innanhússfundur hjá Samskipum með heitinu „Markaðurinn“. Boðaðir á þann fund voru (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)forstö-útf. Sem fyrr segir hafði á fundi (S)forstj, (S)frkvstj-millilandasv og (S)frkvstj-innanl sama dag verið til umfjöllunar „stragetía á markað“.
443. Gögn Samskipa og Eimskips tveimur dögum síðar, 9. janúar 2009, sýna markaðsstefnu fyrirtækjanna í innflutningi á þessum tíma. Ekki átti að keppa um mikilvæga viðskiptavinum hvors annars enda hefði slík samkeppni sett markmið um verðhækkunar í uppnám. Þess í stað ætluðu Samskip og Eimskip að einbeita sér að „minni viðskiptavinum“.
444. Stjórnarfundur Samskipa Holding var haldinn 12. janúar 2009. Fundinn sátu m.a. (S)aðaleig-stjform-SH, (S)stjform-S, (S)forstj, (S)frkvstj-MCL, (S)forstj-frystig og (S)stjórnarm-fjármstj. Á fundinum hélt (S)forstj kynningu um uppgjör vegna Samskipa á Íslandi og horfur á árinu 2009. Í fyrirbyggjandi glærुकynningu (S)forstj var farið yfir áhyggjur af innflutningi og þörf fyrir meira magn. Eftir það kom glæra sem eingöngu stóð á: „Eimskip“.
445. Það er niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að (S)forstj hafi undir þessum lið gert grein fyrir þáttum sem vörðuðu samráðið við Eimskip, en áður hafði aukið samstarf við Eimskip reglulega verið til umfjöllunar á stjórnarfundum Samskipa Holding árið 2008. Í glærुकynningu (S)forstj var sömuleiðis fjallað um aðgerðir Samskipa á Íslandi síðasta ársfjórðung ársins 2008 (þ.á m. verðhækkunar, flutningakerfi, skip, gámar og landflutningar). Þrátt fyrir mikinn samdrátt í innflutningi átti að halda áfram að hækka verð árið 2009 og var áætlun fyrir 2009 sögð „metnaðarfull“ auk þess sem EBITDA afkoma myndi aukast umtalsvert.
446. Sýna þessi gögn vegna stjórnarfundar Samskipa Holding að Samskip á Íslandi höfðu náð að hækka verð á seinni hluta ársins 2008 og að gert var ráð fyrir frekari verðhækkun og betri afkomu á árinu



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

447. Öfugt við gott gengi Samskipa hf. á Íslandi og verðhækkunarir kom eftirfarandi fram í stjórnarfundargerðinni um rekstur Samskipasamstæðunnar annars staðar í Evrópu: „*Trading conditions are challenging overall and particularly on Ireland and rates are under pressure.*“ Er þetta í samræmi við önnur samtímagögn Samskipa sem skýra frá allt annarri þróun á samkeppni á flutningamarkaði hér á landi miðað við þróunina á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu.
448. Samskip tilkynntu þann 23. janúar 2009 um 8% hækkun á flestum þjónustugjöldum og 5% hækkun á sjóflutningsgjaldskrá og um 24% hækkun á útskipun fyrir 20 feta gáma. Tók hækkunin gildi 1. febrúar 2009. Mánuði síðar, 1. mars 2009, hækkuðu Samskip einnig sjófrakt vegna flutninga milli Íslands og Norður-Ameríku um 5%. Aðeins voru nokkrir mánuðir liðnir síðan Samskip hækkaði verulega verð í sjó- og landflutningum, sbr. atvik tengd 1. september 2008, en sjófrakt til og frá Norður-Ameríku hafði þá hækkað um 16% (sjófrakt var í erlendri mynt).
449. Samkvæmt framangreindu höfðu Eimskip og Samskip tilkynnt viðskiptavinum um verðhækkunarir í janúar 2009. Gögnin málsins sýna að hækkunarirnar vöktu bæði undrun og óánægju hjá mörgum viðskiptavinum fyrirtækjanna. Bentu viðskiptavinir m.a. á að laun og verð á olíu hefðu lækkað og að gengisþróun kallaði ekki á hækkun. Einnig var bent á að vegna minnkandi eftirspurnar hefði flutningaverð lækkað erlendis.
450. Nefna má dæmi um kvartanir viðskiptavina Samskipa og Eimskips í janúar 2009:
- **(S)frkvstj-N-Am** framsendi 6. janúar 2009 til **(S)forstö-innfl1** og **(S)frkvstj-millilandasv** tölvupóst framkvæmdastjóra Félags íslenskra stórkaupmanna til félagsmanna. Í honum sagði: „*Við boðum ykkur hér með á annan félagsfund og nú með [(E)frkvstj-EimÍsl], forstjóra Eimskips á Íslandi. Skipafélögin hafa fengið mikla krítik á sig að undanfögnu, reikningar frá þeim þykja flóknir, svo ekki sé meira sagt og þið hafið þurft að leggja mikla vinnu í það að yfirfara þá, þau hafa verið með alls konar gjöld eins og „staðsetningargjald“ sem að okkur finnst að geti ekki átt við lengur, mörgum fannst þau hafa verið með óeðlilegt gengi og gengisálag í haust þegar „allt hrundi“ og svo mætti lengi telja.*“
 - **[(E)frkvstj-EimÍsl]** kemur væntanlega til með að útskýra fyrir okkur uppbyggingu á reikningum Eimskips sem og skýra okkur frá rekstri félagsins og framtíð þess - en það hlýtur að vera stórmál fyrir okkur að það ríki samkeppni á flutningamarkaðinum.“
 - Útflytjandi á fiski til Bretlands sendi tölvupóst til Eimskips 8. janúar 2009 og mótmælti verðhækkuninni sem tók gildi þann 5. sama mánaðar: „*[...] we can not see how you can justify putting up prices as oil has in fact gone down significantly over the coming months.*“
 - Sem fyrr segir brást Ölgerðin mjög illa við 27% verðhækkun Eimskips í upphafi árs 2009 og sagði í tölvupósti 11. janúar 2009 að þetta væri í engu samræmi við verðþróun hjá skipafélögum í nágrennaríkjum og þar að auki heimilaði samningurinn Eimskips við Ölgerðina ekki þessa hækkun. Eimskip taldi hins vegar unnt að „*standa fast*“ á þessari hækkun gagnvart einum mikilvægasta viðskiptavinum fyrirtækisins.
 - Í tölvupósti frá Formaco til Samskipa 23. janúar 2009 sagði þetta um verðhækkunina sem Samskip tilkynntu sama dag: „*Ég mótmæli þessu algerlega. Þessar hækkunarir eiga engan rétt á sér. Olía hefur lækkað. Vinnuafli hefur lækkað miðað við gengi og svo mætti lengi telja. Ef þið ætlið að halda þessu til streytu [svo] þá er mínum samningi sjálf sagt upp.*“
 - Í tölvupósti frá Icemar til Samskipa sama dag sagði: „*Er ekki olía og laun að lækka ????*“.
 - Í tölvupósti Heklu til Samskipa sama dag mótmælti fyrirtækið; „*svona geðþótta hækkunum*“ og krafðist þess að þessi hækkun „*fari ekki ofan á okkar háu taxa*“.



- Í tölvupósti frá Ísafold til Samskipa 24. janúar 2009 sagði þetta: „Það væri gott að fá rökin fyrir þessum hækkunum. Ég samþykki ekki þessa hækkun nema hún sé rökstudd. Ekki eru laun að hækka, olíuverð o.þ.a.l smurolía osfr eru að lækka, flutningsfélög um allan heim að lækka verð vegna þess að flutningur er að minnka.“
- Tölvupóstur frá Kötlu til Samskipa 26. janúar 2009 frá sama tíma er af sama meiði: „Við teljum að þessar hækkanir séu öfugt við væntingar okkar þ.e. við núverandi þjóðfélagsaðstæður að gjaldskrá ætti að lækka en ekki hækka vísast þar m.a. til lækkandi kaupgjalds. Í ljósi þess viljum við segja upp samningi okkar við Samskip þar sem þessi hækkun gerir okkur ósamkeppnishæf.“
- Í tölvupósti frá Garra til Samskipa 28. janúar 2008 sagði af sama tilefni: „Ég get ekki séð hvaða kostnaðarbreytingar er um að ræða sem gefa kost á hækkunum af ykkar hálfu núna. Þvert á móti hefði ég haldið að stórir kostnaðarliðir í ykkar verðmyndun hafi lagast töluvert þannig að hægt væri, í það minnsta að halda áfram óbreyttu verðlagi?? Ég óska eftir frekari rökstuðningi.“

F. „FRIDURINN“ 2009 – 2012

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

451. Á síðari hluta ársins 2008 höfðu Samskip og Eimskip gripið til mikilvægra aðgerða til að geta stundað árangursríkt ólögsmætt samráð við þær aðstæður sem voru uppi í íslensku atvinnulífi. Í sjóflutningum höfðu fyrirtækin dregið úr flutningsgetu og aukið eða tekið upp samstarf í kjarnabáttum í flutningastarfsemi þeirra. Meira þurfti hins vegar að koma til svo unnt væri fyrir Samskip og Eimskip til lengri tíma að hækka eða halda uppi verði.
452. Tiltölulega fáir viðskiptavinir skiptu langmestu máli fyrir bæði Eimskip og Samskip. Nefna má sem dæmi að í árslok 2007 voru viðskiptavinir Eimskips í innflutningi 3252 talsins og stöfuðu 60% af tekjum fyrirtækisins frá 72 stærstu viðskiptavinunum og 80% frá 200 stærstu. Í árslok 2007 voru viðskiptavinir Samskipa í innflutningi um 1800 talsins og stöfuðu 66% af tekjum fyrirtækisins frá 38 stærstu viðskiptavinunum og 77% frá um það bil 70 stærstu.
453. Við framangreindar aðstæður er hætta á því að samráð keppinauta um að draga úr flutningsgetu dugi ekki, eitt og sér, til að hækka verð eða verjast verðlækkunum því að í umhverfi þar sem viðskipti við fáa stóra viðskiptavinum eru mjög verðmæt, getur orðið erfitt að verja það ef t.d. mjög mikilvægur viðskiptavinur annars fyrirtækisins býður viðskipti sín út. Hitt fyrirtækið getur þá talið að það hagnist meira á því að ná þessum viðskiptavinum til sín heldur en að virða fyrrnefnt samráð um takmörkun á flutningsgetu. Hér ber að hafa í huga að ólögsmætt samráð er í eðli sínu samstarf milli viðkomandi fyrirtækja um að reyna að hagnast meira með samvinnu sín á milli heldur en með því að keppa um hylli viðskiptavina á grundvelli verðs og þjónustu. Slíkt samstarf í eiginhagsmunaskyni getur hins vegar verið brothætt þar sem þátttakendur geta t.d. haft hvata til þess að „svindla“ og fara gegn því sem ákveðið var í samráðinu. Með því móti gæti viðkomandi fyrirtæki hagnast enn meira en ella (t.d. með því að hækka verð ekki jafn mikið og ákveðið var í samráðinu og eiga þannig von á mun meiri sölu en hin samráðsfyrirtækin). Sökum þessa er í samkeppnisrétti rætt um takmarkað „traust“ milli samráðsfyrirtækja.
454. Samskip og Eimskip komu í veg fyrir framangreinda hættu með ólögsmætri markaðsskiptingu. Markaðsgerð þar sem viðskipti við tiltölulega fáa en mikilvæga viðskiptavinum skipta mestu máli er kjörin til markaðsskiptingar og byggir þá á því að ekki sé keppt um flutningsviðskipti stærstu

- F.1. Ekki keppt um mikilvæga viðskiptavinum og áhersla lögð á að hækka eða halda uppi verði
- F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum
- F.3. Markaðsskipting í framkvæmd
- F.4. Aðrar birtingarmyndir á „friðnum“ og samráðinu



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

455. Samtímagögnin eru í fullu samræmi við viðurkenningu Eimskips og á stærstum hluta tímabilsins fóru mikilvægir viðskiptavinir ekki á milli Samskipa og Eimskips. Breytti engu þótt viðskiptavinirnir byðu viðskipti sín út eða reyndu með öðrum hætti að fá betri kjör og verjast verðhækkunum.
456. Framangreint er einnig í samræmi ábendingar mikilvægra viðskiptavina Samskipa og Eimskips, en þær ábendingar leiddu til þess að Samkeppniseftirlitið hóf rannsókn þessa máls. Þær ábendingar sneru m.a. að því að eftir efnahagshrunið árið 2008 hefðu Samskip og Eimskip ekki gert tilraunir til þess að ná í viðskipti frá hvort öðru, tilboðsumleitan viðskiptavinar hefði ekki verið svarað og einn viðskiptavinurinn tilgreindi sérstaklega að það liti út fyrir að Samskip og Eimskip hefðu skipt með sér flutningamarkaðnum. Þá kom fram ábending heimildarmanns um að á rannsóknartímabilinu hefði forstjóri Eimskips látið þau boð út ganga til undirmanna sinna að „hjóla“ ekki í Samskip og að á svipuðum tíma hefðu sambærileg boð verið látin ganga út hjá Samskipum varðandi samkeppni við Eimskip.
457. Þessu ástandi sem leiddi af samráðinu var lýst í gögnum Samskipa sem „friðnum“ (eða sem „ró“ á markaði). Í stað samkeppni og baráttu um mikilvæga viðskiptavini ríkti „friður“ eða „ró“ og gagnkvæm víska og áhersla beggja á að hækka verð eða vinna gegn verðlækkun.
458. Birtingarmynd þessa var m.a. sú að bæði Samskip og Eimskip gátu lagt til grundvallar í árlegum áætlunum sínum að þau myndu áfram á næsta ári geta ítrekað hækkað verð og á sama tíma haldið sínum mikilvægustu viðskiptavinum.
459. Sökum samráðsins óttuðust Samskip ekki að Eimskip myndi sækjast eftir að ná þessum viðskiptavinum af fyrirtækinu og öfugt. Þannig gerði samráðið Samskipum og Eimskip kleift að koma í veg fyrir verðlækkun eða hækka verð, án þess að fram komi í samtímagögnum að fyrirtækin hafi almennt gert ráð fyrir, undirbúið eða óttast samkeppnisleg viðbrögð hvort frá öðru. Einnig birtist í gögnunum sterkur vilji og nánast víska fyrir því að Eimskip og Samskip þyrftu ekki að lækka verð þrátt fyrir samdrátt í eftirspurn og gætu jafnvel hækkað verð, öndvert við þá þróun sem var á erlendum flutningamörkuðum og þrátt fyrir þrönga stöðu margra viðskiptavina og kreppu í íslensku atvinnulífi.
460. Á rannsóknartímabilinu höfðu Samskip og Eimskip fjölmörg og viðvarandi tækifæri til að keppa, auka umsvif sín og bæta þannig hag viðskiptavina sinna. Á tímabilinu 2008-2013 var fjöldi mikilvægra viðskiptavina með lausa samninga. Ýmis dæmi eru um að mikilvægir viðskiptavinir segðu upp gildandi flutningasamningi sínum vegna óánægju með verð og/eða þjónustu og sæktust eftir verðtilboðum frá báðum fyrirtækjunum, ýmist beint eða með útboði. Til viðbótar var Samskipum fyllilega heimilt að gera mikilvægum viðskiptavinum Eimskips tilboð þótt samningur Eimskips við viðskiptavininn væri í fullu gildi. Það hefði síðan verið viðskiptavinarins að ákveða á eigin forsendum hvort eða hvernig hann teldi sig geta brugðist við því.
461. Það voru því augljós tækifæri til staðar fyrir Eimskip og Samskip til að bæta stöðu sína á markaði með samkeppnisaðgerðum. Það gerðu þau hins vegar ekki og töldu meiri ábata fólgin í því að ástunda hið ólöglegu samráð og hagnast á kostnað sinna viðskiptavina. Átti þetta sér stað þegar sömu viðskiptavinir og samfélagið allt stóð frammi fyrir margskonar erfiðleikum í kjölfar efnahagshrunsins.



462. Í þessu yfirliti yfir helstu atvik samráðsins eru ekki tók á því að lýsa með tæmandi hætti öllum atvikum á árunum 2009-2013 sem lúta að framangreindri markaðsskiptingu gagnvart stærstu viðskiptavinum. Vísast um þá umfjöllun til viðeigandi kafla í ákvörðuninni. Hér á eftir eru hins vegar í dæmaskyni rakin nokkur tilvik sem sýna að Samskip og Eimskip forðuðust að keppa um mikilvæga viðskiptavini á tímabilinu.
463. Það var mikilvægur þáttur í samráði Samskipa og Eimskips að m.a. markaðsskiptingin skapaði skilyrði fyrir fyrirtækin til að viðhalda og hækka verð og taka upp ný gjöld. Gilti þetta bæði um verðlagningu gagnvart einstökum viðskiptavinum og um almennar verðbreytingar. Virt heildsætt sýna samtímagögn mikla áherslu Samskipa og Eimskips á hvers konar hækkun á verði. Hvergi er að greina neinar raunverulegar áhyggjur af því að samkeppnisleg viðbrögð helsta keppinautarins geri verðhækkun ómögulega eða mjög erfiða. Birtist þetta ekki hvað síst í gögnum sem tengjast rekstraráætlunum og markaðsskýrslum fyrirtækjanna sem útbúnar voru að hausti til ár hvert og tóku til næsta rekstrarárs.
464. Rannsókn þessa máls sýnir að undirbúningur og ráðagerð Samskipa og Eimskips í áætlunum þess fyrir árin 2009-2012 gengju heilt yfir eftir. Á það jafnt við um að sækja ekki á viðskiptavinum hvors annars og hækka verð.
465. Fyrirliggjandi áætlanir fyrirtækjanna og fjölmörg önnur samtímagögn sýna fram á framangreint með skýrum hætti og er þeim lýst með ítarlegum hætti í kafla 14. Til að varpa ljósi á þetta má nefna hér atvik sem varða árið 2010, þ.e. um miðbik brotatímabilsins. Eru þessi atvik á árinu lýsandi fyrir „*friðinn*“ á megin brotatímabilinu.

Dæmi: Atvik á árinu 2010

466. Hér ber fyrst að nefna að samtímagögn Samskipa og Eimskips frá árinu 2009 sýna að stjórnendur fyrirtækjanna lögðu mikla vinnu í að setja fram raunhæfar rekstraráætlanir fyrir árið 2010. Hvað sjó- og landflutninga áhræfir koma efnislega fram nákvæmlega sömu áherslur og forsendur hjá báðum fyrirtækjunum. Bæði fyrirtækin lögðu til grundvallar að samkeppni kæmi ekki í veg fyrir það að þau gætu haldið mikilvægustu viðskiptavinum sínum og hækkað verð. Átti því ekki að keppa um mikilvæga viðskiptavini í sjó- og landflutningum.
467. Gögn frá árinu 2010 sýna að þetta gekk eftir og að hið sama var lagt til grundvallar í áætlanagerð fyrir árið 2011. Skulu nokkur gögn nefnd í dæmaskyni.
468. Á árinu 2010 einbeittu Samskip og Eimskip sér að því að hækka verð gagnvart m.a. mikilvægum viðskiptavinum. Í glærum (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj vegna fundar hjá Eimskip 8. janúar 2010 kemur fram að kjarninn í sölustefnu fyrirtækisins í innflutningi fyrir árið 2010 sé þessi: „*Almennt ekki lækka verð – frekar hækka*“. Af fundargerð viðkomandi fundar sést vel hvernig Eimskip hafði breytt hegðun sinni gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eftir að samráðið hófst. Áður hafi „*aðal áherslan*“ verið lögð á stærri viðskiptavini en nú voru „*allir*“ sammála um „*að leggja meiri áherslu á minni kúnnna*“. Í mánaðarskýrslum landflutninga Eimskips á árinu 2010 er rætt um að verðhækkun á stóra viðskiptavinum Eimskips hafi gengið vel.
469. Í janúar 2010 er í innanhúsgögnum hjá sjóflutningsdeild Samskipa fjallaðum „*massa-hækkun*“ á stærri viðskiptavinum („*samningskúnnna*“), sbr. einnig glærुकynningu frá maí 2010 þar sem fram kom að áherslur framundan væru „*Hækkun á einingaverðum, sérstaklega í ákveðnum samningum – Endurnýjun samninga, nokkrir stórir lausir í haust*“.
470. Í glærum (S)frkvstj-innanl 26. janúar 2010 kemur eftirfarandi fram sem einnig gefur skýrt til kynna „*frið*“ á markaðnum á þessum tíma:
- * „*Year 2010 is expected to be similar to 2009 [...]*“
 - * „*Samskip will maintain similar market share on all fronts, ie imports [...]*“



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

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

471. Í samræmi við framanritað sýndu Samskip engan áhuga þegar mikilvægur viðskiptavinur Eimskips, J. Rönning, óskaði eftir verðtilboði frá fyrirtækinu í janúar 2010. Kvartaði J. Rönning yfir „hrikalega“ háu verði frá Samskipum og áhugaleysi á að gera fyrirtækinu tilboð í heildarflutninga.
472. Í tölvupósti undirmanns til framkvæmdastjóra dótturfélags Samskipa (Jóna), 2. febrúar 2010, var fjallað um bifreiðaumboðið B&L sem var viðskiptavinur TVG, dótturfélags Eimskips. Var vísað til „pólítískrar ákvörðunar“ um að keppa ekki um þennan viðskiptavin TVG „til að fá frið með allt hitt“.
473. Áherslur sem koma fram í skjali forstöðumanns landflutninga Eimskips 2. febrúar 2010 endurspeglar markmið um að halda uppi verði á landflutningum eða hækka það. Á fundi hjá stjórnendum landflutninga Eimskips 5. febrúar 2010 kom fram að árið 2009 hefði verið besta rekstrarár í sögu Eimskips innanlands og að á árinu 2010 ætti að viðhalda markaðshlutdeild en sækja í minni og meðalstóra viðskiptavini.
474. Í skjali forstöðumanns innflutningsdeildar Samskipa frá 9. febrúar 2010 voru markmið innflutningsdeildar Samskipa m.a. sögð vera eftirfarandi:
- „Halda magn og tekjuáætlun innflutningsdeildar*
- Halda öllum núverandi viðskiptavinum innflutningsdeildar í viðskiptum*
- Auka hlutdeild Samskipa hjá litlum (D) viðskiptavinum“.*
475. Sömu áherslur komu fram í skjali (E)frkvstj-sala/þj frá 11. febrúar 2010, þ.e. að viðhalda og styrkja núverandi markaðshlutdeild Eimskips og hámarka þann hagnað sem fæst af viðskiptum við núverandi viðskiptavini („Maximize profit of current customers and business“).
476. Í glærुकynningu (S)forstj frá 9. febrúar 2010 var lagt til grundvallar að á árunum 2010 – 2014 yrði engin breyting á viðskiptavinum Samskipa og þannig yrði slegin skjaldborg um stærstu viðskiptavini og verð til þeirra. Jafnframt yrði ekki reynt að ná stórum og mikilvægum viðskiptavinum frá Eimskip. Í samanburði var allt annarri stöðu lýst í áætlunum sem tóku til Færeyja, en þar ríkti samkvæmt gögnum málsins mun meiri samkeppni en hér á landi.
477. Þann 26. mars 2010 spurði (E)frkvstj-sala/þj forstöðumann innflutningsdeildar, (E)forstö-innfl, um töpuð/unnin viðskipti í innflutningi. Í svari sínu vísaði (E)forstö-innfl til yfirlits sem sýndi að lítil eða engin viðskipti hefðu glatast hjá Eimskip og sagði:
- „Ekki mikil hreyfing“.*
478. Í tölvupósti (S)forstj til undirmanna 4. maí 2010 kemur fram að Samskip ættu að vera „harðari á þessa stóru kúnnna“ með því að „lyfta verðum enn og frekar upp og við skulum gera það í næstu lotum“. Í glærum (S)frkvstj-millilandasv frá 8. maí 2010 var hnykkt á þessari stefnu um að hækka verð, ekki síst gagnvart eigin mikilvægum viðskiptavinum.
479. Þann 19. júlí 2010 greindi (S)forstj undirmönnum frá því að mikilvægur viðskiptavinur, Húsasmiðjan, hefði sagt upp samningi sínum vegna „mikilla hækkana“ Samskipa. Þrátt fyrir þetta taldi (S)forstj á sama tíma unnt fyrir Samskip að „ýta hækkun á sjófrakt“ á viðskiptavini.
480. Eftirfarandi kemur fram í gögnum Samskipa frá haustinu 2010 sem varða áætlanir fyrir árið 2011:



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

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

- Í glærुकynningu (S)forstö-innfl1 fyrir fund stjórnenda Samskipa 20. september 2010, þar sem magn- og tekjuáætlun innflutningsdeildar fyrir árið 2011 var kynnt, voru forsendur áætlunarinnar m.a. sagðar vera þessar: „—Áætlað að halda öllum núverandi viðskiptavinum —Enginn nýr stór viðskiptavinur“.
- Hjá landflutningum Samskipa var þetta lagt til grundvallar: „Áherslur Landflutninga í sölumálum á árinu 2011 munu helst snúast að því að halda núverandi viðskiptavinum í viðskiptum hjá fyrirtækinu. Ekki er gert ráð fyrir því að „dansað sé við sætu stelpurnar á ballinu“ og eins og fyrr segir er gert ráð fyrir að uppistaðan í viðskiptum Landflutninga á næsta ári séu núverandi viðskiptavinir.“

„Sætu stelpurnar“ voru mikilvægir viðskiptavinir Eimskips í landflutningum.

- Í glærum (S)forstö-útf1 frá 19. september 2010 kemur fram að starfsmenn útflutningsdeildar Samskipa yrðu ekki „mikið varir við Eimskip á markaðnum þessa dagana“.

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

- Í glærुकynningu (E)frkvstj-sala/þj frá 14. september 2010 kemur fram að styrkleiki Eimskips var m.a. talinn vera sterk staða gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins og samkeppnisleg ógn var ekki talin stafa frá Samskipum í innflutningi.
- Í tölvupósti (E)forstö-innfl til (E)frkvstj-sala/þj frá 28. september 2010 kannaðist hann ekki við að innflutningsdeild Eimskips hefði tapað neinum viðskiptavinum á árinu. Í skjali frá desember 2010 er horft yfir árið 2010. Þar segir:

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

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

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

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

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

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



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

482. Í fundargerð stjórnar Samskipa vegna fundar 25. október 2010 var bókað að „*almennt hefur verið rólegt yfir markaði frá vormánuðum*“.
483. Í nóvember 2010 sendi yfirmaður Eimskips í Danmörku tölvupóst til viðskiptastjóra í innflutningsdeild hjá fyrirtækinu og fjallaði um mikilvægan viðskiptavin Samskipa, ÍSAM. Sagði hann að ÍSAM væri stór innflytjandi frá m.a. Danmörku og spurði viðskiptastjórnann hvort samningur Samskipa við ÍSAM væri ekki að renna út. Sagði hann síðan:
- „*Eða höfum við engan áhuga á nýjum kúnnum*“.
484. Viðskiptastjórinn svaraði með eftirfarandi hætti:
- „*Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] við neinu , [...] þú ættir að hrista upp í [(E)frkvstj-sala/þj] aðeins og sjá hvað hann segir*“
485. Æðstu stjórnendur Eimskips virtu hins vegar markaðsskiptinguna og engin tilraun var gerð til þess ná ÍSAM í viðskipti.
486. Sem fyrr sagði einbeittu Samskip og Eimskip sér að því að hækka verð á árinu 2010. Dæmi um verðhækkanir á því ári:
- Eimskip hækkaði verð gagnvart Icelandic í mars 2010.
 - Samskip hækkaði verð gagnvart Rúmfatalagernum í mars 2010.
 - Samskip hækkaði verð gagnvart ÍSAM í maí 2010.
 - Eimskip hækkaði verð gagnvart Aðföngum í júní 2010.
 - Eimskip hækkaði verð á sjófrakt í júlí 2010.
 - Samskip hækkuðu verð á sjófrakt í ágúst 2010.
 - Eimskip hækkaði verð gagnvart Innnes í september 2010.
 - Eimskip hækkaði verð gagnvart CMA í nóvember 2010.
 - Samskip hækkuðu verð gagnvart Húsasmiðjunni
 - Samskip hækkuðu verð eða viðhélta verðum gagnvart Garra í desember 2010.
487. Framangreind atvik draga fram hið alvarlega eðli samráðs Samskipa og Eimskips. Fyrirtæki sem saman voru í einstaklega sterkri stöðu á þjóðhagslega mikilvægum mörkuðum höfðu í aðalatriðum ákveðið að keppa ekki og skapa þess í stað kjöraðstæður til þess að hækka verð og hagnast á kostnað viðskiptavina sinna.
488. Þessi alvarlegi skortur á samkeppni var einnig fyrir hendi á öðrum árum þar sem „*friður*“ ríkti, þ.e. 2009, 2011 og 2012. Á árinu 2013 fór hins vegar að draga úr samráðinu að þessu leyti.
- F.2. Gjörólík viðbrögð við efnahagsörðugleikum á Íslandi og í nágrannaríkjum**
489. Eins og kunnugt er hófst efnahagskreppa á Íslandi haustið 2008. Efnahagsörðugleikar voru einnig umtalsverðir víða annars staðar. Slíkir erfiðleikar draga úr eftirspurn og framleiðslu í hagkerfum og umfangi viðskipta sem hefur bein áhrif á m.a. alla flutningamarkaði.



490. Þegar eftirspurn eftir flutningum dregst saman má búast við því að á samkeppnismarkaði myndist hvati fyrir keppinauta til þess að lækka verð og ná þannig meira flutningamagni en ella. Efnahagssamdráttur hefur einnig þau áhrif að viðskiptavinir knýja frekar á um verðlækkun.
491. Ýmsar heimildir sýna að efnahagsörðugleikarnir, sem hófust haustið 2008, höfðu mikil áhrif á erlendum flutningamörkuðum. Rétt er að nefna hér nokkur dæmi:
- Í fjölmiðlum birtust fréttir þar sem greint var frá miklum erfiðleikum og verðlækkunum á erlendum flutningamörkuðum:
 - Í lok október 2008 var í frétt Morgunblaðsins vísað til þess að verð erlendis á sjóflutningum hefði „aldrei lækkað jafn mikið“.
 - Í umfjöllun Der Spiegel í desember 2008 var gerð grein fyrir miklum erfiðleikum á sjóflutningamarkaði. Bent var á að verð á t.d. gámaflutningum hefði hrapað. Vorið 2008 hefði flutningur á gámi frá Asíu til Evrópu kostað um 1.600 evrur en skipafélög væru í desember 2008 að bjóða 400 evrur fyrir samskonar flutning. Leiga á gámaskipum hefði lækkað um meira en helming. Í umfjöllun sama fjölmiðils í ágúst 2009 kom fram að fjármálakreppan hefði leitt til afar harðrar verðsamkeppni í gámaflutningum. Stærstu skipafélög heims eins og hið þýska Hapag-Lloyd ættu í erfiðleikum.
 - Í frétt Viðskiptablaðsins, sem birtist 28. janúar 2010, var rætt við forstjóra Samskipa hf. og fjármálastjóra Samskipa Holding. Þar kom m.a. þetta fram: „*Samdrátturinn í flutningastarfsemi hefur verið ótrúlegur frá því heimskreppan dýpkaði skarplega við fall Lehman Brothers og þjóðnýtingu AIG á haustmánuðum 2008. Talið er að samdrátturinn í flutningum milli landa í heiminum hafi verið um 40% að meðaltali í fyrra frá árinu á undan og hafa skipafélög fundið harkalega fyrir því. Rekstrarumhverfi skipafélaga um allan heim er fjandsamlegt í augnablikinu. Leiguverð á skipum hefur lækkað um 50 til 70% víða og nýting á flutningsrými hefur hrapað.*“
 - Alþjóðastofnanir (t.d. OECD) og fræðimenn hafa fjallað um áhrif fjármálakreppunnar á samkeppni í sjóflutningum á t.d. árunum 2009 – 2011. Er þar einnig lýst verulega aukinni samkeppni, lækkun á verði og erfiðleikum hjá erlendum skipafélögum eftir að fjármálakreppan hófst. Eru sterk orð notuð til þess að lýsa því að samdráttur í eftirspurn og offramboð hafi leitt til afar harðrar verðsamkeppni („*bloodbath*“/ „*cut-throat competition*“) þar sem skipafélög lækkuðu verð í því skyni að ná til sín auknum flutningum.
492. Á m.a. árunum 2008 - 2013 voru Samskip með umfangsmikla flutningastarfsemi annars staðar í Evrópu, t.d. í Bretlandi, Þýskalandi, Írlandi og Svíþjóð. Var um að ræða bæði sjó- og landflutninga. Á mánaðarlegum fundum stjórnar Samskipa Holding var fjallað um þessa erlendu flutningastarfsemi samstæðunnar. Jafnframt var fjallað um starfsemi Samskipa hér á landi. Leyfa fundargerðir Samskipa Holding því ákveðinn samanburð.
493. Í fundargerðum Samskipa Holding frá m.a. árunum 2009 og 2010 kemur skýrt fram að á flutningamörkuðum annars staðar í Evrópu leiddi samdráttur í eftirspurn til afar mikillar verðsamkeppni milli flutningafyrirtækja. Samkvæmt fundargerðum Samskipa Holding voru keppinautar „*örvæntingafullir*“ og lögðu mikla áherslu á að lækka verð til að ná til sín flutningum. Þurftu Samskip Holding erlendis að lækka verð til mikilvægra viðskiptavina til að vernda markaðshlutdeild sína. Efnahagsörðugleikarnir höfðu einnig þau áhrif að mikilvægir kostnaðarliðir, t.d. skipaleiga og olía, fóru lækkanði. Framangreind gögn sýna að þetta leiddi til mikillar verðsamkeppni á öðrum flutningamörkuðum í Evrópu. Allt önnur staða var á Íslandi, sbr. nánar hér á eftir.
494. Ekki þarf að fjölyrða um almenn áhrif efnahagskreppunnar á Íslandi í kjölfar hruns fjármálafyrirtækja í október 2008. Dugar að nefna að áhrifin voru mikil á innflutning til landsins. Samkeppniseftirlitið



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

495. Sé litið til viðbragða Samskipa og Eimskips við samdrætti í innflutningi á árinu 2002 hefði mátt búast við aukinni samkeppni Eimskips og Samskipa í kjölfar efnahagshrunsins í október 2008. Samkvæmt þáverandi forstjóra Samskipa á Íslandi átti slíkt sér stað þegar erfiðleikar voru í efnahagslífinu hér á landi á árinu 2002.⁸ Í viðtali, sem birtist í Morgunblaðinu 4. september 2003, sagði forstjórinn „að samkeppni á markaðnum hafi verið hörð þar sem innflutningur dróst verulega saman á síðasta ári“.
496. Gögn frá Samskipum sýna að í maí 2008 hafi fyrirtækið tekið það til skoðunar að bregðast við fyrirhugðum samdrætti í innflutningi með því að afla sér aukinna viðskipta, með öðrum orðum með því að efla samkeppni. Var í því samhengi rætt um „herferð“ gegn Eimskip, samkeppni myndi ríkja og að einingaverð myndu lækka hér á landi.
497. Öll áform Samskipa um aukna samkeppni gegn Eimskip voru hins vegar lögð til hliðar eftir fund forstjóra og formanna stjórnna Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Á þeim fundi var ákveðið að ráðast í „Nýtt upphaf“ verkefnið sem fól í sér könnun á ábata þess að fyrirtækin myndu auka samráð sitt.
498. Gögn málsins sýna að háttsemi og viðbrögð Samskipa og Eimskip við efnahagssamdrætti voru þveröfug hér á landi miðað við það sem fyrir liggur um áhrif fjármálakreppunnar á erlenda flutningamarkaði. Í samtímagögnum Samskipa og Eimskips var sem fyrr segir lagt til grundvallar að hér á landi færi verð til viðskiptavina ekki lækkandi heldur hækkandi. Er í ákvörðun þessari gerð grein fyrir ítrekuðum verðhækkunum Samskipa og Eimskips á flutningaþjónustu sem tók til Íslands.
499. Sem fyrr segir sýna umræddar fundargerðir Samskipa Holding með áþreifanlegum hætti hvaða áhrif efnahagsörðugleikar höfðu á þá flutningamarkaði þar sem samstæðan starfaði. Sem fyrr segir fór flutningamagn minnkandi og fyrirtæki á flutningamörkuðum í nágrannaríkjum brugðust við með því að lækka verð og örva eftirspurn. Var jafnvel rætt um örvæntingu í þessu sambandi. Lýsingin í sömu fundargerðum á aðstæðum og rekstri Samskipa á Íslandi dregur sem fyrr segir fram allt aðra mynd. Í kjölfar bankahrunsins og á tímum mesta samdráttar í efnahagslífinu hér á landi frá kreppunni miklu (og þar með mikilli minnkun í innflutningi) er í fundargerðunum greint frá verðhækkunum og afar góðum tíðindum frá Íslandi („*extremely good results from Iceland*“) / „*continous good results from Iceland*“) og EBITDA á Íslandi umfram áætlanir.
500. Ýmis samtímagögn frá (S)forstj staðfesta þetta og sýna mikla ánægju með afkomu Samskipa á Íslandi á árunum 2009-2011. Afkomuáætlun Samskipa á Íslandi fyrir árið 2009 hafi verið „metnaðarfull“ en samt hafi EBITDA verið „*hærrí en áætlun gerði ráð fyrir [...]*“. Árið 2010 hafi verið „*frábært ár - ebitda vel yfir áætlun*“ og greiða átti bónus til stjórnenda fyrir „*framúrskarandi árangur*“. Árið 2011 hafi verið „*mjög gott*“ og hið sama átti við um árið 2012 að landflutningum undanskildum.
501. Góð afkoma af rekstri Samskipa á Íslandi átti að standa undir stórum hluta af björgunaraðgerðum Samskipa Holding vegna krafna helsta lánadrottins félagsins. Samkvæmt ársreikningum félaganna hafði rekstrararðsemi og sjóðstreymi úr rekstri Samskipa hf. á Íslandi mikla þýðingu fyrir Samskip Holding samstæðuna. Í samræmi við fyrirmæli (S)aðaleig-stjform-SH frá mars 2008 tókst

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



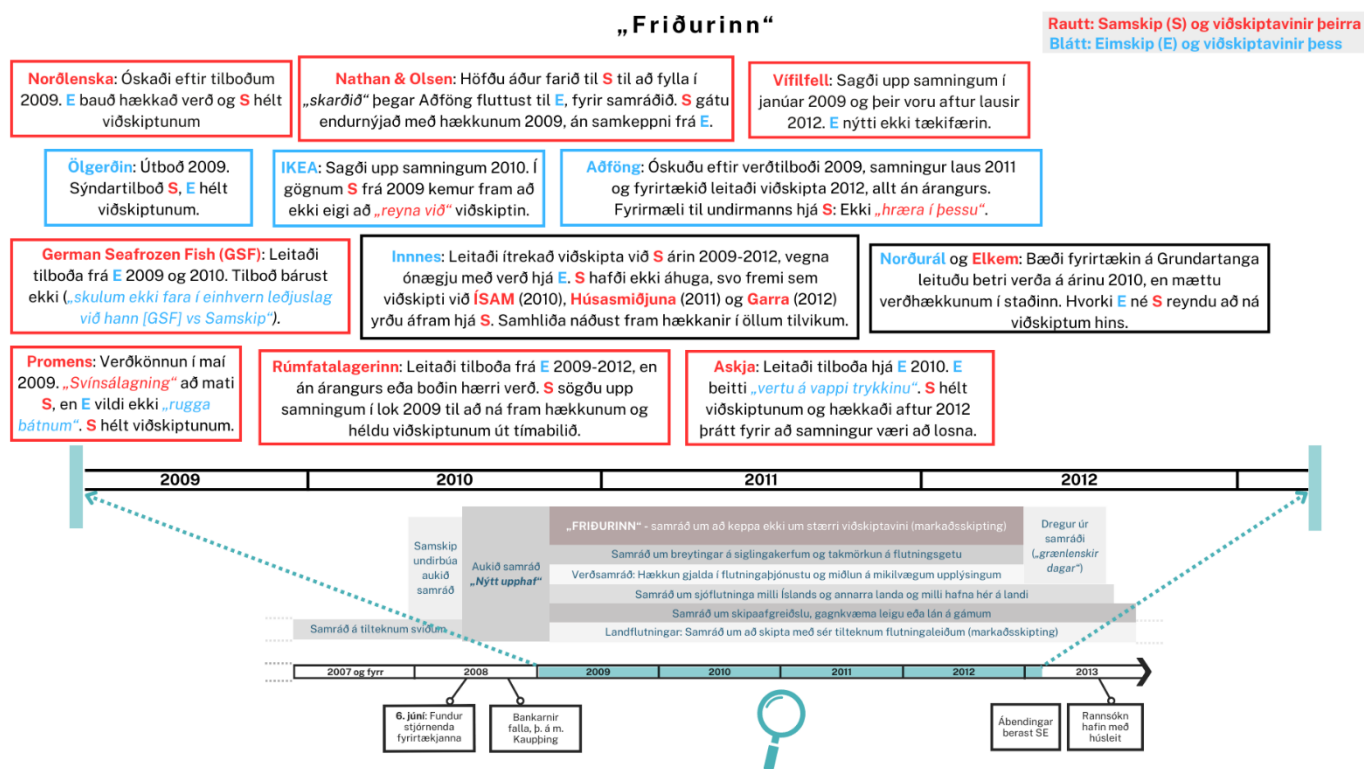
Samskipum að verja Samskip á Íslandi sem „Cash Cow“ samstæðunnar. Samráðið við Eimskip var til þess fallið að greiða fyrir þeirri niðurstöðu að aðaleigandi Samskipa hélt áfram yfirráðum og eignarhlut í Samskipasamstæðunni.

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

F.3. Markaðsskiptingin í framkvæmd

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

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



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

F.3.1. Ekki reyna við IKEA heldur hækka verð gagnvart eigin viðskiptavinum

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



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

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

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

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

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

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

F.3.2. Aðföng: Samskip gæta þess að hindra ekki verðhækkun hjá Eimskip.

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

„Thad væri gaman að taka thetta, en við megum ekki bjóða of lag verdam⁹ eimskip er orugglega að reyna að hækka a tha. Spilum thetta strategist. Their eru ju med heildarsamning við Eimu [Eimskip].“

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

„Athugadu að við munum reyna að ná fram hækkunum a USA hluta Nathan samningsins um aramot. Ef vid hrærum i thessu gæti Eimskip spillt fyrir thvi. Skodum thetta allt i samhengi“.

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

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

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



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

514. Eimskip virti markaðsskiptinguna síðar á árinu 2010 og Samskip gátu í janúar 2011 endurnýjað samninginn við Nathan & Olsen og hækkað verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini. Var þetta í samræmi við það sem fram kemur í áætlunum Samskipa frá september 2010 fyrir árið 2011, þ.e. að Samskip og Eimskip myndu ekki keppa um mikilvæga viðskiptavini og þess í stað myndu Samskip hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum eins og Nathan & Olsen, Húsasmiðjunni o.fl. (Samskip og Eimskip „*haldi að sér höndum og leggi áherslu á að hækka verð.*“) Þá var gert ráð fyrir því að áframhaldandi „ró“ yrði á markaðnum.
515. Samningur Eimskips við Aðföng var laus í lok árs 2011. Samskip virtu markaðsskiptinguna og kepptu ekki við Eimskip um þau viðskipti þrátt fyrir að innan fyrirtækisins hafi verið rætt um breytt eignarhald á móðurfélaginu Högum gæti gefið tækifæri til þess. Var það í samræmi við stefnu sem sett var fram í áætlunum Samskipa fyrir árið 2011 en þar kom fram að samningur Eimskips við Aðföng myndi „*opnast á árinu 2011*“ en ekki var gert ráð fyrir því að Samskip myndu með samkeppni sækjast eftir þeim viðskiptum. Þess í stað var ákveðið að virða markaðsskiptinguna og eftirfarandi sett fram í rekstraráætlun fyrir árið 2012: „*Samningar Eimskips við Aðföng eru lausir um næstu áramót, en ekki er gert ráð fyrir öðru en þeir samningar verði framlengdir.*“
516. Aðföng áttu í samskiptum við Samskip í mars 2012 vegna mögulegra flutningsviðskipta. Haldinn var einn fundur og á meðal æðstu stjórnenda Samskipa var vísað til þess að það væri „*mjög snúin staða*“ varðandi Aðföng. Var staðan þannig „*mjög snúin*“ þegar öflugur viðskiptavinur Eimskips í leit að betri kjörum sýndi áhuga á viðskiptum við Samskip.
517. Aftur var markaðsskiptingin virt og Samskip áttu ekki frumkvæði að neinum frekari samskiptum við Aðföng í kjölfar þessa eina fundar í mars 2012. Samskip gerðu Aðföngum ekki verðtilboð. Í kjölfarið náði Eimskip að endurnýja landflutninga- og sjóflutningasamninga sína við Aðföng og náði Eimskip fram verðhækkun.
- F.3.3. Promens: „*Svínsálagning*“ hjá Samskipum og Eimskip „*ruggar ekki bátnum*“
518. Fyrirtækið Promens (Promens Dalvík og Promens Tempra) var á árinu 2009 mikilvægur viðskiptavinur Samskipa, bæði í sjóflutningi til og frá Íslandi og landflutningi. Þann 30. júní 2009 framkvæmdi Promens verðkönnun/útboð. Tilboða var óskað bæði frá Eimskip og Samskipum í alla flutninga fyrirtækisins.
519. Þegar Samskip voru að leggja lokahönd á tilboð fyrirtækisins til Promens kom fram í innanhússamskiptum hjá Samskipum að í tilboðinu fælist „*svínsálagning*“ á útflutningi Promens til Noregs. Tilboð Samskipa var síðar sama dag sent til Promens (með umræddri „*svínsálagningu*“). Með orðalaginu „*svínsálagning*“ var átt við að tilboð Samskipa í útflutningsviðskipti Promens væri með afar hárrí álagningu.
520. Hjá Eimskip var hins vegar sú lína lögð að ekki ætti að „*dumpa verðum niður*“ gagnvart Promens og „*ekki rugga bátnum*“ til að tryggja áframhaldandi markaðsskiptingu um mikilvæga viðskiptavini. Atvikin sýna einnig að með samráðinu sköpuðu fyrirtækin óeðlilegt ástand á markaði sem var til þess fallið að gera þeim kleift að viðhalda eða hækka verð.

¹⁰ Hjá Samskipum var rætt um „*grænensk verð*“, „*grænenska daga*“, „*Grænendinginn*“ o.fl. Samkvæmt stjórnanda hjá Samskipum þýddi þetta að „*fara í útsölugirinn*“ eða „*þjóða lág verð til að ná í meira magn*“. Ekki er vitað hvers vegna hugtök eru tengd Grænlandi voru notuð með þessum hætti.



F.3.4. Norðlenska: Markaðsskipting virt og verð hækkað

521. Kjötafurðastöðin Norðlenska var á árinu 2009 mikilvægur viðskiptavinur Samskipa og hóf Norðlenska á því ári undirbúning að útboði á landflutningum. Óskaði Norðlenska í nóvember 2009 eftir tilboðum frá bæði Eimskip og Samskipum.
522. Á þessum tíma voru uppi áform hjá bæði Eimskipi og Samskipum að hækka verð á landflutningum á ferskum fiski. Samkvæmt minnisblaði Eimskips um fyrirhugað tilboð Eimskips til Norðlenska í desember 2009 voru ókostirnir við að setja fram samkeppnishæft tilboð til Norðlenska m.a. þeir að hætta væri á að verðsamkeppni myndi „hefjast á ný“ og fyrirhugaðar „hækkanir í fiskflutningum upp á 10% í hættu“. Einnig væri hætta á því að samkeppnishæft tilboð myndi hafa þessi áhrif:
- „Almennt aukin samkeppni [...]“
523. Í kjölfar minnisblaðsins ákvað Eimskip að hækka það verð sem upphaflega var ráðgert að bjóða Norðlenska. Þetta gerði Eimskip þrátt fyrir að tilboðið, fram að þeirri breytingu, hefði samkvæmt minnisblaðinu getað tryggt fyrirtækinu „mjög góða framlegð“ og „algjöra sérstöðu í flutningum á matvælum á landinu“.
524. Af þessu leiddi að Norðlenska ákvað 18. desember 2009 að vera áfram í viðskiptum við Samskip.
525. Eimskip og Samskip hækkuðu bæði verðskrár í byrjun janúar 2010, þ. á m. hækkuðu bæði fyrirtækin verðskrár fyrir almenna landflutninga um 4%. Eimskip hækkaði verð á flutningum á ferskum fiski um 11% og Samskip að jafnaði um 10% í febrúar 2010. Markaðsskipting var virt og bæði fyrirtækin gátu hækkað verð. Var það einnig í samræmi við gögn frá stjórnendum Eimskips í lok árs 2009 þar sem gert var ráð fyrir því að Eimskip myndi halda sömu markaðshlutdeild („Maintain our current market share“) og verð yrði hækkað á árinu 2010.

F.3.5. German Seafood Fish: Eimskip fer ekki í „leðjuslag“ við Samskip

526. Flutningasamningur German Seafood Fish (GSF) við Samskip var laus um mitt ár 2009 en um var að ræða afar mikilvægan viðskiptavin Samskipa í útflutningi á sjávarafurðum frá Íslandi. Samskip gerðu GSF tilboð í áframhaldandi viðskipti og reyndu að knýja fram verðhækkanir. Viðbrögð GSF við þeim tillögum Samskipa voru m.a. eftirfarandi: „Ekki tilbúinn í allar þessar hækkanir.“
527. GSF sneri sér einnig til Eimskips og óskaði eftir tilboði. Samtímagögn sýna að Eimskip hafi vegið og metið áhrif þess að fara gegn markaðsskiptingunni í þessu tilviki en niðurstaða fyrirtækisins var sú að það myndi koma af stað verðsamkeppni sem myndi hafa áhrif á allan markaðinn, sbr.: „For us to reduce the ratings, would affect the whole market.“ Ekki hafa fundist gögn sem sýna að Eimskip hafi lagt fram tilboð til GSF. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitið. Fyrir vikið náðu Samskip að endurnýja flutningssamning sinn við GSF á hærra verði.
528. GSF hélt áfram að leita leiða til að bæta flutningskjör sín með ósk um tilboð frá Eimskip. Af því tilefni sagði stjórnandi hjá Eimskip: „[...] við skulum ekki fara í einhvern leðjuslag með hann [GSF] vs Samskip“. Þessi stjórnandi átti í nánnum tengslum við nokkra lykilstjórnendur Samskipa. Ekki barst tilboð frá Eimskip. Lögðu Samskip það til grundvallar í áætlun sinni fyrir árið 2010 að GSF yrði áfram í viðskiptum við Samskip.

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

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



530. Síðar á árinu ákvað Ölgerðin að bjóða út alla sína flutninga. Við undirbúning á mögulegu tilboði til Ölgerðarinnar sagði (S)forstö-innfl1 í tölvupósti til (S)frkvstj-millilandasv: „Við þurfum að ákveða strategiu gagnvart Ölgerðinni sem fyrst. Er að vinna gögnin og það er óþægilegt að vinna þau án þess að vita hver stefnan er.“ Vildi (S)forstö-innfl1 að yfirmaður hans myndi ákveða hvort bjóða ætti góð kjör með það að markmiði að ná viðskiptunum eða ekki. Niðurstaðan hjá Samskipum var að virða markaðsskiptinguna og bjóða verð sem gerði það að verkum að Eimskip héldi Ölgerðinni. Var það í samræmi við áherslur Samskipa í apríl 2009, þ.e. „ekki sækja, hækka verð“, sbr. einnig fyrirmæli forstjóra Samskipa í júní 2009 um að : „-missa ekki neitt, halda öllu sem við höfum -ekki sækja heldur á ný mið“.
531. Skýr birtingarmynd á samráðinu er að fyrir opnun verðtilboða hjá Ölgerðinni háðu æðstu stjórnendur Samskipa „keppni“ þar sem keppst var um að giska á rétt tilboðsverð Eimskips í útboðinu. Gögn tengd þeirri „keppni“ sýna að umræddir stjórnendur Samskipa höfðu, áður en tilboð voru opnuð, lagt til grundvallar að Eimskip myndi bjóða lægra verð heldur en Samskip í öllum þáttum útboðsins. Spennan/keppnin hjá stjórnendum Samskipa var því hver af þeim hefði giskað á rétt tilboðsverð frá Eimskip en ekki hvort Samskip næðu viðskiptum við Ölgerðina.
532. Tilboð Samskipa til Ölgerðarinnar var því sýndartilboð og af samráði Samskipa og Eimskips leiddi að Eimskip hélt viðskiptunum og náði að hækka verð til þessa viðskiptavinar.
533. Samtímagögn sýna skýrt að Ölgerðin varð fyrir verulegum vonbrigðum með tilboð Samskipa og „velti fyrir sér af hverju Samskip bauð ekki betur [...]“. Hjá Eimskip ríkti hins vegar ánægja og horft var til frekari hækkana á verði. Var eftirfarandi bókað í fundargerð hjá Eimskip:
- „[(E)frkvstj-sala/þj] kom á fundinn fór yfir nýgerðan samning við Ölgerðina og lofaði tertu í tilefni þess. [...] Lagði línuna varðandi að við ættum ekki að lækka verðin. Þarf frekar að hífa upp verð [...]“
534. Hafa ber í huga að áður en aukið samráð Samskipa og Eimskips hófst um mitt árið 2008, höfðu Samskip skoðað að bregðast við hugsanlegum samdrætti í innflutningi með aukinni samkeppni, m.a. með því að ná viðskiptum Ölgerðarinnar frá Eimskip. Eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst giltu önnur lögmál.
535. Í júlí 2011 leitaði Ölgerðin til Samskipa og óskaði eftir verðtilboði vegna óánægju með fyrirhugaðar hækkanir Eimskips. Daginn fyrir fund Samskipa með Ölgerðinni funduðu (S)forstö-innfl1 og (S)frkvstj-millilandasv um „Ölgerðin – strategy“. Fyrir fundinn vistaði (S)forstö-innfl1 skjal sem innihélt mögulegt verð til Ölgerðarinnar. Í skjalinu má sjá að Samskip gerðu ráð fyrir að bjóða Ölgerðinni hærra verð en fyrirtækið var þegar með hjá Eimskip. Þannig stóð ekki til að bjóða Ölgerðinni samkeppnishæft verð með það að markmiði að ná þeim í viðskipti við Samskip. Markaðsskiptingin var virt og hafa engin tilboð frá Samskipum til Ölgerðarinnar fundist í gögnum málsins frá þessum tíma.
536. Í september 2011 kom eftirfarandi fram í rekstraráætlun Samskipa fyrir árið 2012: „Ölgerðin er stærsti viðskiptavinur Eimskips í þessum flokk og ekki er gert ráð fyrir að reynt verði að ná í þá í viðskipti.“ Í lok árs tókst Eimskip að endurnýja samning sinn við Ölgerðina sem aftur fól í sér verðhækkun frá fyrri samningi. Af þessu má sjá að Ölgerðin sneri sér til Samskipa í leit að betri kjörum vegna óánægju með hækkanir og enn frekari hækkunarform Eimskips. Samskip virtu hins vegar markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir þessum viðskiptum og Eimskip hækkaði verðin gagnvart Ölgerðinni. Var þetta einnig í samræmi við stefnu Samskipa í sömu markaðsskýrslu þar sem gert var ráð fyrir að bæði Eimskip og Samskip „halda að sér höndum og leggi áherslu á að halda verðum uppi“.
- F.3.7. Vífilfell: Nýr keppinautur raskar jafnvægi en markaðsskipting virt
537. Vífilfell var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Í janúar 2009 sagði Vífilfell upp samningum við Samskip og leitaði eftir tilboðum frá Eimskip og Samskipum. Samskip höfðu unnið að því að hækka



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

538. Í áætlunum Eimskips fyrir árið 2009 var ekki gert ráð fyrir að ná í mikilvæga viðskiptavinum frá Samskipum á árinu 2009. Viðbrögð og framganga Eimskips gagnvart umleitan Vífilfells á árinu 2009 voru í samræmi við þá stefnumörkun og sýnir að fyrirtækið hafði ekki áhuga á að bjóða verð með það að markmiði að ná Vífilfelli í viðskipti til sín, þrátt fyrir að samtímagögn sýni að það hafi verið vannýtt flutningsgeta í flutningakerfi Eimskips til Íslands. Með því virti Eimskip markaðsskiptinguna sem fyrirtækið hefur viðurkennt að var til staðar á þessum tíma.
539. Eimskip virti aftur markaðsskiptinguna gagnvart Vífilfelli þegar samningur fyrirtækisins var laus árið 2012. Var það í samræmi við áætlanir sem fram komu í markaðsskýrslu Samskipa þar sem Samskip gerðu ráð fyrir að halda innflutningsviðskiptum Vífilfells á árinu 2012. Á sama tíma var ekki gert ráð fyrir að reyna að ná í viðskipti Ölgerðarinnar frá Eimskip sem var á þeim tíma með opinn samning og í samningaviðræðum við Eimskip, sbr. umfjöllun hér að framan. Gekk það eftir og Samskip virtu markaðsskiptinguna með því að sækjast ekki eftir viðskiptum við Ölgerðina. Eins og áður sagði náði Eimskip fyrir vikið að undirrita nýjan samning við Ölgerðina í lok desember 2011 sem fól í sér hækkun á verði frá fyrri samningi.
540. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2012 var gert ráð fyrir að bjóða þyrfti Vífilfelli lægra verð í endurnýjuðum samningi. Samtímagögn sýna að ástæða þessa hafi verið sú að Samskip höfðu náð að endurnýja samning sinn við Vífilfell á árinu 2009 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Þá er ljóst að innkoma nýs flutningsmiðlara á markaðinn á árinu 2010 olli óróa í viðskiptasamböndum Samskipa við einstaka viðskiptavinum, þ. á m. Vífilfell. Hafði það að öllum líkindum áhrif á kjör Vífilfells við endurnýjun samninga í júní 2012. Vísuðu Samskip m.a. til þess að hinn nýi keppinautur hafi verið að bjóða „*fáránleg lág verð í forflutninga*“ og áætluðu að tilboð flutningsmiðlarans gæti kostað Samskip um 3-4 milljónir króna í tilviki Rúmfatalagersins og Vífilfells því Samskip þyrftu að „*taka alla marginuna af akstrinum og fella niður collection fee*“ til að ná viðskiptunum til baka.
541. Þegar ljóst var að Vífilfell hafði ákveðið að færa forflutninga sína frá Samskipum til hins nýja keppinautar átti samkvæmt stjórnanda hjá Samskipum að „*hjóla í þetta mál*“ og „*athuga hvað sé í gang*“. Svör Vífilfells voru á þá leið að þar sem í ljós hefði komið, eftir sjö ára viðskiptasamband við Samskip, að það hefðu verið ódýrari valkostir á markaðnum hefði fyrirtækið ákveðið að slíta þessum tilteknu viðskiptum við Samskip. Samtímagögn sýna að stjórnendur Samskip voru meðvitaðir um að Vífilfell hafi verið á háum verðum, sbr.: „*We have all been satisfied with the margin we have had on these shipments and we all know they have been on the high side [...] however now the situation has changed and we have to react.*“ Þá sýna samtímagögn að Eimskip og Samskip hafi reynt að leggja stein í götu þessa nýja keppinautar til að koma í veg fyrir innkomu hans á markaðinn. Ljóst er að innkoma hans raskaði því jafnvægi sem fyrirtækin höfðu komið á með samráði sínu.
542. Um miðjan nóvember 2011 hafði Vífilfell frumkvæði að því að óska eftir því að heimsækja vöruhús Eimskips og í kjölfarið fóru af stað umræður innan Eimskips um möguleg viðskipti við Vífilfell. Um mitt ár 2012 fékk Eimskip þær upplýsingar frá Vífilfelli að undirbúningur væri í gangi innanhúss varðandi „*flutningssamningamálin*“ og að taka ætti upp þráðinn við Eimskip í byrjun ágúst 2012. Af samtímagögnum frá lok árs 2011 og 2012 sést að næg tækifæri sköpuðust fyrir Eimskip til að nálgast Vífilfell á þessu tímabili því í nóvember 2011 voru stjórnendur strax meðvitaðir um að beiðni Vífilfells um verðtilboð í dreifingu, hýsingu og einstaka gámaflutninga væri „*ákveðið test á [Eimskip] þó svo [Eimskip] fá[i] svo að bjóða í alla þjónustuliði í byrjun 2012*“. Þá kom skýrt fram í beiðni Vífilfells um verðtilboð frá Eimskip 17. nóvember 2011 að tilgangurinn væri að meta samkeppnishæfni Eimskips í verðum. Þessi tækifæri voru ekki nýtt af hálfu Eimskips. Endurspeglar það hina ólögmetu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.



F.3.8. Ögurvík: Flutningsmiðlari verður var við „vopnahlé“

543. Útgerðarfélagið Ögurvík var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa.

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

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

Síðan sagði flutningamiðlarinn:

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

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

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

547. Að mati Samkeppniseftirlitsins endurspeglar það sem flutningsmiðlarinn upplifði sem „vopnahlé“ ólöglegt samráð fyrirtækjanna hvað varðar mikilvæga viðskiptavini.

F.3.9. ÍSAM og Innnes: „vera harðari á þessa stóru kúna og lyfta verðum enn og frekar upp“

548. ÍSAM, Innnes og Nathan & Olsen voru öflugir innflytjendur á m.a. matvörum.

549. Innnes var á rannsóknartímabilinu mikilvægur viðskiptavinur Eimskips. Samtímagögn sýna að á árinu 2008 ráðgerðu Samskip að sækja á einn stóran viðskiptavin Eimskips í matvöru og það yrði „annað hvort Nathan & Olsen eða Innnes.“ Með þessu ætluðu Samskip að fylla í „skarðið“ fyrir missi á viðskiptum Aðfanga yfir til Eimskips áður en „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips hófst í júní 2008. Samskip náðu að semja við Nathan & Olsen í upphafi árs 2009 og höfðu með því „leiðrétt“ stöðuna eftir að hafa misst Aðföng. Í kjölfarið hvarf áhugi Samskipa á sókn á viðskipti Innnes. Ekki var sótt á Innnes frekar en aðra mikilvæga viðskiptavini Eimskips. Var það í samræmi við fyrirmæli forstjóra Samskipa seint á árinu 2008, þ.e. að Samskip ættu að „keyra á“ m.a.: „Innes/Nathan- þið takið einn þeirra yfir“.

550. Þrátt fyrir að Innnes hafi endurnýjað samning sinn við Eimskip í þetta sinn lét fyrirtækið áfram skýrt í ljós vilja sinn til að auka viðskipti við Samskip. Veitti Innnes Samskipum tækifæri á að gera tilboð í hluta af viðskiptum fyrirtækisins en var síðan svo óánægt með það verð sem Samskip buðu að það áleit Samskip vera að „flæma“ fyrirtækið úr viðskiptum.

551. Innnes var áfram óánægt með þær hækkningar sem Eimskip hafði náð fram á árunum 2008-2010 og taldi þær m.a. „út úr korti“. Fyrirtækið leitaði aftur til Samskipa um tilboð í flutninga árið 2010. Þrátt fyrir óánægju Innnes og tilboðsumleitun fyrirtækisins gerðu Samskip, í áætlunum sínum fyrir árið 2010, ekki ráð fyrir því að sækja á og ná heildarviðskiptum Innnes frá Eimskip.

552. Lítil áhugi Samskipa á viðskiptum við Innnes birtist einnig í framkvæmd. Skipti þar máli að árið 2010 var ÍSAM, mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í innflutningi, með lausan heildarflutningasamning hjá



Samskipum. ÍSAM var einn þeirra mikilvægu viðskiptavina sem markmið Samskipa frá nóvember 2009 um að „hækka verð á núverandi kúnna“ tók til.

553. Samkvæmt áætlunum Eimskips fyrir árið 2010 átti ekki að reyna með samkeppni að ná viðskiptum ÍSAM. Lögðu þannig bæði Samskip og Eimskip til grundvallar að þau myndu halda þessum mikilvægu viðskiptavinum sínum og að ekki yrði nein samkeppnisleg ógn frá höfuðkeppinautnum. Þetta gekk eftir í maí 2010. Samskip hélt ÍSAM og Eimskip hélt Innnes, í báðum tilvikum með hækkunum á verðum til viðskiptavinanna. Atvik tengd þessum tveimur mikilvægu viðskiptavinum endurspeglu hina ólögmætu markaðsskiptingu.
554. Í mars 2010 var vísað til þess innan Samskipa að Eimskip væri að „*pressa Innnes í nýjan samning*“ og að ná fram hækkun gagnvart Innnes. Töldu Samskip það „*gott mál að vinna þetta á sama tíma og Ísam*“ og átti augljóslega við að það væri til árangurs fallið að Eimskip og Samskip væru á sama tíma að ná fram hækkunum gagnvart tveimur mikilvægum viðskiptavinum í innflutningi á matvöru. Til að tryggja framgang þessa varaði forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa yfirmenn sína við því að Innnes kynni að snúa sér til Samskipa í von um betri kjör.
555. Framangreint gekk eftir. Innnes sneri sér til Samskipa en Samskip sinntu ekki ítrekuðum beiðnum Innnes um tilboð. Þegar kom að því að nauðsynlegt væri að huga að svári til Innnes þá var ekki sett fram tillaga um samkeppnishæft tilboð heldur átti að svara „*einhverju*“ eða tefja málið áfram („*stolla út í eitt*“) þar til ljóst væri að Eimskip myndi standa við markaðsskiptinguna vegna ÍSAM, enda ástæða áhugaleysis Samskipa þessi;
- „*biðum aðeins að svara v. ísam*“.
556. Í ólögmætu samráði ríkir ekki nauðsynlega og ávallt traust á milli þátttakenda.¹¹ Á þessum tíma var Eimskip að reyna að hækka verð gagnvart Innnes og Samskip gagnvart ÍSAM. Telja verður að ástæða þess að Samskip biðu með að svara Innnes „*v. ísam*“ hafi verið sú að ekki hafi verið vilji til að gefa Innnes endanlegt svar fyrr en ljóst væri að Samskipum tækist það ætlunarverk sitt að hækka verð gagnvart ÍSAM. Ein helsta forsenda þessa var að Eimskip myndi ekki bjóða ÍSAM betri kjör.
557. ÍSAM-samstæðan leitaði til Eimskips um tilboð en Eimskip virti markaðsskiptinguna með því að gera í raun engar raunhæfar tilraunir til þess að ná þessum viðskiptum til sín. Þess í stað var í mars 2010 sett fram tilboð sem „*sjokkerað*“ ÍSAM-samstæðuna.
558. Í lok apríl 2010 gáfu Samskip Innnes loks verðtilboð, rúmum einum og hálfum mánuði eftir að Innnes sneri sér til Samskipa. Ekki var um samkeppnishæft tilboð að ræða enda viðbrögð Innnes eftirfarandi:
- „*Verðið sem ég hef hér fyrir neðan er svo hátt að það væri aldrei grundvöllur að stunda innflutning frá USA á þessum forsendum.*“
559. Á þessum tímamarki mátu Samskip stöðuna þannig að forsendur væru komnar fyrir undirritun samningsins við ÍSAM.
560. Hófu Samskip þá aðgerðir til þess að hækka verð gagnvart ÍSAM og fram kom hjá stjórnanda í innflutningsdeild Samskipa að fyrirtækið væri að bjóða herra verð en fyrirtækið teldi raunhæft að ná fram („*slaki*“ sagður í verði) en í þessu hafi falist „*leikur*“, þ.e. einhvers konar samningatækni af hálfu Samskipa. ÍSAM var sagt „*væla*“ yfir þáttum í tilboði Samskipa en forstjóri Samskipa taldi sig hins vegar ekki hafa staðið sig nægjanlega vel á samningafundi með ÍSAM. Samskip hefðu gefið of mikið eftir, en hann lagði áherslu á að það mætti ekki gerast aftur:

¹¹ Í skýrslu OECD frá árinu 2002, *Fighting Hard Core Cartels*, er þessu eðli samráðs keppinauta m.a. lýst svo: „*There is no honour among thieves*“. Þetta innsæi í eðli samráðs er m.a. grundvöllur fyrir svonefndum niðurfellingarreglum þar sem þátttakendur í samráði stíga fram og upplýsa um tilvist þess í þeirri von að viðurlög gagnvart þeim verði felld niður eða lækkuð.



„Við þurfum að vera harðari á þessa stóru kúnna og lyfta verðum enn oög frekar upp – og skulum gera í næstu lotum“).

561. Þegar ÍSAM gerði athugasemd við ákvæði í drögum að samningi sem skuldbatt fyrirtækið til að flytja aðeins með Samskipum var gerð breyting á því. Samskip sáu hins vegar ekki ástæðu til gera tillögu um ákvæði sem myndi gera fyrirtækinu kleift að „bjóða á móti“ ef ÍSAM sneri sér til Eimskips, þar sem slíkt gæti stuðlað að samkeppni (gæfi ÍSAM færi á að „pönkast“ í Samskipum).
562. Sökum samráðsins við Eimskip náðu Samskip að semja að nýju við ÍSAM, án samkeppnislegs aðhalds frá Eimskipi. Gerði það Samskipum kleift að ná fram verðhækkun gagnvart ÍSAM.
563. Samtímagögn sýna að það kom Eimskip ekki „mikið á óvart“ að ÍSAM (þar undir Mekka Wine & Spirits sem var hluti samstæðunnar) hefði samið á ný við Samskip. Er lýsandi að undirmenn töldu að það þyrfti að „hrista upp í“ yfirmanni sínum svo einhverjar líkur væru á því að þessum mikilvæga viðskiptavinum Samskipa yrði sýndur áhugi. Þannig spurði yfirmaður Eimskips í Danmörku, í tilefni af háu tilboði til Mekka í ljósi þess að samningur ÍSAM við Samskip væri að losna, hvort Samskip hefði „engan áhuga á nýjum kúnum“. Viðskiptastjóri innan Eimskips svaraði: „Ég held að menn vilja ekki heyfa [svo] við neinu [...] þú ættir að hrista upp í [(E)frkvstj-sala/þj] aðeins og sjá hvað hann segir“.
564. Í byrjun árs 2011, líkt og árið 2010, drógu Samskip það að svara tilboðsumleitun frá Innnes, þar sem flutningasamningur Samskipa við Húsasmiðjuna var laus á sama tíma. Líkt og með áður nefnd atvik árið 2010, þá sótti Eimskip ekki fram um að ná viðskiptum Húsasmiðjunnar af Samskipum. Á móti gerðu Samskip ekki atlögu að Innnes. Viðskiptastjóri hjá Samskipum spurði framkvæmdastjóra innflutningsdeildar hvort Samskip ættu að vera „grænlenkir“ á þennan flutning?“ fyrir Innnes, en það var orðalag sem notað var innan Samskipa um hagstæð eða samkeppnishæf verð. Stjórnandinn svaraði því neitandi, „við skulum bara gefa venjuleg verð í þetta.“ Gerði þetta fyrirtækjunum kleift að hækka verð gagnvart báðum þessum mikilvægu viðskiptavinum. Endurspeglar þetta hina ólögmetu markaðsskiptingu.
565. Eimskip hélt áfram árið 2011 að vinna að hækkun á verði gagnvart Innnes. Vísaði Eimskip til þess að verið væri að hækka verð „umtalsvert“. Í janúar 2011 hækkuðu Samskip einnig verð gagnvart ÍSAM. Endurnýjaði Eimskip síðan flutningasamkomulag við Innnes í september 2011 til mars 2013. Í þessum hækunarfasa Eimskips er ekki að greina ótta eða óvissu um hugsanlegar aðgerðir Samskipa, helsta keppinautar Eimskips. Er það í samræmi við samtímagögn frá Samskipum frá þessum tíma, þ.e. um „áframhaldandi“ ró á innflutningsmarkaði. Samskip og Eimskip ákváðu að halda að sér höndum og hækka eða halda uppi verði.
566. Samningur ÍSAM og Samskipa rann út í júní árið 2012. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2012 kom fram að samningar við ýmsa mikilvæga viðskiptavinum myndu losna á árinu, þ.m.t. við ÍSAM, en gert var ráð fyrir því að Samskip myndu halda „öllum núverandi viðskiptavinum“ á árinu 2012. Í samræmi við samráðið sýndu Eimskip engan áhuga á að reyna að ná viðskiptum ÍSAM af Samskipum á þessum tíma. Samkvæmt fyrirbyggjandi fundargerðum innflutningsdeildar Eimskips árið 2012 var ÍSAM t.a.m. aldrei á lista þeirra viðskiptavina sem viðskiptastjórar Eimskips máttu reyna að ná í viðskipti. Samskip náðu því að endurnýja flutningasamninginn við ÍSAM árið 2012 til ársins 2014 án nokkurs samkeppnislegs aðhalds frá Eimskip. Var það í samræmi við áætlanir Samskipa fyrir árið 2012 um að fyrirtækið myndu halda „öllum núverandi viðskiptavinum“ á árinu 2012. Endurspeglar þessi atvik hina ólögmetu markaðsskiptingu á árinu 2012.
567. Samningur Eimskips og Innnes átti að losna í lok mars 2013. Talsverðu fyrir þann tíma, eða í nóvember 2012, leitaði Innnes til Samskipa eftir verðtilboði í flutning frá Norður-Ameríku. Viðbrögð Samskipa voru að setja möguleg svör í samhengi við samning Samskipa við Garra: „FYI Innnes að leita að verðum – hvenær er opnun á Garra?“ Var það í samræmi við stefnu Samskipa í rekstraráætlun fyrirtækisins fyrir árið 2013: „Samningar Eimskips við Aðföng og Ölgerðina eru fastir fram á seinni hluta ársins 2013, en Innnes er með lausan samning við Eimskip. Ekki er gert ráð fyrir



568. Þetta sýnir að Samskip höfðu ekki hug á því að ná viðskiptum Innnes af Eimskip, að því tilskildu að Samskip héldu sínum stóru innflutningsfyrirtækjum í matvörunni, þ.e. ÓJK, Garra og N&O. Samskip drógu verulega að svara tilboðsbeiðni Innnes. Þrátt fyrir ítrekun af hálfu Innnes 18. desember 2012 höfðu Samskip enn ekki, í lok desember 2012, hafið vinnu að undirbúningi að tilboði til Innnes. Sést það af svari stjórnanda innflutningsdeildar til undirmanns þegar hann lét vita af áhuga Innnes á samstarfi: „Áhugavert. Förum í það að stilla upp verðum fyrir þá eftir að Nathan er klár“. Það var svo ekki fyrr en um miðjan janúar 2013 sem Samskip sendu tilboð til Innnes sem fyrirtækið hafði óskað eftir rúmum níu vikum áður.

F.3.10. Askja: Eimskip beitir „vertu á vappi trykkinu“

569. Bifreiðumboðið Askja var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Askja leitaði tilboða hjá Eimskip á árinu 2010, þegar samningur fyrirtækisins var laus og Samskip hafði boðað mikla verðhækkun. Í tölvupósti til (E)forstj lýsti Askja yfir miklum áhuga á að ganga til viðskipta við Eimskip.

570. Féllst (E)forstj að eiga fund með Öskju og fór (E)frkvstj-sala/þj með honum. Í tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj mælti (E)forstj fyrir um beitingu á „vertu á vappi trykkinu“ gagnvart Öskju. Augljóst er að stórum kaupanda á flutningsþjónustu hefði þótt það mjög undarlegt ef Eimskip hefði engin viðbrögð sýnt við áhuga á mögulegum viðskiptum. Í þessari brellu eða „trykki“ fólst að eiga samskipti við viðskiptavin Samskipa sem bað um betra verð án þess að grípa til neinna aðgerða sem raunverulega miða að því að ná þeim viðskiptavini frá Samskipum og virða þannig markaðsskiptinguna.

571. Í samræmi við þetta fundust engin gögn sem sýna undirbúning að tilboði eða tilboð Eimskips í flutningsviðskipti Öskju í kjölfar fundarins með fyrirtækinu. Með þessu móti var ólöglegt markaðsskipting fyrirtækjanna virt.

572. Í lok árs 2012 mótmælti Askja fyrirhugaðri verðhækkun Samskipa. Líkt og komið hefur fram hækkaði verð mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna ekki eingöngu með nýjum samningi heldur gátu samningar jafnframt tekið breytingum á samningstímanum skv. gjaldskrá Samskipa og Eimskips hverju sinni.

573. Askja lýsti yfir óánægju sinni með þetta í september 2012 og „taldi þetta vera svona „almenna“ tilkynningu og að hún myndi ekki lenda á okkur – enda gríðarleg viðskipti Öskju við ykkur“. Samskip svöruðu og tilkynntu að „Samningurinn tekur almennum gjaldskrárhækkunum Samskipa, sem eru alltaf í takt við verðbólgu í landinu.“ Tilkynntu Samskip um þetta á sama tíma og fyrir lá að taka átti upp samningaviðræður við Öskju um áframhaldandi viðskipti fyrirtækjanna og „mikill þrýstingur“ var frá helstu birgjum Öskju um að setja flutningsviðskipti fyrirtækisins í útboð. Viðbrögð Samskipa við mótmælum Öskju sýna að fyrirtækið hafi ekki óttast samkeppnisleg viðbrögð Eimskips.

574. Sýnir þetta hvernig Samskip gátu gengið fram gagnvart mikilvægum viðskiptavini, þ.e. viðhaldið reglubundnum gjaldskrárhækkunum án þess að eiga það á hættu að Eimskip myndi nota tækifærið til að reyna að ná viðskiptunum, þrátt fyrir að viðskiptavinurinn hefði komið óánægju sinni á framfæri og verið í miðjum samningaviðræðum um áframhaldandi samnings samband. Endurspeglar þetta markaðsskiptinguna.

575. Það var ekki fyrr en í upphafi árs 2013, þegar fregnir bárust um fyrirhuguð afskipti erlendra birgja Öskju, sem höfðu lagt til að þeir tækju yfir flutningsliðinn því flutningskostnaðurinn væri „gríðarhár“, sem Samskip ákváðu að reikna út „sérverð“ fyrir Öskju.

F.3.11. Norðurál og Elkem: Markaðsskipting virt og verð hækkað

576. Á Grundartanga var að finna Norðurál, stærsta viðskiptavin Eimskips í útflutningi. Þar var Elkem einnig starfandi og var það fyrirtæki mikilvægur viðskiptavinur Samskipa í útflutningi. Í gögnum frá



árinu 2008 sem varða „Nýtt upphaf“ verkefnið var fjallað um mögulegt samráð vegna viðskipta á Grundartanga í tengslum við takmörkun á flutningaframboði og breytingar á siglingakerfum. Kom fram sú hugmynd að Samskip hættu að sigla til Grundartanga og Eimskip myndi annast Elkem flutningana fyrir Samskip, ásamt því að flytja fyrir Norðurál. Á móti áttu flutningar Eimskips fyrir BYKO að færast til Samskipa. Viðskiptin við stóriðjurnar á Grundartanga voru þannig til umfjöllunar á vettvangi samráðsins.

577. Samningur Samskipa við Elkem gilti til febrúar 2011. Samningur Eimskips við Norðurál gilti til nóvember 2011.
578. Þann 1. september 2010 kom Elkem á Íslandi á fund Eimskips og greindi frá því að flutningar fyrirtækisins yrðu boðnir út í byrjun næsta árs. Samtímagögn sýna að Elkem á Íslandi var áhugasamt um að Eimskip setti fram tilboð í flutninga fyrirtækisins.
579. Þrátt fyrir þetta var í áætlunum Eimskips fyrir árið 2011 ekki minnst á möguleg viðskipti við Elkem þrátt fyrir að samningurinn við Samskip væri að renna út og Elkem á Íslandi áhugasamt um tilboð frá Eimskip. Í stað þess lagði Eimskip til grundvallar að fyrirtækið myndi halda viðskiptunum við Norðurál út árið 2013. Taldi Eimskip þannig enga hættu á því að Samskip myndu reyna að ná Norðurali í viðskipti þegar samningurinn rann út í nóvember 2011.
580. Með sama hætti lögðu Samskip til grundvallar að fyrirtækið myndi á árinu 2011 endurnýja samning sinn við Elkem. Jafnframt þyrfti fyrirtækið ekki að lækka verð til Elkem eða Alcoa. Ekki var á það minnst að til greina kæmi á árinu 2011 að reyna að ná Norðurali í viðskipti.
581. Samtímagögn sýna að Elkem í Hollandi hafði verulegar efasemdir um að Eimskip og Samskip myndu keppa af hörku um flutninga fyrir Elkem á Íslandi. Það reyndist á rökum reist. Ekki er að sjá að Eimskip hafi gert nokkuð sem skapaði tiltrú hjá Elkem í Hollandi. Þvert á móti endurspegla samtímagögn áhugaleysi Eimskips á þessum viðskiptum og er það í samræmi við samráðið sem fyrirtækið hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.
582. Þetta gerði stöðu Samskipa augljóslega sterkari og í lok árs 2010 kom fram í samskiptum innan Samskipa að líklegt væri að Samskip myndu halda áfram viðskiptunum við Elkem, þyrftu ekki að lækka verð heldur myndu þvert á móti ná fram verðhækkun á síðari hluta gildistíma hins fyrirhugaða samnings. Var þetta enn betri niðurstaða en stjórnendur Samskipa höfðu miðað við í áætlun sinni fyrir árið 2011. Samningur Samskipa við Elkem var hins vegar ekki undirritaður fyrr en í febrúar 2011 og ekkert var í hendi hjá Samskipum fyrir þann tíma.
583. Á sama tíma buðu Samskip ekki „grænleysk verð“ þegar sóst var eftir tilboði í flutninga á áli frá Norðurali í lok desember 2010. Samtímagögn sýna áhugaleysi hjá Samskipum og nánast örvæntingu hjá tilboðsbeiðanda vegna þess að engin svör bárust frá Samskipum.
584. Framangreind gögn vegna Elkem og Norðuralís endurspegla tilvist samráðsins á þessum tíma. Sökum markaðsskiptingarinnar voru Samskip og Eimskip haustið og veturinn 2010 örugg um að halda viðskiptum sínum við umræddar stóriðjur þrátt fyrir að samningar rynnu út á árinu 2011. Eimskip greip ekki til ráðstafana gagnvart Elkem sem gátu ógnað friðnum og það gerðu Samskip heldur ekki gagnvart Norðurali.
- F.3.12. Húsamiðjan: „Hrikalegar“ og „sjokkerandi“ verðhækkanir Samskipa
585. Sem fyrr segir settu Samskip sér það markmið í nóvember 2009 að „hækka verð á núverandi kúnna“. Húsasmiðjan var meðal þeirra mikilvægu viðskiptavina Samskipa sem þetta markmið tók til. Hófu Samskip undirbúning að hækkan gagnvart Húsasmiðjunni og fleiri mikilvægum viðskiptavinum í apríl 2010. Ljóst er að Húsasmiðjan var mjög ósátt við verð Samskipa og sagði upp flutningasamningi sínum við Samskip 29. júlí 2010. Sagði Húsasmiðjan þetta „hrikalega hækkanir“. Forstjóri Samskip greindi undirmönnum frá því að Húsasmiðjan væri „óhress með miklar hækkanir milli ára.“



586. Þrátt fyrir að mikilvægur viðskiptavinur hefði verið að segja upp samningi vegna óánægju með of hátt verð taldi forstjóri Samskipa, sama dag (29. júlí 2010), forsendur til að stefna á almenna verðhækkun. Mat (S)forstj það svo að það ætti að vera unnt að „ýta hækkun á sjófrakt út á stóran hluta“ af viðskiptavinum fyrirtækisins. Hann sagði jafnframt nauðsynlegt fyrir Samskip að vera „harðari á þessa stóru kúnna“ og hækka verð enn frekar. Samráðið við Eimskip leyfði þessa stefnumörkun.
587. Eftir að Húsasmiðjan sagði upp samningi sínum við Samskip vegna mikilla verðhækkana sneri hún sér til Eimskips. Eimskip sýndi engan áhuga á viðskiptum við Húsasmiðjuna. Birtist þetta m.a. í því stjórnendur Eimskips létu hjá líða að hafa samband við Húsasmiðjuna í þrjá mánuði eftir fund með því fyrirtæki í ágúst 2010.
588. Eimskip gaf síðan Húsasmiðjunni í janúar 2011 það hátt verð að fyrirtækið vildi ekki semja við Eimskip. Var verð í tillögu viðskiptastjóra Eimskips að tilboði til þessa mikilvæga viðskiptavinar hækkað eftir aðkomu æðstu stjórnenda Eimskips. Var þetta gert til að virða markaðsskiptinguna.
589. Samtímagögn sýna að það munaði miklu á verði Eimskips miðað við Samskip og að um talsvert hærra verð var að ræða en fólst í gildandi samningi Eimskips við BYKO. Var þetta sem fyrr segir gert til að virða hinu ólögmetu markaðsskiptingu sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.
590. Gerði þetta Samskipum kleift að gefa Húsasmiðjunni tilboð sem fól í sér hækkun frá fyrri samningi. Sýna gögnin að Húsasmiðjan var „sjokker[uð]“ og „verulega brugðið“ við að sjá tilboð Samskipa. Samskip gengu að engu leyti að gagntilboði Húsasmiðjunnar og á sama tíma báru tilraunir Húsasmiðjunnar til að leita til Eimskips í von um lægra flutningsverð ekki árangur. Sökum þessa náðu Samskip fram verðhækkunum gagnvart Húsasmiðjunni.
591. Í byrjun febrúar 2011 lá fyrir sú stefnumörkun hjá Samskipum að ekki ætti að reyna að sækjast eftir viðskiptum við mikilvægan viðskiptavin Eimskip, Innnes, ef Eimskip léti Húsasmiðjuna „í frið“. Þetta gekk eftir. Samskip sóttust ekki eftir viðskiptum Innnes og náði Eimskip því að hækka verð gagnvart Innnes.
- F.3.13. Rúmfatalagerinn: Eimskip gerir Samskipum kleift að hækka verð
592. Rúmfatalagerinn var mikilvægur viðskiptavinur Samskipa. Haustið 2009 leitaði Rúmfatalagerinn eftir verðtilboði Eimskips enda höfðu Samskip á þessum tíma boðað verðhækkunar gagnvart fyrirtækinu. Í lok október 2009 sendi Eimskip tilboð til Rúmfatalagersins sem fól í sér mun hærra verð en fyrirtækið hafði boðið áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008. Sökum þessa fannst Rúmfatalagerinum þetta tilboð Eimskips „ekki áhugavert“. Með þessu tilboði sendi Eimskip skýr skilaboð um að fyrirtækið myndi virða hina ólögmetu markaðsskiptingu. Var leiðin því greið fyrir Samskip að ná fram því markmiði sínu að hækka verð gagnvart þessum mikilvæga viðskiptavini.
593. Í byrjun nóvember 2009 sögðu Samskip upp samningi við Rúmfatalagerinn með það að markmiði að hækka verð. Var þetta í samræmi við framangreint almennt markmið innflutningsdeildar Samskipa frá nóvember 2009 að hækka verð gagnvart mikilvægum viðskiptavinum fyrirtækisins. Þrátt fyrir að hafa sagt upp samningi og stefna að verðhækkun gagnvart Rúmfatalagerinum lögðu Samskip til grundvallar í nóvember 2009 að fyrirtækið myndi ekki missa þennan viðskiptavin til Eimskips heldur halda honum.
594. Í janúar 2010 sneri Rúmfatalagerinn sér aftur til Eimskips. Það var hins vegar ekki fyrr en í mars 2010 sem Eimskip gerði Rúmfatalagerinum tilboð. Verð Eimskips í því tilboði var miklu mun hærra en tilboð fyrirtækisins frá 2008, áður en „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst. Var Eimskip fyllilega ljóst að tilboðið var með þeim hætti að Rúmfatalagerinn myndi ekki samþykkja það. Þetta sést m.a. af fundargerð Eimskips í mars 2010: „Hitti Rúmfatalagerinn í dag, búið að senda þeim tölur, en verð ekki samkeppnisfær eins og þeir sögðu sjálfir.“



595. Markaðsskiptingin var því virt og Samskip náðu fram verðhækkun gagnvart Rúmfatalagernum sem samkvæmt stjórnendum Samskipa átti að skila fyrirtækinu „ca. 20 mkr á ári“.

596. Í áætlun Samskipa fyrir árið 2011 var gengið út frá því að Samskip myndu halda viðskiptum Rúmfatalagersins. Gerðu Samskip í raun ráð fyrir því að fyrirtækið myndi halda „öllum núverandi viðskiptavinum“ á árinu 2012. Þetta gekk eftir. Rúmfatalagerinn sneri sér til Eimskips í mars 2012 með það markmið að ná fram betri kjörum á flutningum. Í samræmi við markaðsskiptinguna sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma reyndi fyrirtækið ekki að ná Rúmfatalagernum í viðskipti og Samskip héldu þessum mikilvæga viðskiptavinum.

F.3.14. Forstjóri Samskipa sagður „skít-stressaður“ yfir áhuga Búr

597. Búr var fyrirtæki sem starfaði á heilðsölumarkaði fyrir ávexti og grænmeti og seldi m.a. til dagvöruverslana í eigu Kaupás og Samkaupa. Búr var á árinu 2012 í viðskiptum hjá Eimskip en gögn málsins sýna að í mars 2012 var (S)forstj upplýstur af undirmanni að möguleiki væri á því að Búr myndi vilja flytja öll viðskipti sín til Samskipa. Í kjölfar þessa var innan Samskipa rætt um að búið væri að „gera allt vitlaust á markaðnum“ og að (S)forstj væri „greinilega skít-stressaður“ yfir þessu.

598. Þannig hafði Búr, að eigin frumkvæði, leitað eftir verðtilboði frá Samskipum. Gögnin sýna að umleitanir Búrs hafi komið Samskipum á óvart, stjórnendur óvissir hvernig bregðast ætti við og umleitunum Búrs verið svarað seint. Gögnin sýna einnig að stjórnendur hafi haft áhyggjur af afleiðingum þess að gefa Búr samkeppnishæft tilboð. Á endanum fóru viðskipti Búrs til Samskipa síðar á árinu 2012. Það voru því ekki Samskip sem höfðu frumkvæði að því, á grundvelli samkeppnisaðgerða, að ná umræddum viðskiptum. Er þetta til marks um hina ólögmetu markaðsskiptingu sem var fyrir hendi á þessum tíma.

F.4. **Aðrar birtingarmyndir á „friðnum“ og samráðinu**

F.4.1. Aðeins ógn frá „sjóræningjum“ og „einyrkjum“

599. Eimskip og Samskip voru saman með mjög mikla markaðshlutdeild í landflutningum hér á landi. Í landflutningum störfuðu einnig smærri keppinautar sem Eimskip og Samskip m.a. nefndu „einyrkja“ eða „sjóræningja“. Samráð Eimskips og Samskipa tók til landflutninga. Sökum þessa kemur fram í gögnum frá bæði Eimskip og Samskipum að samkeppnisleg ógn stafi ekki frá stærsta keppinautnum heldur hinum smáu keppinautum á landflutningamarkaði.

600. Í júní 2009 sendi undirmaður tölvupóst til framkvæmdastjóra landflutninga hjá Eimskip. Yfirskriftin var „Samkeppni í landflutningum“ og var samkeppnin sögð vera að aukast. (E)frkvstj-innanli svaraði sama dag og sagði þetta „mikið áhyggjuefni“, full ástæða væri til að hafa áhyggjur af þessari þróun og að grípa yrði til ráðstafana „til að tryggja okkar stöðu“. Í tölvupóstinum var ekki minnst á samkeppni frá Samskipum heldur var fjallað um samkeppni frá fimm einyrkjum og hafði einn þeirra t.d. verið að flytja hjónarúm fyrir 18 þúsund krónur á meðan Eimskip bauð 60 þúsund krónur.

Nokkrar birtingarmyndir:

- Aðeins ógn frá „sjóræningjum“ og „einyrkjum“
- Hækka verð á íslenska viðskiptavinum
- „those idiots at TVG“
- „ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“
- „our lucrative Iceland trade“
- Íslenski markaðurinn sagður „voða kósý“
- „Sporna við innkomu Blue Water á markaðnum“

601. Þessi tölvupóstur og önnur gögn sýna að umræddir einyrkjar eða „sjóræningar“ hafi raskað ákveðnu jafnvægi á markaðnum, jafnvægi sem var tilkomið vegna samráðs Eimskips og Samskipa. Er það í samræmi við sátt Eimskips við Samkeppniseftirlitsins þar sem ólögmett samráð við Samskip í landflutningum er viðurkennt. Nefna má hér önnur dæmi.



602. Í gagni umrædds framkvæmdastjóra landflutninga Eimskips frá 2010 segir um þetta:

„The main threat in the market are individual truck drivers.“

603. Í glæru frá forstjóra Samskipa frá sama ári er þessu lýst:

„Independent truckers disturbing the market stability in domestic trucking and pushing prices down.“

604. Hafði Eimskip þannig mestar áhyggjur af samkeppni frá allra smæstu keppinautum en ekki af samkeppni frá hinu öflugra fyrirtækinu á markaðnum, þ.e. Samskipum. Hið sama átti við um Samskip. Er það lýsandi fyrir hið ólögmæta samráð í landflutningum að það hafi að mati forstjóra Samskipa verið samkeppni við einyrkja, en ekki Eimskip, sem sögð var geta ógnað jafnvæginu og leitt til lægra verðs í landflutningum.

F.4.2. Hækka verð á íslenska viðskiptavinum

605. Á árinu 2009 var (S)forstj fengið það verkefni að bera ábyrgð rekstri Frigocare gagnvart stjórn Samskipa Holding. Frigocare var fyrirtæki í eigu Samskipa Holding sem rak frystigeymslur í Hollandi, Noregi og Færeyjum. Gögnin sýna að (S)forstj vildi tengja betur saman þjónustu Samskipa á Íslandi við fiskútflytjendur og rekstur Frigocare.

606. Það er lýsandi fyrir hina skertu samkeppni sem leiddi af samráðinu að eitt af fyrstu verkum (S)forstj, eftir að hann tók ábyrgð á rekstri Frigocare, var að stuðla að því að verð á þjónustu Frigocare gagnvart íslenskum viðskiptavinum, ekki síst íslenskum fiskútflytjendum, yrði hækkað. Þetta kemur fram í tölvupósti hans til framkvæmdastjóra Frigocare, frá 30. október 2009. Í tölvupósti (S)forstj sagði þannig:

„I would like to assist increasing the rates on the icelandic clients, and suggest you send me a list of proposed rates increases (or unchanged where ever applicable) for next year for all clients.“

Var þetta í samræmi við þá áherslu sem (S)forstj lagði á þessum tíma á að verð á þjónustu Samskipa á Íslandi hækkaði. Samráðið við Eimskip skapaði skilyrði fyrir þessu.

607. Eimskip og Samskip áttu á rannsóknartímabilinu sömuleiðis í síendurteknum samskiptum við hollenska fyrirtækið Kloosterboer sem var keppinautur þeirra m.a. í útflutningi á fiski frá Íslandi sem og á öðrum mörkuðum og áttu við það ætlað samráð um að keppa ekki um viðskiptavinum hvors annars. Var markmið samstarfs og samskipta með sambærilegum hætti að draga úr samkeppni frá því fyrirtæki.

608. Í mars 2016 komust hollensk samkeppnisyfirkvöld að þeirri niðurstöðu að m.a. Eimskip, Samskip og Kloosterboer hefðu átt í samráði á hollenska frystigeymslumarkaðnum á árunum 2006 - 2009.¹² Var þetta samráð því yfirstandandi þegar Samskip og Eimskip hófu „Nýtt upphaf“ verkefnið í júní 2009.

¹² Í fréttatilkynningu hollenska eftirlitsins frá 23. mars 2016 segir um þetta: *„The Netherlands Authority for Consumers and Markets (ACM) has imposed fines, totaling almost EUR 12.5 million, in three cases on four companies in the cold storage industry (freezing and refrigerated storage). Five executives each received personal fines, the highest of which was EUR 144,000. Between 2006 and 2009, the companies involved were holding merger talks, but, in those talks, they made arrangements about prices, exchanged competition-sensitive information, and shared customers among each other. As a result thereof, competition in the cold-storage market has been seriously impeded.“*

Chris Fonteijn, Chairman of the Board of ACM, adds: „These companies made illegal agreements, and thus distorted competition. Competition is necessary for producing competitive prices, better quality, and innovation in markets. Cartels are simply not allowed. One company fully cooperated with the investigation, and will therefore see its fine reduced. During the investigations into the cold-storage market, two other companies also made promises to improve their behavior. With the fines and these promises, we wish to promote competition in this particular market.“ [...]



F.4.3. „those idiots at TVG“

609. Gögn málsins sýna að Samskip/Jónar voru óánægð með að dótturfélag Eimskips, TVG, væri að veita verðsamkeppni. Leiddi þetta til þess að (S)frkvstj-Jóna bað (S)forstö-innfl1 í janúar 2010 um að beita sér gagnvart (E)forstö-innfl til að stuðla að verðhækkun TVG. Skal þessu lýst nánar.

610. Ýmis gögn sýna ánægju (S)frkvstj-Jóna með verðsamkeppni frá TVG á þessum tíma. Gefa þau til kynna að hann hafi undrast að TVG hafi haft aðra stefnu en móðurfélagið, Eimskip. Í tölvupósti (S)frkvstj-Jóna 9. október 2009 sagði hann að bæði TVG og Thorship væru „aggressivir“ á markaðnum. Til viðbótar sagði (S)frkvstj-Jóna þetta um TVG: „Við finnum mikið fyrir [...] og fleirum hjá TVG Zimsen þessa dagana og verðin eru komin niður í kjallara. Ég tala nú ekki um þegar að þeir koma til viðskiptavina sem að eru með flutninga hjá móðurfélagi þeirra Eimskip að þá eykst áhuginn á að lækka verðin og ná magninu enn frekar. við skulum vona að mamman fari að ala barnið betur upp á næstunni.“

611. Vonaðist (S)frkvstj-Jóna þannig til að Eimskip (mamman, í ofangreindu samhengi) myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá dótturfélaginu TVG (barnið, í ofangreindu samhengi). Í lok janúar 2010 var (S)frkvstj-Jóna aftur óánægður með verðsamkeppni frá TVG. Þetta má sjá af tölvupósti sem hann sendi undirmanni þann 28. janúar 2010. Í honum sagði:

„those idiots at TVG are still working on 2009 rates offering approx Eur 700-800 lower rates than us and Eimskip.“

612. Leit þessi stjórnandi hjá dótturfélagi Samskipa augljóslega svo á að það væri heimskulegt að stunda verðsamkeppni ef hjá því væri komist. Ákvað hann að grípa til aðgerða til þess að reyna að stöðva þessi „mistök“. Þannig sendi (S)frkvstj-Jóna um kvöldið þann 28. janúar 2010 tölvupóst til (S)forstö-innfl1 með heitinu „PSS frá Maersk“. PSS er skammstöfun á tilteknu álagsgjaldi („Peak Season Surcharge“) í sjóflutningum. Í tölvupóstinum sagði:

„eruð þið að borga PSS fyrir gáma frá Taiwan. ?“

P.S spurning hvort að þú skjótir því á [(E)forstö-innfl] að TVG virðist vera með mikið betri kaupverð á Far East gámunum en allir aðrir á markaðnum.

þeir eru ennþá að bjóða verð sem að voru í gildi í desember.“

613. (S)forstö-innfl1 svarar tölvupósti (S)frkvstj-Jóna daginn eftir:

„Já við borgum PSS frá Taiwan. Heyri í [(E)forstö-innfl]“

(S)frkvstj-Jóna svaraði síðar sama dag:

„verður fróðlegt að heyra hvað [(E)forstö-innfl] segir...“

væntanlega er hann ekkert að missa svefn yfir því að TVG sé í ruglinu (frekar en aðrir Eimskipa menn).“

The companies involved, Eimskip, [Klosterboer] Samskip and Van Bon (now H&S Coldstores) have each been imposed fines between EUR 450,000 euro and EUR 9.6 million. These four companies are a vital link in our economy in the port and transportation sector. [...]

Frequent contact between competitors

Between 2006 and 2009, the companies that have been fined distorted competition in various ways. Anticompetitive arrangements have been discovered in various emails. Competition-sensitive information was frequently exchanged. For example, the managers informed each other about the price for food storage. They also told each other the current utilization rates of their storage facilities, and thus whether or not they were looking for jobs. Sometimes they made arrangements about who would get which customer or about what price increase would be passed on. Also, arrangements were made about bids to potential clients, which meant that it was clear in advance who would get the job.“



614. Nokkrum dögum seinna sendi (S)frkvstj-Jóna aftur tölvupóst til (S)forstö-innfl1 og spurði hvort hann hefði náð í (E)forstö-innfl. Greindi (S)forstö-innfl1 frá því að hann væri í Rotterdam og hefði ekki enn náð í (E)forstö-innfl. Hann myndi „*prófa aftur þegar ég kem til landsins.*“ Ekki hafa fundist gögn sem staðfesta að (E)forstö-innfl og (S)forstö-innfl1 hafi rætt um framangreint. Á hinn bóginn hafa heldur ekki fundist gögn þar sem fram kemur að (E)forstö-innfl hafi ekki svarað skilaboðum eða hafi neitað að ræða slík viðkvæm verðlagsmálefni við (S)forstö-innfl1. Hins vegar má sjá að í byrjun mars 2010 áttu m.a. (E)forstö-innfl og (E)frkvstj-sala/þj í viðræðum við framkvæmdastjóra TVG ((E)frkvstj-TVG) um verðstefnu TVG. Í apríl 2010 sendi (E)frkvstj-sala/þj tölvupóst til (E)frkvstj-TVG og gerði athugasemd við lágt verð TVG gagnvart tilteknum viðskiptavinum. Sagði (E)frkvstj-sala/þj að þessi verðlagning væri ekki í samræmi við það sem um hefði verið talað.
615. Samkvæmt framansögðu vonaðist (S)frkvstj-Jóna til þess í október 2009 að Eimskip myndi stöðva eða draga úr verðsamkeppni frá TVG. Er það eitt og sér lýsandi um óeðlilegt ástand að (S)frkvstj-Jóna hefði haft slíkar væntingar til helsta keppinautar Samskipa. Síðar gekk (S)frkvstj-Jóna lengra og lagði það til að (S)forstö-innfl1 myndi hafa samband við (E)forstö-innfl með það að markmiði að reyna að fá Eimskip til þess að beita sér fyrir því að dótturfélagið TVG hækkaði verð.
616. Í því fólst beiðni um framkvæmd á ólögmetu samráði milli keppinauta. Við eðlilegar aðstæður mætti búast við að yfirmaður hjá stóru fyrirtæki eins og Samskipum myndi hafna slíkri beiðni eða a.m.k. óska eftir frekari skýringum. Því var ekki heilsa hér. Eins og ofangreind samtímagögn bera með sér tók (S)forstö-innfl1 strax að sér að hafa samband við Eimskip og gerði ítrekaðar tilraunir til þess að ná í (E)forstö-innfl. Í kjölfarið ræddi m.a. (E)forstö-innfl við TVG um verðstefnu fyrirtækisins.
617. Fela þessi gögn (S)frkvstj-Jóna og (S)forstö-innfl1 í sér skýra staðfestingu á tilvist hins samfellda samráðs Samskipa og Eimskips á þessum tíma.
- F.4.4. „ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“
618. Í desember 2010 sendi yfirmaður hjá Samskipum tölvupóst til forstöðumanns útflutningsdeildar fyrirtækisins. Greindi hann frá því að erlent skipafélag hefði tekið upp nýtt gjald vegna skyldu til að veita tilteknar upplýsingar (svonefnd ENS skeyti). Þessi skylda tók til einnig til Samskipa og annarra skipafélaga. Í tölvupóstinum kom þetta einnig fram:
- „Ég geri ekki ráð fyrir auknum kostnaði en það er spurning hvort við höfum þetta til reiðu ef okkur vantar hugmyndaflug varðandi gjaldskrárhækkanir“*
619. Forstöðumaðurinn svaraði um hæl: *„var búinn að hugsa þetta, ætla aðeins og [svo] hinkra og sjá hvað Eimskip gerir.“* Samskip lögðu þetta gjald á í byrjun árs 2011.
620. Framangreint er skýr birtingarmynd á þeirri takmörkuðu samkeppni sem leiddi af samráði Samskipa og Eimskips. Sökum þessa voru lögð ný gjöld á viðskiptavinum í innflutningi þrátt fyrir að fyrir lægi að Samskip yrðu ekki fyrir auknum kostnaði vegna umræddra ENS skeyta. Er það jafnframt lýsandi fyrir skort á samkeppni að stjórnandi hjá Samskipum ræddi um „*hugmyndaflug*“ varðandi nýtt tilefni eða réttlætningu á hækkun á verði.
- F.4.5. „our lucrative Iceland trade.“
621. Gögn sem varða samskipti (S)forstj og annarra stjórnenda Samskipa á Íslandi við erlend systurfélög varpa ljósi á samráð Samskipa og Eimskips.
622. (S)frkvstj-SIL1 var framkvæmdastjóri flutningsmiðlunar í eigu Samskipa Holding (Samskip Icepak Logistics (SIL)). Sérhæfði SIL sig m.a. í flutningsmiðlun á kæli- og frystivörum eins og t.d. fiski. Ljóst er að upp gat komið sú staða að SIL þurfti að bjóða viðskiptavinum sínum verð í flutninga til eða frá Íslandi eða mögulega grípa til annarra aðgerða sem höfðu áhrif á samkeppni á íslenska markaðnum. Komu þá upp álitamál eða ágreiningur sem dregur með skýrum hætti fram stöðuna á Íslandi.



623. Í október 2011 var deilt um hvort tiltekin innflutningsviðskipti til Íslands ættu heima hjá eða væri stjórnað (e. controlled) af Samskipum á Íslandi eða SIL. Snerist þetta m.a. um hvort SIL eða Samskip myndu ákváðu verð á viðkomandi flutningum. Starfsmaður Samskipa á Íslandi sendi tölvupóst til (S)frkvstj-SIL1 og útskýrði fyrir henni að Samskip á Íslandi stjórnðu verði og öllum öðrum þáttum sem tengdust flutningum til Íslands. Yfirmaður (S)frkvstj-SIL1 var ekki sáttur við framangreint og setti sig í samband við (S)forstj og óskaði eftir skýringum. Í svörum (S)forstj kom þetta m.a. fram:

„These are normal imports to Iceland.

I think at least +95% of all cargoes to and from Iceland are controlled in Iceland, that is one of the specialities of our lucrative Iceland trade. [...]

We will never be able to outsource forwarding from Iceland unit to another unit, inside our outside our Samskip organization, the control and ownership has to be in Iceland, where the business is controlled."

624. Þann 30. mars 2012 áttu sér stað tölvupóstsamskipti milli (S)forstj og (S)frkvstj-SIL1. Í tölvupósti (S)frkvstj-SIL1 til (S)forstj kvartaði hún yfir því að SIL gæti ekki að fullu tekið þátt í samkeppni á alþjóðlegum flutningamörkuðum vegna stefnu Samskipa á Íslandi. Hún ætti því mjög erfitt með að bjóða í t.d. flutninga frá Asíu til Íslands. Sagði (S)frkvstj-SIL1 að Eimskip ynni á annan hátt og keppti núna af mun meiri hörku en fyrirtækið hefði gert undanfarin þrjú ár, ekki síst í flutningum milli Evrópu og Bandaríkjanna. (S)frkvstj-SIL1 treysti sér til þess að keppa við Eimskip en til þess yrðu allir að „syngja sama sálm“ („singing from the same hymn sheet“).

625. (S)forstj svaraði og gaf skýrt til kynna að mjög sérstakar og skrýtnar aðstæður væru til staðar á Íslandi og að hin aukna samkeppni frá Eimskip hefði ekki áhrif á flutninga til og frá Íslandi:

„Weeeeeeeeeeeeeeeeeee!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! – when it comes to Iceland, things turn odd & special!!!

Fact is that most of the shipments, both import and exports, are controlled by the Icelanders – this is different to f.e. the fish exports from Norway. This how we would like to have and therefore we do not want to activate our force to[o] much on sales side, rather to route requests to Icelandic desks or the agencies – they need to investigate/explore who is the receiver and how to price the transport, depending case by case individual case.

I can imagine that Eimskip are very tough on US-Europe route, this is explained by the fact that they have recently expanded their capacity from US to Europe, via Iceland – plenty space. This however not cargoes ending in Iceland."

626. (S)frkvstj-SIL1 svaraði þessum tölvupósti og benti m.a. á þetta:

„I understand that you are trying to protect high rates that are somewhat cushioned in Iceland by lack of competition but what happens if we genuinely come across CIF business from shippers that use SIL on other trade routes? Do we have to consult with an agency in the same region or you or simply refuse to quote."

627. Samkvæmt (S)forstj réktu þannig afar sérstakar samkeppnisaðstæður í sjóflutningum til og frá Íslandi. Samskip á Íslandi vildu handstýra því hvaða verð væri boðið í flutninga til og frá Íslandi og að aukin samkeppni frá Eimskip erlendis hefði ekki áhrif á íslenska flutningamarkaði. Svar (S)frkvstj-SIL1 sýnir að það hafi verið orðið fyllilega ljóst að sérstök sjónarmið giltu á Íslandi. Kvaðst hún þannig hafa skilning á því að (S)forstj vildi verja hið háa verð sem leiddi af skorti á samkeppni í flutningum til og frá Íslandi. Samskipti (S)frkvstj-SIL1 og (S)forstj í júní 2012 draga þetta einnig skýrt fram.

628. (S)frkvstj-SIL1 sendi þann 6. júní 2012 tölvupóst til (S)forstj og fjallaði hann um hvort möguleiki væri að ná auknum viðskiptum í flutningi á fiski frá Bandaríkjunum til meginlands Evrópu. Í þessum



tölvupósti fólst efnislega að (S)frkvstj-SIL1 bar undir eða óskaði eftir að fá heimild frá (S)forstj til að afla þessara nýju viðskipta þar sem öflun þeirra hefði áhrif á útflutning Eimskipa frá Íslandi. Með öðrum orðum spurði hún hvort efna mætti að þessu leyti til samkeppni við Eimskip á Íslandi. Í tölvupósti sem (S)frkvstj-SIL1 sendi nokkrum dögum seinna kom þetta fram:

„Well, I know it is politically difficult for you to pursue Eimskip biz in Iceland but we could do the 'selling' to the buyer who is shipping now with us more often from USA and Asia. I am looking to offer them a contract (better terms to have committed volume) and will include Iceland. They could then ask their supplier to utilise us rather than Eimskip.... better to come from the receiver than you pushing???“

629. Samkvæmt framangreindum tölvupóstum (S)forstj var það grundvallaratriði að allar ákvarðanir um verð á flutningi til og frá Íslandi væru teknar af Samskipum á Íslandi. Þetta stuðlaði að því að flutningarnir voru mjög ábatasamir („*lucrative*“) og því mátti alls ekki breyta. Með þessu fyrirkomulagi var mun auðveldara fyrir Samskip á Íslandi að eiga í hinu samfellda samráði sem Eimskip hefur viðurkennt að hafi verið fyrir hendi á þessum tíma.

630. Í apríl 2012 var (S)frkvstj-SIL1 orðið ljóst að á Íslandi gætu Samskip haldið uppi háu verði vegna skorts á samkeppni við Eimskip. Jafnframt gerði hún sér grein fyrir því að þetta ástand vildi (S)forstj vernda. Sökum þessa taldi hún nauðsynlegt að snúa sér til (S)forstj í júní 2012 vegna þess að aukin viðskipti SIL myndu þýða að það drægi úr útflutningi Eimskipa frá Íslandi. Var (S)frkvstj-SIL1 þannig fyllilega ljóst að sérstakt ástand ríkti á milli Eimskipa og Samskipa hér á landi sem leiddi til þess að það væri erfitt eða viðkvæmt fyrir Samskip og dótturfyrirtæki þess að reyna með samkeppni að ná til sín viðskiptum frá Eimskip. Sú lausn sem (S)frkvstj-SIL1 lagði til er og mjög lýsandi, þ.e. að láta það líta þannig út að Samskip á Íslandi væru ekki að sækjast eftir („*pushing*“) þessum viðskiptum frá Eimskip. Þannig gæti samstæðan mögulega náð til sín auknum viðskiptum án þess að ógna samráðinu við Eimskip á Íslandi. Er þetta ótvíræð birtingarmynd hins samfellda samráðs milli Samskipa og Eimskipa.

F.4.6. Íslenski flutningamarkaðurinn sagður „voða kósý“

631. Haustið 2012 undirbjó Eimskip skráningu á markað. Samtímagögn sýna að starfsmenn greiningardeildar Arion banka hafi á þessum tíma átt í ítrekuðum samskiptum við (E)forstj og fleiri stjórnendur Eimskipa. Var Arion banki að afla upplýsinga frá Eimskip til þess að taka saman virðismat á Eimskip.

632. Gögnin sýna eftir þessar viðræður við æðstu stjórnendur Eimskipa vildi greiningardeildin bera upplýsingar frá þeim undir „*sérfræðinga*“. Sá sérfræðingur var m.a. forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa. Í tölvupósti starfsmanns Arion banka til forstöðumannsins spurði hann m.a. um þetta:

„5. Eimskip heldur því fram að þeir geti haldið verðskránni stöðugri, þeir bara hækka hana og menn kyngja því. Gengur sú fullyrðing upp? Hvað gæti breytt því?“

6. Hverjir hafa reynt að fara inn á þennan markað og hvernig hafa þeir brugðist við því?

7. Samkeppni erlendis frá, er ólíklegt að erlend skipafélög komi inn á íslenska markaðinn? Eimskip lýsir markaðnum hérna heima sem voða kósý.

8. Stór sjávarútvegsfyrirtæki, álfyrirtæki, Byko.... fara þau ekki bara í útboð? Hvernig virkar þetta? Hvernig gerist þetta?“

633. Þessi tölvupóstur var sendur til undirbúnings fundi greiningardeildar Arion banka með Samskipum. Sá fundur var haldinn 19. október 2012 og sátu hann annars vegar tveir starfsmenn greiningardeildarinnar og hins vegar forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa og forstöðumaður flutningastjórnunardeildar.



634. Nokkrum dögum eftir fundinn með Samskipum eða þann 24. október 2012 birti greiningardeild Arion banka skýrsluna „Eimskipafélag Íslands hf. Ráðgjöf vegna hlutafjárútboðs.“

Í skýrslunni sem greiningardeild Arion banka birti eftir fundina með annars vegar Eimskip og hins vegar Samskipum er flutningamarkaðnum á Íslandi í raun lýst sem „kósý“. Þegar skýrslan er virt saman með tölvupósti starfsmanns greiningardeildar Arion banka til forstöðumaður útflutningsdeildar Samskipa er ljóst að ekkert hefur komið fram á fundinum með „sérfræðingum“ Samskipa sem hnekkti þeirri staðhæfingu stjórnenda Eimskips að miklar aðgangshindranir væru að íslenska markaðnum og samkeppni þar mjög takmörkuð.

F.4.7. „Sporna við innkomu Blue Water á markaðinn“

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

636. Í gögnum málsins hefur komið skýrt og ítrekað fram hjá bæði Eimskip og Samskipum að fyrirtækin teldu að þeim stafaði samkeppnisleg ógn frá BWS í útflutningi á fiski frá Íslandi, enda þótt markaðshlutdeild þess félags í inn- og útflutningi frá Íslandi væri óveruleg eða á bilinu 1-3%. Var t.d. beinlínis stefna hjá Samskipum að vinna gegn verðsamkeppni með því að:

„Sporna við innkomu Blue Water inn á markaðinn“.

637. Eimskip taldi sömuleiðis að aukin ógn stafaði frá BWS og að það félag væri „more aggressive“ í útflutningi á fiski frá Íslandi. Var það t.d. eitt af meginmarkmiðum Eimskips á árinu 2012 að hækka verð í m.a. útflutningi og var þá spurt hvernig unnt væri að verjast samkeppni frá BWS. Með sama hætti töldu Samskip það mikilvægt markmið m.a. á árinu 2012 að losna við BWS út af íslenska markaðnum.

638. Það var því sameiginlegt hagsmunamál hjá bæði Eimskip og Samskipum að draga úr samkeppni frá BWS til þess að gera fyrirtækjunum auðveldara en ella að hækka verð eða vinna gegn lækkun á verði. Sýna gögnin áframhaldandi nánast samhliða og síendurtekin samskipti Eimskips og Samskipa á árunum 2009-2013 við BWS, sem og umfjöllun innan beggja fyrirtækja um málefni tengd BWS. Þessi samskipti miðuðu að samstarfi við BWS um sjóflutninga til og frá Íslandi og til og frá Færeyjum.

639. Með því að taka upp samstarf við BWS gátu Samskip og Eimskip náð fram þeim ábata að draga úr samkeppni bæði á Íslandi og í Færeyjum.

640. Í viðræðum við BWS fjölluðu Samskip og Eimskip um atriði sem höfðu það að markmiði að raska samkeppni. Samskip lagði t.d. til við BWS að fyrirtækið myndi yfir vetrartímann hætta að bjóða upp á sjóflutning til og frá Íslandi. Í þessu máli er ekki tekin afstaða til háttsemi BWS að þessu leyti.

G. DREGUR ÚR MARKAÐSSKIPTINGU OG VERÐSAMRÁÐI

641. Á árinu 2008 fóru líkt og áður segir efnahagshorfur á Íslandi ört versnandi. Á fyrri hluta ársins 2008 veltu Samskip fyrir sér hvernig bregðast ætti við fyrirhuguðum samdrætti í innflutningi til Íslands. Var m.a. til skoðunar í maí 2008 að afla aukinna viðskipta með virkri samkeppni. Fólst í því að „sækja sterkt“ og reyna með „herferð“ að ná mikilvægum viðskiptavinum Eimskips. Í samræmi við málvenju innan Samskipa voru þessar fyrirhuguðu samkeppnisaðgerðir kenndar við Grænland (rætt var um „grænlenka daga“ og „grænlenk verð“). Eftir að „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 voru öll áform um samkeppni við Eimskip lögð til hliðar og stóð hið samfellda samráð óslitið næstu árin.



642. Ytri aðstæður breyttust hins vegar á árunum 2012 og 2013. Í lok árs 2012 gerðu efnahagsspár ráð fyrir því að hagvöxtur hér á landi myndi aukast nokkuð mikið. Gekk það eftir og sagði Seðlabankinn að hagvöxtur á árinu 2013 hefði verið „góður og einn sá mesti meðal þróaðra ríkja.“¹³
643. Gögn málsins gefa til kynna að efnahagsbatinn hér á landi skapaði hvata fyrir Eimskip og Samskip til að auka við flutningsmagn í siglingakerfum og hverfa frá því kerfi sem þau með samráði settu upp í aðdraganda og eftir hrunið árið 2008.
644. Þá gerðist það sömuleiðis árið 2013 að Samskip misstu flutningaviðskipti við mikilvægan viðskiptavin, Alcoa. Með því fór umfangsmikið flutningsmagn úr siglingakerfum Samskipa. Eimskip missti einnig flutninga. Skildi brotthvarf Alcoa sérstaklega eftir skarð í útflutningstekjur félaganna og að óbreyttum skipaflota vannýtta afkastagetu þeirra. Gögnin sýna að þetta hafi verið ein meginástæða þess að Samskip hófu vinnu við umfangsmiklar breytingar á siglingakerfi sínu, þ.e. í því skyni að ná inn frekara flutningsmagni. Fólu breytingarnar, sem komu til framkvæmda í mars 2013, í sér viðkomu í höfnum á landsbyggðinni, nokkurs konar strandsiglingar, þ.e. í þeim tilgangi að ná inn sjávarafurðum og öðrum vörum til útflutnings í stað þess magns sem tapast hafði við brotthvarf Alcoa. Eimskip gerði einnig um líkt leyti umfangsmiklar breytingar á sínu siglingakerfi.
645. Framangreindrar breytingar á ytri aðstæðum þýddu það að forsendur sem lágu til grundvallar m.a. hinní ólögmetu markaðsskiptingu og samráði um að draga úr flutningsgetu voru ekki lengur fyrir hendi með sama hætti og áður. Kreppunni var lokið og Alcoa ekki lengur viðskiptavinur í sjóflutningi.
646. Þessar breytingar á ytri aðstæðum breyttu þannig forsendum samráðsins og það hentaði hagsmunum Samskipa og Eimskips að draga úr samráðinu.
647. Ólíkt atvikum á árinu 2008 er það mat Samkeppniseftirlitsins að ekki hafi verið samráð um breytingar á siglingakerfum á árinu 2013. Samskip tilkynnti um breytingarnar í lok febrúar 2013 og benda gögn málsins til þess að Samskip hafi gert ráð fyrir því að fara í sókn og auka markaðshlutdeild sína í kjölfar breytinga á siglingakerfi sínu. Þar sem ekki var um samráð að ræða kom þessi breyting Eimskip á óvart og fyrirtækið brást við aðgerðum Samskipa. Sýna gögnin samkeppni milli fyrirtækjanna í kjölfar þessa.
648. Samtímagögn frá árinu 2013 sýna það skýrlega hvernig samkeppni um mikilvæga viðskiptavinum tók að lifna við eftir nokkurra ára „frið“ á milli Samskipa og Eimskips. Samskip hófu t.a.m. undirbúning að markaðsherferð eða „sókn“ á nokkra af mikilvægari viðskiptavinum Eimskips. Vísað var til „Baráttu í verðum“, „styr á markaðnum“ og mjög harðrar samkeppni. Hjá Eimskip var eftir þessar breytingar t.d. rætt um að nú væri „kominn tími til“ að sækjast eftir samningi við mikilvægan viðskiptavin Samskipa. Þá gerðu bæði fyrirtækin á árinu 2013 atlögu að mikilvægum viðskiptavinum hvors annars, t.d. Innes, ÓJK, Húsasmiðjunni, Rúmfatalagernum, Ölgerðinni og IKEA sem leiddi m.a. til tilfærslu á viðskiptavinum (ÓJK og IKEA) og lækkunar á verði.
649. Samanburður á háttsemi Eimskips og Samskipa gagnvart mikilvægum viðskiptavinum á annars vegar árunum 2008 – 2012 og hins vegar á árinu 2013 sýnir skýrlega fram á m.a. markaðsskiptinguna á fyrra tímabilinu.
650. Sem fyrr segir undirbjuggu stjórnendur Samskipa í maí 2008 að afla aukinna viðskipta með virkri samkeppni. Var þetta m.a. nefnt „grænlenkir dagar“. Stjórnandi hjá Samskipum hefur útskýrt að í þessu fólst að „fara í útsölugírinn“ eða „bjóða lág verð til að ná í meira magn“. Öll áform um slíka samkeppni voru sem áður segir lögð til hliðar eftir fund æðstu stjórnenda Samskipa og Eimskips 6. júní 2008. Er það einkar lýsandi að það var fyrst á árinu 2013 að stjórnendur Samskipa hófu „grænlenka veiðidaga“ og var bráðin þá mikilvægir viðskiptavinir Eimskips.

¹³ Seðlabanki Íslands. 2014. Fjármálastöðugleiki, 1. útgáfa. Aðgengilegt á slóð: https://www.sedlabanki.is/library/Skraarsafn/Fjarmalastodugleiki/FS/2014/Heildarskjal_2014_1.pdf.



651. Á árinu 2013 dró þannig úr samráði Samskipa og Eimskips sem tók til mikilvægra viðskiptavina fyrirtækjanna. Verulegt samráð var eftir sem áður áfram fyrir hendi á árinu 2013.

H. ANNÆÐ SAMRÁÐ Á ÁRUNUM 2009 – 2013

652. Í „Nýtt upphaf“ verkefninu fólst m.a. að Samskip og Eimskip ætluðu að kanna ábata af því að auka samráð sitt í kjarnabáttum flutningastarfsemi sinnar. Samtímagögnin sýna að samráðið jókst í kjölfarið.

H.1. Samráð í sjóflutningum

653. Áður en ráðist var í „Nýtt upphaf“ verkefni Samskipa og Eimskips í byrjun júní 2008 var fyrir hendi tvenns konar ólögmeitt samráð milli Samskipa og Eimskips í flutningum til og frá Íslandi. Annars vegar samráð í sjóflutningum til og frá Norður-Ameríku og hins vegar samráð sem tók til sjóflutninga til og frá Evrópu og nefnt var „Neyðarsamkomulag“.

654. Með „Nýtt upphaf“ verkefninu, sem hófst um mitt árið 2008, var samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum aukið. Tengdist sú aukning ekki síst því að fyrirtækin leystu saman viðfangsefni sem komu til vegna samráðs fyrirtækjanna um takmörkun á flutningsframboði í sjóflutningum á seinni hluta árs 2008.

655. Seint á árinu 2009 juku fyrirtækin verulega við samráð sitt í sjóflutningum, í samræmi við markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins, með samningi milli Eimskips og dótturfélags Samskipa, Jóna. Hafði (S)frkvstj-Jóna orð á því í tölvupósti til (E)frkvstj-sala/þj í október 2011 að Jónar hefðu aukið viðskipti við Eimskip verulega á árinu 2011, magnaukningin hafi verið „margföld frá fyrra ári.“ Umfang þessa aukna samstarf varð slíkt að forstöðumaður innflutningsdeildar Samskipa fannst nóg um og kvartaði yfir því við forstjóra Samskipa. Þessu samráði við Eimskip var hins vegar ekki hætt.

656. Samráð Samskipa og Eimskips í sjóflutningum var viðvarandi allt rannsóknartímabilinu. Þá hefur Eimskip viðurkennt að hafa átt í ólögmeitu samráði við Samskip um m.a. sjóflutninga milli Íslands og annarra Evrópulanda og um sjóflutninga milli Íslands og Norður-Ameríku.

657. Af þessu flutningssamstarfi fyrirtækjanna leiddu mikil samskipti milli stjórnenda og starfsmanna þeirra. Fyrir utan samskipti starfsmanna fyrirtækjanna vegna daglegrar framkvæmdar samráðsins liggja fyrir gögn sem sýna að æðstu stjórnendur fyrirtækjanna áttu tíð samskipti vegna þessa. Umræddir fundir voru bæði tíðir og sumir „langir“. Fundina sátu lykilstjórnendur fyrirtækjanna sem m.a. komu að samkeppnislegri stefnumörkun þeirra og tóku ákvarðanir um verðlagningu. Höfðu Samskip og Eimskip tækifæri á þessum fundum til að ræða hvers konar málefni sem tengdust samfelldu samráði þeirra og staðfesta gögn málsins að það var gert.

H.2. Samráð í landflutningum

658. Samráð Samskipa og Eimskips í landflutningum hófst a.m.k. á árinu 2005 og var samfelld út rannsóknartímabilið. Með „Nýtt upphaf“ verkefninu í júní 2008 lögðu fyrirtækin á ráðin um að auka samstarf sitt í m.a. landflutningum, þ. á m. átti að meta möguleika á því að „samnýta betur“ landflutningakerfi fyrirtækjanna. Þessum verkefni var hrint í framkvæmd og á rannsóknartímabilinu áttu Samskip og Eimskip í samstarfi á allt að 34 flutningaleiðum og á a.m.k fjórum afgreiðslustöðvum um nær allt land. Auk þess höfðu fyrirtækin samráð um að loka sameiginlegri afgreiðslustöð sinni á Seyðisfirði.

659. Í samráði Samskipa og Eimskips á landflutningamarkaði fólst að fyrirtækin m.a. sammæltust um að annað fyrirtækið hætti að sinna akstri á tilteknum áætlunarleiðum og hitt fyrirtækið flytti þess í stað með því fyrirtæki sem æki umrædda leið á grundvelli umsamins verðs þeirra á milli. Í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips fólst takmörkun eða stýring á framleiðslu og skipting markaða en einnig ýmis önnur samvinna keppinauta á fákeppnismarkaði, sem er mjög varhugaverð. Því fylgdi jafnframt



ítrekuð samskipti og upplýsingaskipti og þá er ljóst að fyrirtækin sömdu um kjör sín á milli á viðkomandi leiðum.

660. Eimskip hefur viðurkennt að hafa átt í ólögmætu samráði við Samskip um m.a. landflutningaþjónustu á flutningaleiðum á Íslandi og skiptingu á mörkuðum á tilteknum flutningaleiðum, sbr. sátt dags. 16. júní 2021.

H.3. Gámasamstarf

661. Samráð Samskipa og Eimskips um breytingar á siglingarkerfum og takmörkun flutningaframboðs árið 2008 höfðu í för með sér ýmsar áskoranir fyrir fyrirtækin. Samtímagögn sýna að fyrirtækin hafi haft með sér ólögmætt samráð til að ráða bót á þeim áskorunum sem breytingar á siglingakerfum beggja fyrirtækja fólu í sér. Með þessari samvinnu var stuðlað að því að markmiðið um takmörkun á flutningsframboði gæti gengið eftir með raunhæfum hætti. Einn þáttur í að leysa þessar áskoranir var að Samskip og Eimskip áttu eftirleiðis í nánu og reglubundnu gámasamstarfi sem fól í sér gagnkvæma leigu og lán á gámum á árunum 2009 – 2013. Var um að ræða samstarf sem var fyrir hendi þegar „Nýtt upphaf“ verkefnið hófst í júní 2008 og var það síðar aukið í samræmi við markmið verkefnisins.
662. Samskip og Eimskip áttu einnig í samstarfi við gámastýringu sem laut að því að flytja tóma gáma fyrir hvort annað milli viðkomustaða. Þannig voru fyrir hendi ólögmætir samningar Samskipa og Eimskips um gagnkvæma flutninga á tómum gáma milli hafna hér á landi, milli Íslands og Evrópu eða tengt Norður-Ameríku samstarfi.
663. Gámasamráðið átti sér ekki aðeins stað á sjóflutningsmarkaði heldur einnig á landflutningamarkaði og var það samfellt út rannsóknartímabilið eða a.m.k. til júní 2013. Í samræmi við þetta er í sátt Eimskips frá 16. júní 2021 viðurkennt að á árunum 2009–2013 hafi fyrirtækið átt í ólögmætu samráði við Samskip „um gagnkvæma leigu eða lán á gámum.“
664. Í þessu samstarfi Samskipa og Eimskips fólst hagnýt samvinna á milli fyrirtækjanna og því fylgdu umtalsverð samskipti á milli starfsmanna Samskipa og Eimskips um viðkvæm málefni í rekstri þeirra. Í því sambandi er vert að hafa í huga að gámastýring er einn af meginþáttum í rekstri flutningafyrirtækja.
665. Umfangsmikið gámasamstarf Samskipa og Eimskips vakti undrun starfsmanna hjá fyrirtækjunum. Í gögnunum kemur meðal annars fram að lægra settum starfsmönnum Eimskips fannst nóg um „*stuðning*“ fyrirtækisins við helsta keppinautinn og fannst þetta „*fáránlegt*“. Af þessu samráði leiddu mikil samskipti og samvinnumenning milli fyrirtækjanna. Af hálfu Eimskips var í þessum samskiptum fyrirtækjanna jafnvel vísað til til slagorðs Samskipa: „*Toggether we make things happen*“.

H.4. Samráð í skipaafgreiðslu

666. Samskip og Eimskip áttu í samráði um skipaafgreiðslu í Mjóeyrarhöfn í Reyðarfirði frá árinu 2007 óslitið til a.m.k. júní 2013. Í þessu fólst að Eimskip sá m.a. um að lesta það ál sem Samskip fluttu fyrir Alcoa til Rotterdam sem og að afgreiða skip Samskipa með annan vöruflutning (þ.e. annan en fyrir Alcoa). Markmið „Nýtt upphaf“ verkefnisins um að kanna möguleika á því að „*auka*“ samstarf Eimskips og Samskipa tók m.a. til skipaafgreiðslu. Var því hafinn undirbúningur mögulegs aukins samstarfs milli Samskipa og Eimskips í skipaafgreiðslu á árinu 2009. Þá benda gögn málsins til þess að Faxaflóahafnir hafi annast ákveðna milligöngu í tengslum við samstarf í skipaafgreiðslu.
667. Vegna samstarfs fyrirtækjanna í skipaafgreiðslu á Reyðarfirði bjó Eimskip yfir nákvæmum upplýsingum um alla flutninga Samskipa um höfnina sem auðveldaði fyrirtækjunum að stilla saman strengi sína þegar þau ákváðu að gera breytingar á siglingakerfum sínum á árinu 2008.
668. Þessu samstarfi fylgdu auk þess viðamikil samskipti á milli æðstu stjórnenda fyrirtækjanna í formi funda og tölvupósta. Ber að horfa til þess að í þeim samskiptum áttu sömu starfsmenn og stjórnendur



Samskipa og Eimskips sem höfðu aðkomu og sáu um framkvæmd annarra þátta í samfelldu samráði fyrirtækjanna.

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

669. Eins og orðalag 19. gr. samkeppnislaga ber með sér er fyrirtækjum skylt að lögum að verða við beiðni Samkeppniseftirlitsins um upplýsingar eða gögn. Hefur áfrýjunarnefnd samkeppnismála þannig tekið fram að beiðni samkeppnisyrivalda samkvæmt 19. gr. samkeppnislaga feli í sér „skyldu fyrir móttakanda hennar að verða við henni nema annað sé skýrt tekið fram. Kemur það raunar fram í lagagreininni að umbeðnar upplýsingar skuli gefnar og umbeðin gögn skuli afhent innan hæfilegs frests ...“, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 3/2004. Af dómi Héraðsdóms Reykjavíkur nr. E-1613/2017 frá 29. maí 2018, *Mjólkursamsalan ehf. gegn Samkeppniseftirlitinu*, leiðir skýrlega að þegar Samkeppniseftirlitið óskar eftir upplýsingum eða gögnum skv. 19. gr. samkeppnislaga hvílir sú skylda á viðkomandi fyrirtæki að „upplýsa um öll nauðsynleg atriði innan þess frests sem gefinn var“, sbr. og dóm Hæstaréttar í máli nr. 26/2020. Ákvæði samkeppnislaga leggja þannig ríkar skyldur á fyrirtæki að afhenda Samkeppniseftirlitinu gögn eða veita eftirlitinu upplýsingar, sbr. 19. gr. og 41. gr. b laganna. Óheimilt er t.d. að falska gögn eða veita rangar, villandi eða ófullnægjandi upplýsingar. Á grundvelli 19. gr. samkeppnislaga er fyrirtækjum þannig skylt að veita Samkeppniseftirlitinu réttar upplýsingar. Í því felst að óheimilt er að afvegaleiða Samkeppniseftirlitið með staðhæfingum sem eru tvíræðar eða beinlínis rangar, sbr. úrskurð áfrýjunarnefndar samkeppnismála í máli nr. 1/2012, *Síminn hf. gegn Samkeppniseftirlitinu*.
670. Í 2. gr. sáttar Eimskips viðurkennir fyrirtækið „að hafa brotið gegn 19. gr. samkeppnislaga með því að hafa ekki veitt nauðsynlegar eða réttar upplýsingar eða afhent gögn í þágu rannsóknar Samkeppniseftirlitsins.“ Tók sektin sem Eimskip féllst á að greiða einnig til brota gegn 19. gr. samkeppnislaga.
671. Í kafla 23 er komist að þeirri niðurstöðu að við rannsókn þessa máls hafi Samskip gerst sek um ranga, villandi og ófullnægjandi upplýsingagjöf og gagnaafhendingu og brotið þar með gegn 19. gr. samkeppnislaga. Brot Samskipa torvelduðu og töfðu rannsókn málsins þar sem Samkeppniseftirlitið var afvegaleitt og þýðingarmiklum upplýsingum haldið frá rannsókninni frá fyrstu stigum hennar.
672. Brot Samskipa fólust í því að við munnlega upplýsingagjöf Samskipa, í tengslum við húsleit Samkeppniseftirlitsins, veitti fyrirtækið ítrekað rangar, ófullnægjandi eða villandi upplýsingar um samskipti og samstarf við Eimskip.
673. Einnig var um að ræða endurtekin brot Samskipa sem fólust í því að veita ekki upplýsingar og afhenda gögn samkvæmt upplýsingabeiðnum sem beint var að fyrirtækinu við rannsóknina.
674. Brot Samskipa gegn upplýsingaskyldu samkvæmt 19. gr. laganna eru umfangsmikil og alvarleg. Unnu brot Samskipa mjög gegn skilvirki rannsókn málsins.

