

## Úrskurður

### áfrýjunarnefndar samkeppnismála

í máli nr. 5/2007

**Aðalbergur Þórarinsson o.fl.**

**gegn**

**Samkeppniseftirlitinu**

#### I.

#### **Hin kærða ákvörðun og kröfur málsaðila**

Með bréfi, dags. 18. júlí 2007, hafa Aðalbergur Þórarinsson, Aðalsteinn H. Guðnason, Agnar Breiðfjörð K. Jacobsen, Alfreð Georg Alfreðsson, Baldur Konráðsson, Brynjólfur Árnason, Guðbjörn B. Bjarnason, Guðmundur Stefánsson, Guðmundur Viggó Sverrisson, Guðrún Ólöf Agnarsdóttir, Héðinn Heiðar Baldursson, Hörður Karlsson, Ingólfur Möller Jónsson, Karl G. Sævar, Kjartan Valdimarsson, Kristinn Karl Ólafs, Kristján Hólmgeirsson, Kristján Vilhjálmsson, Leifur Georgsson, Óli Pétur Gunnarsson, Pálína Gunnarsdóttir, Pálmi Viðar Óskarsson, Pétur Andrésson, Ragnar Kristbjörn Hallsson, Sigurður G. Sigurðsson, Sigurður Gunnlaugsson, Sigurður Stefán Ólafsson, Sigurjón Reykdal, Sæmundur Jón Stefánsson, Sævar Baldursson, Unnar Halldór Ottesen, Valdemar Gestur Valdemarsson, Valgerður O. Hlöðversdóttir, Þorlákur Ásmundsson og Þórir Vignir Björnsson kært ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 28/2007, frá 27. júní 2007. Í hinni kærðu ákvörðun komst eftirlitið að þeirri niðurstöðu að áfrýjendur, sem eru

leigubifreiðastjórar, hefðu með samræmdum aðgerðum brotið gegn 10. gr. samkeppnislaga nr. 44/2005, er þeir sögðu upp stöðvarplássnum sínum á tveimur leigubifreiðastöðvum í eigu Ný-ungar ehf.

Af hálfu áfrýjenda er þess krafist að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi.

Af hálfu Samkeppniseftirlitsins er þess krafist að hin kærða ákvörðun verði staðfest.

## II.

### Helstu málavextir

Samkeppniseftirlitinu barst erindi frá fyrirtækinu NL (Nýja leigubílastöðin) en það hafði í byrjun mars 2007 keypt rekstur leigubílastöðvanna Aðalbíla í Keflavík og BSH í Hafnarfirði af Ný-ung ehf. Nokkrum dögum síðar sögðu leigubílstjórar, sem flestir eru áfrýjendur í máli þessu, upp viðskiptasamningi sínum við stöðvarnar. Var því fram haldið af hálfu NL að þær aðgerðir færu gegn samkeppnislögum. Uppsögnin var undirrituð af tveimur leigubifreiðastjórum fyrir hönd þeirra sjálfra og 30 annarra leigubifreiðastjóra. Að auki rituðu 6 leigubifreiðastjórar frá BSH undir yfirlýsingu dags. 12. mars 2007 um að ganga til samstarf við leigubifreiðastöðina Hreyfil. Einn leigubifreiðastjóranna ritaði þó undir bæði skjölin. Samkeppniseftirlitið hélt fund með þeim er undirrituðu uppsögnina þar sem fram kom sú afstaða að leigubifreiðastjórnir vildu ekki starfa hjá NL, heldur hefðu þeir leitað annarra leiða svo sem að stofna eigin stöð eða hefja störf á Hreyfli. Þá sendi eftirlitið bréf til þeirra leigubifreiðastjóra sem undirritað höfðu umboðið og uppsögn á samningnum við leigubifreiðastöðvarnar þar sem óskað var eftir upplýsingum með vísan til 10. gr. samkeppnislaga. Í byrjun maí 2007 stofnaði stór hluti þeirra leigubifreiðastjóra sem höfðu staðið að uppsögninni nýja leigubifreiðastöð.

Með bréfi Samkeppniseftirlitsins dagsettu 11. maí 2007 var áfrýjendum sent andmælaskjal stofnunarinnar til umsagnar. Því var svarað með bréfi lögmanns þeirra

dagsettu 25. sama mánaðar þar sem því var mótmælt að áfrýjendur hefðu brotið gegn samkeppnislögum.

Málsmeðferð Samkeppniseftirlitsins er að öðru leyti lýst í hinni kærðu ákvörðun og vísast til þess er þar segir. Hinn 27. júní 2007 var ákvörðun tekin í málinu. Ákvörðunarorð Samkeppniseftirlitsins hljóða svo:

*„Með umboði og yfirlýsingum, dags. 12. mars 2007, og með uppsögn, dags. 16 mars 2007, á stöðvarplássi hjá leigubifreiðastöðvunum Aðalbílum í Keflavík og BSH í Hafnarfirði, brutu eftirtaldir leigubifreiðastjórar gegn 10. gr. samkeppnislaga:*

*Aðalbergur Þórarinsson, Aðalsteinn H. Guðnason, Agnar Breiðfjörð K. Jacobsen, Alfred Georg Alfredsson, Baldur Konráðsson, Brynjólfur Árnason, Guðbjörn B. Bjarnason, Guðmundur Stefánsson, Guðmundur Viggó Sverrisson, Guðrún Ólöf Agnarsdóttir, Héðinn Heiðar Baldursson, Hörður Karlsson, Ingólfur Möller Jónsson, Karl G. Sævar, Kjartan Valdimarsson, Kristinn Karl Ólafs, Kristján Hólmgeirsson, Kristján Vilhjálmsson, Leifur Georgsson, Óli Pétur Gunnarsson, Pálína Gunnarsdóttir, Pálmi Viðar Óskarsson, Pétur Andrésson, Ragnar Kristbjörn Hallsson, Sigurður G. Sigurðsson, Sigurður Gunnlaugsson, Sigurður Stefán Ólafsson, Sigurjón Reykdal, Sæmundur Jón Stefánsson, Sævar Baldursson, Unnar Halldór Ottesen, Valdemar Gestur Valdemarsson, Valgerður O. Hlöðversdóttir, Þorlákur Ásmundsson og Þórir Vignir Björnsson.“*

Mál þetta var flutt skriflega fyrir áfrýjunarnefndinni. Greinargerð Samkeppniseftirlitsins barst 13. ágúst 2007, athugasemdir áfrýjenda 22. ágúst 2007 og athugasemdir Samkeppniseftirlitsins 27. ágúst 2007. Þá bárust nefndinni athugasemdir frá fyrirvarsmanni NL.

### III.

#### Helstu málsástæður málsaðila

##### *Málsástæður áfrýjenda*

Af hálfu áfrýjenda er á það bent að þrátt fyrir að rekstur leigubifreiðar sé fyrirtæki, sé aðeins um að ræða eins manns fyrirtæki og samningur leigubifreiðastjóra við þann er síma- og stöðvarþjónustu veiti sé því mjög tengdur persónu leigubifreiðastjórans annars vegar og hins vegar persónu þess er veitir síma- og stöðvarþjónustuna. Hverjum leigubifreiðastjóra sé á grundvelli samningafrelsis í sjálfsvald sett að segja upp samningi við einstaka leigubifreiðastöð og hefja viðskipti við aðra. Leigubifreiðastjórnarnir hafi stofnað leigubifreiðastöðina Aðalstöðin-BSH ehf. og hafi fengið öll tilskilin leyfi til að reka stöðina. Þótt heppilegra hefði verið, að hver og einn bifreiðastjóri hefði sent inn sér uppsögn, í stað þess að veita umboð til uppsagnar samninganna við Ný-ung ehf., geti það ekki skipt máli um niðurstöðuna þar sem ljóst sé að um persónulega ákvörðun hvers og eins bifreiðastjóra hafi verið að ræða eftir að samningur hvers og eins við Ný-ung ehf. hafði verið brotinn. Hafi því ekki verið um samstilltar aðgerðir í skilningi 10. gr. samkeppnislaga að ræða. Hér hafi ekki verið á ferðinni samningur milli fyrirtækja sem ætlað var að koma í veg fyrir samkeppni, takmarka hana eða raska, heldur einfaldlega eðlileg og fullkomlega lögleg viðbrögð manna við samnings- og trúnaðarbroti af hálfu viðsemjanda.

Áfrýjendur mótmæla því að samkeppnislög gangi framur almennum samningarétti í máli þessu. Viðskiptasamningur hvers einstaks leigubifreiðastjóra við Ný-ung ehf. hafi verið óframseljanlegur af hálfu Ný-ungar ehf. án samþykkis viðkomandi leigubifreiðastjóra, eins og allir persónubundnir samningar séu. Ný-ung ehf. hafi brotið gegn þessu og fyrir lá, að Ný-ung ehf. varð að hætta að veita þá þjónustu er hver einstakur leigubifreiðastjóri hafði samið um við fyrirtækið. Því hafi ekki verið um önnur úrræði að ræða fyrir áfrýjendur en að koma sér í viðskipti við aðra stöð. Ekkert í lögum þvingi þá hins vegar til að fara í viðskipti við NL. Samstaða leigubifreiðastjóranna hafi ekki falið í sér brot á samkeppnislögum, heldur hafi verið um að ræða samstöðu um að nýta sér rétt sinn

samkvæmt 74. gr. stjórnarskrárinnar til að stofna félag í þeim tilgangi að veita viðskiptavinum sínum sem hagkvæmasta og besta þjónustu.

Áfrýjendur benda á að um sé að ræða um þrjátíu leigubifreiðastjóra er hafi atvinnuleyfi á takmörkunarsvæði eitt. Á því svæði hafi 560 leigubifreiðastjórar atvinnuleyfi og áfrýjendurnir því aðeins rétt rúm 5% af heildarfjöldanum, sem tæplega geti skoðast það stór hluti markaðarins að samkeppni sé stofnað í voða, sérstaklega í ljósi þess að leigubifreiðastjórnarnir skiptist landfræðilega á milli Hafnarfjarðar og Reykjanesbæjar.

### *Málsástæður Samkeppniseftirlitsins*

Af hálfu Samkeppniseftirlitsins er vísað til þess að 10. gr. samkeppnislaga banni samráð milli fyrirtækja um kaup á aðföngum eða þjónustu sem þau þurfa á að halda í rekstri sínum. Einnig fari það gegn ákvæðinu ef fyrirtæki hafi samráð um að eiga ekki viðskipti við tiltekinn aðila. Áfrýjendur hafi tekið sameiginlega ákvörðun um að segja upp samningum sínum við NL og staðið sameiginlega að því. Hafi áfrýjendur þar með haft með sér ólöglegt samráð um að hætta að eiga viðskipti við umræddar stöðvar sem veitt höfðu þeim þjónustu. Hafi Ný-ung ehf. brugðist samningsskyldum sínum við áfrýjendur þá hefði rétt leið verið sú að hver og einn hefði sagt upp sínum samningi vegna þess. Með þessum aðgerðum hafi áfrýjendur komið sér saman um viðbrögð við aðstæðum á markaði og brotið þar með gegn 10. gr. samkeppnislaga.

Samkeppniseftirlitið bendir á að samkeppnislög komi ekki í veg fyrir að fyrirtæki á markaði, þ.m.t. áfrýjendur, geti beitt eðlilegum vanefndaúrræðum. Hins vegar gera löginn þá kröfu að keppinautar, í þessu tilfalli einstakir leigubifreiðastjórar, samræmi ekki aðgerðir sínar og viðbrögð við aðstæðum á markaði eins og þeir hafi gert með umræddum uppsögnum.

Samkeppniseftirlitið vísar til þess að samkvæmt 13. gr. samkeppnislaga miðist samkeppnishamlandi samningar sem séu undanþegnir banni 10. gr. við 5% markaðarins ef um sé að ræða láréttan samning á milli fyrirtækja. Samráð áfrýjenda nái til stærri hluta

markaðarins en 5% og falli því ekki utan banns 10. gr. Meðal annars sökum þess til hve lítills hluta markaðarins samráðið náði til hafi sektarviðurlögum ekki verið beitt í málinu. Hafi því verið tekið tillit til takmarkaðrar röskunar á markaðnum sem samráðið hafi valdið.

#### **IV. Niðurstaða**

1

Svo sem rakið er hér að framan veitti fyrirtækið Ný-ung leigubifreiðarstöðvunum Aðalbílum í Keflavík og BSH í Hafnarfirði þjónustu með tilteknum hætti. Um 20 atvinnuleyfi voru skráð hjá Aðalbílum en um 17 hjá BSH. Í byrjun marsmánaðar 2007 keypti fyrirtækið NL rekstur umræddra leigubifreiðastöðva af fyrirtækinu Ný-ung. Leigubifreiðastjórnarnir á umræddum stöðvum voru ósáttir við þessa ráðstöfun og héldu tvo fundi þar sem þeir veittu tveimur nafngreindum mönnum umboð til að segja stöðvarplássi sínu lausu frá og með 1. apríl 2007 með gildistöku frá 1. maí 2007. Alls rituðu 32 atvinnuleyfshafar undir uppsögnina. Að auki rituðu 6 leigubifreiðastjórar frá BSH undir yfirlýsingu dags. 12. mars 2007 um að ganga til samstarf við leigubifreiðastöðina Hreyfil. Einn leigubifreiðastjóranna ritaði þó undir bæði skjölin. Þannig virðast 37 leigubifreiðastjórar hafa átt aðild að þessu máli en eingöngu er getið um 35 í ákvörðunarorði Samkeppniseftirlitsins. Leigubifreiðastjórnarnir stofnuðu síðan leigubifreiðastöðina Aðalstöðin-BSH ehf. eins og nánar greinir í kæruskjali frá 18. júlí 2007.

2

Samkvæmt 4. gr. samkeppnislaga er fyrirtæki einstaklingur eða félag sem stundar atvinnurekstur. Af því leiðir að 10. gr. laganna tekur almennt til þessara aðila nema undantekning þar frá sé gerð í lögum og þeim er óheimilt að hafa samkeppnishamlandi samráð sín á milli nema að fenginni undanþágu skv. 15. gr. samkeppnislaga.

Samkvæmt 1. mgr. 10. gr. samkeppnislaga eru samningar og samstilltar aðgerðir milli fyrirtækja bannaðar þegar þær hafa að markmiði eða af þeim leiðir að samkeppni er takmörkuð. Ákvæðið telst brotið við það eitt að fyrirtæki hafa með sér einhvers konar samkeppnishamlandi samráð, án tillits til þess hvort samráðið hafi haft áhrif á markaðinn og án tillits til þess hvaða orsakir eða tilgangur kunni að liggja því til grundvallar. Ákvæðið á að tryggja að fyrirtæki taki sjálfstæðar ákvarðanir um viðskiptamálefni sem áhrif geta haft á samkeppni og nær m.a. til samráðs um að eiga ekki viðskipti við tiltekin fyrirtæki.

Fallast má á rök Samkeppniseftirlitsins fyrir því að landfræðilegi markaðurinn afmarkist í máli þessu af svonefndum takmörkunarsvæðum, sbr. reglugerð nr. 397/2003. Er höfuðborgarsvæðið og Suðurnesin eitt takmörkunarsvæði með 560 starfsleyfi fyrir leigubifreiðastjóra eins og nánar greinir í hinni kærðu ákvörðun. Verður það svæði hér lagt til grundvallar sem einn landfræðilegur markaður. Í niðurstöðu Samkeppniseftirlitsins kemur fram að 30 af þeim leigubifreiðastjórum falli innan þessa landfræðilega markaðar án þess að það sé skýrt nánar.

Áfrýjendur, sem reka allir leigubifreiðar, teljast fyrirtæki í skilningi samkeppnislaga og falla þar með efnislega undir bannreglu 10. gr. laganna. Þeir náðu samningi sínum milli um að hætta að eiga viðskipti við umræddar stöðvar og höfðu samráð um að kanna það að færa viðskipti sín annað. Ákvæði 10. gr. samkeppnislaga banna m.a. samráð milli keppinauta um kaup á aðföngum eða þjónustu sem þeir þurfa á að halda í rekstri sínum með þeim hætti sem var í máli þessu. Ákvæði samkeppnislaga fela í sér sérreglur sem ganga framam almennum ákvæðum samningaréttarins. Því skiptir ekki máli þótt

áfrýjendur teldu sig vera að bregðast við meintum ólögðum aðgerðum samningsaðila síns. Þá er og ljóst að ákvæði 74. gr. stjórnarskrárinnar er þessari niðurstöðu ekki til fyrirstöðu enda kemur umrætt ákvæðið ekki í veg fyrir að áfrýjendur geti stofnað félag.

6

Í 13. gr. samkeppnislaga segir:

Samningar milli fyrirtækja falla ekki undir bann skv. 10. gr. ef samanlögð markaðshlutdeild allra samstarfsfyrirtækja fer ekki á neinum markaði sem skiptir máli yfir:

- a. 5% viðmiðunarmörk, ef samningurinn er milli fyrirtækja sem starfa á sama framleiðslu- eða sölustigi (láréttur samningur),
- b. 10% viðmiðunarmörk, ef samningurinn er á milli fyrirtækja sem starfa á mismunandi framleiðslu- eða sölustigi (lóðréttur samningur).

Í hinni kærðu ákvörðun er þess getið að áfrýjendur hafi verið 30 talsins af 560 á hinum skilgreinda markaði og því um 5.4% leyfishafa. Í máli þessu hefur ekkert verið upplýst um markaðshlutdeild fyrirtækja áfrýjenda. Eins og mál þetta liggur fyrir þykir fjöldi leigubifreiðastjórnanna ekki nægilega örugg viðmiðun um þá markaðshlutdeild sem miða ber við. Af þessu leiðir að Samkeppniseftirlitið hefur ekki sýnt fram á að áfrýjendur hafi gerst brotlegir við 10. gr. samkeppnislaganna. Ber því að fella hina kærðu ákvörðun úr gildi.

### **Úrskurðarorð:**

Ákvörðun Samkeppniseftirlitsins nr. 28/2007, frá 27. júní 2007, er felld úr gildi.



Reykjavík, 4. september 2007

Stefán Már Stefánsson

Anna Kristín Traustadóttir

Lárus L. Blöndal