



SAMKEPPNISEFTIRLITIÐ

Þriðjudagur, 13. október 2015

Ákvörðun nr. 29/2015

Samruni Eimskipafélags Íslands hf. og Sæferða ehf.

I.

Málavextir og málsmeðferð

Hinn 7. maí sl. barst Samkeppniseftirlitinu tilkynning um yfirtöku Eimskipafélags Íslands hf. (hér eftir Eimskip) á félaginu Sæferðum ehf. (hér eftir Sæferðir). Tilkynningunni fylgdi svokölluð styttri samrunaskrá í samræmi við 6. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga nr. 44/2005. Með bréfi Samkeppniseftirlitsins, dags. 26. maí sl., var málsaðilum kynnt það mat eftirlitsins að skilyrði til þess að skila inn styttri samrunatilkynningu í málinu væru ekki fyrir hendi og sökum þess teldist tilkynningin frá 7. maí sl. ekki fullnægjandi og hefði þar af leiðandi ekki réttaráhrif sem slík.

Hinn 2. júní sl. barst beiðni Eimskips og Sæferða um undanþágu til þess að mega framkvæma samrunann á meðan hann væri til umfjöllunar hjá Samkeppniseftirlitinu, skv. 4. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga. Á fundi með samrunaaðilum, dags. 5. júní sl., var kallað eftir nánari rökstuðningi fyrir undanþágubeiðninni með tilliti til þeirra skilyrða sem ákvæði 4. mgr. 17. gr. a samkeppnislaga áskilur. Nánari rökstuðningur barst með tölvubréfi, dags. 11. júní sl., og fullnægjandi samrunatilkynning barst með bréfi, dags. 16. sama mánaðar. Með bréfi, dags. 29. júní sl., veitti Samkeppniseftirlitið samrunaaðilum undanþágu frá banni samkeppnislaga við því að samruninn komi til framkvæmdar meðan fjallað væri um hann. Það skilyrði var þó sett fyrir undanþágunni að ekki yrði gripið til neinna aðgerða sem gerðu það ómögulegt að láta samrunann ganga til baka ef það yrði niðurstaða Samkeppniseftirlitsins að samruninn hefði skaðleg áhrif á samkeppni.

Í kjölfarið var aflað sjónarmiða helstu keppinauta Eimskips á landflutningamarkaði, einkum þeirra er starfa á Vestfjörðum og nýta sér reglulega þjónustu Breiðafjarðarferjunnar í starfsemi sinni. Einnig var aflað sjónarmiða Vegagerðarinnar.

Með bréfi, dags. 20. júlí sl., var samrunaaðilum tilkynnt að Samkeppniseftirlitið teldi ástæðu til frekari rannsóknar á samkeppnislegum áhrifum samrunans, sbr. 1. mgr. 17. gr. d samkeppnislaga. Samrunaaðilar lögðu fram tillögu að skilyrðum í bréfi, dags. 21. júlí sl., sem miðuðu að því að koma í veg fyrir neikvæð samkeppnisleg áhrif samrunans þannig að Samkeppniseftirlitið gæti heimilað hann. Í kjölfarið var sátt við samrunaaðila undirrituð 26. ágúst sl., þar sem samrunaaðilar skuldbundu sig til að lúta tilteknum skilyrðum vegna samrunans, sbr. ákvörðunarorð ákvörðunar þessarar. Er forsendum skilyrðana nánar lýst í ákvörðun þessari.



II.

Samruninn

Samkvæmt 17. gr. samkeppnislaga telst samruni hafa átt sér stað þegar breyting á yfirráðum verður til frambúðar. Samruni getur þannig m.a. falist í því að fyrirtæki taki yfir annað fyrirtæki, sbr. b-lið 1. mgr. 17. gr. samkeppnislaga, líkt og á við um kaup Eimskips á Sæferðum. Í samrunaskrá segir að Eimskip muni kaupa allt hlutfé í Sæferðum. Sæferðir er fyrirtæki með aðsetur í Stykkishólmi og sinnir fólksflutningum og skemmtisiglingum um Breiðafjörðinn. Fyrirtækið á og rekur tvo báta, annars vegar Baldur SH og hins vegar Særúnu SH. Ferjan Baldur er bíla- og farþegaferja sem siglir yfir Breiðafjörð frá Stykkishólmi til Brjánslækjar, með viðkomu í Flatey. Ferjan er rekin á grundvelli samnings við Vegagerðina frá september til maí ár hvert en á eigin vegum frá júní til ágúst. Særún er skemmtisiglingaskip Sæferða sem býður upp á ýmis konar ferðapjónustu og skemmtiferðir um Breiðafjörð. Þar að auki reka Sæferðir lítið kaffihús í miðaaufgreiðslu sinni í Stykkishólmi.

Eimskip er alþjóðlegt skipaflutningafyrirtæki sem rekur skrifstofur í 19 löndum og hefur umboðsmenn í fjölmörgum löndum til viðbótar. Alls rekur Eimskip 55 starfsstöðvar í 19 löndum ásamt því að vinna með 68 samstarfsaðilum í 38 löndum. Eimskip rekur einnig bíla- og farþegaferjuna Herjólf fyrir Vegagerðina sem sinnir farþega- og vöruflutningum milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar eða Þorlákshafnar eftir atvikum. Fyrirtækið starfar einnig á landflutningamarkaði hér innanlands og annast vörugeymslur og hafnarstarfsemi í gegnum dótturfélag sitt Eimskip Ísland ehf. Ennfremur rekur fyrirtækið flutningsmiðlun fyrir sjófrakt, flugfrakt, akstursþjónustu og skjalagerð í gegnum dótturfélag sitt TVG-Zimsen ehf. Dótturfélag TVG-Zimsens ehf. er Gára ehf. sem sérhæfir sig í umboðsmennsku fyrir erlenda togara og skemmtiferðarskip. Sæferðir hafa þjónustað skemmtiferðarskip fyrir Gáru ehf. á Breiðafirði.

Af framangreindu er ljóst að ákveðin skörun er í starfsemi samrunaaðila á markaði fyrir farþegaflutninga á sjó og sjótengdri ferðapjónustu. Um markmið samrunans segir í samrunaskrá að með honum eigi að treysta rekstrargrundvöll og bæta samþættingu í rekstri samrunaaðila. Þá sé það einnig markmið samrunaaðila að bjóða íbúum og fyrirtækjum við Breiðafjörð og ferðamönnum sem heimsækja svæðið upp á aukna og betri þjónustu. Telur Eimskip samrunann verði til þess að opna félaginu leið inn á nýja markaði tengdum ferðapjónustu og skjóta þar með styrkari stöðum undir rekstur félagsins, auka hagkvæmni í rekstri beggja samrunaaðila ásamt því að leiða til aukinnar arðsemi í rekstri Eimskips. Um samþættinguna segir nánar í samrunaskrá að með henni skapist tækifæri fyrir félagið til að ná fram samlegðaráhrifum í markaðs- og sölustarfi, innkaupum á rekstrarvörum til skipa og önnur atriði er varða skiparekstur, mönnun skipa, þjálfun starfsmanna, stjórnun og umsýslu félagsins.

Kaup Eimskips á Sæferðum fela í sér samruna í skilningi samkeppnislaga. Telji Samkeppniseftirlitið að samruni hindri virka samkeppni getur stofnunin gripið til íhlutunar í formi ógildingar samrunans eða með setningu skilyrða, sbr. 17. gr. c samkeppnislaga. Eins og gerð er grein fyrir í ákvörðun þessari taldi Samkeppniseftirlitið að samruninn gæti skaðað samkeppni og því væri ástæða til íhlutunar. Hér á eftir er gerð grein fyrir þessu og þeim skilyrðum sem samrunaaðilar féllust á til að koma í veg fyrir samkeppnishindranir.



1. Markaður

Við mat á samruna skv. samkeppnislögum verður að byrja á því að skilgreina þann markað eða þá markaði sem við eiga. Með markaði er átt við sölusvæði vöru og staðgengdarvöru og/eða sölusvæði þjónustu og staðgengdarþjónustu og er staðgengdarvara og staðgengdarþjónusta vara eða þjónusta sem að fullu eða verulegu leyti getur komið í stað annarrar, skv. 4. gr. samkeppnislaga. Hagfræðileg rök leiða til þess að líta verður á viðkomandi markað frá tveimur sjónarhornum, annars vegar vöru- eða þjónustumarkaðnum og hins vegar landfræðilega markaðnum.

Fram kemur í samrunaskrá að samrunaaðilar starfi báðir á markaði fyrir fólksflutninga og sjótengda ferðaþjónustu. Þessi starfsemi sé aftur á móti örlítill hluti af heildar starfsemi Eimskips á meðan um sé að ræða meginstarfsemi Sæferða. Rekstur bæði Herjólfss og Baldurs sé háður sérstökum samningi við Vegagerðina sem styrkir starfsemina en þó eingöngu að hluta í tilviki Baldurs. Þá segir að örðugt sé að líta svo á að neytendur hér á landi upplifi að starfsemi samrunaaðila sé á sama markaði m.t.t. staðgengdarþjónustu. Líta verði á að um tvo aðskilda vörumarkaði sé að ræða miðað við staðsetningu. Er í samrunaskrá og vísað til þess að almennt hafi samkeppnisyfirvöld skilgreint markaði í málum er lúta að fólksflutningum eftir eðli flutninga og landfræðilegri staðsetningu þeirra. Samkeppniseftirlitið hafi í sambærilegum málum komist að þeirri niðurstöðu að skipta beri heildarmarkaði fyrir fólksflutninga hér á landi niður í smærri einingar sem einkum miðist við tilteknar áætlunarleiðir, sbr. t.d. álit Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2013 *Samkeppnishömlur á áætlunarleiðinni milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og Reykjavíkur.*

Þá segir í samrunaskrá að samrunaaðilar bjóði báðir upp á fólksflutninga á sjó. Sæferðir bjóði til viðbótar upp á skipulagðar áætlunarferðir um Breiðafjörðinn og eftir atvikum ævintýrasiglingar á Breiðafirði fyrir hópa. Starfsemi Eimskips, er lýtur að fólksflutningum, takmarkist við fólksflutninga til og frá Vestmannaeyjum og sé háð tímabundnum samningi við Vegagerðina að undangengnu reglulegu útboði sem fram fari á þjónustunni. Með vísan til þess telji samrunaaðilar að miða beri markaði annars vegar við farþega- og vöruflutninga á Breiðafirði og hins vegar við farþega- og vöruflutninga til og frá Vestmannaeyjum.

Um vöruflutningaþjónustu Sæferða segir ennfremur í samrunaskrá að hún takmarkist við Breiðafjörðinn og byggji alfarið á samningi félagsins við Vegagerðina. Vöruflutningar séu líttill hluti starfseminnar sem lýtur fyrst og fremst að ferjuflutningum á milli Stykkishólms og Brjánslækjar. Að sama skapi séu vöruflutningar mjög líttill hluti af starfsemi Herjólfss og séu að langstærstum hluta á hendi þriðja aðila, þ.e. flutningsaðila sem kaupir pláss fyrirflutningabíla og vagna með Herjólfí. Í ljósi landfræðilegrar stöðu telji samrunaaðilar að líta beri svo á að um aðskilda markaði sé að ræða sem samruninn muni ekki hafa nokkur áhrif á.

Um meginstarfsemi Eimskips segir í samrunaskrá að hún fari fram á markaði fyrir vöruflutninga á sjó til og frá Íslandi en félagið starfi einnig á markaði fyrir vöruflutninga á landi og strandflutninga. Samkeppniseftirlitið hafi áður komist að þeirri niðurstöðu að Eimskip væri markaðsráðandi stöðu á mörkuðum fyrir farmflutninga með reglubundnum áætlunarsiglingum milli Íslands og hafna Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar, sbr. ákvörðun nr. 29/2009 *Kaup Landsbanka Íslands hf. og Yucaipa American Alliance fjárfestingasjóðanna á hlut í L1003 ehf.* og úrskurður áfrýjunarnefndar



samkeppnismála í máli nr. 3/2008 Hf. *Eimskipafélag Íslands gegn Samkeppniseftirlitinu*. Eimskip og dótturfélög þess starfi einnig á markaði fyrir vöruflutninga og flutningsmiðlun á landi undir vörumerkinu Flytjandi og dótturfélaginu TVG-Zimsen ehf. Samkeppniseftirlitið hafi talið Eimskip og TVG-Zimsen ehf. búa yfir 30-40% markaðshlutdeild á þessu markaði.

Eins og mál þetta er vaxið telur Samkeppniseftirlitið ekki tilefni til að skilgreina markaði málsins með ítarlegum hætti. Almennt hafa markaðir er tengjast samgöngum og fólksflutningum verið skilgreindir eftir einstökum áfangastöðum, s.s. í farþegaflutningum á landi og í flugsamgöngum.¹ Rök mæla með því að sömu sjónarmið eigi við um farþegaflutninga með ferjum. Ekki verður þó litið fram hjá því að Breiðafjarðarferjan Baldur gegnir að auki afar mikilvægu hlutverki fyrir aðila á landflutningamarkaði á Vestfjörðum. Eimskip og dótturfélög starfa á þeim markaði og hafa búið yfir töluverðri markaðshlutdeild líkt og að ofan greinir. Yfirráð Eimskips yfir Breiðafjarðarferjunni kunna því að styrkja enn frekar stöðu félagsins á landflutningamarkaði og líkur á því að þar muni áhrifa samrunans helst gæta. Það er því mat Samkeppniseftirlitsins að þeir markaðir sem mál þetta varðar séu markaður fyrir farþegaflutninga annars vegar á leiðinni milli Vestmannaeyja og Landeyjahafnar/Þorlákshafnar og hins vegar á leiðinni milli Stykkishólms og Brjánslækjar og markaður fyrir landflutninga á Íslandi.

2. Samkeppnisleg áhrif samrunans

Í skýrslu Samkeppniseftirlitsins nr. 2/2011 *Samkeppni eftir hrún* var m.a. fjallað um markað fyrir vöruflutninga á landi. Kom þar fram að Eimskip og Samskip njóti mikilla yfirburða á þessum markaði sem byggði að nokkru leyti á viðskiptatengslum þeirra á sjóflutningsmarkaði sem hafði gert þeim kleift að tengja saman sjóflutninga og landflutninga. Að auki búi félögin að fjárhagslegum yfirburðum samanborið við keppinauta sína og öflugum innviðum. Félögin bæði rækju afgangslustöðvar víðs vegar um landið og starfræktu alhliða flutningamiðlanir eins og TVG-Zimsen í tilviki Eimskips. Samkeppniseftirlitið áætlaði markaðshlutdeild Eimskips á heildarmarkaðnum fyrir skipulagða vöruflutninga milli landshluta á bilinu 30-40%. Þó var tekið fram að rök gætu staðið til þess að þessi heildarmarkaður skiptist í ýmsa undirmarkaði.

Í máli því sem hér er til meðferðar var aflað sjónarmiða ýmissa keppinauta sem starfa á Vestfjörðum og Vesturlandi og nýta sér þjónustu Breiðafjarðarferjunnar með reglubundnum hætti. Þessir aðilar bentu á sterka stöðu Eimskips í landflutningum og töldu að kaup fyrirtækisins á Sæferðum myndu leiða til þess að Breiðafjarðarferjan Baldur yrði samþætt flutningsneti Eimskips og myndi þannig styrkja stöðu Eimskips á þeim markaði enn frekar. Ferjusiglingar yfir Breiðafjörð gegni mikilvægu hlutverki fyrir vöruflutninga til og frá sunnanverðum Vestfjörðum og með því að eignarhald á Breiðarfjarðarferjunni Baldri færist yfir til Eimskips muni félagið hafa yfir að ráða mikilvægri aðstöðu í vöruflutningum til og frá þessum landshluta. Var og bent á að vegna fyrirséðs vaxtar í laxeldi væri sýnt að innan fárra ára myndu flutningar til og frá svæðinu margfaldast frá því sem nú er. Nýr eigandi Baldurs gæti auðveldlega búið sér til forskot í

¹ Sjá ákvarðanir Samkeppniseftirlitsins nr. 11/2007 *Erindi Iceland Express vegna undirverðlagningar Icelandair ehf. á fargjöldum til Kaupmannahafnar og London* og nr. 51/2007 *Samruni Reynimels ehf. og Kynniferða ehf., álit Samkeppniseftirlitsins nr. 1/2013 Samkeppnishömlur á áætlunarleiðinni milli Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og Reykjavíkur*, ákvörðun samkeppnisráðs nr. 22/2003 *Erindi Iceland Express vegna meintrar misnotkunar Icelandair ehf. á markaðsráðandi stöðu* og ákvörðun framkvæmdastjórnar EB frá 5. júlí 2002 *Re The Agreement between Deutsche Lufthansa AG and Austiran Airlines AG* [2003] 4 CMLR 7.



samkeppni um þessa vöruflutninga, s.s. með hærri farmiðum fyrir flutningabíla keppinauta eða takmörkunum á fjölda þeirra í ferjunni. Töldu keppinautarnir að samruninn myndi leiða til þess að keppinautum Eimskips og dótturfélaga þess yrði mismunað í viðskiptum við Baldur. Voru allir sammála um nauðsyn þess að gripið yrði til íhlutunar vegna samrunans enda myndi hann styrkja markaðsráðandi stöðu Eimskips á markaði fyrir landflutninga.

Samkeppniseftirlitið telur að hægt sé að fallast á framangreind sjónarmið í meginatriðum. Þá verður einnig að hafa í huga að með yfirráðum sínum yfir Breiðafjarðarferjunni öðlast Eimskip tækifæri til þess að styrkja stöðu sína og dótturfélaga sinna á landflutningamarkaði með því að flétta ferjuna inn í flutninganet sitt. Samruninn getur að sama skapi leitt til þess að keppinautum Eimskips og dótturfélaga þess verði mismunað með einum eða ördum hætti þegar kemur að því að nýta sér ferðir Baldurs yfir Breiðafjörð og með því hindrað virka samkeppni. Hafa verður einnig í huga að leitað var að öðrum aðila sem væri tilbúinn að ganga inn í kaupinn með þeim afleiðingum að samkeppnisleg áhrif samrunans yrðu jákvæðari. Sú leit aftur á móti bar engan árangur. Af þeim sökum er brýnt að til íhlutunar komi af hálfu eftirlitsins í því skyni að koma í veg fyrir þær samkeppnishömlur sem samruninn kann að leiða af sér. Er hér einkum átt við mögulega samþættingu í flutningsneti Eimskips innanlands og mögulegum hindrunum fyrir keppinauta þess til þess að nýta sér þjónustu Breiðafjarðarferjunnar Baldurs.

III.

Niðurstaða

Með hliðsjón af öllu framangreindu er það mat Samkeppniseftirlitsins að nauðsynlegt sé að setja umræddum samruna skilyrði. Samrunaaðilar lýstu yfir vilja sínum til þess að gangast undir sátt í málinu á grundvelli 17. gr. f. laganna og 22. gr. málsmeðferðarreglna Samkeppniseftirlitsins nr. 880/2005. Viðræður við samrunaaðila leiddu í kjölfarið til sáttar sem felur í sér þau skilyrði sem fram koma í ákvörðunarorðum. Telur Samkeppniseftirlitið að þau leysi hin samkeppnislegu vandamál sem af samrunanum kynnu ella að stafa. Fela skilyrðin meðal annars í sér áskilnað um sjálfstæða viðskiptastefnu Sæferða og að jafnræðis skuli gætt gagnvart viðskiptamönnum félagsins bæði hvað varðar þjónustu og kjör.

Í ákvæði 2. gr. kemur fram að Sæferðum sé skylt að gæta jafnræðis og hlutlægni gagnvart þeim aðilum sem óski eftir þjónustu félagsins og er félaginu bannað að mismuna aðilum í viðskiptum nema til þess standi málefnalegar ástæður. Þá segir einnig í ákvæðinu að óheimilt sé að láta flutningastarfsemi Eimskips njóta forgangs.

Í ákvæðum 3. og 4. gr. er nánar kveðið á um viðskipti milli Sæferða annars vegar og Eimskips og tengdra félaga hins vegar og er almenna reglan sú að viðskiptin skuli vera á sömu forsendum og ef um ótengda aðila væri að ræða.

Í ákvæði 5. gr. skuldbinda samrunaaðilar sig til þess að viðhafa hlutlaust afsláttarkerfi sem grundvallist á fjölda ferða og stærðar bíla og flutningatækja auk þess að birta reglur um afsláttarkjör opinberlega. Í ákvæðinu er einnig kveðið á um að halda skuli sama kerfi hvað varðar leyfilegan fjölda flutningabíla um borð í Breiðafjarðarferjunni og setja ekki hömlur á fjölda þeirra í hverri ferð. Skulu samrunaaðilar þannig gæta þess að



keppinautar á landflutningamarkaði séu ekki útilokaðir frá flutningaleiðinni með Breiðafjarðarferjunni.

Að endingu er ákvæði er heimilar samrunaaðilum að óska eftir breytingum eða niðurfellingu einstakra skilyrða vegna breyttra forsenda, sbr. 24. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

IV.

Ákvörðunarorð:

„Kaup Eimskipafélags Íslands hf. á Sæferðum ehf. fela í sér samruna í skilningi 17. gr. samkeppnislaga nr. 44/2006. Með heimild í 17. gr. c samkeppnislaga eru samrunanum sett skilyrði. Með setningu á eftirfarandi skilyrðum er ekki þörf á að ógilda samrunann:

1. gr.

Sjálfstæður rekstur

Viðskiptastefna Sæferða ehf. (hér nefnt "Sæferðir") skal mótuð-með sjálfstæðum hætti. Jafnframt skal Eimskipafélag Íslands hf. (hér nefnt "Eimskip") gera eðlilega arðsemiskröfu til félagsins.

2. gr.

Aðgangur að þjónustu

Sæferðum er skylt að gæta jafnræðis og hlutlægni gagnvart þeim aðilum sem óska eftir þjónustu félagsins og má ekki mismuna aðilum í þeim viðskiptum nema til þess standi málefnalegar ástæður. Óheimilt er t.d. að láta aðra flutningastarfsemi Eimskips njóta forgangs umfram keppinauta.

3. gr.

Viðskipti Eimskips og Sæferða

Nú á Eimskip í viðskiptum við Sæferðir og skulu Sæferðir þá tryggja að viðskiptin séu á sömu forsendum og ef um tvo ótengda aðila væri að ræða.

4. gr.

Viðskipti milli Eimskips og tengdra fyrirtækja

Eigi sér stað viðskipti á milli Sæferða og Eimskip og/eða fyrirtækja í eigu Eimskip og/eða ráðandi hluthafa í Eimskip og Sæferðum skulu þau vera á viðskiptalegum forsendum eins og um viðskipti milli ótengdra aðila væri að ræða.

Eigi Eimskip og/eða ráðandi hluthafa í Eimskip, kröfur á annað fyrirtæki eða sé Eimskip í viðskiptalegum tengslum við fyrirtæki sem hagnýta sér þjónustu sambærilega þeirri sem Sæferðir veita, er Eimskip og/eða ráðandi hluthafa í Eimskip óheimilt að hlutast til um að slíkur aðili beini viðskiptum sínum til Sæferða umfram önnur félög á sama markaði.



5. gr.

Þjónusta og viðskiptakjör

Í gildi er verksamningur milli Sæferða og Vegagerðarinnar sem dagsettur er 27. febrúar 2015 með gildistíma frá og með 1. júní 2015 til 31. maí 2018. Eimskip skal sem nýr eigandi Sæferða uppfylla þau skilyrði um þjónustu og viðskiptakjör sem þar koma fram.

Eimskip skuldbindur sig til þess að viðhafa hlutlaust afsláttarkerfi sem grundvallast á fjölda ferða og stærð bíla og flutningatækja þegar samið er um afsláttarkjör. Birta skal reglur um afslætti opinberlega.

Að sama skapi skuldbindur Eimskip sig til þess að viðhalda sama kerfi hvað varðar leyfilegan fjölda flutningabíla um borð í Breiðafjarðarferjunni og setja ekki hömlur á fjölda flutningabíla í hverri ferð, að því venjubundna samkomulagi undanskildu sem tíðkast yfir sumarmánuðina. Eimskip skal þannig gæta þess að keppinautar félagsins á landflutningamarkaði séu ekki útilokaðir frá flutningaleiðinni með Breiðafjarðarferjun.

Heimilt er að breyta afsláttakerfi að höfðu samráði við Vegagerðina og Samkeppniseftirlitið.

6. gr.

Endurskoðun.

Samrunaaðilum skal ávallt vera heimilt að óska eftir því að skilyrði þau sem hér er fjallað um verði felld niður vegna breyttra forsenda, sbr. 24. gr. stjórnarsýslulaga nr. 37/1993. Hvort heldur sem samningur Vegagerðarinnar og Sæferða verður endurnýjaður að loknum gildistíma eður ei halda ákvæði sáttar þessar gildi sínu óbreytt. Tilkynna skal Samkeppniseftirlitinu um lok samningsins."

Samkeppniseftirlitið

Páll Gunnar Pálsson