

Fimmtudagur, 13. febrúar 2003

194. fundur samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 6/2003

**Kvörtun Flugfélagsins Jórvíkur hf. vegna
ríkisstyrkja til Íslandsflugs hf. í innanlandsflugi**

I.

Erindið

Samkeppnisstofnun barst erindi dags. 3. janúar 2002, frá Einari Erni Einarssyni f.h. Flugfélagsins Jórvíkur hf., þar sem kvartað er yfir meintum samkeppnishindrunum á flugmarkaðnum. Ástæða þessara hindrana séu m.a. ríkisstyrkir sem Flugfélag Íslands hf. og Íslandsflug þiggi en kvartandi eigi ekki kost á.

Í erindinu segir: „Í sumar bárust þær fréttir að Flugfélag Íslands myndi hætta að sinna áætlunarflugi til Vestmannaeyja og Hafnar, þann 1. október 2001, vegna lélegrar afkomu af flugi í þessari ferð. Flugfélagið Jórvík tók til við að undirbúa að hefja áætlunarflug á þessa staði við þessi tíðindi. Viku fyrir mánaðamót sept-okt 2001 tilkynnti Íslandsflug að það myndi hefja flug til Vestmannaeyja og rúmum sólarhring fyrir sömu mánaðamót tilkynnti Flugfélag Íslands að það myndi halda áfram flugi til Hafnar, og bætti við ferðatiðni sína þrátt fyrir yfirlýsingar um lélega afkomu. Bæði félögin eru með ríkisstyrki í sínum rekstri. Jórvík hf. ákvað að fresta að hefja áætlun til Hafnar, en hefur sinnt flugi til Vestmannaeyja frá 1. október. Í Vestmannaeyjum sem og í Reykjavík annast Flugfélag Íslands afgreiðslu á farþegum og vörum fyrir Íslandsflug“.

Jafnframt kemur fram að kvartandi telur samkeppnisstöðu félagsins mjög skakka þar sem keppinautar þess þiggi ríkisstyrki í ýmsu formi. Íslandsflug hafi ákveðið með nokkurra daga fyrirvara að hefja flug til Vestmannaeyja og Flugfélagið til Hafnar í þeim tilgangi að kæfa í fæðingu áætlunar kvartanda um að fljúga þessar flugleiðir. Að því loknu hafi ætlunin verið að leika þann leik að hætta flugi og krefja ríkið síðan um styrk á þessa staði þar sem engin samkeppni ríki.

Kvartandi telur einnig óeðlilegt að flugvél sú sem notuð sé til flugs til Vestmannaeyja sé eingöngu til staðar vegna ríkisstyrkja, þ.e. styrkja á Bíldudal, Gjögur, svo og samning um sjúkraflug á Vestfjörðum. Kvartanda sé ljós sú staða að Íslandsflug hafi ætlað að hætta innanlandsflugi sl. vor en vegna styrkja ríkis hafi verið ákveðið að

halda áfram. Kvartanda sé þetta kunnugt þar sem stíft hafi verið leitað eftir því að hann keypti umrædda flugvél Íslandsflugs.

Loks segir í erindinu: „Síðan má benda á þá furðulegu ráðstöfun, að Flugfélag Íslands sem er með mikla fjármuni styrkja í veltu sinni sér um afgreiðslu á flugvöllum Íslandsflugs (sem notar sína ríkisstyrktu flugvél í flugið) í Vestmannaeyjum í samkeppni við Jórvík. Þetta má teljast í hæsta máta óeðlilegt og má ljóst vera að þetta mál mætti skoða enn frekar. Flugfélagið Jórvík sinnir áætlunarflugi á Patreksfjörð en Íslandsflug á Bíldudal með sömu ríkisstyrktu vélina og er afgreidd í Reykjavík af ríkisstyrktu Flugfélagi Íslands“.

Í ljósi ofangreinds fer kvartandi fram á að Samkeppnisstofnun rétti hlut hans og beiti til bráðabirgða að stöðva áætlunarflug Íslandsflugs milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja.

II. Málsmeðferð

Þar sem kvörtun Flugfélagsins Jórvíkur varðar tvo lögaðila, þ.e. Flugfélag Íslands og Íslandsflug, telur samkeppnisráð rétt að skipta málinu í tvennt og fjalla um hvorn þátt fyrir sig. Hér á eftir verður fjallað um þann þátt umkvörtunarefnisins sem snýr að Íslandsflugi. Þann þátt umkvörtunarefnisins sem snýr að Flugfélagi Íslands er fjallað um í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 5/2003.

Erindi Flugfélagsins Jórvíkur var sent til umsagnar Íslandsflugs og samgönguráðuneytisins.

1.

Í umsögn Íslandsflugs, dags. 28. febrúar 2002, kemur m.a. fram að ekki sé rétt að félagið hafi með nokkurra daga fyrirvara ákveðið flug til Vestmannaeyja. Undirbúningsferlið hafi verið langt þar sem semja hafi þurft við flugmenn um breytingu á kjarasamningi og finna lausn á afgreiðslumálum bæði í Reykjavík og í Vestmannaeyjum. Eftir langar og strangar viðræður hafi loksins tekist að ná samkomulagi og megi segja að Flugfélag Íslands hafi náð góðum samningi enda einir með afgreiðslu og bókunarkerfi í Reykjavík. Rétt sé að benda á að það hafi ekki verið Íslandsflug sem reynt hafi að kæfa áætlanir Jórvíkur í fæðingu heldur hafi það verið markaðurinn sjálfur en Vestmanneyingar hafi þrýst mikið því þeir hafi ekki treyst Jórvík, enda hafi Jórvík misst flugrekstrarleyfi sitt 1. október 2001, áður en þeir hófu flug til Vestmannaeyja. Íslandsflug þiggi enga styrki vegna áætlunarflugs til Vestmannaeyja.

Félagið telur það ekki koma málinu við að notuð sé sama flugvél til Vestmannaeyjaflugs og til annarra áfangastaða Íslandsflugs hvort heldur félagið sé ríkisstyrkt eða ekki. Uppgjöri á einstökum áætlunarleiðum sé haldið aðskildum og ríkisstyrkir séu ekki notaðir til að niðurgreiða samkeppni. Íslandsflug hafi kosið að nota eina afkastamikla flugvél til að sinna öllum flugleiðum.

Farþegum á áætlunarflugleiðinni Reykjavík-Vestmannaeyjar-Reykjavík hafi fækkað mikið á síðasta ári og sé ástæða þess ekki síst aukinn ríkisstyrkur við ferjuna Herjólf sem hafi getað boðið lægri fargjöld en eðlilegt geti talist.

2.

Þar sem umsögn samgönguráðuneytisins barst mun seinna en ætlað var verður efni hennar rakið í 5. tl.

3.

Umsögn Íslandsflugs var send kvartanda til athugasemda og bárust þær þann 18. júlí 2002.

Þar kemur m.a. fram varðandi flug til Vestmannaeyja á vegum Íslandsflugs að Íslandsflug geri aðeins út eina flugvél sem sinni öllu innanlandsflugi. Þessi flugvél sinni áætlunarflugi til Bíldudals, Gjögurs og Sauðárkróks en allar þessar leiðir séu beint eða óbeint ríkisstyrktar. Kvartandi fullyrðir að þessi flugvél væri ekki í rekstri á Íslandi nema vegna þess að Íslandsflug njóti svo mikilla ríkisstyrkja sem raun sé á. Þess vegna hafi verið auðvelt fyrir Íslandsflug að hefja áætlunarflug til Vestmannaeyja þar sem rekstrarkostnaður vélarinnar hafi þegar verið tryggður með ríkisstyrkjum sem veittir séu vegna annarra flugleiða. Áætlunarflugið hafi verið hafið með þriggja daga fyrirvara og í samkeppni við kvartanda sem standi sjálfstætt fjárhagslega og án nokkurra ríkisstyrkja.

Kvartandi telur hina miklu samvinnu og samstarf Íslandsflugs og Flugfélags Íslands vegna bókunarkerfis og sameiginlegrar flugafgreiðslu í Reykjavík og Vestmannaeyjum gefa ástæðu til gruns um einhvers konar samtryggingu um að skipta á milli sín öllu áætlunarflugi á Íslandi og að félögin standi saman um að útiloka Jórvík.

Loks segir í athugasemdum kvartanda: „Íslandsflug nefnir í sinni greinargerð að haldið sé aðskildu uppgjöri á einstökum flugleiðum félagsins. Þetta er auðvitað út í hött. Vestmannaeyjaflugið er hrein viðbót við þann rekstur sem fyrir var. Engin þörf var á að ráða viðbótarstarfsfólk eða dýra flugmenn. Málið var einfaldlega að auka nýtingu á fjárfestingum félagsins sem þegar var tryggður með hinum mörgu ríkisstyrkjum eins og áður hefur verið rakið“.

4.

Athugasemdir kvartanda voru sendar Íslandsflugi til frekari athugasemda. Jafnframt var samgönguráðuneytinu sendar athugasemdir og umsagnir málsaðila.

Í athugasemdum Íslandsflugs, dags. 24. september 2002, segir m.a.: „*Flugfélagið Jörvík ákvað að opna eigin afgreiðslu og nota smærri vélar til að sinna áætlunarflugi. Íslandsflug rak áður eigin afgreiðslu en komst að þeirri niðurstöðu að hagkvæmara væri fyrir félagið að gera samning við Flugfélag Íslands. Jörvík getur hvenær sem er flogið til Vestmannaeyja (og á fleiri áfangastaði) og hefðu getað boðið í áætlunarflug til Hornafjarðar en gerðu ekki. Íslandsflugi hefur nú verið úthlutað þeirri leið eftir að útboð hefur farið fram á sama hátt og Leiguflugi Ísleifs Ottesen var úthlutað flugleyfi til Gjögurs eftir að útboð hafði farið fram. Sem kunnugt er þá var Íslandsflugi síðar úthlutað flugleiðinni sem næstlægsta bjóðanda eftir að náðst hafði samkomulag á milli LÍO og Ríkissjóðs um riftun á samningi. Íslandsflug hefur náð í þessi viðskipti. Á upphafsárum Íslandsflugs höfðu forverar Flugfélags Íslands nær öll sérleyfi og Íslandsflug hafði ekki einu sinni möguleika á að fljúga á þeim leiðum. Þar er þó orðin breyting til batnaðar“.*

5.

Eftir að hafa ítrekað óskað eftir umsögn samgönguráðuneytisins barst hún þann 30. ágúst 2002. Þar kemur m.a. fram að úthlutun styrktra flugleiða hafi verið með eðlilegum hætti. Innanlandsflug hafi verið gefið frjálst 1997 og hafi samkeppnin farið vel af stað. Fjótlega hafi þó farið að halla undan fæti og hafi áætlunarflug dregist verulega saman. Hluti af skýringunni hafi verið stórstígar framfarir á vegakerfi landsins þannig að á vissum svæðum hafi innanlandsflug orðið úrelt sem samgöngumáti. Alþingi hafi þá um nokkra hríð veitt smáa styrki til flugleiðanna Reykjavík-Gjögur og Akureyri-Grímsey í gegnum fjárlagaliði ráðuneytisins enda sé um mjög afskekkt staði að ræða.

Eftir því sem áfangastöðum hafi fækkað hafi komið fram kröfur um að stjórnvöld tryggðu á einhvern hátt flugsamgöngur á ákveðna staði. Ákveðið hafi verið að bjóða út flug til nokkurra staða. Útboðin hafi verið með tvennum hætti, þ.e. annars vegar hafi verið boðið út sameiginlegt áætlunarflug og sjúkraflug í gegnum Ríkiskaup og hins vegar hafi verið boðnar út flugleiðir í samræmi við reglugerð ESB nr. 2408/92 og sé þá boðið út á öllu EES svæðinu. Aðgengi að þessum verkefnum hafi því ekki á nokkurn hátt verið takmarkað.

Hvað varði flug til Vestmannaeyja og Hafnar í Hornafirði vill ráðuneytið taka fram að Flugfélagið Jörvík hafi hvenær sem er getað hafið flug til þessara staða. Sé litið nánar á Höfn þá hafi Flugfélag Íslands verið búið að ákveða að leggja niður flug þangað frá og með 1. október. Síðan hafi félagið ákveðið að framlengja flugið um einn mánuð

væntanlega í þeirri von að fram kæmu nýjar fyrirætlanir stjórnvalda um styrk á þessari leið. Önnur flugfélög hafi hvenær sem er getað hafið flug til Hafnar á þessum tíma en þá hefði ekki komið til styrkveitingar til handa Flugfélagi Íslands. Flugfélagið Jórvið hafi ekki sýnt þess nein merki í reynd enda þótt félagið hafi gefið út yfirlýsingar um að það væri tilbúið að taka við af Flugfélagi Íslands þar sem engar hentugar flugvélar hafi verið í eigu þeirra hvorki þá né nú.

Eftir að ákveðið hafi verið að bjóða út flug til Hafnar hafi verið leitað leiða til að tryggja flugsamgöngur við Höfn til bráðabirgða þar til að útboð færi fram en framkvæmd útboðs geti tekið sex til átta mánuði á EES-svæðinu. Í viðræðum við ESA hafi komið fram að stofnunin líti á bráðabirgða samning af þessu tagi sem ríkisstyrk sem ESA þurfi að samþykkja. Nú hafi útboðið farið fram í samræmi við reglugerð EBE nr. 2408/92. Aðeins hafi verið tveir bjóðendur þ.e. Flugfélag Íslands og Íslandsflug og hafi Íslandsflug hlotið verkefnið, sem hafi þó ekki enn verið formlega veitt þar sem að skv. reglum geti ennþá hvaða flugfélag sem er hafið flug til Hafnar án styrkja þ.m.t. Flugfélagið Jórvið. Ljóst sé þó að félagið verði að hafa til þess hentugar og nógu stórar flugvélar þar sem að gerð sé mjög eðlileg krafa um 16 farþega vélar sem búnar skuli hverfihreyflum. Ekki sé vitað til þess að Jórvið hafi yfir slíkum vélum að ráða.

Um flugið til Vestmannaeyja gildi að mörgu leyti það sama en áréttað sé þó að það flug sé ekki ríkisstyrkt í dag. Flugfélagið Jórvið hafi getað hvenær sem er hafið áætlunarflug til Vestmannaeyja sem það hafi og gert. Það sé fjarstæða að halda því fram að stjórnvöld hafi reynt að bregða fyrir félagið fæti.

6.

Athugasemdir Íslandsflugs og samgönguráðuneytisins voru sendar kvartanda til upplýsinga og eftir atvikum athugasemda.

Í athugasemdum kvartanda kemur m.a. fram að hagsmunir FÍ og Íslandsflugs séu að halda nýjum flugrekendum utan við áætlunarflugið og gera í sameiningu út á ríkisstyrki í áætlunarleiðum sínum. Samstarf FÍ og Íslandsflugs sé eitt og út af fyrir sig tortryggilegt og það sé orðið svo náði í Vestmannaeyjafluginu að almennur farþegi heldur að hann hafi á síðustu mánuðum flogið með FÍ í áætlunarflugi þangað þótt það eigi að heita að Íslandsflug annist þá flugleið og reki hana.

Jafnframt séu ítrekuð þau sjónarmið í fyrri greinargerð um rekstur Íslandsflugs á ýmsa staði og óeðlilega og samkeppnishamlandi samvinnu Íslandsflugs hf. og Flugfélags Íslands. Sú samvinna sé vegna bókunarkerfis og sameiginlega flugafgreiðslu í Reykjavík og Vestmannaeyjum og um samtryggingu um að skipta á milli sín öllu áætlunarflugi á Íslandi og að standa saman um að koma í veg fyrir að Jórvið hf. komist þar að.

7.

Athugasemdir kvartanda voru sendar Íslandsflugi og samgönguráðuneytinu til upplýsinga.

Samgönguráðuneytið taldi með bréfi, dags. 20. nóvember sl., ástæðu til að koma að athugasemdum. Þar sem þær varða Flugfélag Íslands og flug til Hafnar er ekki ástæða til að rekja þær frekar hér.

8.

Aðilum máls voru sendar athugasemdir samgönguráðuneytisins til upplýsinga.

III.

Niðurstaða

Á fundi samkeppnisráðs, þann 13. febrúar 2003, var ákvörðun tekin í máli þessu. Þátt í fundinum tóku Kirstín Flygenring, Karítas Pálsdóttir, Ólafur Björnsson, Ragnheiður Bragadóttir og Tryggvi Axelsson.

1.

Umkvörtunarefni Flugfélagsins Jórvíkur í máli þessu er tvíþætt. Annars vegar er kvartað yfir áætlunarflugi Íslandsflugs á flugleiðinni milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja, en ákvörðun um að hefja það áætlunarflug hafi félagið tekið með nokkurra daga fyrirvara. Umrædd flugleið, auk annarra, sé ríkisstyrkt og skekki það samkeppnisstöðu Jórvíkur að geta ekki keppt á jafnræðisgrundvelli við Íslandsflug. Þá er bent á að Íslandsflug noti sömu flugvél til að sinna bæði því flugi sem njóti styrkja og því flugi sem er í frjálstri samkeppni við aðra. Hins vegar er kvartað yfir samningi Íslandsflugs við Flugfélag Íslands um afgreiðslu á flugfarþegum á Reykjavíkurflugvelli og í Vestmannaeyjum. Kvartandi óskar eftir því að Samkeppnisstofnun rannsaki og kanni stöðu Jórvíkur í samkeppninni við flugfélög sem þiggi ríkisstyrki á einn eða annan veg.

Samgönguráðuneytið áréttar að flug til Vestmannaeyja sé ekki ríkisstyrkt í dag. Flugfélagið Jórvík hafi því getað hafið áætlunarflug þangað hvenær sem er og hafi félagið gert það. Rétt sé aftur á móti að nokkrar flugleiðir Íslandsflugs séu ríkisstyrktar en þeir styrkir hafi verið veittir að undangengnum útboðum.

Í máli Íslandsflugs kemur fram að áður en flugfélagið hafi getað hafið flug á áætlunarleiðinni milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja hafi þurft að semja við flugmenn og Flugfélag Íslands um flugafgreiðslu svo aðdragandi að áætlunarflugi til Vestmannaeyja hafi verið langur. Flugið til Vestmannaeyja sé ekki ríkisstyrkt. Jórvík hafi ekki getað hafið flug til Vestmannaeyja þar sem félagið hafi á sínum tíma ekki

haft flugrekstrarleyfi. Enda þótt notuð sé sama flugvél í flugi til og frá Vestmannaeyjum og á milli annarra áfangastaða sem styrktir séu þá sé bókhaldslegu uppgjöri á einstökum áætlunarleiðum haldið aðskildu. Ríkisstyrkir séu ekki notaðir til að niðurgreiða samkeppni.

Varðandi samning Flugfélagsins við Íslandsflug um afgreiðslu flugvéla Íslandsflugs á Reykjavíkflugvelli og að hægt sé að bóka sæti í flug hjá Íslandsflugi gegnum Flugfélagið þá séu þeir samningar gerðir á hreinum viðskiptagrunni. Ástæðu þeirrar samvinnu megi rekja til ákvörðunar samkeppnisráðs þar sem sú samningsskylda hafi verið lögð á Flugfélagið. Rétt sé að áréttu að Flugfélagið Jórvík hafi yfir að ráða eigin aðstöðu á Reykjavíkflugvelli til að annast flugafgreiðslu.

2.

Flugfélagið Jórvík fer fram á að rannsakað sé það samkeppnisumhverfi sem fyrirtækið búi við. Af gögnum málsins má ætla að það sé aðallega tvennt sem kvartandi óskar eftir að sé skoðað, þ.e. ríkisstyrki sem Íslandsflug þiggi og samningur félagsins við Flugfélag Íslands um afgreiðslu og bókanir farþega. Hvort tveggja skekki að mati kvartanda samkeppnisstöðu Flugfélagsins Jórvíkur. Verður fyrst fjallað um ríkisstyrki til Íslandsflugs.

Í máli Íslandsflugs og samgönguráðuneytisins kemur fram að áætlunarflug til Vestmannaeyja sé ekki ríkisstyrkt. Þar af leiðandi er ekki um neinar styrkveitingar að ræða sem skekkja samkeppni á flugleiðinni milli lands og Eyja og er að mati samkeppnisráðs ekki ástæða til að fjalla um það frekar.

3.

Kvartandi fullyrðir jafnframt að Íslandsflug njóti margvíslegra styrkja vegna flugreksturs síns og að fjárhagslegum aðskilnaði sé ekki til að dreifa. Á heimasíðu Íslandsflugs koma fram áætlunarferðir félagsins. Félagið er með áætlunarferðir á milli Reykjavíkur og eftirtalinna staða; Vestmannaeyja, Vesturbyggðar (Bíldudals), Gjögurs, Hafnar og Sauðárkróks. Um áætlunarflugið til Vestmannaeyja er fjallað hér að ofan.

Íslandsflug samdi við Vegagerðina, að undangengnu útboði um rekstur á svonefndu Vestfjarða- og Suðursvæði, en undir það fellur flug til Bíldudals og Gjögurs. Í 3. gr. þess samnings kemur fram að flugrekanda beri að aðskilja bókhald vegna framangreindra áætlunarleiða frá öðrum rekstri. Samhliða samningnum um áætlunarflug var jafnframt gerður samningur um sjúkraflug við heilbrigðis- og tryggingamálaráðuneytið og Tryggingastofnun ríkisins. Gildistími þessara samninga er frá og með 1. maí 2002 til og með 31. desember 2003.

Samið var um flug til Hafnar að undangengnu útboði á EES-svæðinu. Áætlunarflug til Sauðárkróks er ekki ríkisstyrkt. Ferðir með áætlunarbifreiðum á milli Siglufjarðar og Sauðárkróks eru aftur á móti ríkisstyrktar. Sérleyfishafi þeirrar leiðar er ekki tengdur Íslandsflugi á nokkurn hátt.

Í bókhaldsgögnum þeim sem aflað var hjá Íslandsflugi fyrir fyrri helming ársins 2002 má sjá að tekjur og gjöld vegna allra áætlunarleiða eru gerðar upp sérstaklega. Um aðskilnað er að ræða í bókhaldi félagsins og verður ekki séð að um niðurgreiðslur á samkeppnisflugleiðum sé að ræða með styrktarfjárhæðunum. Hjá Vegagerðinni, sem hefur tekið við réttindum og skyldum samgönguráðuneytisins, fengust þær upplýsingar að þegar gengið væri til samninga að undangengnum útboðum væri almenna reglan sú að setja sérstakt ákvæði inn í viðkomandi samninga sem kvæði á um fjárhagslegan aðskilnað.

Það að Íslandsflug noti aðeins eina flugvél til að sinna áætlunarflugi sínu er að mati samkeppnisráðs óviðkomandi máli þessu. Eins og fram hefur komið hér að ofan er kostnaður og tekjur vegna hvernar flugleiðar gerðar upp sérstaklega. Tekjur og gjöld af flugvélinni eru því bókfærðar á hverja leið fyrir sig. Þar af leiðandi er ekki um það að ræða að rekstur flugvélarinnar sem slíkrar sé greiddur niður eins og ýjað er að hjá kvartanda.

Með vísan til framanritaðs verður ekki séð að ríkisstyrkir þeir sem hér um ræðir eða framkvæmd styrkveitinga hafi farið gegn markmiði eða einstökum ákvæðum samkeppnislaga.

Samkeppnisráð vill jafnframt árétta að útboðsleiðin fellur vel að markmiði samkeppnislaga og ef rétt er að staðið er útboð samkeppnishvetjandi og til þess fallið að auðvelda aðgang nýrra keppinauta að markaðnum.

4.

Í máli þessu kemur fram að Íslandsflug hafi samið við Flugfélag Íslands um afgreiðslu flugvéla þeirra á Reykjavíkflugvelli og aðgang að bókunarkerfi. Kvartandi telur umrætt samstarf hugsanlega fela í sér brot á samkeppnislögum.

Samkeppnisstofnun óskaði eftir afriti af umræddum samningi. Um er að ræða tvo samninga. Annar snýr að umboði Flugfélagsins til að selja farþega- og fraktflutninga í áætlunarflugi Íslandsflugs innanlands og hinn snýr að flugafgreiðslu í Reykjavík og Vestmannaeyjum. Efni og ákvæði ofangreindra samninga bera ekki með sér að um brot á samkeppnislögum sé að ræða. Í því sambandi verður einnig að vísa til skilyrðis varðandi aðstöðu á flugvöllum í ákvörðun samkeppnisráðs nr. 10/1997, Samruni innlanlandsflugs Flugleiða hf. og Flugfélags Norðurlands hf. Þar segir: „Ef aðili sem nú hefur ekki yfir að ráða flugafgreiðslu á Reykjavíkflugvelli hefur áætlunarflug til

eða frá flugvellingum og honum er ókleift, t.d. vegna skipulagsmála flugvallarins, að koma sér upp eigin aðstöðu þar, skal Flugfélag Íslands, að fenginni beiðni frá viðkomandi, annast flugafgreiðslu fyrir hinn nýja aðila eða skapa honum aðstöðu til eigin afgreiðslu á grundvelli umsaminnar þóknunar. Kjör Flugfélags Íslands skulu byggjast á hlutlægum og málefnalegum sjónarmiðum“.

Með vísan til framanritaðs getur samkeppnisráð ekki fallist á það með kvartanda að umrædd samvinna félaganna sé til þess fallin að raska samkeppni.

IV. Ákvörðunarorð:

„Ekki er ástæða til að hafast frekar að vegna máls þessa.“

[Máli þessu var áfrýjað; sjá úrskurð Áfrýjunarnefndar samkeppnismála nr. [5/2003](#)]