

Samkeppniseftirlitið,
b.t. Vals Þráinssonar,
Borgartún 26,
105 Reykjavík.

Reykjavík 11. mars 2016.

Varðar: Athugasemdir við Frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins, rit nr. 2/2015.

Samkeppniseftirlitið birti þann 30. nóvember sl. Frummatsskýrslu eftirlitsins vegna markaðsrannsóknar á íslenska eldsneytismarkaðinum. Umbjóðandi okkar, Atlantsólía ehf., kt. 590602-3610, Lónsbraut 2, Hafnarfirði hefur falið skrifstofu okkar að koma á framfæri athugasemdum félagsins vegna niðurstöðu frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins.

I. Samanburður við Bretland.

Í fyrsta lagi gerir umbjóðandi okkar athugasemdir við það í hversu ríkum mæli Samkeppniseftirlitið styðst við samanburð við breskan markað í Frummatsskýrslunni (kemur leitarorðið Bretland t.a.m. 53 sinnum fyrir við talningu orðsins í skýrslunni). Samanburður við Bretland er fráleitur að mati umbj. okkar.

Umbj. okkar hefur starfað í rúman áratug á eldsneytismarkaðnum og telur sig hafa haldgóða reynslu í samanburði ólíkra markaða. Breska skýrslan, sem ítrekað er vísað til í frummatsskýrslunni, er vel unnin miðað við þær markaðaðstæður sem þar ríkja. Það er hins vegar mat umbj. okkar, að samanburður á breska markaðnum við þann íslenska sé í besta falli gagnslaus og í versta falli villandi. Það er hvergi í Frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins minnst á þann gríðarlega stærðarmun sem er á þessum tveimur ólíkum mörkuðum. Aukinheldur er uppbygging allrar olíudreifingar á þessum tveimur mörkuðum jafn ólík eins og mest getur orðið.

Umbj. okkar telur að nærtækara hefði verið í Frummatsskýrslunni, að bera saman markaði sem eru líkari þeim íslenska, þó að í grunninn hefði verið stuðst við bresku skýrsluna í aðferðarfræði. Umbj. okkar telur hægt að bera íslenska eldsneytismarkaðinn saman við þann norska, þar sem það land er keimlíkara því íslenska að því leiti til að þar eru vogskornar strendur og dreifinetið áþekkt, þó svo að magntölur séu margfaldar eða 1,4 milljarða lítra af bensíni og 2,7 milljarða lítra af dísel.¹

Í Noregi hafa verið framkvæmdar margskonar greiningar á eldsneytismarkaðnum á umliðnum árum:

1. Det norske drivstoffmarkedet.²
2. Drivstoffmarkedet i Norge – marginøkning og ny pristopp³

¹ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport---drivstoffmerkedet-i-norge_2014.pdf¹

² http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport-det_norske_drivstoffmerkedet.pdf

³ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport---drivstoffmerkedet-i-norge_2014.pdf

3. V2015-29 St1 Nordic OY – Smart Fuel – konkurranseloven § 6, jf. § 20 – inngrep mot foretakssammenslutning⁴
4. OECD – Policy roundtables – Competition in Road Fuel 2013⁵

Í Frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins er jafnan, eins og áður segir, vísað í niðurstöðu breska samkeppniseftirlitsins og niðurstöður þeirrar könnunar heimfærðar upp á íslenska markaðinn. Breska rannsóknin er síðan t.a.m. notuð til að draga þá ályktun að sú staðreynd að á Íslandi sé boðið upp á sama verð á öllum stöðum, teljist vera dæmi um vöntun á samkeppni. Þessari staðreynd hafnar umbj. okkar með öllu og jafnframt þeirri ályktun sem Samkeppniseftirlitið dregur af henni. Breski markaðurinn er 200 sinnum stærri en sá íslenski og það eitt gerir allan samanburð ótækan. Til frekari áréttingar á því að samanburður á íslenska eldsneytismarkaðnum og þeim breska er ótækur, leyfir umbj. minn að benda á eftirfarandi:

1. Dreifikerfi á eldsneyti á Bretlandi (road fuel) er m.a. fólgið í olíuleiðslum sem eru samtals 4.800 kílómetrar að lengd. Eru leiðslurnar hvort tveggja í eigu yfirvalda og einkaaðila og ná yfir nær allan suðurhluta Englands.
2. Eldsneytismarkaðurinn á Bretlandi til neytenda (road fuel) er 33.3 milljarðar tonna eða u.þ.b. 40 milljarðar lítra. (2012)⁶. Á Íslandi var markaðurinn 208 milljón lítrar árið 2012. Munurinn er því 135 faldur.
3. Skráð ökutæki á Bretlandi eru 35 milljónir (2013)⁷ samanborið við 308.000⁸ hér á landi. Munurinn er 113 faldur.
4. Fjöldi íbúa á Bretlandi er talinn vera um 65 milljónir⁹ í samanburði við 329 þúsund¹⁰ hér á landi. Munurinn er 129 faldur.
5. Á Bretlandi eru sjö olíuhreinsistöðvar.
6. Bretland er olíuframleiðsluland með rúmlega 1% markaðshlutdeild á heimsvísu.
7. Fjórar stórar verslunarkeðjur ráða nú yfir um 50% markaðshlutdeild¹¹ í sölu eldsneytis til almennings á Bretlandi. Verslunarkeðjurnar fjórar eru ASDA, Morrison, Sainsbury og Tesco og hafa þær yfir að ráða yfir 1.000 bensínstöðvum. Þekkt er að samlegðaráhrif eru milli þess að reka smávöruverslanir og eldsneytisstöðvar og geta slíkir söluaðilar boðið lægra eldsneytisverð sem þeir veita síðan upp með hærri álagningu á smávöru í verslununum.

Eins og ráða má af ofangreindu er gríðarlega mikill munur á íslenska eldsneytismarkaðinum og þeim breska sem Samkeppniseftirlitið notar til samanburðar í Frummatsskýrslunni. Í ljósi þessa er því skiljanlegt að niðurstöðutölurnar eru eins fjarri sannri og raun ber vitni.

Í skýrslunni er síðan reynt að færa fyrir því rök að sambærileg viðmið finnist, með því að nota greiningu sem framkvæmd var árið 2014 á skosku Suðureyjum, þar sem einn heildsali starfaði með fullkomna einokun. Umbj. minn telur að sá samanburður sé heldur ekki marktækur þar sem sá aðili, Certas

⁴ <http://www.konkurransetilsynet.no/nb-NO/vedtak-og-avgjorelser/vedtak-og-avgjorelser/2015/1226-V2015-29/>

⁵ <http://www.oecd.org/competition/CompetitionInRoadFuel.pdf>

⁶ https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/322458/sub_national_road_transport_consumption_factsheet_2012.pdf

⁷ <https://www.gov.uk/government/statistics/vehicle-licensing-statistics-2013>

⁸ <http://bifreidatolur.samgongustofa.is/?nid=1187>

⁹ [http://countrymeters.info/en/United_Kingdom_\(UK\)](http://countrymeters.info/en/United_Kingdom_(UK))

¹⁰ <http://countrymeters.info/en/Iceland>

¹¹ <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/retailandconsumer/9207714/Supermarkets-now-sell-almost-half-of-all-petrol-sold-in-UK.html>

Energy¹², er stærsti sjálfstæði dreifingaraðilinn á eldsneyti á Bretlandi, sem rekur yfir 1600 bensínstöðvar (sem er sex sinnum fleiri bensínstöðvar en öll olúfélögin á Íslandi reka). Heildar umsvif móðurfélag Certas DCC¹³ á sviði eldsneytis (road fuel) fyrir ökutæki, flugvélar, iðnað og húshitun er 30 milljarðar lítra og erum að ræða stærsta aðilann á breska markaðnum, með alls 18% markaðshlutdeild. Þess má til frekari hliðsjónar geta, að móðurfélag Certas Energy, tók yfir rekstur Qstar í Svíþjóð árið 2014, en umsvif þess er jafnmikil og öll eldsneytissala á Íslandi eða rúmlega 300 milljónir lítra af bensín og díselolíu á ári. Þessar staðreyndir sýna svo að ekki verður um villst að kaupmáttur (bargaining power) slíks aðila er gríðarlegur og öll kostnaðaruppygging er með allt öðrum hætti, en á þeim litla markaði sem er hér á Íslandi.

II. Tjón neytenda.

Samkeppniseftirlitið kemst að þeirri niðurstöðu í Frummatsskýrslunni að álagning á bensín sé 20 kr. pr. líter með virðisaukaskatti of há og 18 kr. pr. líter með virðisaukaskatti of há á hvern líter af díselolíu. Þetta telur Samkeppniseftirlitið leiða til þess að neytendur hafi greitt 4.000 – 4.500 milljónir króna með virðisaukaskatti of hátt verð fyrir eldsneyti á árinu 2014. Þessari niðurstöðu hafnar umbj. okkar með öllu og telur ranga.

Umbj. okkar telur nálgun Samkeppniseftirlitsins að þessu leyti til vera mjög villandi og gerir athugasemdir við það að Samkeppnisýfirvöld setji fram fullyrðingu sem þessa í Frummatsskýrslunni. Í fyrsta lagi ber að líta til þess að tölurnar í Frummatsskýrslunni eru settar fram með virðisaukaskatti sem ýkir heildarmyndina og niðurstöðuna að mati umbj. okkar. Virðisaukaskatturinn rennur í ríkissjóð en ekki til olúfélaganna – þrátt fyrir að neytendur greiði fyrir skattinn. Í raun eru því þær tölur, sem Samkeppniseftirlitið telur að sé of há álagning olúfélaganna 16 kr. pr. bensínlíter og 14,5 pr. líter af díselolíu. Þannig eru tölurnar sem Samkeppniseftirlitið telur olúfélögin hafi mögulega oftekið á bilinu 3.200 til 3.600 milljónir en ekki 4.000 – 4.500 milljónir.

Samkeppniseftirlitið kemst að þeirri niðurstöðu í Frummatsskýrslunni að álagning sé 14,22 kr. of há pr. líter í tilfelli bensíns og 15,84 kr. of há af hverjum líter af díselolíu. Þessi niðurstaða er fengin með þeirri aðferðarfræði að leggja saman innkaupsverð og flutning til Íslands, bæta þar ofan á útreiknuðu heildsöluálagi eins og það er á Bretlandi, því næst bætt við dreifingarkostnaði fyrir Reykjavíkursvæðið, þá er bætt við smásöluálagningu eins og hún er á Bretlandi og síðan að lokum bætt við sköttum. Útkoman út úr þessari formúlu er síðan borin saman við útsöluverð á Íslandi, að teknu tilliti til afslátta. Sú aðferðarfræði sem Samkeppniseftirlitið styðst hér við og miðar við álagningarþætti í Bretlandi, er að mati umbj. okkar algjörlega óraunhæf. Eins og fyrr var vikið að, þá er breski markaðurinn ekki samanburðarhæfur við þann íslenska þar sem hann er 200 sinnum stærri. Þó að nálgun Samkeppnisýfirvalda yrði ekki önnur en sú, en að nota eigin rök um gegnumstreymi pr. stöð, þá er augljóst að um fráleitán samanburð er að ræða. Jafnframt hefur umbj. okkar athugasemdir fram að færa við samanburð við skosku Suðureyjarnar (sbr. að framan). Með þeim tölulega samanburði, sem unninn er með sömu forsendum og að framan greinir, er komist að þeirri niðurstöðu í Frummatsskýrslunni að óútskýrður munur á álagningu eldsneytis sé á bilinu 4,15-8,85 kr. Í töflu á bls. 194 í Frummatsskýrslunni eru síðan teknar saman niðurstöður um áætlað tap neytenda vegna umframálagningar sem rekja megi til markaðsbresta á íslenska markaðnum. Niðurstöðurnar í töflunni miðast við útreiknaða heildsöluálagningu að viðbætti smásöluálagningu eins og hún er hjá

¹² <http://www.certasenergy.co.uk/about-us/>

¹³ <http://www.dcc.ie/our-businesses/dcc-energy/markets-and-market-position.aspx>

sjálfstæðum smásölum á Bretlandi. Miðað við þær niðurstöður er sú niðurstaða fengin að umframálagning hér á landi sé á bilinu 10 – 12 kr.

Allir þeir samanburðir sem að ofan er greint frá eru algjörlega marklausir að mati umbj. okkar, þar sem verið er að bera saman markaði sem eru gríðarlega ólíkir, eins og fyrr um getur í erindi þessi. Það er því fráleitt að mati umbj. okkar að slá því fram í Frummatsskýrslunni að neytendur hafi orðið fyrir tapi sem megi rekja til markaðsbresta á íslenska markaðnum, sem fundin er út með þessum hætti.

Það kemur skýrt fram í Frummatsskýrslunni að meintri umframálagningu olíufélaganna finnist ekki staður í ársreikningum þeirra og rekstrarniðurstöðu. Þannig skilar þessi meinta umframálagning sér ekki í rekstrarhagnaði olíufélaganna, sem hlýtur að vera staðreynd málsins ef um óþarfa umframálagningu er á annað borð að ræða. Verður ekki annað út úr þessari nálgun lesið, en að félögin hljóti að vera illa rekin, rekstur þeirra óhagkvæmur og að ekki sé hvati til að bæta úr.

[trúnaðarupplýsingar]

Það er því ljóst að ef umbj. okkar ætti að taka á sig þá lækkun álagningar sem Samkeppniseftirlitið telur svigrúm til í Frummatsskýrslunni, myndi það leiða til þess að félagið væri órekstrarhæft. Umbj. okkar er eina félagið á eldsneytismarkaðnum sem einvöðungu selur eldsneyti og með litla yfirbyggingu. Er umbj. okkar því ekki ljóst, miðað við þessar forsendur, hvar honum yrði ætlað að skera niður í rekstri til að mæta þessum mikla tekjusamdrætti sem Samkeppniseftirlitið telur að hann eigi að geta sætt. Það gefur því augaleið, að mati umbj. okkar, að þessi nálgun í Frummatsskýrslunni fer fjarri raunveruleikanum.

Í Frummatsskýrslunni segir: „Þegar arðsemi félaganna er borin saman við áætlaðan veginn fjármagnskostnað er ekki að sjá að þau hafi skilað kerfisbundið umframardsemi eftir árið 2001.“ Þetta telur umbj. okkar vera merg málsins. Eftirtekja í rekstri félaganna er þannig að þau myndu aldrei bera það að vera skorinn stórkostlega niður með álagningu á eldsneyti. Slík lækkun gerði ekki annað en að gera félögin órekstrarhæf á markaðnum, þar sem taprekstur yrði viðvarandi.

[trúnaðarupplýsingar]

III. Mismikill kostnaður (fjöldi keppinauta, birgðahald og dreifingakostnaður) hafi ekki áhrif á verð.

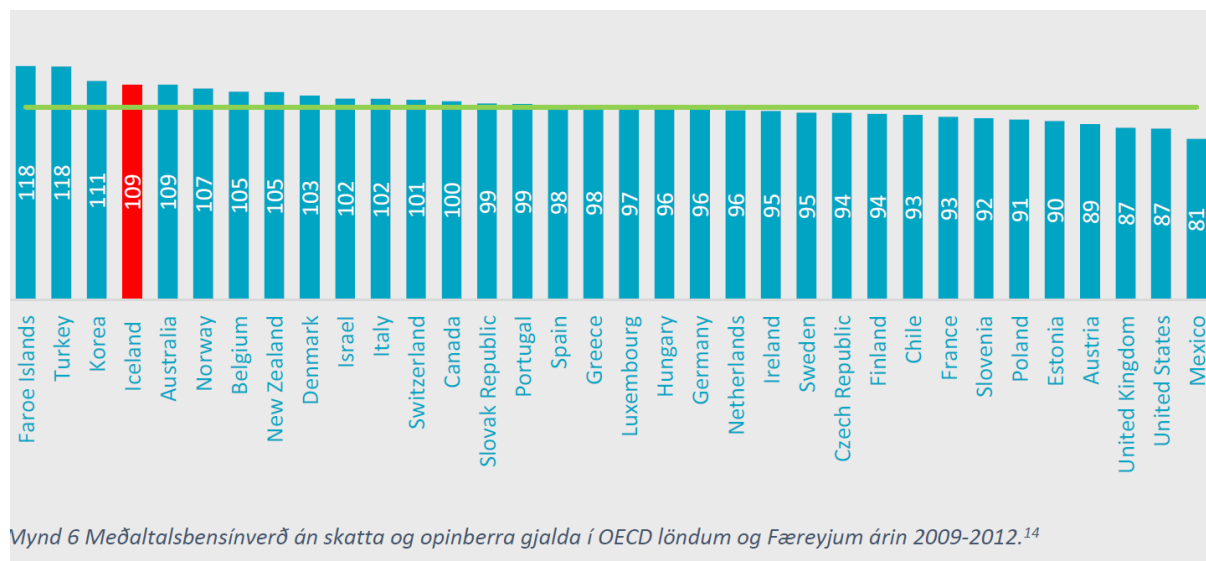
Umbj. okkar áttar sig ekki á þeirri nálgun hvernig hægt er að halda því fram í aðra röndina að álagning sé of há og að sum fyrirtæki velti ekki öllum kostnaði út í verðlagið. Samkeppniseftirlitið lítur svo á, að þær stöðvar þar sem gegnumstreymi er fyrir neðan meðaltal, ættu að vera með 16% hærra verð og svo aftur á móti ætti útsöluverð að vera 10% lægra á fimm stærstu stöðvunum. Rök skýrsluhöfunda fyrir þessu er að með minna gegnumstreymi ætti fastur kostnaður pr. lítra að vera hærri og svo öfugt. Hér er hins vegar litið framhjá þeirri staðreynd að nákvæmlega vegna samkeppnisaðstæðna, gæti umbj. okkar t.a.m. ekki leyft sér að hafa þennan verðmun á stöðvunum sem hann rekur til lengri tíma litið. Ef lítil stöð umbj. okkar byði upp á hærra verð, myndi viðskiptavinurinn einfaldlega fara annað. Hvort heldur sem væri þá á aðra stöð umbj. okkar sem væri þá þegar með meira gegnumstreymi og samkvæmt röksemdafærslu skýrsluhöfunda þá einnig með lægra verð, eða yfir til samkeppnisaðila. Gegnumstreymi litlu stöðvarinnar myndi því minnka enn frekar og þar með ætti umbj. okkar að hækka verðið á þeirri tilteknu stöð enn frekar og þannig koll af kolli. Með þessu móti myndi þessi tiltekna stöð þannig að öllum líkindum leggja upp laupana.

Þessi nálgun, sem er að finna í skýrslunni gengur ekki upp að mati umbj. okkar. Það er ekki tekið tillit til þess að um einsleita vöru er að ræða, þar sem viðskiptavinurinn á mjög auðvelt með að gera verðsamanburð. Enginn annar markaður á Íslandi er jafn gengsær varðandi verðmyndun og eldsneytismarkaðurinn er. Neytendur geta á augabragði skoðað verð á netinu og borið saman verð samkeppnisaðila, auk þess sem flennistór ljósaskilti með verðum, er að finna á öllum eldsneytisstöðvum. Umbj. okkar telur því ljóst að ef að olíufélag ætlaði að bjóða misjafnt verð á hinum ýmsu stöðvum, miðað við útreikninga skýrsluhöfunda, myndu neytendur vera fljótir að kveikja á perunni og refsa fyrir slíka mismunun.

IV. Ísland samanborið við önnur lönd.

Á blaðsíðu 176 í Frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins var að finna samantekt á bensínverði í OECD löndunum. Upplýst var í svörum við framkomnum spurningum til Samkeppniseftirlitsins vegna Frummatsskýrslunnar að verðið í samanburðinum á myndum 35 og 40 til 43 hafi verið rangt.¹⁴

Að því gefnu að útreikningar skýrsluhöfunda um að bensínverð árið 2012 hafi verið allt að 18 kr. með virðisaukaskatti of hátt sbr frumniðurstaða höfunda þá er athyglisvert að bera þá tölu saman við nýja útreikninga fyrir samanburðarlönd OECD.



Í þessu samhengi er áhugavert að skoða mynd nr. 6. Þar er Noregur á lista, en það er jafnframt það land sem umbj. okkar telur að skýrsluhöfundar Frummatsskýrslunnar hefðu átt að nota sem samanburðarland en ekki Bretland. Á mynd 6 er Ísland í fjórða sæti með 2 kr. hærra bensínverð en Noregur (+5 milljónir íbúar). Ef bensínverð væri 14 kr (án virðisaukaskatts) lægra þá færi Ísland í sama sæti og Holland 17 milljónir íbúar, Svíþjóð (9 milljónir íbúar) og 2 kr. lægra en Þýskaland (80 milljón íbúar) og 3 krónum lægra en eldsneytisverð á Spáni (41 milljónir íbúar). Ef bensínverð hér á landi væri lækkað um 7 kr (án virðisaukaskatts) væri eldsneyti ódýrara hér en í Noregi, Sviss (8 milljónir íbúar) og Belgíu (11 milljónir íbúar).

¹⁴ http://www.samkeppni.is/media/skyrslur-2016/Spurningar-og-svor-vegna-markadsrannsoknar_02032016.pdf

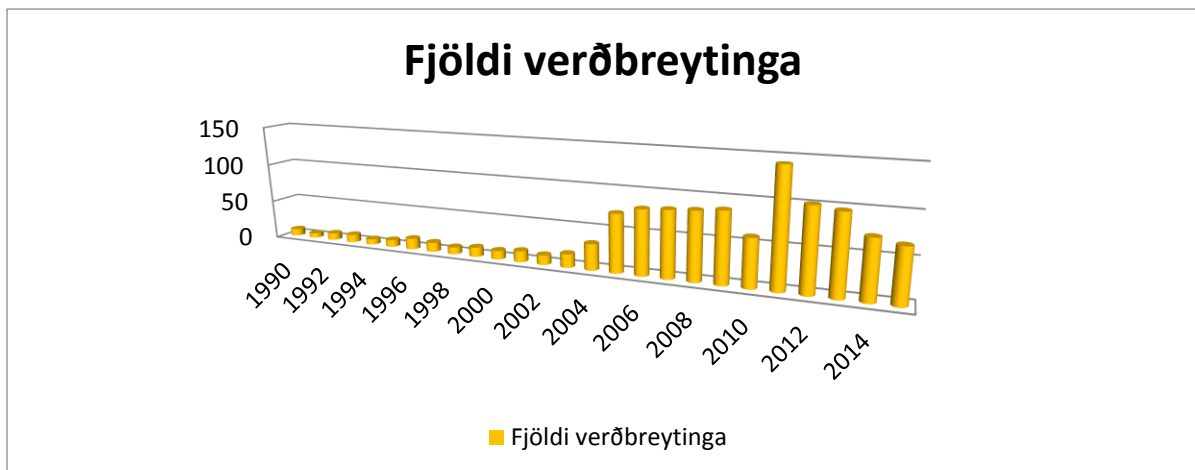
Umbj. okkar telur það liggja í hlutarins eðli, að væru íslenskir eldsneytiskaupendur að greiða 14 kr. of mikið pr. líter án virðisaukaskatts, þá væru norskir eldsneytiskaupendur að gera slíkt hið sama enda löndin með sambærilegt eldsneytisverð skv. töflu OECD. Miðað við nálgun Samkeppniseftirlitsins væri tjón norskra eldsneytiskaupenda skv. nálgun eftirlitsins 49 milljarðar fyrir árið 2014¹⁵. Mætti ætla að norsk samkeppnisyfirvöld og norskir neytendur tækju slíkri umframálagningu ekki þegjandi. Staðreyndir málsins eru allt aðrar en látið er liggja að í Frummatsskýrslunni.

V. Gagnsæi og verðleiðtogar.

Umbj. okkar hefur á þeim rúma áratug sem fyrirtækið hefur verið starfrækt, kappkostað að reka fyrirtækið á sem hagkvæmastan hátt og vera virkt afl í samkeppni á eldsneytismarkaðnum. Með þessu móti hefur félagið byggt upp traustan grunn viðskiptavina. Þvert á það sem niðurstaða Frummatsskýrslu Samkeppniseftirlitsins gefur til kynna, þá hefur umbj. okkar margoft verið fyrstur til að lækka eldsneytisverð og jafnframt er umbj. okkar í þeirri stöðu að hann hefur aldrei verið fyrstur á markaðnum til að hækka eldsneytisverð. Það má leiða að því líkum að ástæða fyrir því að skýrsluhöfundar geta þess ekki að umbj. okkar sýni af sér hegðun verðleiðtoga á markaði og það komi á óvart, kunni að vera sú að samantekt heimasíðunnar www.gsmbensin.is getur ekki um það hver leiðir verðbreytingu, líkt og fram kemur í skýrslunni, ef verðbreytingar eru framkvæmdar innan sömu 10 mínútna. Jafnframt leiddi skoðun umbj. okkar á vinnugögnum frá Seifi (sem er rekstraraðili www.gsmbensin.is) í ljós að í mörgum tilfellum voru það þrjú félög sem breyttu innan sömu 10 mínútna og á stundum öll fjögur olíufélögin. Umbj. okkar gerir þ.a.l. athugasemdir við þá nálgun skýrsluhöfunda að telja umbj. okkar ekki sýna af sér háttsemi verðleiðtoga. Á blaðsíðu 241 í Frummatsskýrslunni segir : „Niðurstöður verðleiðtogagreiningar benda til þess að Olís, Shell og N1 leiði verðhækkunir á markaðnum en N1 leiði verðlækkunir. ÓB hefur oft frumkvæði af verðlækkunum í tilfelli bensíns en þær niðurstöður eru ekki eins afgerandi og í tilfelli N1.“ Eftir því sem umbj. okkar kemst næst þá hefur það aldrei gerst að vörumerkið ÓB hafi haft frumkvæði að verðlækkun. Þvert á móti hefur það vörumerki reglulega haft frumkvæði að verðhækkun í samfloti við móðurfélag ÓB (Olís) og sem dæmi um það má taka hækkun þeirra á eldsneyti þann 29. janúar 2016 um 2 krónur, sem síðan voru afturkallaðar þann 1. febrúar. Slíkar örar verðbreytingar eru ekki óalgengar og kemur það umbj. okkar undarlega fyrir sjónir að ekki sé minnst á afturköllun verðhækkana í Frummatsskýrslunni. Gerir umbj. okkar athugasemdir við niðurstöður Frummatsskýrslunnar um verðleiðtoga og telur þann hluta skýrslunnar þurfa frekari útskýringa við. Er þess farið á leit að Samkeppniseftirlitið upplýsi nánar hvernig komist var að niðurstöðu í skýrslunni að þessu leyti til.

Leyfir umbj. okkar að benda á þá staðreynd að við innkomu hans á eldsneytismarkaðinn fjölgaði verðbreytingum mjög, eins og sjá má á eftirfarandi töflu. Telur umbj. okkar því að innkoma hans á markaðinn hafi leitt til sífellds endurmats olíufélaganna á verðlagningu sinni og þar með virkari markaði, neytendum til hagsbóta.

¹⁵ ¹⁵ http://www.konkurransetilsynet.no/globalassets/filer/publikasjoner/rapporter/rapport---drivstoffmerkedet-i-norge_2014.pdf - 1,4 milljarðar lítra af bensíni og 2,7 milljarðar lítra af díselolíu m.v. lækkun um 18 kr.



VI. Samhæfð hegðun

Það liggur í augum uppi að mati umbj. míns að á markaði þar sem samkeppnisaðilar bjóða allir upp á sömu vöruna, þá geti enginn þeirra sem starfar á markaðnum komist upp með að vera 2-3 krónum hærrí pr. líter, en samkeppnisaðilar til lengri tíma, án þess að þurfa að meta slíka verðlagningu m.t.t. þess hvernig markaðurinn bregst við. Breytir þar engu hvaða land er um að ræða. Í Frummatsskýrslunni kemur fram að skýrsluhöfundar telji það grunn að samhæfðri hegðun sé það gagnsæi sem ríki á eldsneytismarkaðnum, þar sem útsöluverð eldsneytis sé að finna á heimasíðum olíufélaganna og aukinheldur á www.gsmbensin.is. Í þessu samhengi leyfir umbj. okkar sér að benda til hliðsjónar á vefsíður bresku verslanakeðjanna sem hafa yfir að ráða nær helming markaðshlutdeildar á Bretlandi. Á heimasíðu þeirra má finna upplýsingar um verðlagningu á fjöldanum öllum af vörutegundum, sem nánast eru með sama útsöluverð. Það ætlar þó enginn þeim markaði að vera fákeppnismarkaði eða að félögin sýni af sér samhæfða hegðun. Að mati umbj. okkar hlýtur það að vera kostur fyrir neytendur að verðupplýsingar séu birtar, svo fremi sem keppinautar á markaði geri það sem í þeirra valdi stendur til að vera samkeppnishæfir á markaði. Umbj. okkar telur að það yrði afturhvarf til fortíðar¹⁶ ef olíufélögin birtu ekki útsöluverð á heimasíðum sínum og að slíkt ynni gegn neytendum. Tíðar verðbreytingar, til hækkunar og lækkunar, hljóta að vera til marks um lifandi markað og samkeppni og í því tilliti telur umbj. okkar sig hafa breytt landslagi markaðarins, sbr. töflu í kafla IV. hér að framan.

VII. Gagnsæi markaðar.

Á blaðsíðu 145 í Frummatsskýrslunni segir: „Aukið gagnsægi um verð á eldsneytismarkaðnum virðist fyrst og fremst gagnast olíufélagunum enda er sáralítill ábati fólgin í því fyrir neytendur að fylgjast með eldsneytisverði eins og markaðurinn hefur þróast (verðmunur á milli hæsta og lægsta verðs er að öllu jöfnu minna en 2 krónur). Á virkum samkeppnismarkaði ættu heildaráhrif vegna birtinga verðupplýsinganna að vera jákvæð, en á fákeppnismarkaði eins og á eldsneytismarkaðnum eru áhrifin af fyrrgreindri upplýsingamiðlun óljós.“ Þessi framsetning skýrsluhöfunda vekur athygli. Umbj. okkar er ósammála þeirri nálgun að íslenski eldsneytismarkaðurinn sé fákeppnismarkaður þar sem ekki er keppt af hörku. Að mati umbj. okkar er markaðurinn þvert á móti góð fyrirmynd fyrir aðra

¹⁶ <http://www.mbl.is/greinasafn/grein/1328134/>

innanlandsmarkaði, þar sem eldsneytisverð hefur fylgt mjög vel vöruþróun innkaupsverða sem og styrkingu krónunnar á hverjum tíma fyrir sig.

VIII. Mismunandi útsöluverð.

Á blaðsíðu 192 í Frummatsskýrslunni segir: „Þá vekur það athygli að olúfélögin sjá sér hag í að reka eldsneytisstöðvar á stöðum þar sem kostnaður vegna dreifingar og birgðahalds er rúmum sjö krónum hærrí en á höfuðborgarsvæðinu, eftir að hafa tekið tillit til styrkja úr Flutningsjöfnunarsjóði, og á sama tíma bjóða upp á sama verð um allt land. Þar sem að jafnaði er sama verð um allt land má gera ráð fyrir því að álagning á viðkomandi stöðum sé að lágmarki 7 krónum lægri en á höfuðborgarsvæðinu og má draga þá ályktun að eldsneytisverð á höfuðborgarsvæðinu sé því að minnsta kosti 7 krónum of hátt.“ Verður ekki annað út úr þessari nálgun skýrsluhöfunda lesið en að verið sé að hvetja olúfélögin til að mismuna viðskiptavinum sínum eftir búsetu og jafnvel að ráðleggja félögnum að loka sölustöðum sem eru ekki arðbærir allan ársins hring. Fram til þessa hefur það verið óskráð regla, á okkar harðbýla landi, að bæði opinberir aðilar og einkaaðilar gæti jafnfræðis við íbúanna, þar sem haft er að leiðarljósi að verið er að tryggja byggð á öllu landinu. Til hliðsjónar má hér benda á að í drögum að nýjum lyfjalögum er gert ráð fyrir því að lyf skuli seld á sama verði á öllum sölustöðum viðkomandi lyfsala.¹⁷ Á Bretlandi hefur almenningur í sveitum heldur ekki farið varhluta af þeirri þróun sem átt hefur sér staða síðasta áráthug og hafa samkeppnisyfírvöld þar unnið að því að greina og bæta úr þeirri stöðu.¹⁸ Ein stærsta smásöluverslun á Íslandi notar slagorðið „Sama verð um land allt“. Í ljósi þess sem tilvitnaður texti í Frummatsskýrslunni greinir, má velta vöngum yfir því hvort samkeppnisyfírvöld hvetji viðkomandi fyrirtæki til að láta af þeirri stefnu en þess í stað skuli hvert og eitt landsvæði greiða hinn raunverulega kostnað við flutning, rýrnun og smæð viðkomandi markaðar, með tilheyrandi afleiðingum.

Í Frummatsskýrslunni kemur fram að skýrsluhöfundar líta á landið sem 89 landræðilega markaði og draga ályktanir sínar út frá því. Þar er horft fram hjá þeirri staðreynd að um lítinn heildarmarkað er að ræða, eins og áður hefur verið vikið að. Umbj. okkar telur því eðlilegra að líta á landið allt sem einn landfræðilegan markað. Sú er t.a.m. staðan á byggingamarkaði og matvörumarkaði. Það eru þó markaðir sem eru mun flóknari í samsetningu, sem gerir það erfiðara fyrir neytendur að gera raunhæfan verðsamanburð.

Fram kemur í frummatsskýrslunni að á árinu 2010 hafi öll olúfélögin tekið upp þá stefnu að bjóða eitt verð á öllum sínum eldsneytisstöðvum. Það skal tekið fram að Atlantsólía hefur alltaf boðið sama verð á öllum sínum eldsneytisstöðvum frá stofnun félagsins. Aftur á móti hafa stundum verið sértilboð á ákveðnum stöðvum, tengd t.d. því að verið er að opna nýja stöð, eitthvað er um að vera í viðkomandi bæjarfélagi eða einfaldlega er verið að svara veðbreytingum keppinauta. Það er því rangt sem fram kemur í Frummatsskýrslunni að það hafi oriðið einhver stefnubreyting á árinu 2010 af hálfu Atlantsólíu að þessu leyti til.

IX. Markaðshlutdeild.

Í Frummatsskýrslunni er fjallað um það að sáralítill hreyfing sé á markaðshlutdeild olúfélaganna. Það liggur fyrir að í rekstri umbj. okkar hefur verið augljós breyting á markaðshlutdeild eftir því sem að

¹⁷ <https://www.velferdarraduneyti.is/media/frettatengt2015/Drog-ad-frumvarpi-til-lyfjalaga---17.12.2015.pdf>

¹⁸ <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://oft.gov.uk/oftwork/consultations/remote-communities/>

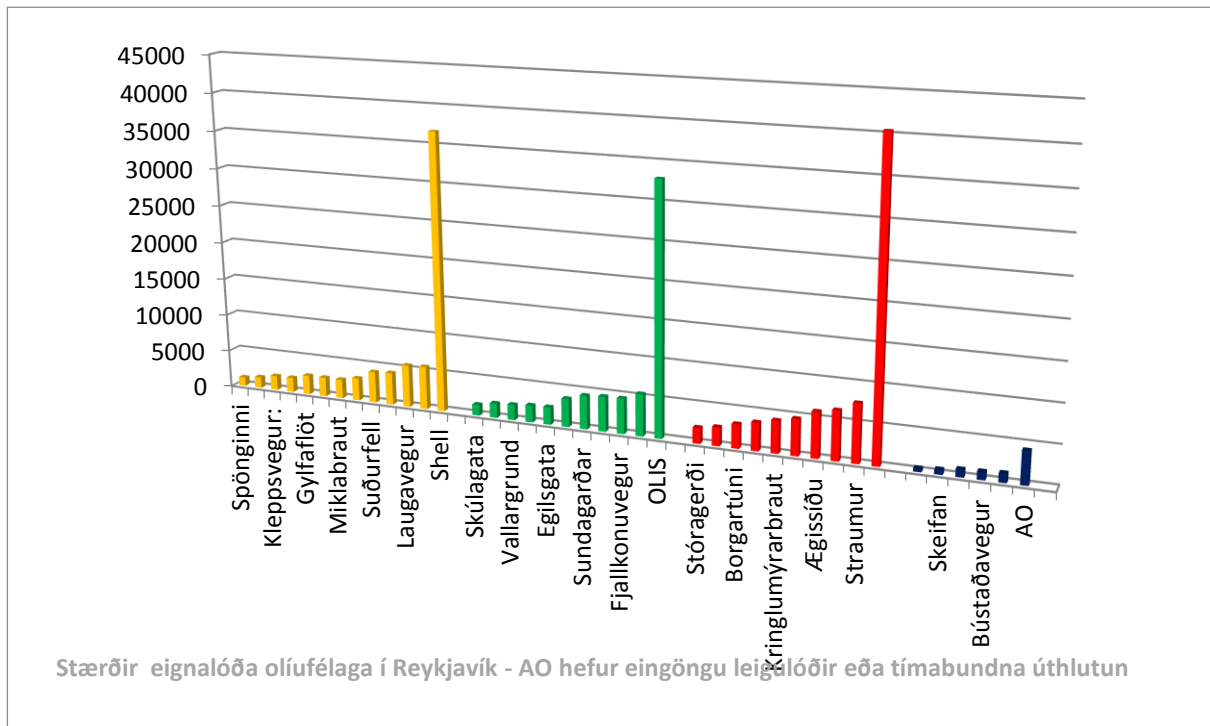
eldsneytisstöðvum umbj. okkar hefur fjölgað (sjá um lóðamál X.). Markaðshlutdeild á eldsneytismarkaðnum hreyfist því fyrst og fremst eftir fjölda og staðsetningu stöðva. Fram kemur í Frummatsskýrslunni að það einstaka atriði sem hefur langmest áhrif á það hvar fólk kaupir eldsneyti er staðsetning bensínstöðva. Breyting á markaðshlutdeild í Frummatsskýrslunni er mæld með 10% bili. 10% breyting á markaðshlutdeild á eldsneytismarkaðnum er gríðarleg breyting. Til hliðsjónar má þess geta að markaðshlutdeild umbj. Okkar í sölu á bensíni fór úr 10% árið 2006 í rúm 16% árið 2010, sem er mjög mikil aukning. Þá aukningu í markaðshlutdeild er hins vegar ekki að finna í Frummatsskýrslunni, þar sem hlutdeild umbj. okkar í sölu á bensíni er jafnan sögð vera á bilinu 10-20%. Þar sem aðilanir fara ekki úr þessu prósentubili, líta skýrsluhöfundar svo á að um litla breytingu á markaðshlutdeild sé að ræða fyrir vikið. Því er umbj. okkar ekki sammála.

X. Lóðamál – opinbert regluverk.

Í Frummatsskýrslunni kemur fram að friður ríki á markaðnum og að markaðshlutdeild hafi lítið breyst á síðustu árum. Það liggur fyrir að umbj. okkar hefur ekki fengið úthlutað nýrri lóð á höfuðborgarsvæðinu síðastliðin 7 ár. Eins og fram kemur í Frummatsskýrslunni þá skiptir staðsetning og fjöldi útsölastaða gríðarlega miklu máli þegar kemur að markaðshlutdeild, tryggð viðskiptavina og þess hversu langt viðskiptavinir eru tilbúnir til að aka eftir eldsneyti. Bæði Reykjavíkurborg og Garðabær hafa frá árinu 2009 neitað Atlantsolíu um lóðir með þeirri röksemdafærslu að nú þegar sé til að dreifa nægilegum fjölda eldsneytisstöðva. Umbj. okkar hefur á móti bent á að í Reykjavík eru gríðarlegar stórar lóðir notaðar undir eldsneytisstöðvar sem myndu leggjast af, ef fleiri og minni stöðvar á hentugari stöðum, yrði úthlutað. Þar með myndi verðmætt byggingaland stóru stöðvanna losna á móti. Fram til þessa hefur umbj. okkar ekki fengið þann hljómgrunn sem hann kysir en vonast hins vegar til að það horfi til betri vegar. Er umbj. okkar sammála því mati Frummatsskýrslunnar að aðlaga mætti frekar regluverk að samkeppnisumhverfinu þegar verið er að skoða með lóðaúthlutanir undir eldsneytisstöðvar.

Það má líka leiða að því hugann hvort Reykjavíkurborg ætli í framtíðinni almennt að setja kvóta á fyrirtæki í samkeppnisrekstri, eins og t.a.m. í matvörugeiranum, þar sem fullyrða má að þær verslanir sem nú þegar eru til staðar, nægi fullkomlega til að uppfylla þarfir markaðarins. Hlýtur að verða að velta slíku fyrir sér þegar verið er að fjalla um lóðarúthlutanir, þar sem eldsneytismarkaðurinn á að njóta sambærilegrar afgreiðslu hjá borgaryfirvöldum og aðrir geirar smásölnunnar, m.a. með hliðsjón af jafnfræðireglu stjórnslunnar.

Að neðan má sjá í fermetrum talið, þann gríðarlega mikla stærðarmun lóða sem umbj. okkar býr við vegna eldsneytisstöðva á höfuðborgarsvæðinu.



Í Frummatsskýrslunni er látið að því liggja að það beri að leggja niður Flutningsjöfnunarsjóð. Hvort tveggja þjóni hann illa tilgangi sínum og eins séu þær upplýsingar sem aðilar að flutningsjöfnunarsjóðnum hafi aðgang að, skaðlegar samkeppni. Umbj. okkar er sammála þeirri nálgun að það beri að leggja Flutningsjöfnunarsjóðinn niður. Staðan er sú með sjóðinn að umbj. okkar hefur t.a.m. jafnan greitt í sjóðinn en ekki þegið greiðslur úr honum. Þá telur umbj. okkar þetta stýritæki úrelt og að markaður og samkeppni á honum eigi að geta lifað góðu lífi án svona jöfnunarsjóða. Það sýni t.d. sementsmarkaðurinn, en flutningsjöfnunarsjóður sements hefur verið lagður niður.

Hvað varðar aðgengi keppninauta að upplýsingum um magnkaup, sölu o.þ.h. þá kann vel að vera að slíkt upplýsingaflæði sé á skjön við heilbrigði markaðar. Það þyrfti þá sérstakrar skoðunar við. Í ljósi þess að miðlæg upplýsingasöfnun kunnri að vera skaðleg, þá telur umbj. okkar skjóta skökku við að Orkustofnun hafi sent erindi þann 21. desember þar sem umbj. er tilkynnt að frá og með síðustu áramótum hafi Orkustofnun hafið mánaðarlega söfnun á eldsneytisgögnum, jafnframt því sem safnað verði gögnum um eldsneytisverð. Telur umbj. okkar að Samkeppniseftirlitið ætti að skoða hvort þessi upplýsingastofnun Orkustofnunar sé eðlileg í ljósi afstöðu eftirlitsins í Frummatsskýrslunni til öflunar upplýsinga. Þá þarf jafnframt að líta til þess hvernig söluupplýsingum er háttað á öðrum markaði og hvort verið er að safna þeim miðlægt þar.

XI. Lóðrétt samþætting og aðgangshindranir.

Í Frummatsskýrslunni kemur fram að engar vísbendingar séu um að félög á markaðnum hafi nýtt sér birgðarrými á tilteknum stöðum á landinu, gagnert til að hindra innkomu nýrra keppninauta. Tekur umbj. okkar undir þessa nálgun Samkeppniseftirlitsins og telur hana í samræmi við upplifun umbj. okkar af markaðnum.

Í frummatsskýrslunni er sagt að til þess að lóðrétt samþætting geti valdið skaða, þurfi viðkomandi fyrirtæki að hafa umtalsverðan markaðsstyrk á einhverju stigi virðiskeðjunnar og hvata til þess að

útiloka aðgang keppinauta að markaðnum. Umbj. okkar telur sig ekki falla í undir þessa skilgreiningu lóðréttar samþættingar. Nægir þar t.a.m. að benda á að í skýrslunni kemur fram að öll lóðrétt samþættu fyrirtækin hafi getuna til að útiloka aðgang nýrra aðila í smásölu, að heildsölu eða geymslu og dreifingu á eldsneyti. Þessi staðhæfing á augljóslega ekki við um umbj. okkar. Það er til þess að líta að langstærsta aðgangshindrunin að markaðnum er sá mikli kostnaður sem þarf að leggja út í þegar olíufyrirtæki er sett á laggirnar. Slík fjárútlát eru sjálfstæð ákvörðunarástæða þess sem er að koma inn á markaðinn og ræður þar mestu um nýliðun á honum. Þá ber að horfa til þeirrar staðreyndar að umbj. okkar kom inn á markað sem engin nýliðun hafði verið á um áratuga skeið. Umbj. okkar hefur þannig sýnt að það er möguleiki fyrir nýja aðila að koma inn á markaðinn.

XII. Almennt.

Umbj. okkar fagnar því að Samkeppnisyfirvöld hafi látið gera úttekt á eldseytismarkaðnum. Hlýtur síðan í kjölfarið að blasa við að Samkeppniseftirlitið ýtir úr vör samskonar skýrslugerð á öðrum samkeppnismörkuðum hér á landi, svo sem fjarskiptamarkaði, tryggingamarkaði, matvörumarkaði, byggingavörumarkaði og flutningamarkaði, svo að einhver dæmi séu tekin.

Umbj. okkar fagnar samkeppni og hefur alltaf gert. Telur umbj. okkar að með tilkomu hans á eldsneytismarkaðinn fyrir 10 árum hafi markaðurinn gjörbreyst — orðið mun virkari sem síðan hafi leitt til meiri samkeppni, neytendum til hagsbóta.

Að lyktum leyfir umbj. okkar sér að benda á eftirfarandi atriði í skýrslunni sem hann gerir athugasemdir við.

- Rekstrarstaða aðila á eldsneytismarkaðnum kann að hafa skekst enn frekar en orðið var þegar keppinautar umbj. okkar fóru í gegnum fjárhagslega endurskipulagningu og niðursfærslu skulda. Umbj. okkar hefur ekki fengið neinar afskriftir lána sem hann hefur stofnað til.
- Með samanburði á súluriti Office of fair trading bls. 57¹⁹ sést að verðin þar eru ekki meðhöndluð eins m.v. mynd 35 í Frummatsskýrslunni. Þar vantar mögulega afslætti, mismunandi þjónustutig og fleira.
- Í Frummatsskýrslunni og þeim útreikningum sem þar koma fram virðist ekki vera tekið tillit til hita eldsneytis á bensínstöðvum. Það er hins vegar gert í öðrum OECD löndum. Mismunurinn er almennt reiknaður 1,19% til rýrnunar. Sú rýrnun fellur á seljanda og virðist ekki vera tekið tillit til þess í skýrslunni til leiðréttingar á útsöluverði. Þegar verð hefur verið leiðrétt m.t.t. hita og afslátta (sjá mynd 35 í Frummatsskýrslunni) þá er verðið sambærilegt því og það er í Belgíu.²⁰
- Sú staðhæfing (bls. 220) að langminnsta olíufélagið nái sambærilegum samningum um innkaup og stóru félögin þrjú, geti skaðað samkeppni, er fráleit að mati umbj. okkar. Það að umbj. okkar, einu olíufélaga, yrði gert að flytja inn sérstaklega á óhagkvæmari hátt og á hærri verðum, geti mögulega orðið til þess að auka samkeppni, gengur ekki upp. Það liggur í augum uppi. Sú staðreynd að umbj. okkar nái sem bestum samningum um innkaup hlýtur þvert á móti alltaf að vera til þess fallið að bæta samkeppnisstöðu umbj. okkar og þar með samkeppni – en ekki öfugt. Þegar umbj. okkar hóf samstarf við aðra aðila á innflutningi eldsneytis, hafði díselolía hækkað umtalsvert í verði og var í fyrsta sinn orðin dýrari í innkaupum en bensín. Þetta gerði það að verkum að það var enn óhagkvæmara að flytja inn sjálfstætt þar sem flutningskostnaður til landsins jókst mikið. Umbj. okkar telur það ábyrgðarhluta að reyna með

¹⁹ <https://www.yumpu.com/en/document/view/50431768/oft1475>

²⁰ Verð án virðisaukaskatts – opinber gjöld = útsöluverð – rýrnun = leiðrétt útsöluverð (197-69 =128-2 =126)

öllum tiltækum ráðum að hámarka nýtingu á flutningsgetu olíuskipa á siglingaleiðinni til Íslands, með tilheyrandi kolefnisspörun.

- Í Frummatsskýrslunni kemur fram að birgi sem selur öllum markaðnum eldsneyti hafi engan sérstakan hvata til að auka hlutdeild sína á markaðnum, þar sem hann er þegar með allan markaðinn á sínum snærum. Í þessu samhengi er ekki gert ráð fyrir því að íslenski markaðurinn í heild sinni sé áhugaverðari kostur fyrir birgja og að hann leggi meira á sig til að halda honum með góðum verðum, en ella væri. Samkeppniseftirlitið gerir ekki ráð fyrir því að samkeppni sé á milli birgja um að ná heildarmarkaðnum á Íslandi
- [trúnaðarupplýsingar]
- Umbj. okkar keypti fyrst ITT (in tank transfer) í lok árs 2015. Telur umbj. okkar að ITT feli ekki síður í sér áhættuvörn, en lægri birgðarstaða minnkar áhættu gagnvart miklum verðsveiflum á heimsmarkaðsverði olíu. Samkeppniseftirlitið lítur hins vegar framhjá þeirri staðreynd.

XIII. Niðurlag.

Umbj. okkar leyfir sér að ítreka þau sjónarmið sem hann hefur komið á framfæri við Samkeppniseftirliti í tengslum við gerð Frummatsskýrslunnar, hvort heldur er með innsendum gögnum umbj. okkar eða sem fram hafa komið á fundum með starfsmönnum Samkeppniseftirlitsins.

Umbj. okkar áskilur sér jafnframt rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum og ábendingum við Frummatsskýrsluna á síðara tímamarki.

Virðingarfyllst;

f.h. Atlantsolíu ehf.

Lúðvík Örn Steinarsson hrl.