

# Klage over havnetaksten i Frederikshavn Havn

Journal nr.3/1120-0100-0745/MHA/ISA

## Rådsmødet den 26. november 2003

### Resumé

1. Færgeselskabet Læsø (FL) har klaget over de havnetakster Frederikshavn Havn (FH) fremover vil opkræve af færgeselskabet.
2. FH har oprindeligt krævet, at havnetaksterne for FL skulle stige fra 640.000 kr. i 2002 til ca. 1,6 mio. kr. i 2007. Efter omlægningen skulle FL betale de samme afgifter pr. bruttoregister-ton, vareafgift samt personbils- og passagerafgift, som gælder for de øvrige to rederier, der anløber FH, nemlig Stena Line og Color Line.
3. FL klager over, at omlægningen som følge af det oprindelige forslag er udtryk for et misbrug i form af lige vilkår (betaling) for ydelser af forskellig værdi (havneadgang), og for urimeligt høje priser, jf. konkurrencelovens § 11.
4. FH's hidtidige beregning af havneafgift var baseret på et fast årligt indekseret beløb fastsat på et tidspunkt, hvor havnen var statshavn. FH overgik i 2001 til at være kommunal selvstyrehavn.
5. FL anfører i klagen, at selskabet ikke opnår ydelser af samme økonomiske værdi som de øvrige rederier, det være sig affendring, antal kajmeter, opmarchbåse, bassindybde mv., og at rederiet derfor med overgang til det nye takstsystem vil komme til at betale for meget i havneafgifter.
6. Dette afvises af FH, der mener, at FL af historiske årsager har betalt for lidt i havneafgift.
7. Der har været ført forligsdrøftelser mellem sagens parter i maj og juni måned 2003. Disse forligsdrøftelser førte til et nyt tilbud fra Frederikshavn Havn af 3. juni 2003. I tilbuddet blev bl.a. overgangsordningen forlænget til 8 år samtidig med, at havnen tilbød at overtage den af FL ejede og drevne rampe til dennes nedskrevne værdi. Derudover indeholdt forligstilbuddet enkelte andre forhold, herunder at FH indtil 2010 vil yde FL et årligt markedsføringstilskud på mellem 50.000 og 100.000 kr. (gennemsnitlig 75.000 kr.). Forligstilbuddet blev ved brev af 28. august 2003 varslet som de nye takster over for FL. Konkurrencerådet har derfor ikke taget stilling til det oprindelige forslag.
8. Konkurrencerådet skal tage stilling til, om den senest bebudede takstforhøjelse er forenelig med konkurrencelovens § 11, stk. 1.

9. I notatet konkluderes det, at FH besidder en dominerende stilling på markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færges af FL's type til færgetrafik for personbiler, passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid til og fra Læsø på maksimalt 2 timer.

10. Det konkluderes videre, at der ikke er tale om, at FH udøver misbrug i form af prisdiskrimination ved at anvende lige vilkår for ydelser af forskellig værdi. Det konkluderes, at håndhævelsen af de af FH senest varslede takststigninger ikke vil udgøre et misbrug af dominerende stilling frem til 2010.

11. Ved bedømmelsen af håndhævelsen af den senest varslede takstforhøjelse har styrelsen samlet lagt vægt på tre følgende kriterier. Havnens indtjening, havnens monopol over for FL og en sammenligning med taksterne i andre sammenlignelige havne.

12. Det konkluderes, at FH samlet set har en særdeles høj indtjening, og at FL ikke har alternativer til FH inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont. Det konkluderes, at FH med de senest bebudede havnetakster er blandt de dyreste af de sammenlignede havne. Flere andre havne ligger imidlertid på samme niveau og styrelsen vurderer ud fra en samlet vurdering, at håndhævelsen af de senest varslede takster ikke vil udgøre et misbrug af havnens dominerende stilling.

13. Det bemærkes, at Konkurrencestyrelsens bedømmelse af den varslede takstforhøjelse er foretaget på grundlag af de i dag gældende forhold. Såfremt disse forhold skulle ændre sig i perioden frem til 2010, således at vurderingen af et af de tre ovenstående kriterier ændrer sig, forbeholder Konkurrencestyrelsen sig retten til at vurdere håndhævelsen af taksterne på ny.

## **Afgørelse**

14. Det meddeles FL og FH, at det for sagen relevante marked er markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færges af FL's type til færgetrafik for personbiler, passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid til og fra Læsø på to timer.

15. Det meddeles parterne, at Konkurrencerådet finder, at Frederikshavn Havn indtager en dominerende stilling i henhold til konkurrencelovens § 11 på markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færges af FL's type til færgetrafik for personbiler, passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid til og fra Læsø på 2 timer.

16. Det meddeles videre, at Frederikshavn Havn ikke misbruger sin dominerende stilling ved, at anvende lige vilkår for ydelser af forskellig økonomisk værdi, jf. princippet i konkurrencelovens § 11, stk. 3, nr. 3, idet de omhandlede havneydelser ikke omsættes på samme marked.

17. Slutteligt meddeles det parterne, at håndhævelsen af det af FH senest fremsatte og nu iværksatte forligsforslag jf. FH's brev af 28. august 2003 til FL (bilag 8), ikke vil udgøre et misbrug af dominerende stilling, og derfor ikke vil være omfattet af forbudet i konkurrencelovens § 11, stk. 1. Denne vurdering sker på baggrund af Konkurrencerådets samlede vurdering af de nuværende markedsforhold.

## Sagsfremstilling

18. På vegne af Færgeselskabet Læsø (herefter FL) har advokat Annette Holst den 25. oktober 2002, bilag 1, indbragt en klage for Konkurrencestyrelsen vedrørende de af Frederikshavn Havn (herefter FH) fastsatte havnetakster.

19. Advokat Karsten Madsen har på vegne FH redegjort i sagen ved skrivelse af 13. december 2002, bilag 2. Derudover er der fremkommet redegørelse fra adv. Annette Holst den 20. januar 2003, bilag 3, og fra adv. Karsten Madsen den 12. februar 2003, bilag 4, og den 28. februar 2003, bilag 5.

20. Der har været afholdt møde med FH den 6. marts 2003 hvor regnskabet for 2002 blev udleveret, lige som der den 13. marts 2003 har været afholdt møde med FL. Endelig har advokat Annette Holst den 25. marts 2003 fremsendt et yderligere bilag i sagen, bilag 6.

21. Derudover har FH fremsendt skrivelse af 16 juni 2003, bilag 7. og brev af 28. august 2003 indeholdende en oplysning om iværksættelse af forligstilbuddet jf. bilag 8. FL har i brev af 4. september 2003 svaret FH, jf. bilag 9.

22. FL anfører i sin klage, at de fastsatte havnetakster er i strid med konkurrencelovens forbud mod misbrug af dominerende stilling i § 11, stk. 1. Det anføres, at FH besidder en dominerende stilling på markedet for havneadgang til færgetrafik for personbiler, passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland, og at FH misbruger denne dominerende stilling ved at prisdiskriminere mellem de færgeselskaber, der anløber havnen og ved at opkræve urimeligt høje priser. De fastsatte havnetakster skal derfor ifølge FL påbydes ophævet i medfør af konkurrencelovens § 11, stk. 4.

23. De nuværende takster udgøres af en fast årlig betaling på i øjeblikket 640.000 kr. om året. Det af FH oprindeligt fremsatte forslag til nye takster indebar, at FL overgår til betaling efter samme principper som de øvrige rederier i havnen. Dette vil betyde en takst, der efter en overgangsperiode på 5 år vil udgøre 1,6 mio. kr., når den slår fuldt igennem i 2007.

24. FH og FL har i maj og juni 2003 ført forligsdrøftelser om de nye takster.

25. Det senest afgivne forligstilbud og nugældende varsling jf. bilag 8 fra Frederikshavn Havn indebærer med udgangspunkt i de af FH varslede nye takster bl.a. følgende elementer:

26. En forlængelse af overgangsordningen til det nye takstsystem på 8 år med fuld gennemslag på 1,61 mio. kr. (baseret på godsmængder mv. for 2001) i 2010.

27. Havnen yder foreløbig frem til og med 2010 FL et årligt tilskud 50.000-100.000 kr. (gennemsnit 75.000 kr.) til ekstraordinære markedsføringstiltag fra FL's side.

28. Havnen overtager med virkning fra 1. januar 2004 FL's rampe på havnen i Frederikshavn. Følgende elementer indgår i beregningen af rampens pris: Indkøb af broklap kr. 3.111.995 kr., andel af projektering kr. 157.775, andel af bomme kr. 17.600 tillagt halvdelen af momsen, eller i alt kr. 3.699.000 nedskrevet med 7/30 til kr. 2.835.000 følgende FL's afskrivningsprincip. Rampen bliver herefter afskrevet følgende FH's afskrivningsprincip med en restafskrivningsperiode på 13 år og ikke 23 år.

29. Havnen overtager rampens drift og vedligeholdelse med virkning fra 1. januar 2003 og forlængelse af overgangsordningen til det nye takstsystem til 8 år.

30. FL skal ifølge det seneste forslag betale en bruttopris, der svarer til det oprindelige forslag, men bliver i forhold til i dag kompenseret via sparede afskrivninger på rampen, alternativ forrentning af salgsprisen, sparede drift- og vedligeholdelseskostninger m.v. ved rampen og øgede infrastrukturomkostninger. Virkningerne af det nye takstforslag kan ifølge FH illustreres i nedenstående tabel:

<b>Virkninger af det nyeste takstforslag ifølge FH (baseret på godsmængder mv. for 2001)</b>								
<b>I 1000 kr.</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Bruttobetaling</b>	<b>729,6</b>	<b>855,2</b>	<b>980,7</b>	<b>1.106,2</b>	<b>1.231,7</b>	<b>1.357,3</b>	<b>1.482,8</b>	<b>1.608,4</b>
Afskrivning		218,1	218,1	218,1	218,1	218,1	218,1	218,1
Rente		141,8	141,8	141,8	141,8	141,8	141,8	141,8
Drift/vedligehold	38	38	38	38	38	38	38	38
infrastrukturomk	15	15	15	15	15	15	15	15
Markedsføring	75	75	75	75	75	75	75	75
<b>Nettobetaling</b>	<b>601,6</b>	<b>367,2</b>	<b>492,7</b>	<b>618,3</b>	<b>743,8</b>	<b>869,3</b>	<b>994,9</b>	<b>1.120,4</b>

31. FL er ikke enig i disse beregninger. FL anfører, at FH's overtagelse af rampen ikke kan indbringe FL en indtjening på 5 pct., men alene 2,15 pct., og at FH skal afskrive rampen over de resterende 23 år og ikke 13 år. FL anfører, at summen af posterne afskrivning og rente i år 2010 dermed er ca. 175.000 kr. mindre end anført af FH. Derudover medregner FL ikke drift og vedligeholdelseskostninger, tilskuddet til markedsføring eller de øgede infrastrukturomkostninger. FL mener således, at tilbudet er mindre gunstigt end ovenfor anført. Tabellen nedenfor viser virkningerne af FH's tilbud ifølge FL's beregningsprincipper.

<b>Virkninger af det nyeste takstforslag ifølge FL (baseret på godsmængder mv. for 2001)</b>								
<b>I 1000 kr.</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Bruttobetaling</b>	<b>729,6</b>	<b>855,2</b>	<b>980,7</b>	<b>1.106,2</b>	<b>1.231,7</b>	<b>1.357,3</b>	<b>1.482,8</b>	<b>1.608,4</b>
Afskrivning		123,3	123,3	123,3	123,3	123,3	123,3	123,3
Rente		60,9	60,9	60,9	60,9	60,9	60,9	60,9
Drift/vedligehold								
Markedsføring								
<b>Nettobetaling</b>	<b>729,6</b>	<b>670,8</b>	<b>796,4</b>	<b>921,9</b>	<b>1.047,5</b>	<b>1.173</b>	<b>1.298,6</b>	<b>1.424,1</b>

32. Konkurrencestyrelsen vurderer, at hverken FH's eller FL's beregninger er retvisende. Styrelsen vurderer således, at rampens afskrivningsperiode fortsat bør være 30 år. De sparede afskrivninger

skal derfor beregnes på baggrund af en restafskrivningsperiode på 23 år. Dette vil afspejle den faktiske regnskabsmæssige virkning for FL, da FL netop anvender en afskrivningsperiode på 30 år.

33. Styrelsen vurderer dog, at det ikke er urealistisk at lægge en årlig forrentning på 5 % til grund. Styrelsen vurderer, at der skal medregnes de sparede omkostninger til drift og vedligehold samt det tilbudte markedsføringstilskud. Derimod finder styrelsen ikke, at de såkaldte infrastrukturomkostninger skal medregnes, da disse allerede burde være inkluderet i havnetaksterne. Virkningerne af forligstilbuddet baseret på styrelsens beregningsprincipper er illustreret i nedenstående tabel:

<b>Virksomheder af det nyeste takstforslag ifølge KS (baseret på godsmængder mv. for 2001)</b>								
<b>I 1000 kr.</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Bruttobetaling</b>	<b>729,6</b>	<b>855,2</b>	<b>980,7</b>	<b>1.106,2</b>	<b>1.231,7</b>	<b>1.357,3</b>	<b>1.482,8</b>	<b>1.608,4</b>
Afskrivning	-	123,3	123,3	123,3	123,3	123,3	123,3	123,3
Rente	-	141,8	141,8	141,8	141,8	141,8	141,8	141,8
Drift/vedligehold	38	38	38	38	38	38	38	38
infrastrukturomk	-	-	-	-	-	-	-	-
Markedsføring	75	75	75	75	75	75	75	75
<b>Nettobetaling</b>	<b>616,6</b>	<b>477</b>	<b>602,6</b>	<b>728,1</b>	<b>853,6</b>	<b>979,2</b>	<b>1.104,7</b>	<b>1.230,3</b>

### *Høring*

34. Udkast til Konkurrencestyrelsens afgørelse blev den 11. september 2003 jf. konkurrencelovens § 15a sendt i høring hos sagens parter, Frederikshavn Havn og Færgeselskabet Læsø.

35. Advokat Karsten Madsen har d. 2. oktober 2003 afgivet høringssvar på vegne af Frederikshavn Havn.

36. FH anfører, at da FL selv har meddelt Konkurrencestyrelsen og offentligheden, at FL arbejder på en etablering af anløb til Sæby Havn, må Sæby Havn udgøre en realistisk mulighed og dermed et alternativ til FH. FH anfører derfor, at der ikke er grundlag for at fastslå, at FH har en dominerende stilling på det for sagen relevante marked.

37. Konkurrencestyrelsen vurderer ikke, at det vil have nogen betydning for vurderingen af FH's dominerende stilling på det for sagen relevante marked, hvis det relevante marked udvides til også at omfatte Sæby Havn. Der forekommer således i dag ingen færgetrafik mellem Sæby og Frederikshavn Havn, og FH vil derfor stadig have en markedsandel på 100 %.

38. FH anfører, at det er relevant at foretage en sammenligning med den afgørelse, Konkurrencerådet traf den 18. juni 1997 vedrørende den daværende statshavn.

39. Konkurrencestyrelsen bemærker, at nærværende sag på flere punkter er forskellig for sagen i 1997. I nærværende sag er det centrale, at der er tale om en monopolrute, hvor der opkræves meget høje takster sammenlignet med tilsvarende havne.

40. FH anfører endvidere, at det er misvisende, at styrelsen anvender overskudsgrader før finansielle poster til at vurdere havnens økonomi i dag. Styrelsen bør i stedet beregne overskudsgrader efter finansielle poster, således at disse er sammenlignelige med de angivne overskudsgrader for statshavnens tid.

41. Styrelsen bemærker, at det er korrekt, at de to mål for overskudsgraderne ikke er direkte sammenlignelige, og at den beregnede overskudsgrad i 1995 ville være højere, hvis den blev beregnet før finansielle poster. Konkurrencestyrelsen bemærker dog, at statshavnens regnskab ikke fuldt ud fulgte årsregnskabslovens regler, hvorfor en eventuel sammenligning ikke vil være fuldkommen retvisende. Vurderingen af overskudsgraderne i dag ikke er blevet foretaget på baggrund af en sammenligning med overskudsgraderne i statshavnens tid. Overskudsgraderne i dag er således vurderet isoleret og udregnet i overensstemmelse med Den Danske Finansanalytikerforenings vejledning. Det er derfor ikke styrelsens vurdering, at de angivne overskudsgrader skal beregnes efter finansielle poster.

42. FH fastholder, at havnen har ret til høje overskudsgrader, fordi usikkerheden vedr. havnens drift er væsentlig højere end for andre erhvervsvirksomheder, og fordi havnens indtjening skal anvendes til at servicere nedbringelsen af den betydelig rentebærende gæld. Det bemærkes, at overskudsgraden ikke påvirkes væsentligt af takstberegningen over for FL.

43. Derudover anfører FH, at den angivne egenkapitalforrentning giver et fordrejet billede af indtjeningsevnen, da FH d. 1. maj 2001 startede med en egenkapital på 0 kr. Egenkapitalforrentningen er derfor naturlig høj, men forventes at falde til 34,95 % i 2003.

44. Styrelsen bemærker, at vurdering af havnens indtjeningen ikke bygger på egenkapitalforrentningen men overskudsgraden. Egenkapitalforrentningen er kun medtaget for at give et mere fuldkomment billede af havnens nuværende økonomiske situation.

45. FH påpeger, at havnens takster skal sammenlignes med de takster, der er gældende i Københavns Havn og Rønne Havn. Havnetaksterne i disse havner er højere, end hvad der er gældende i FH. Konkurrencestyrelsen er ikke enig i, at Rønne Havn og Københavns Havn udgør et passende sammenligningsgrundlag og fastholder det i afgørelsen anvendte sammenligningsgrundlag.

46. Endelig fastholder FH, at en rente på 5 % i forbindelse med overtagelse af rampen er i underkanten af, hvad der kan opnås

47. Advokat Simon Evers Hjelmberg har d. 1. oktober afgivet hørings svar på vegne af Færgeselskabet Læsø.

48. Derudover fastholder FL, at der ikke kan lægges en indtjening på 5 % ved overtagelse af rampen til grund. FL anfører, at renten bør være omkring 2 %.

49. FL anfører, at den forventede årlige stigning på 3,5 % i antallet af passagerer og personbiler er baseret på den hidtidige stigning, og er derfor udtryk for en realistisk forventning til det fremtidige antal af passagerer og personbiler. Derudover gør FL gældende, at afskrivningsperioden for rampen rettelig er 23 år, og ikke 13 år.

50. Derfor bestrides FH's konsekvensberegninger fortsat af FL.

### *Klagepunkter*

#### *Prisdiskriminering*

51. Det fremgår af klagen, at de havnetakster, der hidtil har været benyttet for FL's benyttelse af kajplads i FH, har fulgt en overenskomst af 7. november 1996 mellem FL og Frederikshavn Havneråd. Betalingen for FL's benyttelse af kajplads i FH blev heri fastsat til en fast årlig afgift på 600.000 kr., der hvert år skulle reguleres med samme procentsats som de generelle skibs- og vareafgifter for FH. Den årlige afgift udgjorde således kr. 638.702 kr. i 2002 efter reguleringen.

52. FH har frem til den 31. december 2000 været drevet som en statshavn, men overgik den 1. januar 2001 til kommunal selvstyrehavn. Frederikshavn kommune overtog driften samt ansvaret for det økonomiske grundlag for driften af havnen, og i foråret 2001 stiftedes "Den Kommunale Selvstyrehavn, Frederikshavn Havn". Havnen er herefter blevet drevet som en kommunal selvstyrehavn, jf. havnelovens § 6, stk. 1, nr. 3. Opdraget til havnens bestyrelse var med udgangspunkt i havnelovens regler at drive havnen som en selvstændig enhed på kommerciel basis.

53. FH har den 10. december 2001 over for FL opsagt overenskomsten og fastsat nye takster for FL's besejling af FH pr. 1. januar 2003. Disse opkræves i henhold til takstregulativet ikke længere som en fast årlig afgift, men i stedet som variable afgifter bestående af:

- Skibsafgift opkrævet pr. bruttoton
- Vareafgift
- Afgift for personbiler og passagerer

54. FH anfører, at bestyrelsen, da selskabet blev etableret i 2001, gennemgik grundlaget for opkrævning af afgifter. Som følge heraf besluttede man at indføre et ensartet afgiftssystem, således at havnens operatører skulle betale efter den belastning, de udøvede i forhold til havnen. For alle tre færgeselskaber er taksterne dermed de samme.

55. I forbindelse med overtagelsen af havnen satte FH skibsafgiften målt i bruttoton pr. måned ned fra 6,90 kr. til 5,60 kr. Vareafgiften blev sat ned fra 13,55 kr. til 11,00 kr. pr. ton. Dette er de variable afgifter, der svares af de anløbende fartøjer. Passager- og personbilsafgiften forblev uændret på 2 kr. henholdsvis 10 kr.

56. Denne nedsættelse berørte ikke i første omgang FL, der i 2001 og 2002 fortsat betalte en fast afgift på 640.000 kr. FH's beslutning om at lade FH's generelle takstsystem gælde for FL for 2003 betyder en stigning fra 640.000 kr. til 1,6 mio. kr. i 2007. FH har besluttede oprindeligt at gennemføre denne stigning over en 5-årig periode begyndende i 2003 med en betaling på 851.000 kr.

57. Endvidere har FH, under de førte forligsdøftelser, som anført tilbudt en forlængelse af overgangsperioden til år 2010 samt at overtage ejerskabet af FL's rampe og broklap og har iværksat de i forligsforslaget varslede takster ved brev af 28. august 2003.

58. Klager anfører, at FL benytter færgelejet "Balastkajen" i FH. Dette færgeleje blev bygget i 1991 og ombygget i vinteren 1996/97 i forbindelse med indsættelse af en ny færge. FL anfører, at FL i denne forbindelse betalte ombygning af færgeklap og landgangstårne til en værdi på over 6,2 mio. kr.

59. Det anføres videre, at pladsen ved "Balastkajen" er begrænset, ligesom pladsen til opmarchbåse er beskeden. Endelig er til- og frakørselsforholdene ikke tilstrækkeligt veludbyggede. Der er således tale om en mindre kaj, der alene kan anvendes af mindre færgeselskaber med et mindre antal passagerer og biler.

60. Kajen kan ikke anvendes af de udenlandske færgeselskaber Stena Line og Color Line, idet disse har større færgeselskaber og et større antal passagerer og biler, der derfor alene kan anvende kajer med større kajkapacitet.

61. Klager gør gældende, at FH i strid med forbudet mod misbrug af dominerende stilling i konkurrencelovens § 11, stk. 1, jf. § 11, stk. 3, nr. 3, udøver prisdiskrimination ved at anvende lige vilkår for ydelser af forskellig værdi. FH beregner havneafgift efter de samme regler over for FL, som over for de øvrige færgeselskaber, der anløber FH.

62. Dette sker ifølge klageren til trods for, at værdien af den ydelse, som FH leverer til FL, har en økonomisk langt lavere værdi end den ydelse, FH leverer til de øvrige færgeselskaber, der anvender FH.

63. Det forhold, at FL sejler med mindre færgeselskaber end de øvrige færgeselskaber, der anvender FH, indebærer ifølge klageren, at FL, for så vidt angår færgelejet, stiller færre og mindre krav til bl.a.

- vanddybde
- plads mellem havnemoler
- plads i havnebassin
- plads ved kajen
- affendring, samt
- plads til til- og frakørsel fra færge

64. Klager anfører, at det færgeleje FL har fået tildelt i FH, således ikke er udbygget på tilsvarende vis som de øvrige færgelejer, ligesom den daglige administration og vedligeholdelse af færgelejet er mindre end ved de andre færgelejer.

### *Urimeligt høje priser*

65. Klager gør endvidere gældende, at FH i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 1, jf. § 11, stk. 3, nr. 1, opkræver urimeligt høje priser. De afgifter, som FH opkræver pr. 1. januar 2003, indebærer en stigning i år 2007 på i alt 153 %.



66. Klager anfører, at alene det forhold, at FH tidligere har kunnet drive sin havnevirksomhed ved at opkræve langt lavere havneafgifter over for FL, og samtidig drive en fornuftig og overskudsgivende havnevirksomhed taler for, at de afgifter, der opkræves pr. 1. januar 2003, klart overstiger, hvad der ville kunne opnås på et marked med virksom konkurrence.

67. Klager henviser endvidere til, at havnetaksterne er væsentlig lavere i andre havne, som klager finder sammenlignelige med FH.

### *Selskaberne*

#### *Færgeselskabet Læsø*

68. FL er et mindre færgeselskab, der forestår besejlingen til og fra Læsø. FL er det eneste færgeselskab, der besejler Læsø. Selskabet er ejet af Nordjyllands Amt og Læsø Kommune med en ejerandel på 50 % hver.

69. FL ejer to færger, der bruges til den daglige sejlads til og fra Læsø. Der er i gennemsnit 4 daglige afgang, der benyttes af Læsø's 2.300 beboere samt de ca. 110.000 gæster/turister, der hvert år besøger Læsø. Sejltiden fra Læsø til Frederikshavn er 1½ time.

70. FL havde i 2001 samlede indtægter på 27,2 mio. kr. og et resultat før tilskud på minus 15,3 mio. kr. Årets resultat var minus 2,8 mio. kr.

71. Tilsvarende tal for 2002 var 28,15 mio. kr. og minus 14,9 mio. kr. Årets resultat i 2002 var minus 2,78 mio. kr. Der er i 2003 budgetteret med et resultat på minus 3,4 mio. kr.

#### *Frederikshavn Havn*

72. FH er en større havn med et havneareal på ca. 1,17 km<sup>2</sup>. Havnen har i alt 6 færgeløjer, hvoraf to anvendes til katamaranfærger og et til jernbanefærger.

73. Havnen anvendes ikke blot af FL, men også af flere udenlandske færgeselskaber. Stena Line besejler således ruterne Frederikshavn-Oslo og Frederikshavn-Gøteborg, mens Color Line besejler ruten Frederikshavn-Larvik.

74. FH havde i perioden 1. maj til 31. december 2001 en nettoomsætning på i alt 48.436.330 kr. Heraf androg periodens resultat efter finansielle poster 19.607.792 kr.

75. Det tilsvarende regnskab for 2002 udviser en nettoomsætning på 62.215.972 kr., en overskudsgrad på<sup>1</sup> 56,5 % og et overskud på 23.733.323 kr. efter finansielle poster.

76. Budgettet for 2003 udviser en nettoomsætning på 59.912.000 kr., en overskudsgrad på 54,4 % og et overskud på 23.288.000 kr. efter finansielle poster.

### *Det relevante marked*

77. FL klager over priserne i forbindelse med adgang til FH. Nærværende sag drejer sig derfor om vilkårene for havneadgang til færgetrafik for personbiler, passagerer og fragt mellem Læsø og Jylland. Denne havneadgang udbydes af trafikhavne som defineret i trafikhaveloven.

78. Markedet for trafikhavne kan i produktmæssig og geografisk henseende opdeles i en række delmarkeder.

### *Produktmæssig opdeling af delmarkeder*

79. Produktmæssigt adskiller de forskellige trafikhavne sig fra hinanden i form af f.eks. kapacitet, der afgør, hvor store (dybtgående) færger, der kan anløbe havnen. De enkelte trafikhavne er således forskellige for så vidt angår havnebassindybde, størrelse på kajanlæg, broklapper mv.

80. I nærværende sag skal de mulige trafikhavne på markedet have den fornødne kapacitet til at betjene færger af FL's type. Derfor er det relevante delmarked afgrænset til at omfatte havne, der har kapacitet til at modtage færger af FL's type.

81. De mulige anløbshavne i Nordøstjylland er Frederikshavn Havn, Skagen Havn, Aalborg Havn, Hals Havn og Sæby Havn. De to sidstnævnte har ikke kapacitet til at modtage færger af FL's type og kan derfor ikke udbyde havneadgang på det relevante marked.

82. Frederikshavn Havn, Skagen Havn og Aalborg Havn er dermed de eneste havne, der er omfattet af det produktmæssige delmarked.

### *Geografisk opdeling af delmarkeder*

83. Geografisk kan de enkelte havne inddeles efter deres beliggenhed, da denne bestemmer sejltiden fra Læsø og dermed transportomkostningerne forbundet hermed. De mulige havne på det relevante marked skal ligge i en rimelig afstand fra Læsø, således at sejltiden til og fra Læsø ikke er urimelig.

84. Markedet kan derfor geografisk afgrænses til at omfatte havne, hvor sejltiden til og fra Læsø ikke overstiger 2 timer, idet det er indregnet, at sejltiden fra Frederikshavn til Læsø er 1½ time.

85. Det er herefter Konkurrencestyrelsens vurdering, at det relevante marked er markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færger af FL's type til færgetrafik for personbiler passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid til og fra Læsø på maksimalt 2 timer.

86. Sejltiden fra Læsø til Aalborg havn er ca. 6 timer, og sejltiden fra Læsø til Skagen er ca. 3 timer. Frederikshavn havn er derfor den eneste havn, der er omfattet af det geografiske marked.

### *Efterspørgselssubstitution*

87. Der er ingen umiddelbare substitutter til FH til udbud af havneadgang med kapacitet til at modtage færger af FL's type til færgetrafik for personbiler, passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid på 2 timer.

88. Aalborg Havn og Skagen Havn har den fornødne kapacitet, men sejltiden fra Læsø til Aalborg er som ovenfor nævnt ca. 6 timer, mens sejltiden fra Læsø til Skagen er 3 timer.

### *Udbudssubstitution*

89. Hals og Sæby har ikke den fornødne kapacitet til at modtage færger af FL's størrelse, og kan derfor ikke, uden omfattende investeringer, udbyde havneadgang på det relevante marked.

### *Potentiel Konkurrence*

90. Trafikhavnenes erhvervsudøvelse er reguleret af bestemmelserne i trafikhavneloven, og der kræves tilladelse fra trafikministeren til at drive virksomhed som trafikhavn. Der kræves også tilladelse fra trafikministeren til at opføre en ny trafikhavn eller til at udbygge en eksisterende.

91. Derudover vil en eventuel opførelse af en ny trafikhavn eller udbygning af en eksisterende være behæftet med betydelige omkostninger.

92. Omkostninger i forbindelse med en eventuel ombygning for at tilpasse havnene Hals og Sæby til at kunne modtage færger af FL's type er således af FL vurderet til 18-25 mio. kr., hvortil skal lægges den betragtelige tidshorisont en sådan udbygning vil strække sig over.

93. Der foreligger med andre ord en række markedsbarrierer for adgang på markedet, og den potentielle konkurrence vurderes derfor at være meget begrænset.

### *Dominerende stilling*

94. Det vurderes samlet, at FH indtager den i konkurrencelovens § 11 omhandlede dominerende stilling på markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færger af FL's type til færgetrafik for personbiler passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltid til og fra Læsø på maksimalt 2 timer.

### *Misbrug*

95. Det skal herefter vurderes, hvorvidt FH gennem sin takstopkrævning over for FL misbruger sin dominerende stilling efter konkurrencelovens § 11, stk. 1.

96. Misbruget finder ifølge klager sted ved, at FH dels anvender lige vilkår for ydelser af forskellig værdi jf. princippet i konkurrencelovens § 11, stk. 3, nr. 3, og dels ved, at FH opkræver urimeligt høje priser jf. § 11, stk. 3, nr. 1.

### *§11, stk. 3, nr. 3*

97. Spørgsmålet er, hvorvidt FH efter omlægningen over for FL opkræver samme havneafgift bestående af en skibsafgift, vareafgift, personbils- og passagerafgift, som gælder for de øvrige færger, der anløber FH, men for ydelser af ringere værdi.

98. Klager plæderer ikke for, at der fortsat skal gælde en fast afgift for FL. FH må gerne indføre en variabel afgift som planlagt, men det er størrelsen af denne variable afgift, som klager finder diskriminerende.

99. Klager anfører, at FL, som et færgeselskab med mindre færger end de øvrige færger, der anløber havnen, stiller færre krav til havnens ydelser så som vanddybde i havnebassin, plads mellem havnemoler, plads ved kajen, krav til affendring samt plads til til- og frakørsel fra færge, end de øvrige rederier.

100. For at kunne anvende § 11 stk. 3, nr. 3 skal det gøres gældende, at FL stilles ringere i konkurrencen over for FH's øvrige handelspartnere, og den relevante test er derfor, hvorvidt FL stilles ringere i konkurrencen over for Stena Line og Color Line eller andre operatører på det i sagen relevante marked.

101. Da klager imidlertid er det eneste selskab på det relevante marked er Stena Line og Color Line ikke handelspartnere på det i sagen relevante marked, og FL kan derfor ikke blive stillet ringere i konkurrencen på dette marked. De øvrige rederier, der anløber havnen, befinder sig på andre markeder, og er derfor ikke i konkurrence med FL. Der forekommer derfor ikke en overtrædelse af konkurrencelovens § 11 stk. 3, nr. 3, i nærværende sag.

#### *Urimeligt høje priser, § 11, stk. 1.*

102. Hvad angår klagen om urimeligt høje priser, har styrelsen baseret sin vurdering på 3 forhold. For det første har styrelsen vurderet, hvorvidt FH's økonomi vidner om en urimeligt høj indtjening. For det andet har styrelsen sammenlignet havnetaksterne i FH med taksterne i andre sammenlignelige havne. Slutteligt har styrelsen vurderet, hvorvidt FL har mulige alternativer til FH inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont. Ingen af disse forhold kan efter Konkurrencestyrelsens vurdering alene begrunde, at der foreligger et misbrug efter konkurrencelovens § 11, stk.1, jf. lovens § 11, stk. 3, nr. 1, men det er styrelsens vurdering, at en samtidig (kumulativ) opfyldelse af de 3 forhold leder til, at der foreligger et sådant prismisbrug.

103. Men styrelsen finder også, at det ved vurderingen af, om FH opkræver urimeligt høje takster skal indgå, hvorvidt de faciliteter, der stilles til rådighed for FL, skulle være af lavere økonomisk værdi end dem, der stilles til rådighed for de større færger, altså om der anvendes lige vilkår for ydelser af forskellig værdi.

104. Indledningsvis skal det anføres, at FH bestrider, at der opkræves urimeligt høje priser. Sammenfattende konstaterer FH, at FL på det tidspunkt, hvor havnen var ejet af staten, betalte en kunstigt lav pris, der ikke i forhold til de øvrige rederier var rimelig. Desuden var der tale om en fast pris som det for udenforstående tredjemand ikke var muligt at gennemskue sammenhængen i, herunder om der var tale om en favorisering af FL. FH valgte derfor, at FL skulle overgå til samme gennemsigtige og kommercielle prissystem, som var gældende for de øvrige rederier. At denne ændring indebar en stigning for FL's benyttelse af havnen dokumenterer efter FH's opfattelse, at FL indtil da har betalt en kunstigt lav pris for sin benyttelse af havnen.

105. Det skal endvidere nævnes, at Konkurrencerådet den 18. juni 1997 behandlede en tilsvarende klage fra Stena Line over havnetaksterne i FH. Den gang fandt rådet ikke belæg for at hævde, at det dagældende takstniveau var for højt i FH. Ifølge de da foreliggende nettoregnskabstal for 1995

havde FH ud af en samlet omsætning på 68 mio. kr. et overskud på 32,2 mio. efter beregnet forrentning og afskrivning (svarende til en overskudsgrad på 47 %). Rådet fandt, at set i forhold til den investerede kapital var aktiviteten ganske sund, men at forudsætningen for et prisindgreb ikke var ikke opfyldt.

106. Dette skyldes, at FH på daværende tidspunkt var en statshavn under administration af Statshavneadministrationen i Frederikshavn, der også administrerede havnene i Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Helsingør samt Anholt og Hammer havn. Det fremgår således af sagsfremstillingen, at statshavneadministrationen i Frederikshavn havde et samlet driftsunderskud på 11 mio. kr. i 1995, og at det derfor tydede på, at der skete en overførsel af midler indtjent fra havnedriften i Frederikshavn til dækning af en stor del af det beregnede underskud i de øvrige havne under Statshavneadministrationen, Frederikshavn.

107. Derfor kunne Frederikshavn Havns økonomi ikke den gang ses isoleret, men skulle ses i sammenhæng med de øvrige havne under administration af Statshavneadministrationen i Frederikshavn. Sagen gav i øvrigt anledning til, at Konkurrencerådet anbefalede en regnskabsmæssig opsplittelse af statshavnene med udgangspunkt i årsregnskabslovens regler. Anbefalingen resulterede i, at statshavnene er blevet afhændet og i langt de fleste tilfælde overgået til kommunale aktieselskaber i overensstemmelse med den nye havnelov af 2000.

#### *Urimeligt høj indtjening*

108. FH's resultatopgørelse for 2002 viste en nettoomsætning på 62,2 mio. kr. og årets resultat efter finansielle poster androg 23,7 mio. kr. Årets resultat for perioden 1/5-31/12 2001 var 19,6 mio.

109. I budgettet for 2003, hvor de nye priser for FL er indregnet, er budgetteret med et nettoomsætning på 59,9 mio. kr. og et årsresultat på 23,3 mio. kr.

<b>DKK 1.000</b>	<b>2001 1/5-31/12</b>	<b>2002</b>	<b>Budget 2003</b>
Nettoomsætning	48.436	62.216	59.912
Resultat før finansielle poster	25.311	35.178	32.612
Årets resultat	19.608	23.733	23.288
Overskudsgrad <sup>2</sup>	52,3 %	56,5 %	54,4 %
Afkastningsgrad <sup>3</sup>	10,5 %	14,5 %	-
Egenkapitalforrentning <sup>4</sup>	200 %	75,4 %	-

110. Tabellen viser, at FH havde en samlet overskudsgrad på 56,5 % i 2002 og budgetterer med en overskudsgrad på 54,4 % i 2003. Afkastningsgraden var i 2002 14,5 % og egenkapitalens forrentning var i 2002 75,5 %.

111. I 2002 er anvendt ca. 14 mio. kr. til anlægs- og hovedstandsættelsesarbejder.

112. FH forventer i de kommende år at investere ca. 20 mio. kr. pr. år i forbedring af infrastrukturen på havnen, udskiftning af fendre, bundsikring mv. De budgetterede investeringer i år 2003 er på 13,1 mio. kr. Dette sker som led i en kontinuerlig vedligeholdelse af havnen til gavn for alle brugerne. En stor del af det overskud, som FH oppebærer, bliver altså løbende anvendt til forbedring af havnens faciliteter til gavn for alle de rederier, der benytter havnen.

113. Konkurrencestyrelsen vurderer, at FH's overskudsgrad på 56,2 % er meget høj, og en afkastningsgraden på 14,5 % vidner om en særdeles lukrativ forretning. Sammenholdt med en egenkapitalforrentning på mere end 75 % må investeringen i havnen siges at være særdeles profitabel for ejerne af havnen.

114. FH anfører, at en stor del af havnens indtægter er forbundet med en betydelig usikkerhed, og at havnens overskud derfor skal ses i lyset af dette. Styrelsen vurderer dog ikke, at denne usikkerhed er mærkbart større end for andre erhvervsvirksomheder i Danmark, og FH har ikke dokumenteret dette. FH opnår et betydeligt økonomisk overskud ved driften af havnen forstået som egenkapitalens forrentning fratrukket kapitalomkostningerne for egenkapitalen. Kapitalomkostningerne for egenkapitalen udgøres af en risikofri grundrente plus en risikopræmie.

115. Konkurrencestyrelsen finder det usandsynligt, at lign. overskud kan opnås ved alternative investeringer med tilsvarende risikopræmier og vurderer derfor, at FH opnår et urimeligt højt økonomisk overskud og dermed har en urimeligt høj indtjening på driften af havnen.

### Sammenligning med havnetaksterne i andre havne

116. Ved vurderingen af, om der er tale om urimeligt høje priser, skal tages udgangspunkt i de priser, der ville kunne dannes på et marked med virksom konkurrence.

117. På det pågældende marked hersker der ikke virksom konkurrence. Den nærmere fastlæggelse af prisen eller avancen må således ske gennem en hypotetisk præget bedømmelse af forholdene, som de ville være i et konkurrencepræget marked.

118. En sådan bedømmelse kan kvalificeres af sammenligninger med prisniveauet på tilsvarende markeder, der vurderes præget af konkurrence. Havnetaksten i andre havne, hvor der er konkurrence, kan således anvendes som benchmark for havnetaksten i FH. Nedenfor er angivet prisniveauet for anløb i havne, der efter Færgeselskabet Læsø's opfattelse er sammenlignelige med den havneydelse de modtager i Frederikshavn Havn. Priserne kan være sammensat af mange forskellige faktorer såsom skibsafgift, vareafgift, lastbilsafgift og personbilsafgift. Styrelsen har ud fra de gældende takster i de forskellige havne beregnet en årlige betaling, baseret på FL's forhold i 2002, dvs. FL's færger og årlige trafikmængde med passagerer, personbiler, lastbiler, gods m.v.

Havn	Betaling incl. rampe	Ejerskab af rampe
Esbjerg Havn <sup>1</sup>	1.602.321	Færgen
Frederikshavn Havn <sup>2</sup>	<b>1.586.482</b>	Havn
Rudkøbing	1.567.158	Havn
Marstal	1.567.158	Havn

Ærøskøbing	1.567.158	Havn
Svendborg	1.352.937	Havn
Hov Havn	1.114.095	Havn
Faaborg	1.024.207	Havn
Søby	935.010	Havn
Kolby Kås <sup>1</sup>	820.404	Færgen
Kalundborg Havn <sup>1</sup>	755.623	Færgen
Vesterø Havn, Læsø <sup>1</sup>	596.664	Færgen

1. I disse havne ejer færgerne selv broklap og rampe, og betalingen afspejler derfor ikke færgernes omkostninger til afskrivninger, drift og vedligehold, offeromkostninger ved alternativ forrentning osv.

2. Seneste forslag ved fuldt gennemslag af takststigning i 2010. Taksten er reduceret med det tilbudte markedsføringstilskud på 75.000 kr.

119. Det fremgår af oversigten, at der er tale om priser varierende fra ca. 596.664 kr. til 1.602.321 kr.

120. I følge det seneste forslag introduceres takstforhøjelserne gradvist indtil 2010, og havnen overtager ejerskabet af færgens broklap. Når FH overtager broklap og rampe fra FL bevirker det, at FL sparer omkostninger i form af afskrivninger og drift og vedligehold, og at havnen har mulighed for at få forrentet salgsprisen. For at kunne sammenligne det senest bebudede forslag med havnetaksterne i andre havne, har styrelsen derfor indhentet oplysninger om ejerskab af broklap og rampe i de øvrige havne. I nogle havne betales udover havnetaksterne således "leje" for broklap og rampe. I de tilfælde er den ekstra leje lagt til havnetaksterne. I andre havne er "lejen" for broklap og rampe allerede inkluderet i den samlede betaling.

121. I de havne, hvor færgerne selv ejer broklap og rampe afspejler betalingen som beskrevet ikke færgernes omkostninger til afskrivninger, drift og vedligehold, offeromkostninger ved alternativ forrentning osv.

122. Styrelsen har, hvor det har været muligt, korrigeret for ejerskabet af broklap og rampe, således at havnetaksterne er sammenlignelige. Det ses af kolonnen "betaling incl. broklap", at FH med det nyeste forslag placerer sig som den anden dyreste havn efter Esbjerg havn. Havnene i Esbjerg, Frederikshavn, Rudkøbing, Ærøskøbing og Marstal udgør den dyreste kategori af de sammenlignede havne. Det tilføjes, at betalingen i Esbjerg Havn og de øvrige havne, hvor færgen selv ejer broklap og rampe ville være endnu højere, hvis der blev korrigeret for færgens omkostninger til broklap og rampe i form af afskrivninger, drift og vedligehold m.v.

123. Styrelsen vurderer, at der skal udvises varsomhed med at drage direkte sammenligninger med havneafgiften i Frederikshavn. Der kan ej heller foretages en sammenligning af omkostningsgrundlaget for at drive de forskellige havne. Det er Konkurrencestyrelsens vurdering,



at ingen af de nævnte havne, der er sammenlignelige med FH, fungerer på et fuldkomment konkurrencemarked, og at de i disse havne gældende havnetakster derfor ikke vil være udtryk for en konkurrencepris.

124. Samtidig kan takstniveauet i de forskellige havne være udtryk for, hvor betydningsfuld færgeruten er for den enkelte havn. I de havne, for færgeruten har en stor betydning, har færgerne mulighed for at opnå bedre priser end i havne, hvor færgeruten er af mindre betydning.

125. Styrelsen vurderer dog, at de tre ruter til og fra Ærø (Rudkøbing-Marstal, Søby Faaborg og Svendborg Ærøskøbing) i nogen grad kan sætte havnetaksterne i de enkelte havne under pres, og styrelsen har derfor undersøgt forholdene omkring disse færgeruter nærmere.

126. Det bemærkes, at Det Ærøske Færgeselskab A/S, der besejler ruterne fra Ærø, nemlig Rudkøbing-Marstal, Svendborg-Ærøskøbing og Søby-Faaborg, er et kommunalt selvstyreselskab, der i følge Færgeselskabet er delvist subsidieret af de Marstal Kommune og Ærøskøbing Kommune. Færgeselskabet havde i perioden 1/5 – 31/12 2002 et overskud på knap 0,5 mio. kr. ud af en omsætning på 34,5 mio. kr. Indtægterne i 2003 forventes at være ca. 50 mio. kr., hvoraf ca. 10 mio. kr. er støtte fra de to kommuner.

127. Der ses af punkt 118, at der er en betragtelig forskel i de priser, som Det Ærøske Færgeselskab betaler i de forskellige havne. Havnene i Faaborg, Ærøskøbing, Marstal, Rudkøbing er kommunale havne, og økonomien i disse havne indgår i de enkelte kommuners økonomi. Søby Havn er en privat havn. Svendborg er en kommunal selvstyrehavn, hvor indtægterne fra færgefart til og fra Ærø alene udgør ca. 10 % af de samlede indtægter. Konkurrencestyrelsen har indhentet oplysninger vedr. de enkelte havne for 2003.

2002	Rudkøbing	Marstal	Faaborg	Ærøskøbing	Søby	Svendborg
Indtægter	3.186.639	3.608.260	3.124.489	2.353.000	2.059.000	6.000.000
Omkostninger	3.064.130	3.424.527	2.735.267	2.568.000		
Resultat	122.000	77.000	389.222*	-215.000	18.558	600.00

\* Driftsresultat. Dette bruges i følge havnen til anlægsinvesteringer, således at det samlede overskud er ca. 0.

128. Det ses, at overskuddet i de kommunale havne er meget begrænset. Tabellen viser, at havnetakster m.v. i disse havne bliver fastsat således, at havnens økonomi hviler i sig selv.

129. Sammenligningen i punkt 118 skal derfor anvendes med forsigtighed, men resultaterne peger i retning af, at FH med det seneste forslag placerer sig blandt de dyreste havne i tabellen, men ikke som den absolut dyreste.



## Monopol

130. Ved behandlingen i 1997 fandt Konkurrencerådet, at FH havde en dominerende stilling på markedet for havneadgang for færgefart med gods og passagerer eller køretøjer mellem Jylland og Sverige og sammen med Hirtshals havde FH en dominerende stilling på markedet for havneadgang for færgefart med gods og passagerer eller køretøjer mellem Jylland og Norge.

131. Fordelingen af markedsandelene så i 1996 ud som følger:

<b>Jylland - Norge</b>	<b>Passagerer</b>	<b>Personbiler</b>	<b>Lastbiler</b>
FH	44 %	40 %	36 %
Hirtshals	50 %	52 %	56 %
Hanstholm	6 %	8 %	8 %
<b>Jylland - Sverige</b>	<b>Passagerer</b>	<b>Personbiler</b>	<b>Lastbiler</b>
FH	82 %	76 %	77 %
Grenå	18 %	24 %	23 %

132. På overfarten til Sverige var FH altså langt den vigtigste anløbshavn, mens Hirtshals var den vigtigste anløbshavn på Norgesoverfarten. Konkurrencestyrelsen er bekendt med markedsandelene for passagertrafik, som de er gældende i dag, men da disse oplysninger er fortrolige, er de ikke medtaget her. Det kan dog nævnes, at de nuværende markedsandele ikke ændrer væsentligt på parternes stilling på markederne.

133. FL har, som beskrevet, ingen muligheder for at opnå havneadgang fra andre end FH, og dette vurderes heller ikke at være tilfældet inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont. FH har med andre ord monopol på det for nærværende sag relevante marked, og den potentielle konkurrence vurderes særdeles begrænset.

134. Situationen i nærværende sag adskiller sig derved fra situationen, der lå til grund for Konkurrencerådets afgørelse fra 1997. FH havde ikke egentlig monopol på det for daværende sag relevante marked.

## Sammenligning af havnetjenesteydelser

135. Udover sammenligninger med havnetaksterne i andre havne vurderer styrelsen også, at det også er væsentligt at sammenligne de havneafgifter, som FL betaler i FH, med de afgifter, som de øvrige rederier betaler i FH. Disse rederier befinder sig på andre markeder, der må siges at være nært beslægtet med det marked, FL befinder sig på.

136. Det er imidlertid ikke muligt at opdele FH's driftsregnskab i driftsregnskaber for de enkelte kajanlæg, og dermed for de enkelte rederier, således at FL's bidrag til den samlede overskudsgrad kan bestemmes. Derfor har styrelsen vurderet, hvorvidt der er væsentlige forskelle i de ydelser, der tilbydes de rederier, der benytter FH.

## **Kajanlæg**

137. FL anvender som nævnt "Balastkaj", der ifølge FL har været betydelig billigere at etablere pga. lavere vanddybde og lavere spunsvæg end de øvrige kajanlæg. FL's benyttelse af "Balastkaj" har ifølge klager betydning for en række forhold.

## **Oprensning af havnebassin**

138. FL anfører, at FL's mindre krav til vanddybde medfører færre udgifter til oprensning af havnebassinet.

139. Der er følgende vanddybder i de forskellige havnebassiner i Frederikshavn Havn

<b>Bassin</b>	<b>Vanddybde</b>
Læsø færgeleje – Ballastkaj	6,4 meter
Seacat færgeleje – Paradiskaj	6,4 meter
Stena Line – færgeleje 2	8,0 meter
Stena Line – færgeleje 3	7,6 meter
Color Line – færgeleje 4	7,0 meter

140. FL anfører, at den større vanddybde i Stena Lines havnebassin medfører større udgifter til oprensning pr. m<sup>2</sup> end i FL's havnebassin. Derudover anfører FL, at stort set al aflejring i FL's havnebassin skyldes Stena Lines og Color Lines færges, der med deres store motorkraft hvirvler sediment rundt i eget bassin såvel som ind i FL's havnebassin. Dette burde ifølge FL føre til, at FL betaler mindre til oprensning af havnebassinet end de øvrige rederier.

141. FH anfører, at udgifterne til oprensning pr. m<sup>2</sup> i de forskellige havnebassiner er ens, da *aflejringen* dels er lige omfattende uanset vanddybden og dels, at *omkostningerne* forbundet med oprensning er uafhængig af vanddybden i de enkelte bassiner. Dette er over for styrelsen blevet bekræftet af Dansk Hydraulisk Institut.

## **Affendring**

142. FL anfører, at FL's færges i kraft af deres størrelse stiller langt færre krav til affendring end Stena Lines og Color Lines meget større færges gør, og at FL derfor burde betale mindre for færgaadgang.

143. FH anfører, at takstsystemet anvender en proportional sammenhæng mellem antal bruttoton og betalt afgift. Stena Line og Color Line betaler med deres større færges derved en langt større skibsafgift end FL gør for sine færges, og dermed betaler Stena Line og Color Line for det større krav til affendring.

144. FL anfører, at der ikke er en proportional sammenhæng mellem størrelse på færgerne og den påkrævede affendring og dermed omkostningerne afholdt hertil, men at denne sammenhæng snarere følger en stigende omkostningskurve, således at omkostningerne til affendring af de kajanlæg, der

benyttes af de store færger, er højere end, hvad de betalte skibsafgifter afspejler. FL finder således, at FL betaler for meget for den affendring, der tilbydes FL, set i forhold til de andre rederier, der anvender havnen.

145. Styrelsen har indhentet oplysninger fra to af de selskaber, der har foretaget affendringsarbejde i FH. Disse selskaber bekræfter over for styrelsen, at der ikke er en proportional sammenhæng mellem størrelse og vægt på færger og disses krav til affendring, og at det er meget svært at sige noget generelt om en eventuel sammenhæng. Krav til affendring, og dermed omkostninger forbundet herved, afgøres af en lang række parametre, herunder vejr- og vindforhold, størrelse og vægt på færge samt den fart, kajen anløbes med. Det er meget svært at kvantificere en sammenhæng, og der kan således være tale om både en mere eller mindre proportional sammenhæng mellem den enkelte færge og omkostningerne ved affendring til denne færge.

146. Det er ikke muligt af fremskaffe eksakte tal for omkostninger afholdt i forbindelse med affendring i FH. Investeringerne blev foretaget i Statshavnens tid, og oplysninger herom er derfor ikke umiddelbart tilgængelige. Styrelsen har imidlertid indhentet estimater fra havnens nuværende og tidligere ledelse.

Færgeleje	Investering til affendring
Balastkaj	ca. 2 mio. kr.
Færgeleje 3	ca. 10-11 mio. kr.

147. Det kan altså konkluderes, at omkostningerne til affendring har været ca. 5 gange større i færgeleje 3 end i FL's færgeleje. Denne forskel forekommer efter styrelsens vurdering ikke at udgøre en urimelig forskel set i forhold til rederiernes respektive havneafgifter til havnen.

### ***Placering af kaj og opmarchbåse***

148. Endvidere anfører klager, at FL har fået tildelt en kaj, der ikke kan benyttes af de andre færgeselskaber, idet placeringen af kajen er uegnet til større færger.

Selskab	Arealdisponering	Antal kajmeter	Samlede indtægter
FL	5.520 m <sup>2</sup>	75	1,59 mio.kr <sup>5</sup>
Color Line	15.840 m <sup>2</sup>	290	8 mio. kr.
Stena Line	28.810 m <sup>2</sup>	435	43 mio. kr.

149. Tabellen viser de enkelte rederiers kajplads, arealdisponering og samlede betaling til FH.

150. FL anfører, at forholdene omkring FL's kaj og opmarchbåse er meget utidssvarende, og at kajens samt opmarchbåsenes placering begrænser FL's muligheder for at placere indcheckningshus til salg af billetter mv. Dette bevirker, ifølge klager, at FL har større udgifter til billettering og dirigering af trafik end de øvrige færgeselskaber, og at der i højsæsonen opstår kødannelse og

generelt "kaos". Biler til og fra Læsø-færgen skal således krydse hinanden, ligesom passagerer til og fra færgen krydser frakørselsvejen fra færgen. Klager anfører, at FL årligt afholder omtrent 50.000 kr. i omkostninger til at dirigere biler i området. En omkostning de øvrige rederier ikke afholder. FL anfører, at arealet med opmarchbåserne er placeret forkert i forhold til færgelejet, ligesom arealet generelt er for lille.

151. Klager anfører, at de arealer, der i dag benyttes til betalings P-plads og til opmarchplads for løstrailere, ville være velegnede til opmarchområder for Læsø Færgen. Det kunne ifølge klager muliggøre en flytning af indcheckningshus og en medfølgende afvikling af de eksisterende problemer med køddannelser mv.

152. FH anfører, at det er naturligt, at der tildeles færgelejer efter den størrelse og den belastning, den enkelte færge betinger, og afviser, at FL har større billetteringsudgifter end de øvrige rederier. Samtidig har FH tilkendegivet, at ville se positivt på andre muligheder for FL's tilkørsels og frakørselsforhold i spidsbelastningsperioder.

153. Konkurrencestyrelsen finder, at den forskel, der måtte findes i tildeling af kaj og opmarchbåse bliver afspejlet i den variable afgift.

#### ***Frakørselsforhold***

154. Frakørselsforholdene til hovedvejen er ligeledes betinget af kajens placering og er ifølge klager væsentlig dårligere til FL's færgeleje, end det er tilfældet for de øvrige færgelejer. Hertil anfører FH, at FL's færgeleje er det, der har den korteste og letteste frakørselsvej til de vigtigste trafikknudepunkter. FH bemærker således, at indretningen af havnen er baseret på den mest optimale og hensigtsmæssige udnyttelse af denne og herunder en hensyntagen til færgernes størrelse i relation til de enkelte færgelejer. Det inkluderer den tildelte plads til opmarchbåse. Konkurrencestyrelsen finder, at en eventuel forskel bliver afspejlet i de variable afgifter.

#### ***Infrastrukturens vedligeholdelsesmæssige stand***

155. FL anfører, at "Balastkajen" ikke er udbygget på tilsvarende vis, som de andre færgelejer, ligesom den daglige administration og vedligeholdelse af færgelejet er mindre end ved de andre færgelejer. Konkurrencestyrelsen finder ikke denne påstand, der i øvrigt afvises af FH, for tilstrækkelig begrundet.

#### ***Investering i broklap***

156. FL har i 1996/97 investeret i broklap og rampe. Det samme har Stena Line gjort i forbindelse med færgeklappen i leje 2, ligesom færgeselskabet Seacat, der i en periode besejlede Frederikshavn Havn med en hurtiggående catamaran, selv bekostede rampe og klap i forbindelse med rederiets terminal på Paradiskajen i FH. Tabellen nedenfor viser de tilgængelige oplysninger om investeringer i de enkelte færgelejer.

<b>Færgeleje</b>	<b>Investering afholdt af</b>	<b>Planlagt investering</b>
Læsø færgeleje	FL – 6,2 mio. kr.	
Seacat færgeleje	Seacat	

Stena Line – færgeleje 2	Stena Line – 20 mio. kr.	
Stena Line – færgeleje 3	FH	1,5 mio. kr. (FH)
Color Line – færgeleje 4	FH	3 mio. kr. (FH)

157. Color Line har for så vidt angår færgeleje 4 og Stena Line for så vidt angår færgeleje 3 ikke selv investeret i broklap mv. Heri kunne ligge en ekstra økonomisk byrde for FL, som hidtil har afspejlet sig i lavere takster end, end hvad der har været gældende for havnens øvrige brugere. Det bemærkes dog, at Stena Line selv har investeret i færgeleje 2 og Seacat i sit færgeleje.

158. Hvis man anskuer den variable afgiftsbetaling fra en brugsvinkel, benytter FL altså havnens infrastruktur i mindre grad end de øvrige rederier, der ikke i samme omfang har afholdt investering i forbindelse med broklap og rampe. Styrelsen vurderer ikke, at denne mindre brug af infrastrukturen i havnen bliver afspejlet i de nye takster, og at der heri foreligger en forskelsbehandling.

#### *Afstand mellem havnemoler*

159. Klager anfører endvidere, at FH planlægger en kostbar udvidelse af afstanden mellem havnemolerne, der alene kommer de større færger til gode. FL mener derfor ikke, at FL skal bidrage til finansieringen af denne udvidelse. FH har oplyst, at der endnu ikke er truffet beslutning om en sådan udvidelse.

#### *FH's sammenfattende bemærkninger*

160. Sammenfattende afviser FH, at FH på nogen måde udøver prisdiskrimination ved at anvende lige vilkår for ydelser af forskellig værdi.

161. FH opstiller følgende udregning. Stena Line disponerer over i alt 435 meter kaj, og i 2002 genererede selskabet en årlig bruttoindkomst for havnen på ca. 43 mio. kr. eller kr. 98.851 pr. meter kaj. Tilsvarende disponerer Color Line over i alt 290 meter kaj i et tosidet færgeleje og genererede en årlig bruttoindkomst for havnen på ca. 8. mio. kr. eller ca. kr. 28.000 pr. meter kajplads. Til sammenligning vil FL's kommende afgift for 75 meter kaj udgøre kr. 12.400 (forventet 2003-niveau) pr. kajmeter stigende til ca. kr. 21.500 pr. kajmeter i 2007. Objektivt betragtet finder FH ikke, at disse meterafgifter er diskriminerende høje.

Selskab	Antal kajmeter	Bruttoindkomst pr. arealdisponering i 2002	Bruttoindkomst pr. kajmeter i 2002
Læsø færgetransport	75 meter	169 kr.	21.500 kr.*
Color Line	290 meter	505 kr.	27.586 kr.
Stena Line	435 meter	1493 kr.	98.851 kr.

*\*(ved fuldt gennemslag i 2007)*

162. FH gør gældende, at FH netop ikke misbruger sin dominerende stilling ved at anvende det samme takstsystem over for de færger, der anløber Frederikshavn. Såfremt FH i forhold til FL stillede dette selskab mere gunstigt end de øvrige, ville disse med rette kunne gøre gældende, at der var tale om forskelsbehandling.

## **Sammenfatning**

163. Sammenfattende vurderer Konkurrencestyrelsen, at der, bortset fra FL's investering i broklap og rampe, ikke er væsentlige forskelle i de ydelser, som tilbydes de enkelte rederier, der anløber havnen. De forskelle, der forekommer, bortset fra FL's investering i broklap og rampe, vurderes afspejlet i systemet med de variable havneafgifter.

## **Samlet vurdering**

164. Parterne i aftalen udøver erhvervsvirksomhed og er således omfattet af konkurrencelovens § 2. Parterne er ikke en del af samme koncern, jf. lovens § 5. Endelig er aftalen ikke omfattet af gruppefritagelser efter konkurrencelovens § 10 eller EU-fritagelse, jf. lovens § 4.

165. I nærværende sag klager FL over, at FH, jf. konkurrencelovens § 11 stk. 3. nr. 3, misbruger sin dominerende stilling ved at anvende ulige vilkår for ydelser af samme værdi over for handelspartnere, og derved stilles ringere i konkurrencen (prisdiskrimination).

166. Diskriminationen kan bestå i at behandle ens situationer forskelligt eller at behandle forskellige situationer ens.

167. For at kunne anvende § 11 stk. 3, nr. 3 skal det gøres gældende, at FL stilles ringere i konkurrencen, og den relevante test er, hvorvidt FL stilles ringere i konkurrencen på det i sagen relevante marked.

168. Da klager imidlertid er det eneste selskab på det relevante marked, kan FL ikke blive stillet ringere i konkurrencen på dette marked. De øvrige rederier, der anløber havnen, befinder sig på andre markeder, og kan derfor ikke siges at være i konkurrence med FL. Der kan derfor ikke forekomme en overtrædelse af konkurrencelovens § 11 stk. 3, nr. 3 i nærværende sag.

169. Hvad angår klagen om urimeligt høje priser, har styrelsen baseret sin vurdering på 3 forhold. For det første har styrelsen vurderet, hvorvidt FH's økonomi vidner om en urimeligt høj indtjening. For det andet har styrelsen vurderet, hvorvidt FL har mulige alternativer til FH inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont, og slutteligt har styrelsen sammenlignet havnetaksterne i FH med taksterne i andre sammenlignelige havne. Ingen af disse forhold kan efter Konkurrencestyrelsens vurdering alene begrunde, at der foreligger et misbrug omfattet af

konkurrencelovens § 11, stk. 1, men det er styrelsens vurdering, at en samtidig (kumulativ) opfyldelse af de 3 forhold leder frem til et sådant prismisbrug.

170. Styrelsen har derudover som en fjerde betingelse også vurderet havnetaksterne i FH med udgangspunkt i havnens egne priser og omkostningsforhold. I denne vurdering skal det inddrages, hvorvidt de faciliteter, der stilles til rådighed for FL, skulle være af lavere økonomisk værdi end dem, der stilles til rådighed for de større færges.

171. Ved en sådan vurdering må man samtidig have for øje, at FH som erhvervsdrivende aktør må have en vis frihed til at fastsætte generelle takster og vilkår for benyttelse af havnen, når de anvendes ens over for alle aktører, og når de ikke fører til åbenbart urimelige priser set i forhold til den ydelse, der leveres.

172. Styrelsen vurderer, at FL, der selv har investeret i broklap og rampe, på dette punkt stilles ringere, hvad angår havnefaciliteter, end de øvrige rederier. En forringelse af vilkår, der med FH's forslag ikke vurderes afspejlet i de variable priser.

173. Det skal herefter vurderes, hvorvidt der er tale om en urimelig høj indtjening i FH, jf. konkurrencelovens § 11, stk. 3, nr. 1.

174. Havnens overskudsgrad var i 2002 56,5 %. Konkurrencestyrelsen vurderer, at denne overskudsgrad er meget høj, og afkastningsgraden på 14,5 % . Sammenholdt med en egenkapitalforrentning på mere end 75 % må investeringen i havnen siges at være meget profitabel for ejerne af havnen. Ganske vist anfører FH, at en stor del af indtægterne er forbundet med betydelig usikkerhed, men styrelsen vurderer dog ikke, at denne usikkerhed er mærkbart større end for andre erhvervsvirksomheder i Danmark. Det er derfor styrelsens vurdering, at FH næppe ville kunne opnå et økonomisk overskud, der nærmer sig det nuværende, ved alternative investeringer med tilsvarende risikoprofiler. Styrelsen vurderer derfor, at FH opnår en urimeligt høj indtjening.

175. FL har som beskrevet absolut ingen muligheder for at opnå havneydelser fra andre end FH, og dette vurderes heller ikke at være tilfældet inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont. FH har med andre ord monopol på det for nærværende sag relevante marked.

176. Hvad angår sammenligningen med havnetaksterne i andre havne skal nævnes, at en sådan sammenligning er særdeles vanskelig, og behæftet med en række usikkerheder. Der er store forskelle i de enkelte havnes geografiske beliggenhed samt omkostnings- og infrastrukturforhold, og ingen af de sammenlignelige havne befinder sig på konkurrencemarkeder. Der skal derfor udvises varsomhed med at drage direkte sammenligninger med havnetaksterne i andre havne, og en sådan sammenligning kan ikke alene lægges til grund for en afgørelse. Ikke desto mindre er det styrelsens vurdering, at FH med den seneste takstomlægning vil placere sig blandt de dyreste af de sammenlignede havne, men ikke som den dyreste. Det bemærkes i den sammenhæng, at FH's takster vedrører 2010, mens de sammenlignede takster er 2003-takster.

177. Konkurrencestyrelsen vurderer samlet, at FH's økonomi vidner om en urimelig høj indtjening, og at havnetaksterne i FH efter det seneste forslag ville være blandt de højeste set i forhold til havnetaksterne i sammenlignelige havne. Derudover vurderes FL ikke at have nogen form for alternativer til FH inden for en realistisk økonomisk og tidsmæssig horisont, og at FH derfor har monopol på det for sagen relevante marked.

178. . Styrelsen vurderer, at FH's seneste takstomlægning, ikke udgør et misbrug som nævnt i konkurrencelovens § 11, stk. 3, nr. 1., da forslaget ikke vurderes at opfylde alle de 3 ovennævnte betingelser kumulativt. Årsagen til dette er, at taksterne i forligsforslaget vil være blandt de højeste, men ikke de absolut højeste i forhold til sammenlignelige havne, da forligsforslaget indebærer, at FH kompenserer for FL's ekstraomkostning ved at overtage FL's broklap og rampe og yder FL et årligt markedsføringstilskud.

179. På den baggrund meddeles det Frederikshavn Havn, at selskabet indtager en dominerende stilling i henhold til konkurrencelovens § 11, på markedet for havneadgang med kapacitet til at modtage færges af FL's type til færgetrafik for personbiler passagertrafik og fragt mellem Læsø og Jylland i et geografisk afgrænset område bestemt af en maksimal sejltilid til og fra Læsø på maksimalt 2 timer.

180. Det meddeles FH, at FH's senest bebudede takstomlægninger, hvorved FL's årlige betaling forhøjes til 1,61 mio. kr i 2010, og FH overtager ejerskab af FL's broklap og rampe og yder et årligt markedsføringstilskud på 75.000 kr. jf. FH's brev af 28. august til FL, ikke er i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 1. Ved denne vurdering er der også taget hensyn til den lange overgangsordning.

181. Konkurrencestyrelsens bedømmelse af den varslede takstforhøjelse er fortaget på grundlag af de i dag gældende forhold. Såfremt disse forhold skulle ændre sig i perioden frem til 2010 forbeholder Konkurrencestyrelsen sig retten til at vurdere taksterne på ny. Der er heller ikke taget stilling til situationen efter 2010, herunder situationen hvis markedsføringstilskuddet ikke fortsætter.

182. Det meddeles samtidig, at Frederikshavn Havn ikke misbruger denne dominerende stilling i henhold til konkurrencelovens § 11, stk. 1, jf. § 1, stk. 3, nr. 3, ved den påtænkte fastsættelse af havneafgifter over for Færgeselskabet Læsø at forskelsbehandle med konkurrenceforvridning til følge. Der er ikke tale om, at Frederikshavn Havn udøver prisdiskrimination ved at anvende lige vilkår for ydelser af forskellig værdi.

183. Konkurrencestyrelsen er klar over, at den er betydelige forhøjelse af havnetaksterne vil have økonomiske konsekvenser for Læsø, men har ikke haft mulighed for, inden for konkurrencelovens rammer, at tillægge det særlig vægt.

### **Færgeselskabet Læsø I/S har den 23. december 2003 indbragt afgørelsen for Konkurrenceankenævnet.**

### **Hævet af klager 19. januar 2004**

---

1 Overskudsgraden beregnet på baggrund af årets resultat efter finansielle poster er henholdsvis 38,15 % i 2002 og 38,87 % budgetteret for 2003.

2 Udregnet som resultat før finansielle poster i forhold til nettoomsætning. Udregnet på baggrund af årets resultat er overskudsgraderne henholdsvis 40,48 %, 38,15% og 38,87%.

3 Udregnet som resultat før finansielle poster i forhold til værdien af samlede aktiver



4 Udregnet som resultat efter skat i forhold til den gennemsnitlige egenkapital  
5 Jf. FH's forslag til nye takster i 2010