

Föstudagurinn 18. október 1996 kl. 14:15

81. fundur Samkeppnisráðs

Ákvörðun nr. 35/1996

Erindi Hafskips ehf. um hafnsögubáta hafnarsjóða

I.

Málavextir

Samkeppnisstofnun barst erindi, dags. 15. apríl sl., frá Ragnari Hall hrl., f.h. Hafskips ehf. Í erindinu kemur fram að Hafskip ehf. reki dráttar- og þjónustuskip sem heiti Strákur og taki að sér að draga skip og annast eftirlit o.fl. sem ekki verður við komið nema af sjó, s.s. að hafa eftirlit með baujum, þjónustu við vita o.fl. Umkvörtunarefni erindisins, sem er þríþætt, er svohljóðandi:

- „1. Hafnasjóðir víða um land reka hafnsögubáta, sem auk þess að lóðsa skip inn á hafnir eru notaðir til ýmissa verkefna fyrir eigendur sína. Umbj. m. amast ekki við slíkri notkun hafnsögubátanna. Það hefur hins vegar viðgengist að slíkir bátar sæki skip á haf út, sem af einhverjum ástæðum komast ekki til lands af eigin vélarafli, og dragi þau til hafnar. Einnig hafa þeir tekið að sér að draga vélarvana skip milli hafna, ef um það hefur verið beðið. Þessi starfsemi er rekin í samkeppni við starfsemi umbj. m., sem telur að tekjur hinna opinberu aðila, hafnasjóðanna, séu notaðar til að niðurgreiða þessa starfsemi með þeim hætti að honum sé gert ókleift að keppa við þá um verð fyrir þjónustuna. Telur umbj. m. að slík starfsemi opinberra aðila sé andstæð markmiðum samkeppnislaga og feli í sér réttarbrot gagnvart honum. Þeir hafnasjóðir sem umbj. m. veit fyrir vísit að reka slíka dráttarbátaþjónustu eru Reykjavíkurhöfn, Hafnarfjarðarhöfn og Keflavíkurhöfn.*
- 2. Landhelgisgæslan hefur í stórum stíl tekið að sér verkefni á því sviði sem umbj. m. starfar. Umbj. m. telur sig vita, að gerður hafi verið samningur milli Landssambands íslenskra útvegsmanna (LÍÚ) og vátryggingafélaga*

annars vegar og Landhelgisgæslunnar hins vegar um verð fyrir slíka þjónustu, en skip í eigu ríkisins eru þarna notuð í beinni samkeppni við hann.

3. *Landhelgisgæslan er stofnun sem heyrir undir dómsmálaráðuneytið. Mun Landhelgisgæslan hafa tekið að sér eftirlit með baujum og vitum, sem trúlega eru a.m.k. í mörgum tilvikum í sameign ríkisins og sveitarfélaga. Rekstur slíkra mannvirkja í eigu ríkisins heyrir undir Vita- og hafnarmálastofnun, sem aftur heyrir undir samgönguráðuneytið. Landhelgisgæslan er því hér að sinna verkefnum, sem falla beint að starfsemi umbj. m. og engin ástæða er til að unnin séu fyrir almannafé.“*

Lögmaðurinn telur hér vera um að ræða starfsemi opinberra stofnana sem séu reknar fyrir almannafé og undanþegnar skyldu til greiðslu opinberra gjalda af starfsemi sinni. Samkeppnisrekstur sé ekki aðskilinn frá annarri starfsemi stofnananna og þær hafi því aðstöðu til að nota almannafé í að greiða niður samkeppnisreksturinn. Krefst lögmaðurinn þess að gerðar verði viðeigandi ráðstafanir af hálfu samkeppnisyfirvalda á grundvelli 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993 til að skylda umræddar stofnanir til að aðskilja samkeppnisrekstur sinn frá annarri starfsemi og sjá til þess að aðrar tekjur þeirra séu ekki notaðar til að niðurgreiða samkeppnisstarfsemi.

Þar sem erindi lögmannsins er þríþætt og varðar mismunandi lögaðila mun Samkeppnisráð taka sérstaka ákvörðun um hvern þátt erindisins. Hér á eftir verður því aðeins fjallað um fyrsta lið erindisins, sem snýr að rekstri hafnsögubáta.

II.

Málsmeðferð

1.

Erindið var sent til umsagnar hafnarstjórna Vestmannaeyjahafnar, Þorlákshafnar, Akraneshafnar, Hafnarfjarðarhafnar, Keflavíkurhafnar, Reykjavíkurhafnar, Ísafjarðarhafnar, Sauðárkrókshafnar, Hornafjarðarhafnar og Akureyrarhafnar.

2.

Í umsögn Sauðárkrókskaupstaðar, dags. 14. maí sl., kemur fram að hafnarsjóður bæjarins reki ekki dráttarbátþjónustu.

Í umsögn hafnarsjóðs Þorlákshafnar, dags. 17. maí sl., kemur fram að höfnin reki hafnsögubát en hann sé nær eingöngu notaður til hafnsögubjónustu, þ.e. við flutning á hafnsögumanni og aðstoð við skip í og úr höfn. Í örfáum tilfellum hafi litlum fiskibátum sem lent hafi í erfiðleikum og óskað eftir aðstoð hafnsögubátsins verið veitt aðstoð. Bátarnir hafi verið skammt frá Þorlákshöfn og þar með mjög nærri landi. Loks kemur fram að rekstur bátsins sé í höndum hafnarsjóðs Þorlákshafnar og að bókhald í tengslum við rekstur hans sé fært á sérstaka liði í rekstrarútgjöldum og rekstrartekjum sjóðsins.

Í umsögn hafnarstjórans á Ísafirði, dags. 17. maí sl., kemur fram að hafnsögubáturinn sé orðinn gamall og lúinn og að hann sé aðeins notaður við hafnsögu og annað sem tilheyrir höfninni. Stöku sinnum sé þó farið út á Ísafjarðardjúp til að aðstoða rækjubáta sem hafi bilað eða fengið veiðarfæri í skrófu. Gjaldskrá Ísafjarðarhafnar fylgdi umsögninni.

Í umsögn hafnarstjórans á Akranesi, dags. 20. maí sl., kemur fram að hafnsögubáturinn hafi verið notaður til að aðstoða báta og skip sem lenda í vandræðum í nágrenni hafnarinnar. Báturinn hafi hingað til ekki verið leigður sem dráttarbátur fyrir vélarvana skip og báta sem draga þurfi milli hafna. Ekki hafi verið tekin afstaða til gjaldtöku og bókfærslu ef um slík tilvik væri að ræða. Þjónustugjaldskrá hafnarinnar fylgdi umsögninni.

Í umsögn bæjarstjórans á Höfn í Hornafirði, dags. 27. maí sl., kemur fram að hafnarsjóður reki lóðs- og dráttarskip sem sé m.a. „*hannað til björgunarstarfa við suðausturströnd landsins*“. Fyrir þjónustu skipsins sé undantekningarlaust tekið gjald skv. II. kafla gjaldskrár Hornafjarðarhafnar. Verð í gjaldskránni sé reiknað þannig út að gjaldtaka eigi að geta staðið undir öllum rekstarkostnaði skipsins að meðtöldum afskriftum og fjármagnskostnaði. Jafnframt segir að skipið sé rekið sem deild innan Hornafjarðarhafnar (41–42). Öll rekstrargjöld og -tekjur séu bókfærð á þessa deild að undanskyldu eftirfarandi:

„a) *Hafnsögumenn og hafnarstarfsmenn gegna jafnframt störfum skipshafnar. Föst laun þessara aðila eru færð á sameiginlegan kostnað hafnarinnar (41-21-111-1). Inn á launalið Björns lóðs (41-22-111-1) eru einungis færð*

björgunarlaun til skipshafnar og laun til annarra sjómanna en fastra starfsmanna hafnarinnar. Rekstrarkostnað skipsins má finna undir lið 10 í ársreikningi.

- b) *Afskriftir af öllum eignum hafnarinnar, þ.m.t. Birni lóðs, eru færðar á sameiginlegan reikning hafnarinnar (41-39-894-1). Afskriftir má sjá undir skýringu 3 í ársreikningi. Gjaldskráin er miðuð við fullar afskriftir (þ.e. af upphaflegu smíðaverði).“*

Loks kemur fram að rekstrarkostnaður skipsins sé vel skilgreindur og að gjaldskráin miðist við kostnaðinn. Sérstaklega er tekið fram að almennar tekjur Hafnarsjóðs séu á engan hátt notaðar til að greiða niður dráttar- og björgunarþjónustu lóðsskipsins.

Í umsögn hafnarstjóra Akureyrar, dags. 30. maí sl., kemur fram að dráttarbátur hafnarsjóðs sé eingöngu ætlaður til að þjónusta skip í Akureyrarhöfn.

Í umsögn hafnarstjórans í Reykjavík segir að meginverkefni dráttarbáta hafnarinnar sé aðstoð við skip innan hafnar í Reykjavík. Þeir séu einnig leigðir til nágrannahafna til að aðstoða stór skip við að komast að og frá bryggju í viðkomandi höfn, og þá að beiðni hafnsögumanna þeirra hafna. Komi biluð skip í togi annarra skipa til Reykjavíkurhafnar taki dráttarbátar hafnarinnar við þeim innan hafnarmarka Reykjavíkurhafnar og komi þeim upp að bryggju. Hafi skip beiðið Reykjavíkurhöfn um aðstoð úti á rúmsjó hefur verið vísað á aðra aðila. Auk þess segir í umsögninni:

„Vegna fyrirspurnar yðar hefur verið farið yfir veitta þjónustu dráttarbáta utan hafnarsvæða árin 1992 til 1996. Á þessu tímabili er aðeins um eitt tilfelli að ræða þar sem annarskonar þjónusta en áður er lýst var veitt. Í janúar s.l. var dreginn vélvana bátur, Snarfari ÓF-025, milli Reykjavíkurhafnar og Grindavíkur. Kom það til af því að báturinn var úreldingarbátur, sem höfnin vildi gjarnan losna við úr legu sem nota þurfti í Reykjavíkurhöfn og eigendur lögðu hart að okkur að veita þessa þjónustu.“

Loks segir að vegna þeirrar stefnu Reykjavíkurhafnar að meginþjónusta dráttarbáta sé í Reykjavíkurhöfn og í öðrum höfnum aðeins undir stjórn hafnsögumanna við sérhæfða aðstoð við skip, hafi ekki verið talin ástæða til að aðskilja sérstaklega fjárhagslegan rekstur dráttarbátanna.

Í umsögn Jóhanns Péturssonar hdl., f.h. Vestmannaeyjahafnar, kemur fram að Vestmannaeyjahöfn reki dráttarbát sem bjóði upp á þá þjónustu að sækja skip út á haf sem af einhverjum ástæðum komast ekki til lands fyrir eigin vélarafli og draga þau til hafnar. Dráttarbáturinn dragi ennfremur vélarvana skip milli hafna. Vestmannaeyjahöfn bjóði upp á almenna dráttarbátþjónustu og hafi gert frá fyrstu tíð. Þar ráði öryggissjónarmið mestu enda séu slíkir dráttarbátar ekki til staðar við suðurströndina nema í Vestmannaeyjum og á Höfn í Hornafirði. Við verðlagningu sé farið eftir gildandi samningi milli Samsteypu íslenskra fiskiskipatrygginga annars vegar og Landhelgisgæslunnar og Landssambands íslenskra útvegsmanna hins vegar. Loks kemur fram að allar tekjur af rekstri dráttarbátsins séu sérstaklega færðar á bátinn á móti gjöldum og að tekjur af slíkri þjónustu séu sérstaklega færðar og merktar í bókhaldi.

Í umsögn Hafnarfjarðarhafnar, dags. 17. júlí sl., kemur fram að Hafnarfjarðarhöfn rekur hafnsögubát til allrar almennrar þjónustu við hafnsögu og aðstoð skipa við að leggjast að og fara frá bryggjum auk þess að aðstoða við flutning skipa innan hafna. Hafnarsjóður reki ekki dráttarbátþjónustu til að keppa við aðra en í undantekningartilfellum hafi dráttarbátur hafnarinnar dregið skip utan hafnar að beiðni skipeigenda. Það sem af sé árinu hafi þrjú skip verið dregin milli hafna og greitt hafi verið fyrir þjónustuna samkvæmt gjaldskrá hafnarinnar. Rekstur hafnsögubátsins sé ekki fjárhagslega aðskilinn frá öðrum rekstri hafnarsjóðs. Loks er ítrekað að þjónustan sé einungis veitt ef eigendur eða umsjónarmenn skipa óski eindregið eftir henni. Hún sé að engu leyti kynnt eða auglýst og því síður að henni sé haldið að umráðamönnum skipa og báta.

Í umsögn Keflavíkurhafnar, dags. 16. ágúst sl., kemur m.a. fram að dráttarbátur hafnarinnar sé nær eingöngu notaður í beinum tengslum við höfnina, þ.e. sem hafnsögubátur og til aðstoðar skipum við að komast að og frá bryggju undir handleiðslu hafnsögumanns. Á þessu séu þó nokkrar undantekningar. Skipasmíðastöð Njarðvíkur hf. hafi látið draga báta frá bryggju að dráttarbraut sinni og frá dráttarbrautinni að bryggju í Njarðvík og oft þurfi að inna þjónustu þessa af hendi með mjög stuttum fyrirvara.

Einnig kemur fram að *„Höfnin hefur leigt þjónustu sína til Hafnarfjarðarhafnar, þegar þeirra bátur er í viðgerð, og skeður það yfirleitt á hverju ári, en þá einungis til aðstoðar við hafnsögu skipa.*

Höfnin hefur verið að draga grjótpamma fyrir verktaka sem er að vinna að grjótvörn við hafnargarðinn í Keflavík, og greiðir verktaki leigu samkvæmt gjaldskrá hafnarinnar, en í raun er sú framkvæmd beint í þágu hafnarinnar. Einstaka skip hafa verið sótt vélarvana innan 5 sjómílna radíus frá höfninni og dregin að bryggju, þar sem hætta var á strandi þeirra. Einnig hefur dráttarbáturinn aðstoðað önnur dráttarskip sem eru að koma með vélarvana skip í eftirdragi, og hefur þá dráttarbátur hafnarinnar tekið við þeim á ytri höfninni og komið þeim að bryggju.

S.l. vetur dró dráttarbáturinn pramma úr Hafnarfirði með 3 lýsistönkum, sem var komið fyrir í Helguvík. Það er í eina skiptið, að undanskildu því er við sóttum grjótpammann úr Reykjavíkurböfn til að vinna við grjótvörnina í Keflavík, sem við beinlínis höfum sótt skip milli hafna. Haffærisskírteini hafnsögubátsins okkar miðast við Faxaflóa og munum við aldrei láta hann aðstoða hafnir annars staðar.“

Loks segir að í rekstarreikningi hafnarinnar sé rekstri dráttar- og hafnsögubátsins haldið alveg aðskildum frá öðrum rekstri, bæði tekjum bátsins og gjöldum að launakostnaði meðtöldum. Þessi þjónusta sé yfirleitt rekin með hagnaði fyrir afskriftir en með tapi eftir afskriftir.

3.

Lögmanni Hafskips ehf. voru sendar umsagnir ofangreindra hafnarstjórna til athugasemda þann 6. júní sl. og bárust athugasemdir lögmannsins með bréfi, dags. 4. september sl.

Lögmaðurinn telur að fram komi í umsögnum hinna ýmsu hafnarstjórna, t.d. Reykjavíkurbafnar, Hafnarfjarðarhafnar, hafnarinnar í Keflavík, Vestmannaeyjahafnar og Hornafjarðarhafnar, að á þessum stöðum sé rekin starfsemi á borð við þá sem kvartað er yfir. Að hans mati geti það hins vegar aldrei réttlætt brot gegn markmiðum samkeppnislaga að eigendur skipa leggi hart að viðkomandi höfn að fá aðstoð af því tagi sem kvörtun Hafskips ehf. lýtur að. Umsögn Hafnarfjarðarhafnar beri ótvírætt með sér að hafnsögubátur hennar hefur verið notaður til verkefna sem hafi ekkert með hafnsögu að gera. Sama eigi við um svar Vestmannaeyjahafnar.

Loks segir í umsögn lögmannsins að gögn máls þessa í heild sýni það svart á hvítu að full ástæða sé til þess að Samkeppnisstofnun taki kvörtun Hafskips ehf. til greina.

III. Lagaumhverfi

1.

Við þennan þátt máls þessa hefur verið stuðst við samkeppnislög nr. 8/1993 og hafnalög nr. 23/1994.

2.

Markmið samkeppnislaga nr. 8/1993 er að efla virka samkeppni í viðskiptum og vinna að hagkvæmri nýtingu framleiðsluþátta þjóðfélagsins. Markmiði þessu skal náð með því að vinna gegn óhæfilegum hindrunum og takmörkunum á frelsi í atvinnurekstri, óréttmætum viðskiptaháttum, skaðlegri fákeppni og samkeppnishömlum og auðvelda aðgang nýrra keppnauta að markaðnum, sbr. 1. gr. laganna.

2. mgr. 14. gr. laganna er svohljóðandi: *„Þegar um er að ræða opinbert fyrirtæki eða fyrirtæki sem starfar að einhverju leyti í skjóli opinbers einkaleyfis eða verndar er samkeppnisráði heimilt að mæla fyrir um fjárhagslegan aðskilnað, annars vegar milli þess hluta rekstrar fyrirtækisins sem nýtur einkaleyfis eða verndar og hins vegar þess hluta rekstrar sem er í frjálstri samkeppni við aðra aðila. Skal þess gætt að samkeppnisrekstur sé ekki niðurgreiddur af einkaleyfis- eða verndaðri starfsemi.“*

3.

Í 3. gr. hafnalaga nr. 23/1994 kemur fram að eigendur hafna eru sveitarfélög. Hafnir geta verið hluthafar í fyrirtækjum sem tengjast starfsemi þeirra. Ráðherra skal ákveða með reglugerð að höfðu samráði við eigendur viðkomandi hafna að mynduð verði hafnasamlög um rekstur þeirra þar sem landfræðileg skilyrði eru fyrir hendi. Innan hvers hafnasamlags skal rekinn einn hafnarsjóður.

Í 9. gr. laganna segir: *„Tekjum og eignum hafnarsjóðs má einungis verja í þágu hafnarinnar. Hafnarsjóðir skulu undanþegnir hvers konar sköttum til*

sveitarsjóða. Eigendur hafnar eða hafnasamlags bera ábyrgð á skuldbindingum hafnarsjóðs.“

IV. Niðurstöður

1.

Í máli þessu er kvartað yfir dráttarbátþjónustu sem hafnsögubátar hafnarsjóða víðs vegar um landið veita og er að mati lögmanns kvartanda stunduð í samkeppni við umbjóðanda hans. Þjónustan felst í því að sækja á haf út skip sem af einhverjum ástæðum komast ekki til lands fyrir eigin vélarafli og draga þau til hafnar, auk annarra dráttarverkefna. Telur lögmaður Hafskips ehf., fyrirtækis sem rekur mb. Strák og býður m.a. upp á dráttarbátþjónustu, þessa starfsemi hafnarsjóða vera í samkeppni við rekstur umbjóðanda hans og að tekjur hafnarsjóðanna séu notaðar til að niðurgreiða hana. Þessi starfsemi hafnarsjóðanna valdi því að verð fyrir þjónustu umbjóðanda hans sé ekki samkeppnisfært. Krefst lögmaðurinn þess að samkeppnisyfirvöld beiti 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga vegna þessa.

Í umsögnum þeirra hafnarstjórna sem reka hafnsögubáta kemur fram að almennt sé ekki boðið upp á dráttarbátþjónustu í samkeppni við aðra. Undantekning frá þessu kemur þó fram í bréfum nokkurra hafnarstjórna og er þá um einstök tilfallandi verkefni að ræða.

Sveitarfélög eru eigendur hafna. Tekjum og eignum hafnarsjóða má einungis verja í þágu hafnanna og eru þeir undanþegnir hvers konar sköttum til sveitarsjóða. Hafnarsjóðir nokkurra sveitarfélaga reka hafnsögubáta til að sinna almennri hafnarþjónustu og hafnsögu. Smíði eða kaup þessara hafnsögubáta hefur í flestum tilvikum verið styrkt eða greidd af hinu opinbera þar sem 40% stofnkostnaðar hafnsögubáta naut framlags úr ríkissjóði samkvæmt 4. tl. 26. gr. hafnalaga nr. 69/1984, en þau lög voru forveri núverandi hafnalaga og giltu til 29. mars 1994.

Eins og áður segir kemur fram í hafnalögum að landfræðilega sé hver höfn afmörkuð. Landfræðilegur markaður hvers hafnsögubáts um sig er því í grófum dráttum afmörkun hafnarinnar. Þar sem Hafskip ehf. býður upp á

dráttarbátapjónustu um land allt er landfræðilegur markaður fyrirtækisins hafsvæðið umhverfis Ísland.

Enda þótt landfræðilegur markaður Hafskips ehf. sé hafsvæðið umhverfis Ísland er það samt sem áður háð verkefnum hverju sinni hvar á hafsvæðinu umhverfis landið skip félagsins, mb. Strákur, er statt á hverjum tíma. Í samkeppnislegu tilliti er samkeppnismarkaðurinn því í raun svæðið sem mb. Strákur er staddur á hverju sinni. Því er ekki um það að ræða að Hafskip ehf. sé í beinni samkeppni við hafnsögubáta um allt land heldur aðeins við hafnsögubáta á því svæði sem skip fyrirtækisins er statt hverju sinni.

Gjaldtaka þeirra hafnarsjóða sem bjóða upp á almenna dráttarbátapjónustu er að öllu jöfnu samkvæmt gjaldskrá viðkomandi hafna. Við útreikning gjaldskrár er almennt miðað við að tekjur af útleigu hafnsögubáts standi undir öllum rekstrarkostnaði hans. Þar sem hið opinbera styrkti að miklu leyti smíði og kaup slíkra báta og hafnarsjóðir eru undanþegninir skattskyldu til sveitasjóða er við útreikning gjaldskrár hvorki tekið tillit til stofnkostnaðar né greiðslu opinberra gjalda.

Þegar opinbert fé er notað til smíði eða kaupa á hafnsögubátum sem síðan bjóða þjónustu sína á frjálsum markaði í samkeppni við fyrirtæki sem bjóða upp á sömu þjónustu en njóta ekki opinberra styrkja verður að gæta þess að þjónustan sé ekki seld undir raunverulegu kostnaðarverði. Við útreikning á því kostnaðarverði er grundvallarskilyrði að tekið sé tillit til alls kostnaðar enda þótt hafnarsjóðir hafi ekki greitt hann. Á það bæði við um stofnkostnað og greiðslu opinberra gjalda.

Í 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga er Samkeppnisráði heimilað að mæla fyrir um fjárhagslegan aðskilnað, annars vegar á milli þess hluta rekstrar sem nýtur verndar og hins vegar þess hluta rekstrar sem er í frjálstri samkeppni við aðra aðila. Skilyrði fyrir íhlutun samkeppnisyfirvalda er að rekstur sé annars vegar stundaður í skjóli opinbers einkaleyfis eða verndar og hins vegar í frjálstri samkeppni við aðra aðila.

Í ljósi þess að hverri höfn hefur verið sett reglugerð sem tilgreinir mörk hennar sbr. 2. mgr. 7. gr. hafnalaga má ætla, eðli máls samkvæmt, að meginnot hafnsögubáta séu innan þeirra hafnarmarka. Hafnsögubátarnir séu þar til taks fyrir leiðsögu skipa en ekki til að veita almenna dráttarbátapjónustu nema

sérstakar ástæður mæli með því. Slíkar ástæður geta t.a.m. verið að aðrir bátar séu ekki til taks, þeir ráði ekki við dráttarverkefnið eða aðstæður séu þeim að öðru leyti ofviða. Það er m.ö.o. háð aðstæðum sem þessum hvort dráttarverkefni hafnsögubáta eru stunduð í frjálstri samkeppni við aðra eða ekki.

Að teknu tilliti til þess að hafnarsjóðir reka hafnsögubáta um allt land en Hafskip ehf. er aðeins með eitt skip í rekstri er það mat samkeppnisyfirvalda að um óvissa og smávægilega samkeppni sé að ræða milli Hafskips ehf. og hinna ýmsu hafnsögubáta hafnarsjóða og að hún hafi því aðeins lítil áhrif á þann markað sem um er að ræða. Þar af leiðandi þykir Samkeppnisráði að svo stöddu ekki tilefni til að beita íþyngjandi ákvæði 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga og kveða á um fjárhagslegan aðskilnað milli þess hluta rekstrar hafnarsjóðs sem varðar hafnsögu og hins sem varðar almenna dráttarbátaþjónustu. Verður í þessu sambandi einnig að horfa til meðalhófsreglu 12. gr. stjórnsýslulaga.

Enda þótt fjárhagslegur ávinningur hafnarsjóða af almennri dráttarbátaþjónustu hafnsögubáta sé ekki mikill beinir Samkeppnisráð þeim tilmælum til hlutaðeigandi hafnarsjóða að þeir endurskoði gjaldskrár sínar varðandi almenna dráttarbátaþjónustu á þá leið að við útreikning hennar sé tekið tillit til þess sem að framan greinir.

V.

Ákvörðunarorð:

„Ekki er tilefni til íhlutunar af hálfu Samkeppnisráðs í máli þessu.“