

**A1998-13 27.07.98**

## **Konkurranseloven § 3-10 - tildeling av kaiplasser ved Oslo havn**

### **Sammendrag:**

På bakgrunn av en henvendelse fra Cruise-Båtene AS har Konkurransetilsynet vurdert Oslo Havnevesens kriterier for tildeling av kaiplasser i Vika-området. Etter Konkurransetilsynets oppfatning syntes kriteriene å være rimelig objektive, selv om det ble lagt relativt stor vekt på ansiennitet, og tilgjengelige henteplasser i området kunne utgjøre et tilstrekkelig alternativ til fast kaiplass. Konkurransetilsynet fant på denne bakgrunn ikke grunnlag for inngrep etter konkurranseloven.

Konkurransetilsynet viser til Deres brev av 26. mai 1998 vedrørende tildeling av kaiplasser for Deres charterbåtvirksomhet ved Oslo havn.

I brev av 8. juni 1998 ba Konkurransetilsynet Oslo Havnevesen (OHV) om opplysninger vedrørende tildeling av kaiplasser for charterbåtvirksomhet ved Oslo havn. OHV har i brev av 2. juli 1998 gjort rede for den praksis som følges i den forbindelse. Videre har Cruise-Båtene AS (CB) gitt ytterligere opplysninger i brev av 10. juni 1998 og 2. juli s.å.

### **1. Beskrivelse av partene og saken**

Cruise-Båtene AS (CB) driver charterbåtvirksomhet i Oslofjorden, der selskapet arrangerer fjord- og kystcruise for private selskapsarrangementer, firmaturer m.v. CB eier ikke fartøyene, men leier inn egnede fartøy til sin virksomhet.

Oslo havns område i Vika (Rådhusbryggene, Akershuskai Nord og Akershusutstikkeren) er det mest attraktive området å ha kaiplass for charterbåtoperatørene, ettersom dette området er lett tilgjengelig for selskapenes kunder. CB anfører i henvendelsen til tilsynet at selskapet i forbindelse med tildeling av kaiplasser i dette området utsettes for en forskjellsbehandling fra Oslo Havnevesen (OHV). Særlig påpeker CB at selskapet til stadighet har opplevd å miste sine kaiplasser og/eller blitt flyttet på. CB anfører at tildelingen av kaiplasser foregår på en måte som virker konkurransevridende til fordel for CBs konkurrenter.

Videre anfører CB at selskapet må leie inn busser for å frakte sine kunder fra Vika til fartøyenes kaiplass, ettersom det hevdes ikke å foreligge tilstrekkelig henteplasser for av- og påstigning i Vika for fartøyer på 50 meters størrelse. Dette medfører at CB får høyere driftskostnader enn om selskapets fartøyer kunne møte samtlige kunder i Vika. CB disponerer tre fartøy som har fått tildelt helårs kaiplass i Vika, mens selskapet i høysesongen (sommerhalvåret) leier inn ytterligere fartøy. Videre leier CB lagerlokale av OHV på Rådhuskaien til nødvendig utstyr i forbindelse med charterbåtvirksomheten.

OHV er ansvarlig for drift av Oslo havn, herunder tildeling av kaiplasser i Vika. Når det gjelder charterbåtvirksomhet i Oslofjorden, er det i inneværende sesong 112 slike fartøyer. 48 av disse har søkt om kaiplass i Vika, der det dog kun er plass til 32 fartøyer (noe avhengig av fartøyenes størrelse). Dette medfører at det er noe begrenset kapasitet vedrørende tilgjengelige kaiplasser for charterbåter i Vika.

På bakgrunn av ovennevnte kapasitetsbegrensninger har OHV utarbeidet kriterier for tildeling av kaiplasser i det aktuelle området. Ved utarbeidelsen av disse kriteriene ble næringen hørt, herunder CB og Oslo Yrkesbåtrederens Forening (OYF). OYF er en forening som organiserer båteiere, der

også noen av de båteiere CB har inngått leieavtale med er medlem. Kriteriene for tildeling av kaiplasser i Vika avsatt til lokal charterbåtvirksomhet er som følger:

- 1) Ansiennitet som helårs betalende charteroperatør på Oslo havn med behov for helårs kaiplass, ordning med lager, renovasjon og strøm.
- 2) Muligheten til å samle fartøyer tilhørende samme operatør for derved å øke utnyttelsen av kaiområdene, samt redusere kostnad og administrasjon for operasjonen, så vel for kunde som for OHV.
- 3) Utskiftningsbehov av fartøy på samme størrelse og med samme operatør krever ingen ny vurdering av prioritering for samme kaiplass.
- 4) Øke behov for utvidelse av antall kaimeter og/eller fartøy til operatør med tildelt kaiplass for andre fartøy prioriteres etter ansiennitet på søknader, også fra eiere uten allerede tildelt plass i området.

Videre har OHV på bakgrunn av nevnte kapasitetsbegrensninger avsatt 3 kaiplasser i Vika til av- og påstigning for charterbåtvirksomhet, slik at samtlige fartøyer som ikke har kaiplass i området har mulighet til å hente sine kunder i Vika. Ifølge OHV er én av disse plassene stor nok til anløp fra fartøyer på 50 meters størrelse. Videre er det gitt tillatelse til at store charterbåter kan anløpe Akershus-kaien for av- og påstigning, denne er stor nok for samtlige charterbåter som trafikkerer Oslofjorden.

## **2. Forholdet til Konkurranseloven**

Etter konkurranseloven § 3-10 kan Konkurransetilsynet gripe inn mot vilkår, avtaler og handlinger dersom tilsynet finner at disse har til formål, virkning eller er egnet til å begrense konkurransen i strid med lovens formål om effektiv bruk av samfunnets ressurser.

Inngrepshjemmelen omfatter blant annet vilkår, avtaler og handlinger som kan opprettholde eller styrke en dominerende stilling ved hjelp av konkurransehemmende metoder, begrense kunders valg, fordyre produksjon, distribusjon eller omsetning, stenge konkurrenter ute eller nekte forretningsforbindelse eller medlemskap i sammen-slutninger. Med nektelse av forretningsforbindelse menes også at en ervervsdrivende bare er villig til forretningsforbindelse på bestemte vilkår.

Konkurransetilsynet har ikke adgang til å gripe inn mot en forretningsnektelse bare på grunnlag av at nektelsen virker urimelig. For at inngrepskriteriet i konkurranseloven § 3-10 skal være oppfylt, er det en forutsetning at tilsynet finner at nektelsen har konkurransebegrensende virkninger i strid med formålet i loven.

## **3. Konkurransetilsynets vurdering og konklusjon**

Etter Konkurransetilsynets oppfatning vil den mest samfunnsøkonomisk effektive tildeling av kaiplasser være å konkurranseutsette plassene ved at de som har størst betalingsvillighet for en kaiplass får leie denne, særlig ettersom det er begrenset kaikapasitet. Ifølge havne- og farvannsloven, herunder forskrifter gitt i medhold av loven, er OHV imidlertid pliktig til å ta havneavgifter som er fastsatt etter nærmere oppstilte regler. OHV har således ikke anledning til å konkurranseutsette utleie av kaiplasser.

OHV har utarbeidet kriterier for tildeling av kaiplasser i Vika. Kriteriene legger vekt på helårsleie, ettersom dette gir OHV størst inntekter, samt ansiennitet både som søker av kaiplass og som leietaker. De fleste fartøyer som har fått kaiplass i Vika, er helårsleiende og betjener kunder i store deler av året. Etter Konkurransetilsynets oppfatning synes ovennevnte kriterier å være rimelig objektive, selv om de legger relativt stor vekt på ansiennitet. Vektlegging av ansiennitet vil i denne forbindelse kunne virke etableringshindrende for potensielle nye charterbåttakere, og derigjennom ha en konkurranse-begrensende effekt.

Kaiplass er en nødvendig faktor i charterbåtvirksomhet, og en sentralt beliggende og lett

tilgjengelig plass vil kunne gi konkurransemessige fordeler i forhold til mindre sentrale kai plasser. Den begrensede kapasiteten i Vikaområdet og den etableringshindrende virkning av ansiennitetsprinsippet i tildeling av kai plasser, blir etter Konkurransetilsynets vurdering langt på vei motvirket av at det er lagt til rette for av- og påstigningsplasser i området. Etter Konkurransetilsynets oppfatning synes de tilgjengelige henteplasser å utgjøre et tilstrekkelig alternativ til fast kai plass i Vika.

Konkurransetilsynet har på denne bakgrunn ikke funnet grunnlag for inngrep etter konkurranseloven § 3-10 mot Oslo Havnevesens tildeling av kai plasser for charterbåtvirksomhet i Oslofjorden.

[til toppen](#)