



## HÅLOGALAND LAGMANNSRETT

### DOM

---

**Avsagt:** 03.04.2017

**Saksnr.:** 16-133696ASD-HALO

**Dommere:**

Lagdommer  
Lagdommer  
Sorenskriver

Henriette Nazarian  
Anders Haugestad  
Rolf Selfors

---

I	Anke		
	Ankende part	Bodø kommune	Advokat Brynjar Østgård
	Ankemotpart	Hurtigruten AS	Advokat Mats Erik Sæther Advokatfullmektig Heidi Fredly
II	Avledet anke		
	Ankemotpart	Hurtigruten AS	Advokat Mats Erik Sæther Advokatfullmektig Heidi Fredly
	Ankende part	Bodø kommune	Advokat Brynjar Østgård

## DOM

Saken gjelder Hurtigruten AS sitt krav om tilbakebetaling av kaivederlag fra Bodø kommune ved Bodø Havn KF, spørsmål om kommunen ved Bodø Havn har opptrådt i strid med konkurranse-loven §§ 10 og 11 samt om vedtak om prisøkning kan gjøres gjeldende overfor Hurtigruten AS.

Hurtigrutens skip går i rute mellom Bergen og Kirkenes med anløp til 34 havner iht. statens konsesjonsvilkår. Skipene anløper Bodø Havn daglig, både med nordgående og sørgående rute.

Bodø Havns kaianlegg består av flere kaier, herunder Terminalkaia, som Hurtigruten vanligvis legger til ved. For tiden foregår etablering av ny kai kalt Terminalkai Sør og et fordypningsprosjekt. Fordypningsprosjektet, som er Kystverkets prosjekt, omfatter sprenging av grunne inne i havnebassenget og at infrastrukturen trekkes ti meter ut i havnebassenget for å oppnå mer dybde for større skip. Kostnadene for Bodø Havn er ca. 20 millioner kroner.

Tidligere skulle utgifter til utbygging, drift og vedlikehold av offentlig havnevirksomhet dekkes hovedsakelig gjennom oppkreving av havneavgift. Hvilke kostnader de ulike havneavgiftene skulle dekke og beregningen av disse, var regulert i detalj i forskrift. Som et ledd i tilrettelegging for reell konkurranse mellom havnene, ble reglene om havneavgifter avvirket, jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) punkt 16.4.2. I henhold til havneloven av 2009 skal havnenes inntektsgrunnlag forankres i alminnelig prisfastsettelse, og havnene skal drives mer kommersielt. Havna fastsetter pris og øvrige vilkår, jf. havneloven § 42 fjerde ledd. Det legges ingen føringer i lov eller forarbeider for hvordan prisene skal fastsettes, men prinsipper for prisfastsettelsen kan fastsettes i forskrift, jf. havneloven § 42 fjerde ledd. Det er ikke gjort. Departementet uttaler i punkt 16.4.4 at avvikling av havneavgifter ikke medfører noe markert brudd med gjeldende rett, "*selv om en omlegging faktisk vil medføre endring i måten kostnader dekkes inn i mange havner*". Det ble også gitt en dispensasjonsadgang for mindre havner til fortsatt å dekke sine kostnader og utgifter til havnedrift gjennom havneavgift. Det må i tilfelle søkes til departementet om tillatelse, jf. havneloven § 42 siste ledd.

Kaivederlag er del av såkalt havnekapital, jf. havneloven § 47 første ledd bokstav b til d. Etter havneloven § 48 kan midlene ikke brukes til andre formål enn havnevirksomhet. Det kan ikke tas ut utbytte.

I forbindelse med lovendringen uttalte departementet i proposisjonens punkt 16.4.4 følgende om formålet med endringen:

*Departementet er enig med Norsk Rederiforbund i at det er viktig at den nye loven stimulerer til kostnadseffektivitet i havnene. Dette utgangspunktet må gjelde uavhengig av hvor stor andel utgifter til havnetjenester utgjør av de samlede kostnadene ved et skipsanløp.*

[...]

*Konkurransen mellom havnene vil etter departementets vurdering, i et fungerende marked, kunne stimulere til kostnadskontroll, strategisk tenking, lavere marginer og prisdifferensiering. Departementet legger til grunn at konkurranse mellom havnene vil tydeliggjøre ulike havnetilbud og styrke markedsføringen. Dette kan bidra til en rasjonalisering og effektivisering av havnestrukturen. Pris er en viktig faktor i transportbrukernes vurderinger, og det er å anse som en fordel at flest mulig av de tjenester som tilbys i havnene er gjenstand for fri prisdannelse.*

Skip som legger til kai anses å ha akseptert den aktuelle havns offentliggjorte vilkår og plikter dermed å betale bl.a. kaivederlag. Havnene kan også inngå særskilt avtale med den enkelte bruker.

Kaivederlag reguleres i Bodø Havns forretningsbetingelser punkt 1. Kaivederlaget beregnes med utgangspunkt i fartøyets bruttotonnasje (heretter også omtalt som BT) i henhold til den internasjonale konvensjonen om måling av fartøyer av 23. juni 1969. Bruttotonnasje er mål for fartøyets volum, ikke fartøyets vekt. Vederlaget svares per påbegynt døgn. Del av døgn på seks timer eller mindre regnes for et halvt døgn, men det skal alltid betales for minst ett døgn. For skip som går i regulær linjefart, anløper Bodø Havn minst tre ganger per uke og hvor BT per skip er minst 1500, gis det en rabatt på inntil 30 % per anløp til rederiet. Av Bodø Havns prisliste punkt 1 fremgår sats per BT. Det opereres med intervaller hvor prisen for de første 300 BT er 0,41 kroner. Deretter går prisen gradvis noe ned for de neste intervallene opp til totalt 15 000 BT hvor laveste sats er 0,30 kroner per BT. Pris per BT stiger igjen til 0,41 kroner for de neste 20 000 BT. Prisingen innebærer at skip med lavest BT betaler mest per BT, deretter kommer de største skipene, mens skip på 10-15 000 BT betaler minst per BT. I Havnestyrets vedtak av 4. november 2016 ble det besluttet å øke prisene f.o.m. 1. januar 2017, ved at pris per BT øker med ca. 15 % og ved at rabatten for skip i linjefart reduseres til 15 %. Endringen skal ifølge havnestyrets vedtak av 6. januar 2017 ikke iverksettes før 1. april 2017.

Parameterne Bodø Havn benytter minner om beregningsmåten i tidligere lovgivning; havnelov av hhv. 1933 og 1984. Etter 1984-loven ble beregningsmåten for avgiften regulert i forskrift av 2. desember 1994 nr. 1077. Av forskriften § 5 fulgte at avgift kunne beregnes etter fartøyets ytre mål etter en gitt formel eller etter BT. Det skulle fastsettes pris for ulike intervaller av BT. Etter forskriftens § 9 skulle kaiavgiften svares per påbegynt døgn, minimum for ett døgn.

De alminnelige priser, tidligere avgift, for bruk av kai i Bodø Havn har vært uendret i perioden 2006-2014, mens det i 2015 og 2016 har vært små prisøkninger. Justert for konsumprisindeks er kaivederlaget redusert siden 2006. Hurtigrutens samlede kaivederlag har likevel økt fra ca. 1,47 millioner kroner i 2011 til ca. 1,84 millioner kroner i 2014. Dette skyldes at Hurtigruten har byttet ut ett av sine skip med et tyngre skip.

Hurtigruten har ikke særskilt avtale med Bodø Havn, og betaler dermed iht. havnas offentliggjorte forretningsvilkår og prislister. Hurtigruten betaler for to anløp per døgn, det vil si for skip i nordgående og sørgående rute, men får 30 % rabatt fordi skipene har BT over 1500 og går i regulær linjefart.

Bodø Havn har inngått individuell avtale med noen av havnas øvrige brukere. Havna har bl.a. inngått avtale med Statens Vegvesen om Vestfjordfergene. Avtalen av 8. november 2013 er uoppsigelig for Bodø Havn, men kan sies opp av Statens Vegvesen med ett års varsel. Ved oppsigelse før det har gått 15 år, plikter Statens Vegvesen å betale gjenstående beløp som havna har investert for nødvendig oppgradering for å kunne betjene fergene. Kaivederlag svares med utgangspunkt i havnas alminnelige vilkår i 2013, men med årlig regulering iht. byggekostnadsindeks for veianlegg. Avtalen er således en fastprisavtale med indeksregulering. Bodø Havn har også inngått avtale med fiskeflåten om fast årlig vederlag. I tillegg har Bodø Havn tilbudt cruiserederiene rabattavtale i årene 2012-2016. I 2015-2016 ble cruiserederiene gitt tilbud om å betale 100 % vederlag for første skip, 75 % for andre skip, 50 % for tredje skip og 25 % for fjerde skip og oppover. Rabattordningen er ifølge forklaringen til havnedirektør i Bodø Havn, Ingvar Meyer Mathisen, avvirket f.o.m. 2017.

Hurtigruten mottar statsstøtte og plikter etter statsavtalen å legge til i Bodø Havn og 33 øvrige havner. Dette medfører at Bodø Havn, og andre "Hurtigrute-havner" er i en monopolsituasjon overfor Hurtigruten. Ifølge forklaringen til Stein Kristian Lillebo, prosjektleder i Hurtigruten, regulerer ikke statsavtalen hvor lenge skipene skal ligge til kai i den enkelte havn og heller ikke i hvilke havner sør for Tromsø gods skal lastes og losses.

På bakgrunn av at Hurtigruten fant vilkårene urimelige, ønsket Hurtigruten å forhandle med Bodø Havn om fastpris- eller rabattavtale, men havna har avslått å møte til forhandlinger.

For Hurtigruten vil effekten av eventuell urimelig pris forsterkes dersom flere eller samtlige havner som Hurtigruten må legge til kai i, benytter urimelig pris overfor Hurtigruten. Hurtigruten har gjort gjeldende krav om tilbakebetaling av bl.a. kaivederlag overfor flere havner og bedt om forhandlinger med samtlige av disse. Ifølge prosjektleder Lillebo har ingen av havnene vært villige til å delta i slike forhandlinger.

Partene har til støtte for sine syn på prisen innhentet sakkyndige rapporter. KPMG ved revisor Gunnar Alskog har på oppdrag fra Hurtigruten utarbeidet en rapport hvor Bodø Havns prising av kaivederlag er vurdert. Alskog har brukt en modell med metertimer for å identifisere Hurtigrutens ressursbruk ved leie av kai. En metertime angir hvor mange meter av tilgjengelig kailengde et fartøy opptar over en gitt periode (timer). Rapporten bygger på en forutsetning om at normal utnyttelse av kaia – omtalt som normalproduksjon – er 60 % av potensiell produksjon. Alskog kommer til at Hurtigruten betaler betydelig høyere kaivederlag per metertime enn øvrige brukere av havna, og at havna har profitt på tjenesten til Hurtigruten på 508 %.

Professorene Espen Moen og Christian Riis ved BI har på oppdrag fra Bodø Havn utarbeidet en rapport hvor de har drøftet modeller for optimale prisstrukturer når faste kostnader skal dekkes inn, samt vurdert KPMGs rapport. Moen og Riis er kritisk til timepris for bruk av kai fordi Bodø Havn har god kapasitet. De mener også at forutsetningen om 60 % utnyttelse av kapasiteten i KPMGs rapport er feil fordi det da ikke oppnås kostnadsdekning. Hvis hoveddelen av den såkalte normalutnyttelsen står ubenyttet er spørsmålet hvem som skal betale for dette. Dersom man benytter KPMGs modell med metertimer, men i stedet tar utgangspunkt i faktisk utnyttelse av total kapasitet, blir havnas fortjenestemargin på 39 %.

Flere av havnene, herunder Bodø Havn, er organisert i Norsk Havneforening. Norsk Havneforening har i forbindelse med tvisten, og etter dialog med advokat, gitt bistand til sine medlemmer. Denne dialogen er bakgrunnen for at Hurtigruten mener det har funnet sted et ulovlig samarbeid mellom Bodø Havn og andre havner som Hurtigruten anløper.

Hurtigruten har tidligere også betalt ISPS-gebyr, som betaling for sikkerhetstjenester i havnen. Da saken ble behandlet av tingretten krevde Hurtigruten tilbakebetaling av ISPS-gebyr for perioden fra og med 1. januar 2012 og for halvparten av innbetalt kaivederlag siden 1. januar 2012. Det ble også krevd dom for at Bodø Havn ikke kunne kreve kaivederlag av Hurtigruten for mer enn 24 timer innenfor samme døgn, for at havna hadde overtrådt konkurranseloven §§ 10 og 11 og for at samarbeidet med andre havner måtte opphøre.

Salten tingrett avsa 6. mai 2016 dom med slik domsslutning:

- 1. Bodø kommune v/Bodø havn dømmes til innen 2 uker fra forkynnelsen å betale til Hurtigruten AS kr 3.183.582 med tillegg av lovens rente fra forfall og til betaling skjer.*
- 2. Bodø kommune v/Bodø havn frifinnes for å ha brutt konkurransereguleringen i konkurranseloven § 10.*
- 3. I sakskostnader betaler Bodø kommune v/Bodø havn kr 400.000 til Hurtigruten AS.*

Bodø kommune ved Bodø Havn KF anket over dommen. Anken gjelder ikke ISPS-gebyret. Hurtigruten AS har tatt til motmæle og inngitt avledet anke.

Ankeforhandling ble holdt i Tromsø 16.-20. januar 2017. Partene møtte og ga forklaring. Det ble hørt fem vitner, hvorav tre sakkyndige vitner, og foretatt slik dokumentasjon som rettsboken viser. Lagmannsretten besluttet 15. februar 2017 at saken skulle reassumeres, men fant det ikke påkrevd med muntlige forhandlinger for å få et forsvarlig avgjørelsesgrunnlag. Partene ble gitt anledning til å inngi to innlegg hver.

**Bodø kommune ved Bodø Havn KF** har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Bodø Havns fastsettelse av kaivederlag er ikke i strid med noen av de rettsgrunnlag Hurtigruten har påberopt, og det foreligger heller ikke ulovlig samarbeid mellom Bodø Havn og andre havner i strid med konkurranseloven § 10. Saken er ledd i en prisforhandling hvor Hurtigruten ønsker å oppnå redusert kaivederlag.

Vilkåret i konkurranseloven § 11 om at Bodø Havn må ha dominerende stilling er oppfylt. De øvrige vilkår er imidlertid ikke oppfylt. Vilkåret i konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a om at prisen må være urimelig høy, er ikke oppfylt. De vilkår Bodø Havn har fastsatt er ikke urimelige. Tilsvarende vilkår fins i tidligere og tilgrensende lovgivning. Den fastsatte pris er heller ikke urimelig. Testen som skal anvendes fremgår av EU-domstolens sak 27/76 *United Brands mot Kommissjonen*. Det må først vurderes om det er et urimelig forhold mellom salgspris og produksjonspris. Hvis svaret er bekreftende, må det deretter tas stilling til om prisen er urimelig i seg selv eller i forhold til konkurrerende tjenester.

Differansen mellom pris og produksjonskostnader i Bodø Havn er negativ. Av resultatregnskapene for 2011-2014 fremgår at havnedriften går med underskudd. Det samme gjelder kaidriften isolert sett. Totalt kaivederlag i 2015 var 5,1 millioner kroner, mens kostnadene ifølge beregningene i KPMGs rapport er totalt ca. 5 605 000. Hensyntatt avskrivninger og renter for Terminalkaia alene på 1 835 947 kroner, blir netto driftsresultat negativt med mer enn 1,8 millioner kroner. Inntektene dekker ikke kostnadene, og det foreligger dermed ikke et urimelig forhold mellom salgspris og produksjonspris.

Hva gjelder Hurtigrutens anførsler om høy profittmargin basert på metertimer som modell, er en slik modell lite egnet for Bodø Havn som ikke har fortrenghetsproblematikk, som forklart av havnesjef Mathisen. EU-kommisjonen la til grunn modellen med bruttotonnasje i Comp./A.36.568/D3 Scandlines Sverige AB mot Port of Helsingborg, og andre havner bruker BT og varianter av døgnpriser. KPMGs bruk av metertimemodellen gir heller ikke kostnadsdekning. Hurtigrutens henvisning til EU-kommisjonens avgjørelse COMP/C-1/36.915 Deutsche Post AG er ikke relevant. Profittmarginen gjaldt et marked med mange transaksjoner hvor gjennomsnittlig profitt kun var 3 %, mens profitten er høyere på hvert

enkelt salg i et marked med færre transaksjoner som i vår sak. Bodø Havns profitt på kaivederlag er ikke 500 %, men 39 % hvis man tar utgangspunkt i faktisk kapasitetsutnyttelse, jf. Moen og Riis sin forklaring.

Subsidiært anføres det at prisen uansett ikke er urimelig sett i forhold til det kaivederlag andre brukere av Bodø Havn må betale eller det vederlag andre havner krever. Prisen er heller ikke urimelig i seg selv. Å sammenligne pris per BT per anløp er relevant, jf. EU-kommisjonens vedtak Scandlines/Helsingborg. Ved en slik sammenligning med andre brukere av Bodø Havn, kommer Hurtigruten godt ut. Det kan ikke ses hen til flytting internt i kaiområdet, slik Hurtigruten gjør, fordi prising av det hindrer effektiv drift av havna. Videre er sammenligning med offisielle prislistene i andre havner relevant, jf. EU-kommisjonens vedtak Scandlines/Helsingborg. Bodø Havns priser er ikke spesielt høye sammenlignet med andre norske og utenlandske havners kaivederlag.

Gjenanskaffelsesverdien, lokaliseringen og at det har vært en realprisnedgang siden 2006 underbygger at prisen heller ikke er urimelig i seg selv.

Atter subsidiært gjøres gjeldende at Bodø Havn har en legitim begrunnelse for at Hurtigruten betaler en noe høyere pris enn Vestfjordfergene per anløp, fordi Hurtigrutens skip i gjennomsnitt har dobbelt så stor BT som fergene, hvilket påvirker investerings- og vedlikeholdskostnadene.

Det foreligger heller ingen diskriminering etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c. Saken gjelder annenlinjes prisdiskriminering hvor det må vises varsomhet med inngripen. Bodø Havns alminnelige vilkår og tariff, samt avtalene med Statens Vegvesen og fiskerne samt cruiseinsentivene, medfører ikke at brukerne får ulike vilkår for likeverdige transaksjoner. For at det skal være likeverdige transaksjoner, må relevante forskjeller utlignes. Ulike fartøy belaster kaiene ulikt og kan derfor ikke sammenlignes direkte. Hurtigruten betaler mindre per anløp per BT enn cruiseskip, regionale hurtigbåter og cargoskip, og betaler kun 6,2 % mer enn Vestfjordfergene.

Når det gjelder Hurtigrutens beregninger av pris per BT per anløp, har Hurtigruten inkludert lokale hurtigbåter, som i alle fall ikke konkurrerer med Hurtigruten, i regnestykket. Videre påpekes at det for avtalen med Statens Vegvesen er tatt utgangspunkt i 2013-tariffen og at prisene reguleres etter indeks for veikostnader. Vegvesenet har en fastpris, men får ikke 30 % rabatt som Hurtigruten gjør. Dessuten må vegvesenet, i motsetning til Hurtigruten, betale gjenværende investeringskostnader dersom avtalen sies opp. I sammenligningen med cruiseskipene, er det feil at Hurtigrutens pris ikke beregnes på rederibasis, fordi Hurtigrutens rabatt på 30 % er rederibasert. Dessuten betaler cruiseskipene mer per BT per anløp.

Subsidiært gjøres det gjeldende at Hurtigruten uansett ikke stilles dårligere i konkurransen i et relevant nedstrømsmarked. Markedsavgrensningen tar utgangspunkt i

etterspørselssubstitusjon og tilbudssubstitusjon, jf. EFTAs overvåkingsorgans, ESAs, kunngjøring av det relevante marked.

Hurtigruten opptrer ikke i samme marked som fiskeflåten, som selger andre produkter, eller lokale hurtigbåter som går til andre lokale havner enn hurtigruten. Når det gjelder regionale hurtigbåter, har disse noen felles anløpssteder med Hurtigruten, men er ikke i samme marked. Det som skiller dem fra Hurtigruten er at de ikke frakter biler, har mer kurante anløpstider og kortere reisetid enn Hurtigruten og at prisene er ulike. Det er ikke sannsynlig at potensielle passasjerer er villige til å stå opp om natten for å ta Hurtigruten i stedet for en regional hurtigbåt for å spare 10 %. Hurtigruten opptrer heller ikke i samme marked som Vestfjordfergene. Fergene anløper andre havner enn Hurtigruten, og det er betydelig reiseavstand mellom Hurtigrutens og fergenes anløpssteder. I tillegg er pris og prisstruktur ulik. Det er bare under de forutsetninger Hurtigruten har benyttet, med kun én reisende med bil og plassreservasjon på fergen, at prisen blir den samme. Det er også forskjeller i bilkapasitet. Heller ikke cruiseskipene er i samme marked som Hurtigruten. Det vises særlig til EU-kommisjonens avgjørelse i sak Comp.M.2706 Carnival Corp./P&O Princess, hvor det fremgår at Hurtigruten er i et annet produktmarked enn cruiseskipene som går til norskekysten. Videre er det ulikheter mht. avreise- og destinasjonshavner, reiseopplevelser og priser. Endelig er Hurtigruten ikke i samme marked som cargoskipene fordi Hurtigruten ikke selv opptrer i cargomarkedet – det er det Norlines som gjør.

Atter subsidiært anføres at det ikke foreligger noen konkurranseulempe. Diskrimineringen må være betydelig nok til å påvirke konkurranseforholdet i kundenes nedstrømsmarked for å omfattes av konkurranseloven § 11. Både cruiseskipene og de regionale hurtigbåter betaler mer per BT per anløp enn Hurtigruten, mens Vestfjordfergene betaler marginalt mindre enn Hurtigruten. Forskjellen utgjør en liten del av Hurtigrutens totale kostnader, og vilkåret er dermed ikke oppfylt. I alle tilfeller har Bodø Havn en legitim begrunnelse for prisfastsettingen.

Konkurranseloven § 11 kommer følgelig ikke til anvendelse.

Lagmannsretten bør merke seg enkelte trekk ved Hurtigrutens argumentasjon. Hurtigruten ønsker å forhandle om en egen, separat avtale for Hurtigruten med gunstigere vilkår enn den ordinære tariff leder til. Samtidig angriper Hurtigruten bl.a. avtalen med Statens Vegvesen om Vestfjordfergene. Videre er KPMGs bruk av en modell med metertimer sentralt i Hurtigrutens argumentasjon. Havnas sakkyndige har gjort en nøktern vurdering av dette, og avviser ikke at metertimer kan inngå som en del av et prisingssystem. Når KPMG legger modellen til grunn for hele beregningen og kommer til så høye beløp som gjøres, kan KPMGs vurdering ikke legges til grunn. Dessuten er det umulig å benytte 100 % av kaikapasiteten, bl.a. fordi det betyr at det må ligge skip i havna som dekker hele kaifronten dag og natt uten opphold. Ut fra dette er også 60 % utnyttelse urealistisk. Sakkyndig vitne Alskog imøtegikk heller ikke de sakkyndige vitnene Riis og Moen sin



argumentasjon. Kritikken av Bodø Havns økonomistyring burde vært bedre underbygd av Hurtigruten dersom den skal benyttes slik det gjøres. Dessuten kan ikke kaidriften finansiere andre prosjekter ettersom kaidriften går med underskudd.

Ved bedømmelsen av de generelle forretningsvilkår og priser vil lovgivers syn være relevant. Lovgiver er fortrolig med den måte å beregne vederlag på som Bodø Havn benytter. Videre er lovgiver innforstått med at ethvert system vil ha visse svakheter. Hurtigrutens problemstillinger er gamle og er tatt stilling til av lovgiver flere ganger i forbindelse med 1933-loven og 1984-loven samt forskriftene.

Hurtigruten anfører at Bodø Havns prisfastsetting er myndighetsmisbruk. Læren om myndighetsmisbruk er utviklet med sikte på offentlig myndighetsutøvelse. Ved anvendelse av læren på offentlig forretningsdrift må terskelen være høyere enn ved myndighetsutøvelse, jf. første- og andrevoterende sine uttalelser i Strandadommen. Når konkurranseloven § 11 ikke kommer til anvendelse i vår sak, kan derfor ikke myndighetsmisbrukslæren komme til anvendelse. Under § 11 er allerede både usaklig forskjellsbehandling og urimelighet vurdert. Hvis domstolen anvender myndighetsmisbrukslæren, vil det få økonomiske og strukturelle ringvirkninger som domstolen ikke kan ha oversikt over. Dersom læren skal komme til anvendelse her, gjøres det gjeldende at det ikke foreligger verken vilkårlighet, urimelighet eller usaklig forskjellsbehandling. Når det gjelder vilkårlighet er det uklart hva Hurtigruten sikter til. Prisene er ikke fastsatt på slump, men etter en forretningsmessig vurdering. Det vises til historikken for prisfastsetting etter den tidligere lovgivningen. For at prisfastsettingen skal være urimelig, skal det mye til. Gjennomgangen av dette etter konkurranseloven § 11 har overføringsverdi til vurderingen av myndighetsmisbruk. Hvis forholdet ikke rammes av bestemmelsen i konkurranseloven, kan den ikke være urimelig etter myndighetsmisbrukslæren. Sistnevnte gjelder også for vurderingen av om det foreligger usaklig forskjellsbehandling. Man må akseptere at sjablonmessige vilkår kan slå ulikt ut for ulike brukere.

Pristiltaksloven går hånd i hånd med konkurranseloven. Når det er grundig tilbakevist at konkurranseloven § 11 kommer til anvendelse, vil ikke pristiltaksloven § 2 kunne komme til anvendelse. Når det gjelder avtaleloven § 36 er spørsmålet om det foreligger urimelighet, altså de samme vurderinger som etter konkurranseloven § 11. Hvis Bodø Havns vilkår ikke er i strid med konkurranselovens bestemmelse, er de i alle fall ikke i strid med avtaleloven § 36. Det er riktignok ikke automatikk i at avtaleloven § 36 kommer til anvendelse, men mye av argumentasjonen er den samme.

Konkurranseloven § 10 får heller ikke anvendelse fordi det ikke er noen konkurranse som begrenses i saken her og fordi det ikke foreligger samarbeid om forhold som er egnet for eller har til virkning å begrense konkurransen.

Det bestrides ikke at havna er et foretak, men kravet om konkurransebegrensning forutsetter at det foreligger et konkurranserettslig relevant konkurranseforhold mellom Bodø Havn og andre havner. Konkurransetilsynet har i avgjørelsen i ES-saken, vedtak V2015-25, uttalt at det i vurderingen av om en beslutning av en sammenslutning av foretak har konkurransebegrensende formål eller virkning, først må undersøkes om foretakene er å anse som konkurrenter. Konkurransetilsynet viser deretter til ESAs horisontale retningslinjer. Av disse retningslinjenes punkt 10 følger at uttrykket "konkurrenter" omfatter både faktiske og potensielle konkurrenter.

For å konstatere en formålsovertredelse etter § 10, må "avtalen" mellom foretakene ses i sin økonomiske sammenheng, jf. EU-domstolens avgjørelse i sak nr C-286/13 *Dole*. Det stilles krav om at det foreligger et konkurranseforhold, jf. de rettskilder det er vist til i forrige avsnitt samt Faull & Nickpay, *The EU Law of Competition*, third edition side 236. Også virkningsovertredelse etter konkurranseloven § 10 forutsetter en begrensning i konkurransen, jf. bl.a. Konkurransetilsynets avgjørelse i ES-saken. EU-domstolens avgjørelse i sak C-194/14 *AC Treuhand*, som Hurtigruten viser til, er ikke relevant i denne sammenheng. Saken gjaldt medvirkning til kartellvirksomhet, og det var ikke tvil om at deltakerne i kartellet var konkurrenter. Det bestrides ikke at ESAs horisontale retningslinjer gjelder hvor foretakene opptrer i ulike marked, men de anvendes i særskilte tilfeller, jf. avsnitt 236, 212 og 223 i retningslinjene. Det er ikke relevant i vår sak. Det er ingen praksis på at foretak rammes fordi de har samme kunde. Det vil i tilfelle være en nyskapning i konkurranseretten.

I avgrensningen av det relevante marked må det ses hen til ESAs kunngjøring av det relevante marked. Bodø Havn har ingen aktuelle konkurrenter hva gjelder tilgang til kai. Denne tjenesten kan ikke skiftes ut med tilsvarende tjeneste annet sted på grunn av Hurtigrutens konsesjonsplikt. Videre er det ingen andre som tilbyr tilgang til kai i Bodø p.t. Det er heller ikke sannsynlig at en annen havn vil etablere seg i Bodø i løpet av kort tid, det vil si innen tre år, hvis prisene øker varig med 5-10 %. Etterspørselen og lønnsomheten er ikke høy nok. Dette underbygges bl.a. av vurderingene i rapporten til Oslo Economics.

Hurtigrutens anførsel om at det i relasjon til konkurranseloven § 10 er konkurranse mellom havnene, mens det etter § 11 er en monopolsituasjon, er selvmotsigende. At det er konkurranse om liggetid virker konstruert. Bodø Havn selger ikke passasjeropplevelser og har ingen interesse i at skip blir liggende til kai. Det er heller ikke konkurranse om liggetid på grunn av salg av godstjenester. Økt liggetid fører ikke til mer gods. Godshåndtering er dessuten et annet produkt enn tilgang til kai, og det er Norlines, ikke Hurtigruten, som betaler godsavgift. Videre konkluderte Oslo Economics med at hver stamnetthavn i regionen er alene i sitt geografiske marked, slik at det ikke er konkurranse. Ørnes Havn er dessuten ikke medlem av Norsk Havneforening, slik at konkurransen uansett ikke kan ha blitt påvirket.

Subsidiært anføres at det ikke foreligger avtale mellom havnene om pris- eller prisvilkår. Bodø Havns prisingsmodell stammer fra tidligere og tilgrensende lovgivning. Nominelle priser er tilnærmet uendret sammenlignet med kostnadsbaserte priser under havneloven av 1984, og det har vært en realprisnedgang siden 2006. Havnas inntekter dekker ikke kostnadene, hvilket understreker at det ikke er tale om noe kartell. Prisene er svært ulike og prisene i andre norske havner er stort sett høyere enn i Bodø Havn. Havneforeningen har ikke diskutert priser eller individuelle forhold i den enkelte havn, men har bistått med tillatt juridisk rådgivning. Enkeltformuleringer i korrespondansen mellom foreningen og havnene må leses i sin sammenheng. Det er ikke uttalt at havnene ikke skal gi rabatt eller forhandle med Hurtigruten, bare at de må tenke seg godt om. Hurtigruten er dessuten inkonsekvent i sin argumentasjon fordi den selv har forholdt seg til Norsk Havneforening i flere tilfeller. Håndteringen av rettslig tvist etter at sak er reist må være tillatt. Tvisteloven legger jo opp til at saker kan forenes hvis de er tilstrekkelig like. Konkurransetilsynet har heller ikke grepet inn selv om det ble inngitt klage i oktober 2015.

Havnestyrevedtaket av 4. november 2016 har ikke betydning for lagmannsrettens behandling av sakens materielle sider. Verken det beløp Hurtigruten krever tilbakeført eller spørsmålet om prisvilkårene er i strid med konkurranseloven § 11 påvirkes av eventuell fremtidig justering av prisene. Vedtaket påvirker heller ikke vurderingen av konkurranseloven § 10. Hurtigruten kan ikke fremme ny påstand på dette stadium i saksbehandlingen. Vilkårene i tvisteloven § 29-4 fjerde ledd er ikke oppfylt, og Hurtigruten har under ingen omstendighet rettslig interesse i dom for at et betinget vedtak er ugyldig. Lagmannsretten kan ikke underkjenne et vedtak som nettopp er betinget av utfallet av lagmannsrettens egen avgjørelse i saken. Dersom lagmannsretten ikke legger vekt på vedtaket, kan Bodø Havn ikke se at Hurtigrutens krav om sakskostnader knyttet til kravet om reassumering kan tas til følge.

Det er lagt ned slik påstand:

*I hovedanken:*

- 1. Bodø kommune v/ Bodø Havn KF frifinnes.*
- 2. Hurtigruten AS dømmes til å erstatte Bodø kommune v/ Bodø Havn KF sakens omkostninger for tingrett og lagmannsrett innen to uker fra dommens forkynnelse.*

*I avledet anke:*

- 1. Bodø kommune v/ Bodø Havn KF frifinnes.*
- 2. Hurtigruten AS dømmes til å erstatte Bodø kommune v/ Bodø Havn KF sakens omkostninger for tingrett og lagmannsrett innen to uker fra dommens forkynnelse.*

**Hurtigruten AS** har i hovedtrekk gjort gjeldende:

Kommunen skal som eier av offentlig havn fylle en offentlig oppgave; å gi rimelig og effektiv tilgang til sjøtransport, jf. havneloven av 2009 sin formålsbestemmelse. Etter den nye havneloven skulle havnene bli mer profesjonelle og anvende markedspriser. Prisdannelsen skal skje gjennom konkurranse mellom havnene, og ikke ved felles prinsipper og koordinert opptreden. Prisen Hurtigruten betaler er for høy både i seg selv og sammenlignet med andre, jf. KPMGs rapport, og holdes høy gjennom konkurransebegrensende samarbeid. Havna har alt for høyt kostnadsnivå på grunn av investeringer i bl.a. prosjektet Mathavna og industribygg for utleie til Asko/Bama.

Etter det gamle systemet i de tidligere havnelovene gjaldt et selvkostsystem. Som et illustrerende eksempel kan sammenlignes med situasjonen hvor et kontorbygg på fem etasjer skal leies ut. Etter tidligere lovgivning ville Hurtigruten, ved leie av første etasje, måtte betale mer hvis de øvrige etasjene stod tomme enn om disse også var utleid. Dette for å oppnå kostnadsdekning. Etter den nye havneloven skal det gis markedspris, og Hurtigrutens vederlag er dermed uavhengig av om de øvrige etasjer står tomme. Det kan ikke kreves at Hurtigruten fortsatt skal betale for tomme etasjer. Ifølge KPMGs rapport betaler Hurtigruten 35 % av alt kaivederlag i Bodø Havn, og 40 % av all anløpsavgift, selv om Hurtigruten bare bruker 2 % av kapasiteten.

Bodø Havn har frem til prosedyren vært helt enig i at læren om myndighetsmisbruk kommer til anvendelse. Forholdet i saken ligger nær opp til myndighetsutøvelse, og havna er i en monopolsituasjon overfor Hurtigruten. Dommer Skoghøys votum i Stranda-dommen, Rt-2015-795, er uttrykk for gjeldende rett. De øvrige dommerne tar ikke avstand fra hans synspunkt.

Bodø Havn har plikt til å ta imot skip på rimelige vilkår. Selv om systemet er lukket, slik at havna ikke kan ta ut overskudd, kan midlene brukes på uvedkommende investeringer, noe som medfører at kundene må betale høyere pris. Havna har ikke gitt en logisk forklaring på hvorfor den opprettholder et prisingssystem som gir slike utslag for Hurtigruten, enten man sammenligner metertimer, pris per anløp eller per passasjer. Det er totaliteten som er feil overfor Hurtigruten. Selv om kaivederlaget reduseres til halvparten, vil det ikke bli urimelig overfor andre brukere av havna. Det er heller ikke slik at Bodø Havn vil få økonomiske problemer dersom Hurtigruten får medhold. Havna må innrette seg etter ny lov.

Andre fartøy som frakter distansepassasjerer mellom Bodø og Lofoten har bedre vilkår enn Hurtigruten. Cruiseskipene betaler bare ett kaivederlag selv om de bruker kaien lenger enn Hurtigruten. Fiskeflåten har egen avtale med fastpris og betaler samlet bare 800 kroner per år for opptil 15 meter kai, mot Hurtigrutens vederlag på 1,8 millioner per år for 125 meter kai. En begrunnelse i lokal forankring vil klart være usaklig, jf. Stranda-dommen avsnitt

77. Den usaklige forskjellsbehandlingen består også i at andre brukere har egne avtaler og at havna forhandler med andre store brukere, men ikke med Hurtigruten. Hurtigruten har i to år forsøkt å få havna til å møte til forhandlinger, hvor både liggetid og håndtering av gods kunne vært tema. Hurtigruten vil gjerne forhandle med én havn og bruke oppnådd resultat i forhandlingene med andre havner, men det har samarbeidet mellom havnene satt en effektiv stopper for.

Det er ikke vanskelig å justere på de fem parameterne Bodø Havn bruker for å fastsette pris slik at forskjellsbehandling unngås. Hurtigruten kommer dårlig ut av en modell hvor BT er valgt som utgangspunkt, fordi Hurtigrutens BT er uforholdsmessig høy. I andre havner gis ulik pris per BT for ulike typer skip. At Bodø Havn ikke differensierer medfører at prisen blir uforholdsmessig høy for Hurtigruten. Når dette ses i sammenheng med at Hurtigruten må betale for 24 timer for både nord- og sørgående rute, får det uheldige utslag.

Hurtigruten betaler veldig mye mer per time ved kai enn alle andre brukere. KPMGs bruk av metertimer er bare en måte å beskrive forholdet mellom brukerne. Hvis det ikke skal tas hensyn til interne flyttinger i havna, slik Bodø Havn anfører, er det mer rettferdig å betale for faktisk bruk, altså per metertime. Videre får andre store brukere flesteparten av anløpene gratis fordi det er samme skip som kommer ved anløp nummer to og følgende. Hurtigruten er eneste store kunde som betaler for hvert enkelt anløp. Hurtigruten får ingen individuelt fastsatt rabatt. Resultatet er usaklig forskjellsbehandling når de øvrige parameterne gir Hurtigruten mye høyere pris enn alle andre.

Prisfastsettingen er også vilkårlig. Hver av parameterne gir vilkårlige utslag, men det sentrale er hvordan de fem parameterne virker sammen. Prisen utgjør ikke markedspris og er ikke fremkommet etter forhandlinger eller på grunnlag av konkurranse. Den er heller ikke basert på kalkyler om kost og fortjeneste.

De nevnte forhold innebærer også myndighetsmisbruk i form av at prisen er urimelig.

Avtaleloven § 36 anvendes sjelden, men situasjonen her er en helt annen enn den typiske avtalesituasjon på grunn av at Bodø Havn har monopol og ikke vil forhandle.

Pristiltaksloven § 2 anvendes også sjelden, men supplerer avtaleloven § 36. Prisen Hurtigruten betaler er ublu og kan ikke forsvares. Det er ikke i samfunnets interesse at havner opptrer som her.

I tilknytning til konkurranseloven § 11 er partene enige om at Bodø Havn har en dominerende stilling hva gjelder å legge til kai og at havna er et foretak og dermed pliktsubjekt etter konkurranseloven. Bestemmelsen rammer både utnyttende misbruk i form av urimelig høye priser, selv om det ikke har direkte betydning for konkurransen, og diskriminerende pris. At havna gir ulike priser til Hurtigrutens konkurrenter påvirker konkurransen. Det kan kreves selvstendig dom for overtredelse av bestemmelsen.

Rettskildemessig har ESAs og kommisjonens avgjørelser mindre vekt og blir ofte påklaget til og underkjent av EU-domstolen. Bodø Havns argumentasjon hviler nokså tungt på én kommisjonsavgjørelse. Videre er det ikke slik at manglende brudd på konkurranseloven § 11 medfører at det ikke er rom for å anvende læren om myndighetsmisbruk. Regelsettene bygger på ulike hensyn. Som eksempel vises til at Hurtigruten ikke konkurrerer med fiskebåtene, men at forskjellsbehandling av Hurtigruten og fiskebåtene er relevant under myndighetsmisbrukslæren. Mye av tematikken er imidlertid lik.

Det tidligere prisregime etter eldre lovgivning er ikke relevant i vurderingen av om prisen er urimelig. Den gang ble det fastsatt avgift som det ikke fantes relevante rettsgrunnlag for å revidere hvis avgiften var urimelig. Historikken er derfor et feilspor.

Situasjonen i saken er spesiell fordi havna i relasjon til Hurtigruten er i en monopolsituasjon, mens den overfor Hurtigrutens konkurrenter ikke er det. Bodø Havn kan dermed ta høy pris av sin monopolkunde for å tiltrekke seg f.eks. cruiseskip, som havna konkurrerer med andre havner om å tiltrekke seg. Oslo Economics har først og fremst vurdert godstrafikk, og har ikke vurdert Hurtigrutens spesielle forhold. For dominerende aktører påhviler det et særlig ansvar, jf. Rt-2011-910 avsnitt 66-67. Faren for misbruk er spesielt stor på områder som i saken her.

Kaivederlaget utgjør urimelig høy pris. Profittbetraktninger er en måte å vurdere dette på. Hos dominerende foretak må man se bort fra kostnader som skyldes ineffektiv drift. Foretaket kan ikke blåse opp kostnadene og vise til at marginen er liten. Man må vurdere verdien av tjenesten, og KPMG har laget en modell for dette. Det relevante er verdien av kjøp av kaiplass ved Terminalkaia, ikke hele havna som sådan. Profitt er ikke det samme som at hele havna går med underskudd eller ikke. KPMGs rapport viser at havna har en profittmargin på 500 %. Det er en superprofitt på en kapitalsensitiv tjeneste. Rapporten er videre den mest relevante målestokken som foreligger i saken, og bygger på mest nøyaktige tall. I kommisjonens avgjørelse COMP/C-1/36.915 – Deutsche Post AG, kom kommisjonen til at det utgjorde et misbruk at prisen var 25 % høyere enn gjennomsnittskostnadene ved å produsere tjenesten i et marked hvor gjennomsnittsmarginen var 3 %. Den høye profitten i vår sak taler for at det foreligger misbruk.

Sammenligning med andre havner er lite relevant i vår sak fordi nesten alle havnene i Norge bruker det gamle avgiftssystemet som utgangspunkt. De samme strukturelle urimelighetene gjør seg derfor gjeldende overfor Hurtigruten i samtlige offentlige havner.

Når det gjelder prisen sammenlignet med hva andre kunder betaler i samme havn, gjaldt EU-kommisjonens avgjørelse i sak Comp./A.36.568/D3 Scandlines Sverige AB mot Port of Helsingborg, som Bodø Havn viser til, klage fra Scandlines. Rederiet fikk 17 av 20 anløp per dag innenfor samme kaivederlag. Dette var i realiteten nok til at prisen ikke ble

funnet å være urimelig. Ifølge KMPGs rapport har havna ingen fortjeneste eller underskudd på prisene til de andre brukerne av havna.

Andre elementer taler også for at prisen er urimelig, som at havna nekter å forhandle med Hurtigruten, at høy pris i alle havner har en kumulativ effekt for Hurtigruten og at prisen ikke er fastsatt på bakgrunn av kalkyle for prissetting av kaivederlag. Havna kan heller ikke høres med at prisen har en legitim begrunnelse. Skipenes ulikhet i BT er det allerede tatt høyde for.

Det foreligger også prisdiskriminering i strid med konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c. Havna har ikke bestridt at ytelsene er likeverdige. Eventuelle ulikheter går i konkurrentenes disfavør. Cruiseskipene bruker kaien mye lenger og betaler bare ett kaivederlag, og Torghatten har egen spesialtilpasset kai og bruker kaien mange ganger per døgn. Videre er det klart at det tilbys ulike vilkår. Tilbudet til cruisenæringen er ett eksempel. I avtalen med Statens Vegvesen gis det fastpris og flere anløp per kaivederlag, selv om den totale liggetiden er lenger og antall passasjerer og transport av biler er større enn Hurtigrutens. Havna har dessuten gjort millioninvesteringer i spesialtilpasset fergeleie mm. Total kaileie per år er om lag en tredjedel av Hurtigrutens vederlag.

Hurtigruten stilles ugunstigere i konkurransen nedstrøms. Konkurransetilsynets uttalelse om avgrensningen av det relevante markedet viser at avgrensningen kan gjøres enklere enn ved hjelp av testen Bodø Havn har vist til om etterspørselssubstitusjon. Videre er Bodø Havns argumentasjon i tilknytning til etterspørselssubstitusjon ikke forankret i en grundig analyse. Det er også nytt for lagmannsretten at det bestrides at det foreligger konkurranse nedstrøms.

Hurtigruten er i samme marked som cruiseskip. Bodø Havns tolkning av kommisjonens avgjørelse i sak Comp.M.2706 Carnival Corp./P&O Princess, er uriktig. Dessuten er avgjørelsen fra 2002, og det har skjedd en sterk utvikling i markedet siden da. Konkurransetilsynet har i dispensasjonsvedtak om prissamarbeid mellom OVDS og TFDS vurdert det slik at Hurtigruten konkurrerer med andre typer cruise. Dette støttes av dokumentene i saken og Stein Lillebos forklaring.

Hurtigruten er også i samme marked som regionale hurtigbåter, jf. Konkurransetilsynets dispensasjonsvedtak. Også Vestfjordfergene er i samme marked som Hurtigruten. Fergene har samme transportmønster og pris som Hurtigruten. Man kan ikke bare se på anløpshavnene, men må også se på baklandet. En avstand på 73 km mellom anløpshavna til hhv. fergene og Hurtigruten er ikke mye, og det kan særlig være aktuelt å velge mellom ferge og Hurtigrute hvis man skal et sted mellom de to havnene de anløper.

Det foreligger forskjellsbehandling, jf. det som allerede er redegjort for. Sammenholdt med andre brukere har Hurtigruten markant dårligere vilkår, høyere pris per bruk, ingen gratisbruk eller særskilte fasiliteter og ingen forutsigbarhet i form av fastprisavtale.

Det er riktig at det normalt skal en del til før annenlinjes diskriminering er i strid med konkurranseloven § 11. Her har imidlertid Bodø Havn motivasjon for å forskjellsbehandle fordi én kunde må betale urimelig høy pris på grunn av monopolsituasjonen for at havna skal tiltrekke seg andre kunder ved å tilby dem lavere pris. Det gjør at havna kan oppnå egen gevinst ved diskrimineringen. Havna bruker 20 millioner kroner på å flytte Terminalkaia ti meter lenger ut for å oppnå større dybde for å kunne ta imot ett enkelt cruiseskip som har slikt behov; Queen Elisabeth. Hurtigruten må betale for dette. Derved prioriteres også utenlandske kunder fremfor lokale/nasjonale kunder. Det er ingen av lasteskipene som kommer til Bodø som er så store at de trenger mer dybde. Ved monopol er det en presumsjon for at annenlinje diskriminering påvirker konkurransen i nedstrømsmarkedet. Det vises til EU-domstolens dom *Clearstream mot Kommisjonen*, T-301/04. Uansett er havnerelaterte kostnader en avgjørende kostnadsdriver for Hurtigrutens virksomhet med 115 millioner kroner i 2016, og har merkbar innvirkning på prisene nedstrøms.

Alternativene i konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a-d er ikke uttømmende. Lagmannsretten kan derfor komme til at det foreligger brudd på konkurranseloven § 11 basert på faktumbeskrivelsen uten å relatere den direkte til noen konkret type misbruk.

Bodø Havn har også overtrådt konkurranseloven § 10. Det kan kreves selvstendig dom for overtredelse av bestemmelsen. Havna ved Mathisen har en sentral rolle i havnenes samarbeid. Spørsmålet er om en havns opptreden har effekt på en annen havns opptreden enten fordi de er i samme marked eller av andre grunner. Det er enighet mellom partene om at havnene er foretak og at de har samordnet sin opptreden. For å avgjøre om det har skjedd samordning i form av formålsovertredelse, må det tas stilling til om havnene må være konkurrenter for at det skal være tale om konkurransebegrensning, om havnene er konkurrenter i noen markeder og om den samordnende opptreden i saken her gjelder priser eller øvrige forretningsbetingelser.

De rettskilder Bodø Havn har vist til er ikke avgjørende på grunn av deres rettskildemessige vekt. Ordlyden i konkurranseloven § 10 stiller ikke krav om at havnene er konkurrenter. Ved enkelte tilfeller av formålsovertredelser kan konkurransen anses som begrenset ved samarbeid "på tvers av selvstendige markeder". Det vises til EU-domstolens dom i sak C-194/14 *AC Treuhand*. Det innebærer ingen nyvinning om man kommer til samme resultat i saken her. Uttalelsene i dommen er generelle. Av ESAs horisontale retningslinjer punkt 1 fremgår at retningslinjene omfatter også horisontale samarbeidsavtaler mellom ikke-konkurrerende foretak. Havnene hvor Hurtigruten anløper er aktive på det samme produktmarkedet, med tilgang til kai for samme kunde, selv om de



ikke deltar på samme geografiske marked. Havnenes opptreden får effekter i markedet og kan derfor rammes av § 10. Det er ikke en selvmotsigelse i denne saken å påberope både §§ 10 og 11.

Selv om Hurtigrutens anløpssted er fastsatt ved statsavtalen, er liggetiden fleksibel. Økt liggetid i en havn betyr mindre liggetid i en annen, og det trenger ikke være en havn i samme geografiske marked. At liggetid ikke har verdi er en misforståelse – det beror kun på at havnene har samarbeidet om en modell hvor dette ikke verdsettes. For Hurtigruten har det verdi å kunne tilby kundene opplevelser, hvilket er et salgsargument. For havna vil prisen bero på prisingsmodell, men også varevederlag ved lossing av gods. For lossing av gods er Bodø Havn i geografisk marked med andre. Liggetid ville vært et forhandlingspunkt dersom havna hadde takket ja til forhandlinger.

Oppsummert får konkurranseloven § 10 anvendelse for anløp og for andre produktmarkeder som liggetid. Bestemmelsen rammer ikke bare rene prissamarbeid, men også samordning av andre forretningsbetingelser. Utveksling av informasjon om hvordan foretakene har tenkt å opptre i markedet vil rammes. Hvis man vet at konkurrenten ikke vil sette ned prisen, gjør man det ikke selv heller. Slik enighet fjerner kommersiell usikkerhet. Det vises til EU-domstolens avgjørelser i sak C-286/13 *Dole* avsnitt 119 og 122 og i *CMA mfl. mot kommisjonen* T-213/00 premiss 171 flg. I vår sak har havnene samordnet seg om ikke å forhandle med Hurtigruten og dermed fjernet usikkerhet. Alle medlemmene i Norsk Havneforening har fått beskjed om ikke å forhandle og om at det ikke er adgang til å forhandle. Havnene har ikke bare samarbeidet om å få juridisk rådgivning. Havneforeningen har bl.a. gitt anbefaling om at havnene ikke må forhaste seg og bør være koordinert på "*jussen uansett*". Videre vises det i korrespondansen mellom foreningen, Bodø Havn og enkelte andre Hurtigrute-havner at Hurtigruten håper at dens "*splitt og hersk*" strategi skal lykkes. I tilsvaret fra Bodø Havn avslås rettsmekling av frykt for "*prejudikat-bruk*". En fremforhandlet forlikssavtale vil ikke ha prejudikatverdi, men havna ønsker ikke at Hurtigruten skal oppnå forhandlinger med noen av havnene. Hurtigruten har ikke tilskyndet slikt samarbeid, men har skrevet brev hvor havnene blir bedt om å slutte å samordne seg og møte til forhandlinger. Samordningen er i strid med konkurranseloven § 10.

Ved myndighetsmisbruk kan det kreves tilbakebetaling, jf. Rt-1974-149 og Rt-2015-795. Det samme gjelder etter avtaleloven § 36, hvorefter avtalen kan revideres og etter konkurranseloven § 11, jf. LB-2011-164879.

Havnestyrevedtaket av 4. november 2016 medfører at Hurtigruten kan endre påstanden, jf. tvisteloven § 29-4 fjerde ledd. Påstanden kunne ikke vært justert tidligere. Videre har Hurtigruten rettslig interesse i avgjørelse om virkninger som foreløpig ikke har inntrådt, se f.eks. Rt-2015-456. Havnestyrets vedtak er ikke betinget ettersom prisøkningen skal skje automatisk 1. april 2017 dersom anken fører frem. Den ensidig fastsatte prisøkningen på

ca. 40 % for Hurtigruten, er i strid med konkurranseloven § 11, avtaleloven § 36, pristiltaksloven § 2 og myndighetsmisbrukslæren. Prisøkningen medfører vesentlig økning i differansen mellom den pris Hurtigruten betaler og den pris andre brukere av havna betaler. Vedtaket viser også hvordan havnene tillater seg å opptre overfor Hurtigruten, som følge av sitt langvarige samarbeid hvor konkurransen havnene i mellom er eliminert.

Hurtigruten har i anledning arbeidet med å avdekke november-vedtaket og begjære reassumering pådratt seg ytterligere sakskostnader som må anses forårsaket av ankende parts forsømmelse. Disse kreves dekket uavhengig av sakens utfall, jf. tvisteloven § 20-4 bokstav c.

Det er lagt ned slik påstand:

1. *Prinsipalt*  
*Anken forkastes.*
2. *Subsidiært*  
*Bodø kommune v/ Bodø Havn KF plikter å betale til Hurtigruten AS et beløp fastsatt etter rettens skjønn, oppad begrenset til NOK 4.530.608, med tillegg av renter i henhold til forsinkelsesrenteloven fra forfall til betaling skjer.*
3. *I alle tilfeller*
  - (i) *Kravet om tilbakebetaling av kaivederlag for perioden 1. januar til 1. oktober 2012 er ikke foreldet.*
  - (ii) *Bodø kommune v/ Bodø Havn KFs prisvilkår overfor Hurtigruten AS er i strid med konkurranseloven § 11.*
  - (iii) *Bodø kommune v/ Bodø Havn KFs prisendringer vedtatt i havnestyrets vedtak i sak 52/2016 og 53/2016 datert 4. november 2016 er i forhold til Hurtigruten i strid med den forvaltningsrettslige myndighetsmisbrukslæren og/eller avtaleloven § 36 og/eller pristiltaksloven § 2, og kan ikke gjøres gjeldende overfor Hurtigruten.*
  - (iv) *Bodø kommune v/ Bodø Havn KF har gjennom avtale og/eller samordnet opptreden med andre havner (herunder gjennom Norsk Havneforening) om priser og andre forretningsvilkår overfor Hurtigruten AS overtrådt konkurranseloven § 10, og slik avtale og/eller samordnet opptreden må opphøre.*

- (v) *Hurtigruten AS tilkjennes sakens omkostninger for tingretten og lagmannsretten, med tillegg av renter i henhold til forsinkelsesrenteloven fra forfall til betaling skjer.*

**Lagmannsretten** er kommet til et annet resultat enn tingretten og bemerker:

Avgrensning av det relevante marked

Hurtigruten anfører at Bodø Havn har overtrådt både konkurranseloven § 11 om utilbørlig utnyttelse av dominerende stilling og konkurranseloven § 10 om konkurransebegrensende samarbeid. For å kunne ta stilling til om det foreligger brudd på bestemmelsene, må det relevante marked avgrenses.

Ved vurderingen av hva som utgjør det relevante markedet, tar lagmannsretten utgangspunkt i retningslinjene i EFTAs kunngjøring 16. juli 1998 om avgrensningen av det relevante marked innen konkurranseretten i Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS). Av kunngjøringens punkt 2 fremgår at hovedformålet med markedsavgrensningen er på en systematisk måte å identifisere de begrensningene i konkurransemessig handlefrihet som de berørte foretak står overfor. Markedet avgrenses både geografisk og produktmessig for å identifisere hvilke faktiske konkurrenter som er i stand til å begrense foretakets markedsatferd og dermed hindre foretaket i å opptre uavhengig av et effektivt konkurranstrykk.

I punkt 7 heter det at et relevant produktmarked "*omfatter alle varer og tjenester som etter forbrukerens oppfatning er innbyrdes ombyttelige eller substituerbare ut fra egenskaper, pris og bruksområde*". I henhold til punkt 13 i kunngjøringen fins det tre hovedtyper av konkurransemessige begrensninger i handlefriheten; etterspørselssubstitusjon, tilbudssubstitusjon og potensiell konkurranse. Hva som nærmere ligger i disse begrepene er beskrevet i kunngjøringens punkt 15-19, 20-23 og punkt 24.

Bodø Havn anfører at produktmarkedet er tilgang til kai, som inkluderer både å legge til kai og ligge ved kai, i saken omtalt som liggetid, og at Bodø er et eget geografisk marked. Hurtigruten anfører i en sammenheng – i tilknytning til konkurranseloven § 11 – at Bodø Havn er i en monopolsituasjon overfor Hurtigruten fordi Hurtigruten etter statsavtalen må legge til kai i Bodø Havn. I en annen sammenheng – etter konkurranseloven § 10 – gjør Hurtigruten gjeldende at Bodø Havn er i konkurranse med andre havner og dermed ikke har anledning til å samordne sin opptreden med dem. Lagmannsretten forstår anførselene slik at det gjøres gjeldende at det i relasjon til § 10 foreligger et eget hurtigrutemarked, hvor Hurtigruten og havnene alene utgjør markedsaktørene, hvor det er konkurranse mellom havnene om liggetid og hvor markedet geografisk avgrenses etter "Hurtigrutehavnenes" geografiske utstrekning.

Slik lagmannsretten ser det er spørsmålet om det foreligger ett produkt – tilgang til kai – som består av to elementer; både å kunne legge til kai og bli liggende der en tid, omtalt som liggetid, eller om disse elementene utgjør to ulike produkter med egne markeder.

Som et bakteppe til drøftelsen, vil lagmannsretten først gjøre rede for hvilken betydning liggetid har for partene. Hurtigruten har vist til at liggetid har betydning for både Hurtigruten og for Bodø Havn pga. de turistopplevelser som kan tilbys passasjerene hvis skipene ligger til havn en tid. Bodø Havn bestrider dette og har vist til at havna ikke selger turistopplevelser og at havnas interesser ikke må blandes sammen med kommunepolitikernes generelle næringspolitiske interesser. Hurtigruten har også anført at liggetid har betydning for Bodø Havn fordi det avgjør om det er tid til håndtering av gods, som havna kan kreve varevederlag for.

Hvis Hurtigruten bestemmer at skipene skal ligge lenger til kai i en havn, medfører det redusert liggetid i en annen havn. Dette innebærer etter lagmannsrettens syn at havnene, til tross for den geografiske avstanden mellom dem, kan være i samme relevante marked hva gjelder liggetid ved kai, forutsatt at dette er et eget produkt.

Håndtering av gods var et tema mellom partene i forbindelse med fordypningsprosjektet i Bodø Havn, hvor Hurtigruten ble pålagt å legge til ved Terminalkai Sør i stedet for ved Terminalkaia. Flyttingen ville medføre økte kostnader for Hurtigruten/Norlines knyttet til håndtering av gods fordi Norlines er lokalisert ved Terminalkaia og gods må fraktes dit fra Terminalkai Sør. Hurtigruten og Norlines vurderte å flytte godsbeholdningen fra Bodø Havn til Ørnes Havn dersom ikke Bodø Havn ville dekke merkostnadene. Slik lagmannsretten har forstått det, ble saken løst ved at Bodø kommune nå dekker merkostnadene og at Hurtigruten bare benytter Terminalkai Sør midlertidig frem til Terminalkaia er flyttet lenger ut i havnebassenget.

Lagmannsretten finner at Bodø Havn som sådan for øvrig ikke har økonomisk interesse i liggetiden. Om liggetiden er 30 minutter eller tre timer påvirker ikke kaivederlagets størrelse, og havna selger heller ikke passasjeropplevelser. Liggetid har kun betydning for havna indirekte fordi havna er et kommunalt foretak, hvor kommunen kan ha andre interesser enn havna.

På bakgrunn av bevisførselen finner lagmannsretten det sannsynliggjort at kommunene hvor "Hurtigrute-havnene" er lokalisert, herunder Bodø kommune, er opptatt av hurtigruteskipenes liggetid ved kai. Det vises til avisartikler om halvert liggetid i Molde, om økt liggetid i Brønnøysund på bekostning av Sandessjøen og om redusert liggetid i Bodø i forbindelse med saken om godsbeholdning som nevnt ovenfor.

At Bodø kommune har egne interesser i havnedriften er synliggjort ved at Terminalkai Sør etableres på kommunens initiativ, og at kommunen grep inn da det oppstod konflikt

mellom Hurtigruten og Bodø Havn i forbindelse med at Hurtigruten ble pålagt å flytte til Terminalkai Sør. I begge tilfeller ser det imidlertid ut fra bevisførselen ut til at kommunens inngripen er finansiert av kommunen, ikke av Bodø Havns midler.

Når det så gjelder den nærmere avgrensning av produktmarkedet, bemerker lagmannsretten at de to elementene at et skip kan legge til kai og at det kan bli liggende der en stund, henger nært sammen. Liggetid forutsetter at skipet først har lagt til kai. Videre ville det være meningsløst for Hurtigrutens skip å legge til kai og forlate kaien i samme øyeblikk. Skipene må ha en viss liggetid for å kunne foreta av- og påstigning for passasjerer. Slik lagmannsretten har forstått statsavtalen, som ikke ble fremlagt under ankeforhandlingen, er en viss liggetid påkrevd. Spørsmålet blir dermed ikke om det er et eget produktmarked for liggetid, men om det er et eget produktmarked for overskytende liggetid. Slik forstår også lagmannsretten Hurtigrutens anførsel. Lagmannsretten finner liten veiledning om dette spørsmålet i ESAs kunngjøring som omtalt ovenfor, og har funnet spørsmålet vanskelig. Lagmannsretten vurderer det som noe påtatt å skulle skille ut deler av liggetiden som eget produkt, mens en del av liggetiden hører til produktet "å legge til kai". For det første omfattes begge produktene av samme vederlag – kaivederlaget. I tilfelle må det samme vederlaget anses å være vederlag for to ulike produkter i to ulike markeder med ulike aktører. For det andre er det uklart hvor lang liggetid som i så fall skulle høre til produktmarkedet liggetid. Lagmannsretten er på denne bakgrunn kommet til at det relevante produktmarkedet i relasjon til både konkurranseloven §§ 10 og 11 er "tilgang til kai", som også inkluderer liggetid ved kai.

For den geografiske avgrensningen har det betydning om denne kaitjenesten i Bodø kan skiftes ut med tilsvarende tjenester annet sted. I rapporten Konkurransanalyse av havnesektoren utarbeidet av Oslo Economics på oppdrag fra Samferdselsdepartementet uttales det på side 32, om konkurranse mellom havner i Nord-Norge, at ingen av havnene kan sies å være i samme geografiske marked og at hver stamnetthavn er alene i sitt geografiske marked. Stamnetthavner er i rapporten side 18 definert som havner som har "*stort godsomslag og som er sentrale i det nasjonale transportnettverket*". Videre fremholdes det på side 37 at de fleste havnene synes å kunne karakteriseres som lokale monopol. På denne bakgrunn og særlig tatt i betraktning at Hurtigruten etter statsavtalen må legge til kai i Bodø, avgrenses det relevante marked til Bodø.

Etter dette legger lagmannsretten til grunn at det relevante marked gjelder tilgang til kai i Bodø.

#### Modeller for prising av kaitjenester, herunder hvilken modell som er best egnet for sammenligning av brukeres vilkår og beregning av profitt

Kaivederlag kan fastsettes på mange ulike måter og partene har ulikt syn på hvilken måte som er best egnet til å uttrykke verdien av tjenesten. Dette får betydning for hvordan man skal beregne havnas profitt og for hvordan man skal sammenligne bl.a. den pris

Hurtigruten betaler med den pris andre brukere betaler, hvilket er relevant i vurderingen av om Bodø Havn krever urimelig pris. Ettersom Hurtigrutens bruk ikke er identisk med bruken til øvrige kunder i havna, må man ta stilling til hvilken modell som er best egnet til å hensynta likheter og ulikheter i bruken. Sammenligning med utgangspunkt i én modell kan tale for at prisen er urimelig, mens sammenligning med utgangspunkt i en annen modell kan tale for det motsatte resultat. Det samme gjelder for beregningen av profitt. De sammenligninger hhv. Hurtigruten og Bodø Havn har foretatt, med utgangspunkt i ulike modeller, illustrerer dette. Lagmannsretten kommer tilbake til dette.

KPMG ved revisor Gunnar Alskog benytter som nevnt ovenfor en modell med metertimer for å sammenligne den pris Hurtigruten betaler med prisen andre brukere betaler. Terminalkaia, hvor Hurtigrutens skip legger til i Bodø Havn, er 350 meter. I rapporten forutsettes at normal utnyttelse av kaia – omtalt som normalproduksjon – er 60 % av potensiell produksjon. Rapporten viser at Hurtigrutens bruk i 2015 utgjorde 10,2 % av normalproduksjon, mens øvrige skips bruk utgjorde 16,9 %. Det gir ifølge rapporten en uutnyttet kapasitet på 73 % av normalproduksjonen i 2015. Alskog har deretter sammenlignet den beregnede ressursbruken med ressursbruken til annen rutegående trafikk med utgangspunkt i trafikkdata (Shiplog) for de kaiene i Bodø Havn som skipene anløper i løpet av året. Av rapportens side 19 fremgår at Hurtigruten betaler 9,54 kroner i kaivederlag per metertime, mens Vestfjordfergene betaler 1,66 kroner og hurtigbåtene 0,73 kroner per metertime. Videre betaler Hurtigruten 2567 kroner per anløp, mens Vestfjordfergene betaler 758 kroner og hurtigbåtene 74 kroner per anløp. Kaivederlaget per passasjer er hhv. 43,1 kroner for Hurtigruten, 7,9 kroner for Vestfjordfergene og 1,4 kroner for hurtigbåtene.

I beregningen av profitt har Alskog tatt utgangspunkt i Terminalkaia som eget produktområde og beregnet at samlede kostnader for Terminalkaia utgjør ca. 2, 893 millioner kroner. Av disse kostnadene er 10,2 % tilskrevet Hurtigrutens bruk, hvilket utgjør 295 085 kroner. Ved å sammenholde beløpet med det vederlag Hurtigruten betalte i 2015, kommer Alskog frem til at havna har profitt på 508 %, mens profitten på Vestfjordfergenes og hurtigbåtenes bruk er negativ.

Professorene Espen Moen og Christian Riis ved BI beskriver at den største kostnadskomponenten ved produksjon av havnetjenester er kapitalkostnader som resultat av bygging av kaier og andre nødvendige installasjoner. Formålet med prisingen er å sikre effektiv utnyttelse av havnens ressurser samt dekke kostnader og fortjeneste. Den pris som gir mest effektiv utnyttelse av havna, medfører at kostnader og fortjeneste ikke dekkes. På den annen side kan høye priser medføre såkalt "avvisningseffekt". Det er vanskelig å finne den beste modellen for å ivareta faste kostnader, men en aktuell modell er at faste kostnader allokeres proporsjonalt med bruken. Et proporsjonalitetsprinsipp basert på BT er veldig vanlig. Det kan begrunnes med at skip med større BT normalt har mer plass, kan frakte flere passasjerer eller mer gods, og dermed tåler høyere vederlag bedre enn skip med

lavere BT. Videre har skipenes BT betydning for dimensjoneringen av kaia og dermed for investeringskostnadene. Et proporsjonalitetsprinsipp basert på skipslengde kan begrunnes i at lengden også har betydning for investeringskostnadene. Lengden har større betydning i perioder med trengsel. At det betales vederlag per døgn, kan begrunnes med at skipene da kan bruke den tid de trenger til lasting og lossing. Det er lite rasjonelt å knipe inn på tiden skipene ligger til kai ved å kreve timepris, hvis kaia har tilstrekkelig kapasitet. Da oppstår i tilfelle en avvisningseffekt, og skipene vil benytte så kort tid som mulig ved kai. Hvis det av den grunn benyttes færre metertimer, må prisen per metertime økes for at havna skal dekke sine kostnader. Dersom det derimot er kapasitetsproblemer i havna, kan det ifølge Moen og Riis være hensiktsmessig å benytte timepris, eventuelt i perioder med trengsel.

Moen og Riis mener som nevnt at forutsetningen om 60 % utnyttelse av kapasiteten i KPMGs rapport er feil fordi det da ikke oppnås kostnadsdekning. Dersom man i stedet tar utgangspunkt i faktisk utnyttelse – fortsatt beregnet etter metertimer – på ca. 15 % av total kapasitet, må 38 % av kostnadene tilskrives Hurtigruten. Det gir ifølge Moen og Riis en fortjenestemargin på 39 %.

Lagmannsretten legger ut fra havnesjef Mathisens forklaring og KPMGs rapport, til grunn at det ikke er kapasitetsmangel i Bodø Havn. At det føres opp ny kai kalt Terminalkai Sør, skyldes ifølge Mathisens forklaring kommunens ønske om at Bodø skal bli et transportknutepunkt. Han forklarte også at investeringskostnadene er dekket av RDA-midler og av kommunen, ikke av Bodø Havns midler. Ettersom det ikke er påvist kapasitetsmangel, slår ikke begrunnelsen for å prise tjenesten med utgangspunkt i liggetid til.

Lagmannsretten legger til grunn at både skipets lengde og BT påvirker investeringskostnadene og dermed er egnet til å si noe om tjenestens verdi. Bodø Havn har foretatt en beregning av pris per BT per anløp. Det er ikke foretatt tilsvarende beregninger av pris per lengdemeter per anløp. Lagmannsretten vil derfor forholde seg til sammenligningen med utgangspunkt i BT i fortsettelsen, fordi denne metoden er best egnet til å vurdere om Hurtigrutens vederlag er urimelig sammenlignet med andre brukeres vederlag. Fremlagt dokumentasjon om prisingen i andre havner i Norge og utenlands, viser for øvrig at det er vanlig å ta utgangspunkt i BT ved beregning av kaivederlaget, og uvanlig å ta utgangspunkt i skipenes lengde. I konkurranserettslig sammenheng bemerkes at denne metode er benyttet av EU-kommisjonen i avgjørelse i sak Comp./A.36.568/D3 Scandlines Sverige AB mot Port of Helsingborg avsnitt 178. Kombinasjonen av lengde og meter (metertimer) er ikke benyttet i prisfastsettingen av noen av havnene som ble vist til under ankeforhandlingen.

Hurtigruten har påpekt at Bodø Havn bruker samme sats for BT for alle skip, hvilket ifølge Hurtigruten gjør at selskapet kommer uheldig ut fordi skipene har uforholdsmessig stor BT. Det er bl.a. vist til at lasteskip med containere har forholdsvis lav BT fordi de laster

containerne på dekk, hvilket ikke omfattes av BT. Hurtigbåtene er hule under og har derfor uforholdsmessig lav BT. Videre har Hurtigruten vist til at en del andre havner har ulik sats per BT for ulike skip. Lagmannsretten finner at intervallene med ulik pris per BT for ulik totalvekt, som Bodø Havn benytter til en viss grad ivaretar dette hensynet. Prisingen medfører at hurtigbåtene og cruiseskipene, pga. hhv. lav og høy BT, har høyere pris per BT enn Hurtigruten har. I tillegg vil enhver prisingsmåte kunne medføre visse uheldige utslag for noen brukere, noe som er problematisert allerede i forarbeidene til 1933-loven i Ot.prp.nr. 33 (1930) side 37. For lagmannsretten er det dokumentert at det varierer om havnene, både i Norge og utenlands, bruker ulik sats per BT for ulike skipstyper. Lagmannsretten finner derfor ikke at manglende differensiering mellom ulike skipstyper hva gjelder pris per BT, i seg selv er urimelig.

Beregningen av profitt i KPMGs rapport bygger på en forutsetning om at 60 % av total kapasitet må benyttes for at havna skal oppnå kostnadsdekning og på at kostnader skal vurderes for Terminalkaia isolert. Hurtigruten har brukt utleie av kontorbygg hvor to etasjer står ledig, som eksempel for å illustrere at det er urimelig om Hurtigruten på et vis betaler mer fordi havna ikke har bedre belegg. Lagmannsretten vurderer ikke at eksemplet er direkte overførbart til havnedrift. Selv om lovgiver har gått bort fra at det skal finne sted en kostnadsdekning ved havneavgift og en av målsetningene var å stimulere til kostnadskontroll, kan det ikke legges til grunn at havnene ved fri prising ikke skal søke å dekke sine kostnader. Etter lagmannsrettens syn må som utgangspunkt beregningen av profitt baseres på reell bruk av kapasiteten, altså ca. 15 %. Da blir profitten 39 % ifølge Riis og Moens beregninger. Både beregningen i KPMGs rapport og Riis og Moens alternativ forutsetter at man tar utgangspunkt i metertimer, og dette vurderer lagmannsretten som nevnt ikke som egnet. Partene har ikke foretatt beregninger av Bodø Havns profitt basert på Hurtigrutens andel av kostnader med utgangspunkt i f.eks. gjennomsnittlig BT og antall anløp sammenlignet med andre brukeres gjennomsnittlige BT og antall anløp.

Oppsummert finner lagmannsretten det uavklart hvilken profitt Bodø Havn har. I sammenligningen av Hurtigrutens vederlag med andre brukeres vederlag vil lagmannsretten benytte pris per BT per anløp.

#### Hurtigrutens påberopte rettsgrunnlag

Hurtigruten har flere ulike påstandsgrunnlag og har påberopt flere ulike regelsett som grunnlag for kravet om delvis tilbakebetaling av kaivederlag. Hurtigruten har bl.a. gjort gjeldende at den pris Hurtigruten betaler er urimelig. Hurtigruten gjør gjeldende at flere av Bodø Havns vilkår gjør at Hurtigruten kommer uheldig ut og at parameterne samlet sett medfører at prisen blir urimelig. Videre anføres at Hurtigruten utsettes for usaklig forskjellsbehandling.



Både konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a, myndighetsmisbrukslæren, pristiltaksloven § 2 og avtaleloven § 36 kan ramme bruk av urimelige priser, selv om de ulike bestemmelsene kan ha ulik terskel. Videre kan både konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c og myndighetsmisbrukslæren ramme usaklig forskjellsbehandling. Også her kan terskelen være forskjellig.

Hva som skal anses som urimelig pris vil etter avtaleloven § 36 og myndighetsmisbrukslæren bero på en konkret helhetsvurdering. Rettspraksis i tilknytning til disse grunnlagene oppstiller ikke noen bestemt metode for vurderingen av om prisen er urimelig. Når det derimot gjelder konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a gir EU-domstolens praksis veiledning for når en pris må anses "urimelig" og foreskriver en toleddet test. Lagmannsretten anser det hensiktsmessig å vurdere om prisen anses urimelig etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a først, og deretter om den er urimelig etter de øvrige grunnlagene. Så vurderer lagmannsretten om det foreligger diskriminering etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c og dernest om usaklig forskjellsbehandling rammes av læren om myndighetsmisbruk. Fordi alternativene i konkurranseloven § 11 andre ledd ikke er uttømmende, kan det foreligge misbruk av dominerende stilling uten at det knyttes opp mot et bestemt alternativ, men slik lagmannsretten legger an drøftelsen og vurderer faktum, finner lagmannsretten det ikke nødvendig å foreta en slik vurdering i tillegg. Til sist drøftes om prisfastsettingen er vilkårlig og i strid med læren om myndighetsmisbruk av den grunn.

Før dette er det imidlertid behov for å ta stilling til hvilken betydning vedtaket om prisøkning har for Hurtigrutens opprinnelige påstand og til om Hurtigruten har adgang til å utvide påstanden.

#### Betydningen av havnestyrets vedtak om prisøkning for Hurtigrutens påstand

Hurtigrutens påstand punkt 1, 2 og 3 (i) gjelder krav om tilbakebetaling av allerede betalt kaivederlag, og påvirkes ikke av en fremtidig prisøkning. Havnestyrets vedtak om prisøkning har heller ikke betydning for påstandens punkt 3 (iv) om at det foreligger brudd på konkurranseloven § 10, fordi det ikke er anført at vedtaket om prisøkning er et resultat av samarbeid mellom Bodø Havn og andre havner. Den vedtatte prisøkningen kan bare ha betydning for påstandens punkt 3 (ii) om brudd på konkurranseloven § 11, dersom vedtatt, ikke iverksatt prisøkning er relevant for vurderingen etter bestemmelsen og for den utvidede påstanden, punkt 3 (iii), gitt at det er adgang til slik utvidelse. Lagmannsretten vurderer først om det er adgang til å endre påstanden.

Etter tvisteloven § 29-4 fjerde ledd første punktum kan en part sette frem krav etter bestemmelsens andre ledd og utvide påstanden etter tredje ledd også etter at ankefristen er utløpt, dersom det er rimelig å tillate endringen. Av andre ledd bokstav b følger at når kravet kan behandles etter vesentlig de samme saksbehandlingsregler kan det i tillegg til det krav som er avgjort av tingretten, også omfatte krav som har sammenheng med det

avgjorte krav. Vilkåret for dette er at endringen er knyttet til forhold som er inntruffet så sent, eller blitt kjent så sent, at kravet ikke kunne vært trukket inn i saken tidligere. Av tredje ledd følger at påstanden uten motpartens samtykke, bare kan utvides hvis endringen er begrunnet i forhold som først ble kjent for parten etter hovedforhandlingen i tingretten.

Lagmannsretten finner det klart at kravet om at den vedtatte prisøkningen må settes til side har sammenheng med det krav tingretten har avgjort. Det er de samme faktiske og rettslige grunner som påberopes for at vedtaket skal settes til side som for tilbakebetalingskravet. Videre er det klart at kravet ikke kunne vært fremsatt og påstanden ikke kunne vært utvidet tidligere. Vedtaket ble fattet etter at tingrettens dom ble avsagt og vedtaket om prisøkningen var ukjent for Hurtigruten. Lagmannsretten finner det også rimelig å tillate endringen av påstanden, sett hen til prosessøkonomiske hensyn og at Bodø Havn har unnlatt å opplyse om vedtaket, jf. tvisteloven § 29-4 fjerde ledd første punktum.

Bodø Havn har anført at Hurtigruten ikke har rettslig interesse i å få vedtaket kjent ugyldig, jf. tvisteloven § 1-3, fordi vedtaket er betinget. Lagmannsretten er ikke enig i at vedtaket om prisøkning er betinget. Selv om iverksettelse ble utsatt til 1. april 2017 ved vedtak av 6. januar 2017, har Bodø Havn både fattet vedtak om at prisen skal økes og vedtatt at den skal iverksettes en bestemt dato. Det kan ikke være avgjørende at havna står fritt til å vedta at økningen likevel ikke skal iverksettes. I protokollen er for øvrig ikke den utsatte iverksettelsen begrunnet med at det skal gjøres en fornyet vurdering etter lagmannsrettens dom, men med at de mest berørte kundene ikke er informert om endringen. At disse kundene ikke ble orientert, er noe havna selv råder over. For øvrig bemerkes at lagmannsrettens dom ikke nødvendigvis ville være avklarende med hensyn til om den vedtatte prisøkningen, som lagmannsretten ikke var kjent med, ville være i strid med noen av regelsettene. Da havnestyret i november 2016 vedtok å øke prisen med virkning fra 1. januar 2017 kan havnestyret ikke ha tenkt at lagmannsrettens dom skulle ha noen betydning for om økningen skulle iverksettes. Uansett kan tilstrekkelig aktuell søksmålsinteresse foreligge også hvor saken gjelder fremtidige forhold. Det vises til Schei mfl., Tvisteloven, Kommentartutgave, 2. utgave side 45 med videre henvisninger. I vår sak er det nærliggende at prisøkningen vil finne sted hvis havna får medhold i anken, og Hurtigruten har behov for avklaring. Lagmannsretten er kommet til at kravet til rettslig interesse er oppfylt.

Vedtaket om prisøkning har dermed betydning for vurderingen av om det foreligger myndighetsmisbruk og for om prisen er urimelig etter avtaleloven § 36 eller pristiltaksloven § 2, jf. Hurtigrutens påstand punkt 3 (iii). Spørsmålet om vedtaket om prisøkning kan gjøres gjeldende overfor Hurtigruten drøftes i et eget punkt etter at lagmannsretten har behandlet spørsmålet om det foreligger brudd på konkurranseloven § 11 eller andre grunnlag som kan gi grunnlag for tilbakebetaling.

Det neste spørsmålet er om den vedtatte, ikke iverksatte prisøkningen er relevant for vurderingen etter konkurranseloven § 11.

Bodø Havn viser til at påstanden punkt 3 (ii) går ut på at Bodø Havns vilkår "er" i strid med konkurranseloven § 11. Novembervedtaket gir imidlertid ikke uttrykk for prisvilkår som gjelder på domstidspunktet, og det anføres at fremtidige prisvilkår ligger utenfor påstanden. Videre er det vist til at det etter ordlyden i konkurranseloven § 11 er utnyttelse i form av å "påtvinge" urimelig pris eller å "anvende" ulike vilkår for likeverdige ytelser som rammes. Et vedtak som ikke iverksettes kan ikke utgjøre utnyttelse ettersom prisene da verken er påtvunget eller anvendt. Havna har også vist til EU-domstolens avgjørelse 27/76 *United Brands mot Kommisjonen* hvor domstolen bruker uttrykkene "*costs actually incurred*" og "*the price actually charged*". Et prisvedtak som ikke er iverksatt kan ikke ha skadelig virkning på konkurransen eller på annen måte påvirke markedsforholdene.

Hurtigruten anfører at det foreligger misbruk på domstidspunktet selv om prisøkningen ikke er iverksatt. Bodø Havn har i sin forståelse av uttrykkene i saken *United Brands* tatt uttrykkene ut av sin sammenheng. Under henvisning til Rt-2011-910 avsnitt 67 anføres at konkurranseloven § 11 rammer vedtak om fremtidige priser. Det sentrale er om vedtaket om prisøkning er en handling av en art som er egnet til å ha virkninger på konkurransen. Prisøkninger, og varsel om fremtidige slike, er typisk ansett å ville ha virkning på konkurransen i et marked, særlig der økningen er ulik for selskaper som er konkurrenter.

Lagmannsretten finner det usikkert om den vedtatte, ikke iverksatte prisøkningen er relevant i vurderingen etter konkurranseloven § 11, også sett hen til Hurtigrutens utforming av påstanden, men anser det ikke nødvendig å ta stilling til problemstillingen. Dette skyldes at spørsmålet om hvorvidt prisøkningen medfører at prisen blir urimelig eller om Hurtigruten utsettes for usaklig forskjellsbehandling uansett vil bli prøvd under de øvrige rettsgrunnlagene Hurtigruten har påberopt. Selv om man legger til grunn at vedtaket er relevant for vurderingen etter § 11, så vil Hurtigrutens krav ikke føre frem. Lagmannsretten kommer tilbake til dette under behandlingen av om det foreligger usaklig forskjellsbehandling etter læren om myndighetsmisbruk.

#### Konkurranseloven § 11 – urimelig pris

Etter konkurranseloven § 11 er et foretaks utilbørlige utnyttelse av sin dominerende stilling forbudt. Av andre ledd bokstav a følger at slik utnyttelse særlig kan bestå i:

*å påtvinge, direkte eller indirekte, urimelige innkjøps- eller utsalgspriser eller andre urimelige forretningsvilkår,*

Konkurranseloven §§ 10 og 11 er utformet etter modell av EØS-avtalen artikkel 53 og 54, basert på et ønske om å harmonisere konkurranselovgivningen med EØS-avtalens konkurranseregler for foretak. Rettspraksis fra EU- og EØS-retten må veie tungt som

rettskilde ved anvendelsen av de norske forbudsbestemmelsene, jf. Ot.prp.nr.6 (2003-2004) side 68 og Rt-2011-910 avsnitt 63.

Partene er enige om, og lagmannsretten legger til grunn, at Bodø Havn er et foretak og er i en dominerende stilling i det relevante marked; tilgang til kai. Det sentrale spørsmål etter § 11 er om den dominerende stillingen misbrukes ved å påtvinge urimelig pris.

I sak C-26/75 *General Motors mot Kommisjonen* avsnitt 12 la EU-domstolen til grunn at det vil foreligge et misbruk i strid med bokstav a der et dominerende foretak tar "*en for høy pris i forhold til den presterede ydelses økonomiske verdi*". Metoden for å vurdere om en pris er utilbørlig ble fulgt opp i sak C-27/76 *United Brands mot Kommisjonen*. Av avsnitt 252 i avgjørelsen følger at det ved vurderingen av om en pris er urimelig foretas en toleddet test. Først vurderes "*om der består et urimelig forhold mellom de faktisk afholdte omkostninger og den faktisk opkrævede pris*". Om dette besvares bekræftende vurderes "*om der er tale om påtvingelse af en pris, som enten i sig selv eller i forhold til prisen for konkurrerende varer er urimelig*". Det fremgår av avgjørelsen avsnitt 253 at EU-domstolen også åpnet for andre vurderingsmåter enn den som ble benyttet i saken.

Når det gjelder den nærmere vurdering av om det foreligger en overpris, uttalte EU-domstolen i sak C-27/76 *United Brands mot Kommisjonen* avsnitt 251 at:

*"spørsmålet, om grensen for det rimelige er overskredet, ville for eksempel kunne bedømmes objektivt ved hjelp af en sammenligning mellem salgsprisen for den pågældende vare og varens produktionspris, en sammenligning som ville vise fortjenstmargenens størrelse"*.

I sak C-30/87 *Corinne Bodson mot SA Pompes funèbres des régions libérées* avsnitt 31 åpnet EU-domstolen for at prisen til et dominerende foretak kan sammenlignes med prisen i sammenlignbare produktmarkeder der det råder konkurranse, for å avgjøre om prisen er urimelig. EU-domstolen ser ikke ut til å ha benyttet seg av andre metoder enn de to nevnte så langt, jf. Rettsdata, Kolstad, kommentarer til konkurranseloven note 108.

I KPMGs rapport er forholdet mellom Hurtigrutens vederlag for 2015 og Bodø Havns kostnader knyttet til Hurtigrutens bruk beregnet til 508 %. Beregningen bygger som nevnt ovenfor på flere forutsetninger som lagmannsretten ikke finner at det kan bygges på, og det er ikke avklart hvilken profitt Bodø Havn har.

Bodø Havn har vist til at både havnedriften og kaidriften går med underskudd. Havna har imidlertid ikke opplyst om de faktiske kostnadene knyttet til kaidriften isolert sett. Om man legger til grunn kostnadene ved kaidrift som er anslått i KPMGs rapport, er lagmannsretten enig i at kaidriften isolert sett går med underskudd. Inntekter og utgifter knyttet til kaidriften isolert sett, er egnet til å beskrive om det samlet sett er et misforhold mellom

vederlag og kostnader. Ettersom det kan forholde seg slik at en av brukerne betaler uforholdsmessig stor andel av kaivederlaget og andre brukere tilsvarende for liten andel, vil ikke en slik vurdering si noe sikkert om hvorvidt det er et urimelig forhold "*mellem de faktisk afholdte omkostninger og den faktisk opkrævede pris*" for Hurtigruten. At kaidriften sannsynligvis går med underskudd, er dermed ikke avgjørende for vurderingen.

På bakgrunn av at EU-domstolen har uttalt at også andre metoder kan benyttes og at den i sak C-30/87 *Corinne Bodson mot SA Pompes funèbres des régions libérées* gikk direkte til å vurdere prisen sammenholdt med prisen i sammenlignbare produktmarkeder der det råder konkurranse, vil lagmannsretten sammenligne den pris Hurtigruten betaler Bodø Havn med hva Hurtigruten ville betalt for samme tjeneste i andre havner.

Hurtigruten mener det ikke er relevant å sammenligne med andre norske havner fordi alle etter Hurtigrutens syn følger det gamle avgiftssystemet og har samarbeidet om felles vilkår. For lagmannsretten er det ikke nødvendig å ta stilling til relevansen av en slik sammenligning. Dette fordi det som må påvises for at Hurtigruten skal ha et krav, er at prisen er urimelig. Det underbygges ikke av prisene som er opplyst om i andre norske havner. Hvorvidt det er relevant å sammenligne med prisene i utenlandske havner, og konkret med de havner som Bodø Havn har lagt frem informasjon om, er av samme grunn ikke nødvendig å ta stilling til. Heller ikke disse prisene taler for at Bodø Havns priser er urimelige.

Lagmannsretten er på denne bakgrunn kommet til at vilkårene etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav a ikke er oppfylt.

#### Øvrige rettsgrunnlag – urimelig pris

Lagmannsretten vil i det følgende vurdere om prisen må anses urimelig etter de øvrige rettsgrunnlag Hurtigruten har påberopt.

Partene er ikke uenige om, og lagmannsretten finner, at læren om myndighetsmisbruk gjelder for Bodø Havns forretningsvirksomhet. Hvor strengt læren skal håndheves, beror på likheten mellom den offentlige forretningsdriften og forvaltning, jf. Rt-2015-795 avsnitt 30 og 31. Lagmannsretten forstår Ot.prp.nr. 75 (2007-2008) slik at det forutsettes at det i første rekke er privatrettslige regler som setter skranker for prising av vederlag for bruk av kai, selv om havnene forvalter et knapphetsgode som skal dekke generelle samfunnsbehov. I saken her kommer imidlertid i tillegg at Bodø Havn er i en monopolsituasjon overfor Hurtigruten. Etter lagmannsrettens syn får dette betydning både for anvendelsen av de privatrettslige regler og for hvor strengt læren om myndighetsmisbruk skal håndheves, jf. dommer Skoghøys særvotum i Rt-2015-795 avsnitt 74. Slik lagmannsretten vurderer saken er det ikke her nødvendig å ta stilling til om læren skal anvendes på samme måte som ved regulær myndighetsutøvelse.

For at Bodø Havns pris skal kunne rammes av læren om myndighetsmisbruk, må prisen være sterkt urimelig, jf. Eckhoff og Smith, Forvaltningsrett, 10. utgave, s. 1308 flg. med videre henvisninger. Det skal ifølge Rt-1997-1784 (på side 1795) "*svært mye til for å sette et forvaltningsvedtak til side alene på det grunnlag at vedtaket er grovt urimelig*". Terskelen kan etter lagmannsrettens syn i alle fall ikke være lavere hvor det utøves offentlig næringsvirksomhet.

Etter avtaleloven § 36 kan en avtale settes helt eller delvis til side dersom det vil virke urimelig eller være i strid med god forretningsskikk å gjøre den gjeldende. Rettspraksis viser at domstolene har vært tilbakeholdne med å anvende bestemmelsen, jf. bl.a. Rt-1990-284. Se også Hagstrøm, Obligasjonsrett, 2. utgave side 298-300.

Av pristiltaksloven § 2 følger at det er forbudt å ta, kreve eller avtale priser som er urimelige. Bestemmelsens primære formål er å sørge for en forsvarlig prisutvikling, for på denne måten å ivareta samfunnets og forbrukernes interesser i lave priser. Lagmannsretten legger til grunn at avtaleloven § 36 i stor utstrekning vil dekke de tilfeller som rammes av pristiltaksloven § 2, selv om sistnevnte bestemmelse ikke er avløst av avtaleloven § 36, jf. Rt-1996-407.

Felles for samtlige rettsgrunnlag er at det skal mye til for å sette avtalen til side fordi prisen er urimelig. At terskelen er høy harmonerer godt med at det er vanskelig for domstolene å fastsette riktig pris. Lagmannsretten ser det slik at det ikke er behov for å ta stilling til hvor terskelen går for det enkelte rettsgrunnlag med mindre prisen grenser mot å være urimelig. Drøftelsen av om prisen er urimelig gjøres derfor felles nedenfor.

Ovenfor har lagmannsretten kommet til at det ikke er sannsynliggjort hvilken profitt Bodø Havn har. Dette momentet taler dermed verken for eller mot at prisen er urimelig. Videre taler ikke prisene i andre havner i Norge eller utenlands for at prisen er urimelig.

En annen måte å vurdere om en pris er urimelig på, er å sammenligne prisen Hurtigruten betaler med prisen andre brukere betaler. Det er etter lagmannsrettens syn både relevant etter læren om myndighetsmisbruk, avtaleloven § 36 og pristiltaksloven § 2.

Lagmannsretten finner som nevnt ovenfor at en sammenligning med utgangspunkt i pris per BT per anløp, slik Bodø Havn har gjort, er best egnet for å vurdere om Hurtigrutens vederlag er urimelig sammenlignet med andre brukeres vederlag. Ifølge beregningen betaler Hurtigruten per i dag per BT per anløp 0,23 kroner, cruiseskipene 0,30 kroner, fergene 0,23 kroner etter vinterrute og 0,22 i snitt for sommer- og vinterrute og de regionale hurtigbåtene 0,42 kroner.

Disse tallene taler ikke for at prisen er urimelig. Hurtigruten mener imidlertid at beregningen av pris per BT per anløp er feil fordi det ikke er tatt hensyn til interne

forflytninger, som Hurtigruten anfører må anses som anløp. Hurtigruten har foretatt en alternativ beregning av pris per BT per anløp, med utgangspunkt i alle anløp registrert i Shiplog, altså hensyntatt interne forflytninger. Prisen er da 0,12 kroner for Vestfjordfergene og 0,21 kroner for regionale og lokale hurtigbåter samlet, mens Hurtigruten betaler 0,23 kroner.

Forflytninger fra en kai til en annen i havna kan gi mest effektiv utnyttelse av kaianlegget i havna. En hurtigbåt kan f.eks. først legge til ved fergeleiet i havna for å slippe av passasjerer, deretter flytte seg til Terminalkaia for lasting og lossing og så til annen kai for bunkring. Forflytninger internt i havna kan ha betydning for vedlikeholdskostnader, men det er ikke sannsynliggjort at dette er en utgiftspost av betydning. Derimot er det sannsynliggjort at investeringskostnadene, herunder finanskostnader, utgjør en svært stor andel av totalkostnadene, jf. bl.a. forklaringen til Mathisen og rapporten til Moen og Riis. Disse kostnadene påvirkes i liten grad av antall forflytninger i havna. Dersom hver forflytning ble ansett som et anløp som det skulle svares vederlag for, ville det føre til ineffektiv utnyttelse av havna og hindre havna i å dirigere skipene etter hvor det passer for havna. Det riktige må derfor være å se bort fra interne forflytninger når antall anløp skal fastsettes.

Hurtigruten har anført at selskapet kommer uheldig ut fordi Hurtigruten må betale for hvert anløp, mens hurtigbåtene og fergene kun betaler for ett anløp per dag per fartøy, selv om de anløper flere ganger per dag. Videre har Hurtigruten anført at det er urimelig at Hurtigruten betaler kaivederlag for ett helt døgn for både nordgående og sørgående skip som anløper havna i løpet av samme døgn, totalt 48 timer, selv om skipene samlet sett ligger ved kai i drøyt 4 timer per døgn. Mens andre skip, særlig cruiseskipene, ligger ved kai lengre tid samlet og likevel slipper å betale for flere anløp. Lagmannsretten finner det ikke urimelig i seg selv at det betales en minstesats per anløp, og det er ikke avgjørende at dette er formulert som betaling for ett døgn. Liggetid har som nevnt begrenset betydning på grunn av at det ikke er fortrenghelseffekter i Bodø Havn. At muligheten for flere anløp til samme pris innenfor ett døgn er knyttet til det enkelte fartøy og ikke rederiet, har gode grunner for seg, og kan ikke sies å være urimelig. Regelen er enkel å håndtere, og alternativet ville medført konkurransevridning i favør av rederier med mange fartøy. I tillegg kommer det forhold at Hurtigruten må betale for to anløp i døgnet, mens det bare betales ett vederlag per ferge selv om fergene anløper flere ganger i løpet av ett døgn, ikke gir seg utslag i særlige forskjeller i pris per BT per anløp.

Lagmannsretten er etter dette kommet til at prisen per i dag ikke er urimelig sammenlignet med hva andre brukere betaler.

Hurtigruten har for øvrig vist til at kaivederlag per passasjer er høyere for Hurtigruten enn for Vestfjordfergene og hurtigbåtene. Lagmannsretten finner ikke at dette i seg selv tilsier at prisen er urimelig. Videre har Hurtigruten anført at det er urimelig at Bodø Havn

benytter parametere i prisfastsettingen som ligner avgiftssystemet etter den tidligere lovreguleringen. Dette i strid med lovgivers intensjoner. Lagmannsretten finner heller ikke at dette er avgjørende. Selv om lovgiver har ønsket en endring, har lovgiver ikke gitt føringer for hvordan prisen skal fastsettes og har også åpnet for at det gis dispensasjon til å fortsette å dekke havnekostnader med havneavgift. Dette taler mot at metoden for å fastsette prisen som ligner det gamle systemet skal være urimelig av den grunn. Etter en samlet vurdering finner lagmannsretten ikke at det er avgjørende holdepunkter for at prisen kan settes til side som urimelig.

#### Konkurranseloven § 11 – diskriminering

Hurtigruten har gjort gjeldende at det foreligger prisdiskriminering ved at flere av parameterne for pris slår uheldig ut for Hurtigruten, ved at andre brukere har fått særskilte avtaler, mens Bodø Havn ikke vil forhandle med Hurtigruten, og ved at andre brukere har fått fastprisavtale.

Etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c kan et foretaks utilbørlige utnyttelse av sin dominerende stilling særlig bestå i:

*å anvende overfor handelspartnere ulike vilkår for likeverdige ytelser og derved stille dem ugunstigere i konkurransen,*

I Rt-2011-910 avsnitt 64 uttales:

*Ved anvendelsen av § 11 må det altså i lys av EU- og EØS-retten vurderes om det aktuelle foretaket har en dominerende stilling, om foretaket har opptrådt på en måte som omfattes av forbudet, og om denne opptreden er egnet til å ha merkbar konkurransebegrensende virkning. Det siste fremgår ikke uttrykkelig, men er innfortolket i vilkåret om utilbørlig utnyttelse, se for eksempel Kolstad mfl., Norsk konkurranserett, Bind I, 2006, side 368 flg.*

Det vil foreligge prisdiskriminering dersom det kreves ulik pris for den samme vare uten at prisforskjellene er begrunnet i kostnadsforskjeller. Det vil også være prisdiskriminering dersom det forlanges lik pris for varer som har ulike produksjonskostnader.

Siden Bodø Havn ikke selv opererer i markedet som brukerne gjør, er det spørsmål om annenlinjes diskriminering. EU-kommisjonen ser i liten grad ut til å ha grepet inn overfor annenlinjes diskriminering de senere år, jf. Faull & Nikpay, The EU Law of Competition, side 453. Hjelmeng og Sørgard, Konkurransopolitikk, side 287 fremholder at det bør utvises varsomhet med å gripe inn mot annenlinjes diskriminering fordi det kan føre til enda dårligere innkjøpsvilkår.



At diskrimineringen må ha merkbar konkurransebegrensende virkning innebærer at det må tas stilling til om Hurtigruten stilles dårligere i et relevant nedstrømsmarked, og at det må foretas en markedsavgrensning av dette markedet i tråd med EU-rettslige kilder. For at forskjellsbehandlingen skal påvirke konkurransen mellom et dominerende foretaks handelspartnere, må den vesentlig redusere deres handlingsrom i relasjon til prissetting i det etterfølgende marked, jf. Kolstad mfl., Norsk konkurranserett, bind I, side 604-605.

Vilkårene om at havna må være et foretak og ha en dominerende stilling er oppfylt. Det vises til behandlingen ovenfor.

Når det gjelder prisparameterne Bodø Havn benytter, henger vurderingen av om det foreligger prisdiskriminering nært sammen med vurderingen av om prisen Hurtigruten betaler er urimelig sammenholdt med hva andre brukere betaler. For å ta stilling til om det anvendes ulike vilkår for likeverdige ytelser, må man på samme måte som i vurderingen av urimelig pris, ta stilling til hvordan sammenligningen med andre brukere kan foretas. Ulikheter i bruksmønster vil føre til ulikheter i pris selv om samme parametere benyttes overfor alle brukere. Det avgjørende må være om parameterne samlet innebærer forskjellsbehandling. Her medfører vilkårene per i dag, som redegjort for ovenfor, at Hurtigruten betaler mindre per anløp per BT enn cruiseskip og regionale hurtigbåter og betaler 6,2 % mer enn Vestfjordfergene. Forutsatt at Hurtigruten er i samme relevante nedstrømsmarked som Vestfjordfergene, er det uansett ikke sannsynliggjort at en forskjell på 6,2 % vil kunne ha en merkbar virkning på konkurransen dem i mellom.

Det kan imidlertid være prisdiskriminering dersom kostnadene ved å produsere tjenesten til Vestfjordfergene eller cruiseskipene er høyere enn kostnadene ved å produsere tjenesten til Hurtigruten uten at dette reflekteres i prisene de ulike rederiene betaler.

For Vestfjordfergene har Hurtigruten vist til at Bodø Havn har foretatt investeringer utelukkende for å dekke fergenes behov, uten at dette gir seg utslag i den pris fergene betaler. I KPMGs rapport er det lagt til grunn at det i den anledning er investert i Ro Ro rampe til 15,5 millioner kroner. I prosesskriv av 8. mars 2017 bestrider Bodø Havn dette og anfører at Vestfjordfergeleiet har en vanlig fergerampe. Det var lite bevisførsel om dette, og det er uklart for lagmannsretten hvilken rampe det er investert i til Vestfjordfergenes bruk. Dette blir imidlertid ikke avgjørende. Selv om havna har foretatt slik investering, legger lagmannsretten til grunn at øvrige kostnader tilknyttet fergenes bruk er lavere enn for Hurtigrutens skip. Dette fordi Hurtigrutens skip trenger kai som er dimensjonert for å ta imot større skip enn fergene, hvilket fører til økte investeringskostnader. Det er ikke foretatt sammenligning av kostnadene relatert til begge brukerne hvor dette er hensyntatt. Lagmannsretten finner det ikke sannsynliggjort at kostnadene ved å produsere kaitjenester for Vestfjordfergene samlet sett er høyere enn for kaitjenestene til Hurtigruten.

Når det gjelder cruiseskipene har Hurtigruten anført at havna kan ta høyere priser av Hurtigruten for å kunne tilby lavere pris til cruiseskipene og tiltrekke seg disse. Videre har Hurtigruten anført at fordypningsprosjektet utelukkende er gjennomført for å kunne ta i mot store cruiseskip. Etter den sammenligningsmetode lagmannsretten finner relevant – pris per BT per anløp – betaler ikke cruiseskipene lavere pris enn Hurtigruten.

Lagmannsretten er enig i at fordypningsprosjektet per i dag først og fremst har betydning for cruiseskipene. Sett i sammenheng med de planer Bodø kommune har om at Bodø skal bli et transportknutepunkt, at fordypningen inngår i Kystverkets prosjekt, slik Mathisen forklarte, og tatt i betraktning at skipenes størrelse endres med tiden, slik også Hurtigrutens skip har gjort, finner lagmannsretten det ikke riktig at prosjektet kun har betydning for cruiseskipene. Det er derfor ikke slik at kostnadene til prosjektet på 20 millioner kroner, er kostnader som det ville være diskriminerende om havnas brukere generelt måtte betale for.

Hurtigruten har også anført at det er diskriminerende at Bodø Havn forhandler med andre brukere, men ikke vil forhandle med Hurtigruten. Et pålegg om å møtes til forhandlinger vil ikke nødvendigvis medføre at Hurtigruten oppnår bedre pris. Dessuten vil forhandlinger gjerne komme i gang uten rettens pålegg dersom det er grunnlag for det, jf. det som skjedde da Hurtigruten vurderte å flytte godsbeholdningen til Ørnes. Blant annet på denne bakgrunn innebærer ikke det at Bodø Havn unnlater å forhandle i seg selv et brudd på diskrimineringsforbudet.

Videre har Hurtigruten anført at det er diskriminering at Vestfjordfergene har fast pris. Lagmannsretten kan vanskelig se at fergenes avtale om pris som kun kan økes gjennom indeksregulering, innebærer diskriminering i relasjon til konkurranseloven § 11. Det er ikke sannsynliggjort at det forhold at fergene har større trygghet for fremtidig prisutvikling enn Hurtigruten, er egnet til å påvirke konkurransen i nedstrømsmarkedet. Hvis prisene økes mer for Hurtigruten enn det som følger av indeksreguleringen for Vestfjordfergene, kan det imidlertid være diskriminering. Det er imidlertid ikke situasjonen per i dag.

På denne bakgrunn vurderer lagmannsretten det slik at Bodø Havn ikke benytter ulike vilkår for likeverdige ytelser som har merkbar konkurransebegrensende virkning. Lagmannsretten har derfor kommet til at det ikke foreligger prisdiskriminering etter konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c.

#### Usaklig forskjellsbehandling etter læren om myndighetsmisbruk

Forskjellsbehandling vil kunne rammes av læren om myndighetsmisbruk med mindre det foreligger saklig begrunnelse, jf. Eckhoff og Smith, Forvaltningsrett, 10. utgave, side 401 med videre henvisninger.

Vurderingen av om någjeldende prisparametere og priser innebærer usaklig forskjellsbehandling blir etter lagmannsrettens syn den samme som i drøftelsen ovenfor i relasjon til konkurranseloven § 11 andre ledd bokstav c. Det samme gjelder vurderingen av

om kostnadene ved å produsere tjenesten til fergene og cruiseskipene er høyere enn til Hurtigruten. Det vises til drøftelsen ovenfor.

Lagmannsretten finner heller ikke at manglende forhandlinger med Hurtigruten i seg selv utgjør usaklig forskjellsbehandling. Det er ikke slik at Bodø Havn jevnt over forhandler med sine brukere, men ikke er villig til å forhandle med Hurtigruten. Det vises for øvrig til behandlingen av dette ovenfor.

Hurtigruten har anført at Hurtigruten betaler for at Bodø Havn vil tiltrekke seg cruiseskipene. Etter lagmannsrettens syn er som nevnt ikke fordypningsprosjektet gjennomført utelukkende med tanke på å ta imot cruiseskip, og det er heller ikke påvist at den vedtatte prisøkningen er en følge av dette. De fremlagte årsregnskapene, som viser underskudd for havnedriften over flere år, tilsier behov for økning.

Lagmannsretten kommer på denne bakgrunn til at det ikke foreligger usaklig forskjellsbehandling som kan gi grunnlag for tilbakebetaling.

#### Vilkårlig prising

Videre omfattes vilkårlige avgjørelser av læren om myndighetsmisbruk. Dersom prisen er fastsatt tilfeldig, eller viktige hensyn enten er oversett eller tillagt overdreven vekt, anses den vilkårlig, jf. Eckhoff og Smith, Forvaltningsrett, 10. utgave, side 398 med videre henvisninger.

Hurtigruten anfører at prisene ikke bygger på havnas kostnader og er fastsatt vilkårlig.

Bodø Havn har etter lovendringen gått fra å kreve havneavgift til å kreve kaivederlag, men har basert prisingen på de samme parametere som før lovendringen. Dokumentene i saken viser at kaivederlaget har vært så og si uendret siden 2006. Selv om prisingen ikke er basert på en beregning av kostnader og påslag, er den erfaringsbasert, noe som etter lagmannsrettens syn innebærer at havna hadde tilstrekkelig grunnlag for prisfastsettingen til at den ikke kan karakteriseres som vilkårlig.

#### Vedtaket om prisøkning

Lagmannsretten finner ikke at vedtaket om prisøkning medfører at Hurtigruten vil betale urimelig pris når vedtaket iverksettes.

Det er ikke holdepunkter for at prisen etter prisøkning vil være urimelig sammenholdt med prisene i andre havner.

Den vedtatte endringen av forretningsbetingelser og prisliste innebærer at Hurtigrutens kaivederlag øker med ca. 40 %. På grunn av kombinasjonen av parameterne og

fastprisavtale med Statens vegvesen, øker ingen av de øvrige brukernes kaivederlag like mye. Grunnet fastprisavtalen med Statens Vegvesen, som er uoppsigelig for Bodø Havn, øker prisen for Vestfjordfergene kun med økningen i vedtatte indeks. For 2017 øker prisen med 2,8 %. For de regionale hurtigbåtene øker prisen med ca. 15 %. Det samme gjelder for cruiseskipene, men de har i tillegg mistet den tidligere rabattordningen. For cruiseskip som har meldt ankomst i 2017 utgjør dette en gjennomsnittlig samlet prisøkning på ca. 117 %.

Selv om økningen er stor for Hurtigrutens del, og større enn for fergene og hurtigbåtene, blir resultatet likevel at Hurtigrutens pris plasserer seg mellom Vestfjordfergenes pris på den ene side og de regionale hurtigbåtenes og cruiseskipenes pris per BT per anløp på den andre side. Forskjellen mellom Hurtigrutens pris per BT per anløp og Vestfjordfergenes pris vil bli nokså stor i Hurtigrutens disfavør. Den er imidlertid ikke større enn forskjellen mellom Hurtigrutens pris og hhv. de regionale hurtigbåtenes og cruiseskipenes pris i Hurtigrutens favør. Hurtigrutens samlede vilkår slik de er vedtatt endret, skiller seg dermed ikke markert fra øvrige brukeres vilkår. Lagmannsretten finner etter dette ikke at prisen Hurtigruten skal betale hvis vedtaket iverksettes, vil bli urimelig sammenlignet med øvrige brukeres pris per BT per anløp. Lagmannsretten vil likevel bemerke at det går en grense for hvor mye prisen kan økes for Hurtigrutens del uten at dette medfører at prisen blir urimelig.

Lagmannsretten er også kommet til at vedtaket om prisøkning ikke innebærer usaklig forskjellsbehandling, selv om Bodø Havns opptreden er kritikkverdig.

De parametere Bodø Havn benytter i prisingen kombinert med at havna ikke vil forhandle med Hurtigruten samt har gitt Vestfjordfergene fastpris med indeksregulering, har gjort Hurtigruten bekymret. Den vedtatte prisøkningen, som er størst for Hurtigruten, viser at bekymringen ikke er ugrunnet. På grunn av nevnte kombinasjon, er havna i en situasjon hvor den har kunnet øke prisen mest for Hurtigruten. At havna ved havnestyret har vært seg bevisst at økningen er størst for Hurtigruten fremgår av protokollen fra havnestyrets møte 6. januar 2017. Der fremgår at det foreslås at de mest berørte kundene skal bli informert i brev form, hvorpå det vedtas at det kun er Hurtigruten, av rederiene, som skal varsles. Bodø Havn har således ensidig tatt en beslutning om å øke prisene på en måte som gjør at Hurtigruten får større prisøkning enn andre brukere, til tross for anførselene i den pågående sak og Hurtigrutens uttalte ønske om forhandlinger. Det er ikke fremlagt opplysninger om saksforberedelsen og hvilke vurderinger Bodø Havn har gjort forut for havnestyrets vedtak. I tillegg vedtok havna at den skulle gi informasjon om økningen etter at lagmannsrettens dom foreligger, hvilket ifølge havnas forventinger om domstidspunkt ville innebære at det ble gitt om lag en måneds varsel. Det er et meget kort varsel tatt i betraktning den betydelige prisøkningen. I tillegg kommer at Bodø Havn ikke opplyste om den vedtatte prisøkningen i tilknytning til ankeforhandlingen.

Lagmannsretten finner som nevnt Bodø Havns håndtering kritikkverdig, særlig tatt i betraktning at Bodø Havn er et kommunalt foretak i en monopolsituasjon. At

lagmannsretten likevel er kommet til at det ikke foreligger usaklig forskjellsbehandling, skyldes særlig at den vedtatte prisøkningen ikke medfører at prisen blir urimelig sammenholdt med prisen de øvrige brukere betaler. Det er ikke slik at Hurtigruten betaler markert høyere pris enn de fleste øvrige brukere.

Lagmannsretten bemerker at forskjellen mellom Hurtigrutens og Vestfjordfergenes pris kan innebære brudd på konkurranseloven § 11, forutsatt at vedtak om prisøkning er relevant for vurderingen og at Hurtigruten og Vestfjordfergene konkurrerer i samme relevante nedstrømsmarked. Lagmannsretten finner imidlertid ikke at Hurtigruten har sannsynliggjort at forskjellen vesentlig vil redusere Hurtigrutens handlingsrom i relasjon til prissettingen i det etterfølgende marked.

Det er dermed ikke grunnlag for å konkludere med at Hurtigruten er ubundet av havnestyrets vedtak om prisøkning.

#### Konkurranseloven § 10 – samordnet opptreden

Konkurranseloven § 10 første ledd bokstav a lyder:

*Enhver avtale mellom foretak, enhver beslutning truffet av sammenslutninger av foretak og enhver form for samordnet opptreden som har til formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen, er forbudt, særlig slike som består i*

- a) å fastsette på direkte eller indirekte måte innkjøps- eller utsalgspriser eller andre forretningsvilkår,*

Hurtigruten anfører at Bodø Havn har samordnet sin opptreden med andre Hurtigrutehavner med det formål å fastsette pris indirekte. Dette anføres å ha skjedd ved at havnene gjennom Norsk Havneforening har fått opplysninger om at andre havner ikke vil forhandle med Hurtigruten og oppfordring om ikke å forhandle med Hurtigruten.

Opptreden kan være samordnet uten at det foreligger avtale, jf. bl.a. EU-domstolens forente saker 48, 49 og 51-57/69 *ICI mot Kommisjonen*. Det er tilstrekkelig at et foretak gir opplysninger til en konkurrent om hvordan det vil opptre, hvis formålet er å påvirke konkurransen.

For å konstatere en formålsovertredelse er det nødvendig å se på hvilket formål avtalen har samt den økonomiske og rettslige sammenheng den inngår i, jf. bl.a. EU-domstolens avgjørelse sak C-286/13 *Dole* avsnitt 117. Høyesterett uttalte i Rt-2012-1556 avsnitt 64 med videre henvisninger at det etter EU-retten er på det rene at "*hvorvidt det foreligger et konkurransebegrensende formål skal avgjøres ut fra hvilket formål samarbeidet rent objektivt fremmer. Partenes subjektive oppfatning er ikke avgjørende*".

Ved utveksling av opplysninger mellom konkurrenter må vurderingen ta utgangspunkt i grunntanken bak konkurranserettsbestemmelsene, om at enhver ervervsdrivende uavhengig skal ta stilling til hvilken politikk vedkommende vil føre, jf. sak C-286/13 *Dole* avsnitt 119. Videre kan utvekslinger av opplysninger som reduserer eller fjerner usikkerhet om det relevante markeds funksjon, være i strid med konkurransebestemmelsene, jf. avsnitt 121 med videre henvisninger. I avsnitt 122 uttales:

*Navnlig bør en udveksling af oplysninger, der kan fjerne betydelige usikkerhedsmomenter hos parterne med hensyn til tidspunktet for, omfanget af og fremgangsmåden i forbindelse med den tilpasning af adfærden på markedet, som de berørte virksomheder vil gennemføre, antages at have et konkurrencebegrænsende formål [...].*

Ved samarbeid som har til formål å begrense konkurransen er det ikke nødvendig å påvise noen faktisk eller potensiell konkurranseskadelig virkning i det relevante markedet, jf. Rt-2012-1556 premiss 64-65. For at forbudet i § 10 skal komme til anvendelse er det imidlertid et vilkår at konkurransen må begrenses merkbart. Vilkåret fremgår ikke av ordlyden i § 10 første ledd, men EU-domstolen har innfortolket et merkbarhetskrav som også gjelder i relasjon til avtaler som har til formål å begrense konkurransen, jf. Rettsdata, Kolstad, kommentarer til konkurranseloven note 68 med videre henvisning til sak 5/69, *Völk mot Vervaecke*. Et tilsvarende merkbarhetskrav må innfortolkes i konkurranseloven § 10 første ledd, jf. Rt-2012-1556 avsnitt 31 med videre henvisninger. Hvor informasjonsutveksling utgjør en formålsovertredelse, skal det svært lite til for at merkbarhetskravet er oppfylt. Overtredelsens art og skadepotensiale tilsier at merkbarhetskravet normalt vil være oppfylt for samarbeid som har til formål å begrense konkurransen. Det vises i denne sammenheng til sak T-49/00 *Brasseries Nationale* hvor retten i avsnitt 140 uttaler:

*"In that regard, it suffices to recall that undertakings which conclude an agreement whose purpose is to restrict competition cannot, in principle, avoid the application of Article 81(1) EC by claiming that their agreement should not have an appreciable effect on competition."*

Partene er uenige om hvorvidt det er et vilkår etter konkurranseloven § 10 at havnene er konkurrenter. Bodø Havn anfører at kravet om konkurransebegrensning forutsetter at det foreligger et konkurranserettslig relevant konkurranseforhold mellom Bodø Havn og andre havner. Uttrykket "konkurrenter" omfatter både faktiske og potensielle konkurrenter, men lagmannsretten forstår partene slik at det er spørsmålet om havnene er "faktiske konkurrenter" som er aktuelt å vurdere her. To foretak er faktiske konkurrenter dersom de opptrer i det samme relevante marked, jf. bl.a. ESAs horisontale retningslinjer punkt 1.1 underpunkt 10. Det relevante marked er ovenfor avgrenset til å være tilgang til kai i Bodø.

Det følger ikke eksplisitt av ordlyden i konkurranseloven § 10 at den samordnende opptreden må være mellom konkurrenter. EU-domstolen har i flere saker uttalt seg på en måte som taler mot at dette er et vilkår, bl.a. i sak C-194/14 *AC-Treuhand* om horisontalt samarbeid og i de forente saker 56/64 og 58/64 *Consten og Grundig mot Kommisjonen*, som gjaldt vertikalt samarbeid.

Fra *AC-Treuhand* avsnitt 33 gjengis:

*Det fremgår imidlertid ikke af disse betragtninger, at begreperne "aftale" og "samordnet praksis" forudsætter en gensidig begrænsning af handlefriheden på ét og samme marked, hvor alle deltagerne er til stede.*

Videre uttaler domstolen i avsnitt 35:

*Det følger således af Domstolens faste praksis, at ordlyden af artikel 81, stk. 1, EF henviser generelt til alle aftaler og former for samordnet praksis, som via enten horisontale eller vertikale forbindelser fordrejer konkurrencen på det fælles marked, uafhængigt af hvilket marked parterne er aktive på, og uden at dette påvirkes af den omstændighed alene, at det kun er én af parternes kommersielle adfærd, der er omfattet af vilkårene i de omhandlede arrangementer [...]*

I *AC-Treuhand* viser EU-domstolen bl.a. til de forente saker 56/64 og 58/64 *Consten og Grundig mot Kommisjonen* hvor EU-domstolen uttalte:

*[...] artikel 85 [artikkel 81] gælder generelt for alle aftaler, der fordrejer konkurrencen inden for fællesmarkedet, uden hensyn til, om disse aftaler er indgået mellem virksomheder, der konkurrerer med hindanden på samme omsætningstrin, eller mellem virksomheder fra forskellige trin, der ikke konkurrerer med hindanden; der kan principielt ikke foretages en sontring, hvor traktaten ikke sondrer.*

Uttalelsene i de to sakene taler etter lagmannsrettens syn for at det ikke er et vilkår at foretakene konkurrerer med hverandre. I begge sakene kunne imidlertid den samordnede opptreden enten påvirke konkurransen mellom noen av, men ikke alle, deltakerne i samarbeidet eller mellom en av deltakerne og tredjemann. I *Consten og Grundig mot Kommisjonen* uttalte EU-domstolen at konkurransevridding ikke bare fremkalles av avtaler som begrenser konkurransen mellom deltakerne, men også av avtaler som hindrer eller innskrenker den konkurranse som kan utspille seg mellom en av deltakerne og tredjemann.

Dette skiller seg fra vår sak. Bodø Havn er på grunn av statsavtalen i en monopolsituasjon overfor Hurtigruten når det gjelder tjenesteproduktet å legge til kai. Partene er enige om at Bodø Havn ikke er i samme geografiske marked som øvrige havner når det gjelder tilgang til kai, og at havna ikke er i konkurranse med andre havner om dette. Hurtigruten har ikke

anført at det fins potensielle konkurrenter heller. Basert på partenes anførsler legger lagmannsretten til grunn at ingen av deltakerne opererer i samme relevante marked som hverandre eller tredjemenn når det gjelder tilgang til kai. Lagmannsretten har ovenfor kommet til at liggetid ved kai ikke er et eget marked som havnene er konkurrenter i.

På denne bakgrunn finner lagmannsretten at eventuell samordning mellom havnene ikke rammes av konkurranseloven § 10 første ledd.

Etter dette er lagmannsretten kommet til at Bodø Havns anke tas til følge og at Hurtigrutens avledede anke forkastes.

#### Sakskostnader

Bodø kommune v/Bodø Havn KF har vunnet saken og har etter hovedregelen i tvisteloven § 20-2 første ledd krav på full erstatning av sine sakskostnader. Lagmannsretten har vurdert, men ikke funnet at tungtveiende grunner gjør det rimelig å fritta Hurtigruten AS helt eller delvis for erstatningsansvar etter tvisteloven § 20-2 tredje ledd. Hurtigruten har anført at den i anledning arbeidet med vedtaket om prisøkning har pådratt seg sakskostnader på 100 000 kroner som må anses forårsaket av ankende parts forsømmelse. Disse kreves dekket uavhengig av sakens utfall, jf. tvisteloven § 20-4 bokstav c. Lagmannsretten finner at sakskostnadene Hurtigruten har pådratt seg er merkostnader som skyldes Bodø Havns forsømmelse av å opplyse om den vedtatte prisøkning. Erstatningen på 100 000 kroner går til fradrag i det krav Bodø Havn har på erstatning for sakskostnader for lagmannsretten fra Hurtigruten.

Advokat Østgård har lagt frem sakskostnadsoppgave pålydende 2 568 198 kroner for lagmannsretten, hvorav salæret utgjør 2 117 912 kroner. I tillegg kommer ankegebyr på 37 764 kroner. Det er ikke krevd dekning av sakskostnader relatert til reassumeringen. Hurtigruten AS har ikke hatt innvendinger mot kravet, og lagmannsretten finner at kostnadene kan sies å ligge innenfor det nødvendige og rimelige, jf. tvisteloven § 20-5. Fra dette beløp går 50 000 kroner til fradrag. Sakskostnader for lagmannsretten tilkjennes med 2 505 962 kroner.

Når lagmannsrettens resultat legges til grunn, jf. tvisteloven § 20-9 andre ledd, har ankemotpartene vunnet saken også for tingretten. Advokat Østgårds kostnadsoppgave for tingretten var på 484 294 kroner, hvorav salæret utgjør 468 000 kroner. Hurtigruten AS har ikke fremmet innvendinger mot oppgaven, og lagmannsretten legger kostnadene til grunn som nødvendige og rimelige, jf. tvisteloven § 20-5. Sakskostnader for tingretten tilkjennes med 484 294 kroner.

Dommen er enstemmig.



## DOMSSLUTNING

1. Bodø kommune v/ Bodø Havn KF frifinnes.
2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Hurtigruten AS 2 505 962–  
tomillionerfemhundreogfemtusennihundreogsekstito – kroner til Bodø kommune  
v/ Bodø Havn KF innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse.
3. I sakskostnader for tingretten betaler Hurtigruten AS 484 294 –  
firehundreogåttifiretusentohundreognittifire kroner til Bodø kommune v/ Bodø  
Havn KF innen 2 – to – uker fra dommens forkynnelse.

Henriette Nazarian

Anders Haugestad

Rolf Selfors