

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 19. oktober 1994

i henhold til EF-traktatens artikel 85

(IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement)

(Kun de danske, engelske, nederlandske og tyske udgaver er autentiske)

(94/980/EF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje ⁽¹⁾, senest ændret ved akten vedrørende Grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 11, stk. 1,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 4056/89 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport ⁽²⁾, særlig artikel 11, stk. 1,

under henvisning til den anmeldelse af en aftale betegnet Trans Atlantic Agreement (i det følgende TAA-aftalen), som en række linjerederier den 28. august 1992 indgav i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 4056/86,

efter ved skrivelse af 24. september 1992 at have meddelt de anmeldende parter, at den tillige ville vurdere aftalen ud fra bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 1017/68, jf. artikel 4, stk. 8, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 4260/88 ⁽³⁾, senest ændret ved forordning (EØF)

nr. 3666/93 ⁽⁴⁾, om meddelelser, klager, ansøgninger og høringer i henhold til forordning (EØF) nr. 4056/86,

under henvisning til en række klager indgivet i henhold til artikel 10 i forordning (EØF) nr. 1017/68 og artikel 10 i forordning (EØF) nr. 4056/86,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 14. april 1993 om at indlede procedure i denne sag,

efter at have givet de deltagende virksomheder lejlighed til at udtale sig vedrørende de af Kommissionen fremførte klagepunkter, jf. artikel 26, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1017/68 og artikel 23, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 4056/86, og bestemmelserne i Kommissionens forordning (EØF) nr. 1630/69 af 8. august 1969 vedrørende høringer i henhold til artikel 26, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 1017/68 ⁽⁵⁾ samt bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 4260/88,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål på Land- og Søtransportområdet, og

ud fra følgende betragtninger:

⁽¹⁾ EFT nr. L 175 af 23. 7. 1968, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 378 af 31. 12. 1986, s. 4.

⁽³⁾ EFT nr. L 376 af 31. 12. 1988, s. 1.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 336 af 31. 12. 1993, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT nr. L 209 af 21. 8. 1969, s. 11.

FØRSTE DEL: AFTALEN

I. PARTERNE

- (1) TAA omfatter 15 linjerederier. Følgende er medlem:
- (2) Siden den 28. august 1992, hvor aftalen blev anmeldt:
- Sea-Land Service (Sea-Land)
 - A. P. Møller-Maersk Line (Maersk)
 - Atlantic Container Line (ACL)
 - Hapag Lloyd
 - Nedlloyd
 - P&O Containers Limited (P&O)
 - Mediterranean Shipping Co. (MSC)
 - Orient Overseas Container Line (OOCL)
 - Polish Ocean Lines (POL)
 - DSR/Senator Lines GmbH
 - Cho Yang Line
- (3) Siden den 12. marts 1993 ⁽⁶⁾;
- Nippon Yusen Kaisha (NYK)
- (4) Siden den 31. marts 1993 ⁽⁷⁾;
- Neptune Orient Lines (NOL)
- NYK og Neptune Orient havde indtil da ikke sejlet i atlanttrafikken.
- (5) Siden den 7. april 1993 ⁽⁸⁾;
- Transportación Marítima Mexicana (TMM)
 - Tecomar
- TMM og Tecomar sejlede allerede før denne dato i atlanttrafikken.
- (6) Hanjin Shipping Co. blev medlem af TAA den 26. august 1994 og kom ind på det transatlantiske marked gennem en slot-charter aftale med DSR/Senator og Cho Yang. Denne beslutning er ikke rettet til Hanjin Shipping Co. Ltd, men skal læses i lyset af det faktum, at Hanjin har valgt at komme ind på det transatlantiske marked som meden af TAA (se især betragtning 186, 261, 458 og 459 og bilag II).

II. DEN ANMELDTE AFTALE

1. Aftalens rækkevidde

- (7) TAA trådte i kraft den 31. august 1992 og dækker linjetrafikken i både vestgående og østgående ret-

ning mellem i) europæiske havne beliggende på breddegraderne mellem Bayonne (Frankrig) og Nordkap (Norge) (med undtagelse af russiske havne uden for Østersøen, havne i Middelhavet og havne i Spanien og Portugal) samt punkter inde i land og langs kysten, der besejles via ovennævnte europæiske havne, bortset fra punkter i Spanien og Portugal, og ii) havne i de 48 indbyrdes tilgrænsende amerikanske stater samt District of Columbia og punkter i USA, der besejles via ovennævnte havne.

2. Aftalens angivne formål

- (8) Ifølge parterne har TAA til hovedformål at sikre stabiliteten inden for den nordatlantiske trafik. Rederierne hævder, at som følge af den eksisterende overkapacitet (se nærmere herom i betragtning 102) forudsætter en sådan stabilitet en regulering af udnyttelsen af den eksisterende kapacitet, så rederierne får mulighed for at forhøje fragtraterne.

3. De vigtigste elementer i aftalen

a) Generelt

- (9) I henhold til TAA kan medlemmerne i fællesskab drøfte og træffe beslutning om en lang række spørgsmål vedrørende den transatlantiske linjetrafik, såsom priser (både for søtransporten og landtransporten), transportbetingelser og kapacitet (aftalens § 5).
- (10) TAA's medlemmer har etableret en organisation og indført regler, i henhold til hvilke de i fællesskab kan fastlægge strategier og iværksætte dem (aftalens § 8).

b) Tarifrater

- (11) TAA's medlemmer fastsætter tariffer for såvel den del af transporten, der foregår til søs, og den del, der foregår til lands, og offentliggør begge typer tariffer i fællesskab. Enhver selvstændig foranstaltning fra et medlems side (tilbud om fragtrater, der er lavere end tarifferne, se betragtning 78) skal med ti dages varsel meddeles til TAA's sekretariat, som underretter de øvrige medlemmer (aftalens § 13, ændret).
- (12) En stående »Fragraterkomité« fører tilsyn med overholdelsen af aftalens målsætninger med hensyn til tarifferne (aftalens § 13). Denne komité består af de tidligere medlemmer af linjekonferencerne i trafikken mellem Nordeuropa og USA's østkyst ⁽⁹⁾ (dvs. ACL, Hapag Lloyd, P&O, Nedlloyd, Sealand,

⁽⁶⁾ TAA's skrivelse af 30. marts 1993.

⁽⁷⁾ TAA's skrivelse af 5. april 1993.

⁽⁸⁾ TAA's skrivelse af 26. april 1993.

⁽⁹⁾ Konferencerne North Europe — USA Rate Agreement (NEUSARA) og USA-North Europe Rate Agreement (USANERA).

Maersk samt OOCL og NYK⁽¹⁰⁾. Disse konferenceraftaler blev ophævet, da TAA trådte i kraft (se betragtning 117 ff.).

c) Servicekontrakter

(13) De servicekontrakter⁽¹¹⁾, der indgås af TAA's medlemmer, skal overholde visse regler, hvoraf de vigtigste er følgende:

— kontrakterne må højst være af et års varighed, og alle kontrakter skal udløbe senest den 31. december samme år

— der kan ikke undertegnes kontrakter for årlige fragtmængder på under 250 TEU⁽¹²⁾. Den 16. september 1993 blev Kommissionen af parterne underrettet om, at de havde anmeldt en ændring af aftalen til Federal Maritime Commission med henblik på at nedsætte denne grænse til 200 TEU pr. 1. januar 1994.

(14) En stående »Kontraktkomité«, bestående af de samme medlemmer, som sidder i Fragtratekomitéen, dvs. fortrinsvis tidligere konferencerederier, fører tilsyn med overholdelsen af TAA's målsætninger for så vidt angår servicekontrakter (aftalens § 14).

(15) Kontraktkomitéens medlemmer kan i fællesskab forhandle og undertegne kollektive servicekontrakter, men må ikke undertegne individuelle servicekontrakter. De rederier, som ikke er medlemmer af denne komité, kan forhandle og undertegne kontrakter individuelt og/eller i fællesskab uden forudgående varsel. Sidstnævnte rederier kan kun deltage i Kontraktkomité-medlemmernes servicekontrakter efter en vurdering sag for sag og efter fælles overenskomst.

d) Kapacitetsstyringsprogram (Capacity Management Program — CMP)

(16) Samtlige medlemmer af TAA deltager i et kapacitetsstyringsprogram (Capacity Management Program — CMP), som er beskrevet nærmere i aftalens § 18.

⁽¹⁰⁾ Det bemærkes, at OOCL for øjeblikket sejler med skibe tilhørende tidligere konferencerederier, og at NYK ikke opererede i atlanttrafikken før 1993. For nærmere enkeltheder om de to rederiers deltagelse i denne komité henvises til betragtning 137.

⁽¹¹⁾ Herved forstås en aftale indgået mellem en afskiber og rederier, hvorved afskiberen forpligter sig til inden for et givet tidsrum at lade en bestemt minimumsmængde transportere til gengæld for en pris, der ligger under normaltariffen (se betragtning 78).

⁽¹²⁾ En 20'-container svarer til 1 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit), en 40'-container svarer til 2 TEU.

(17) For øjeblikket anvendes CMP-programmet kun i den vestgående trafik, dvs. trafikken fra Europa til USA. I henhold til TAA kan medlemmerne også udvide dette program til at omfatte den østgående trafik, såfremt de finder det nødvendigt, men kun efter forudgående godkendelse fra de amerikanske myndigheder.

(18) CMP-programmet har således på nuværende tidspunkt fortrinsvis virkninger for Europas eksport til USA.

(19) Formålet med programmet er at begrænse transportudbuddet på markedet uden dog at reducere rederiernes reelle disponible kapacitet. Med henblik herpå er rederierne enedes om ikke at udnytte en betydelig del af deres disponible kapacitet (op til 25 %).

(20) I praksis har TAA's medlemmer for to år ad gangen, opdelt i tre-måneders perioder, fastlagt dels hvert enkelt medlems reelle disponible kapacitet, dels den fragtmængde, som hvert enkelt medlem må transportere. F.eks. forpligter rederi A, som måske ville kunne transportere 10 000 TEU over tre måneder, sig til ikke at transportere mere end 8 000 TEU og til at betale en bøde til TAA's sekretariat på 500 US. \$ for hver TEU, hvormed det overskrider denne kvote. Dette rederi skal således afvise at transportere en last, hvis det har opbrugt sin kvote for den pågældende tre-måneders periode, også selv om dets skib ikke er fuldt lastet; det kan dog chartre »slots« hos andre TAA-medlemmer, som ikke har opbrugt deres kvote.

(21) De mængder, der er fastsat i henhold til programmet, kan tages op til revision.

(22) CMP er en aftale om at udlade at undnytte kapaciteten fuldt ud eller sagt på en anden måde en aftale om begrænsning af kapacitetsudnyttelsen; aftalen indebærer ingen egentlig reduktion af selve kapaciteten.

e) Økonomisk garanti

(23) I henhold til aftalen skal hvert enkelt medlem stille en garanti på 600 000 US \$, og dette beløb kan forhøjes. Et neutralt organ — i forbindelse med CMP er det TAA's sekretariat og en kontrolinstans fører kontrol med, at medlemmerne overholder TAA. De kan om nødvendigt pålægge store bøder, hvis TAA-aftalen eller CMP-programmet ikke overholdes [...] (*).

(*) [...]: I den offentliggjorte udgave af denne beslutning udelades visse oplysninger i medfør af artikel 28 i forordning (EØF) nr. 1017/68 om bevarelse af forretningshemmeligheder.

f) Chartring af »slots« eller kapacitet og udveksling af udstyr

- (24) Ud over seks aftaler om udveksling af skibe, som er gældende mellem TAA's medlemmer (uden for rammerne af TAA), indeholder TAA bestemmelser om andre former for chartring af »slots« og udveksling af udstyr. Disse bestemmelser er de samme som NEUSARA- og USANERA-konferencens bestemmelser om frivillig chartring af »slots«.

ANDEN DEL: ATLANTTRAFIKKEN

I. MARKEDET

- (25) Generelt kan en afskiber organisere transporten af sine varer mellem Nordeuropa og USA på tre forskellige måder:
- ved at købe land- og søtransportydelser særskilt
 - ved at henvende sig til en speditør, som tilrettelægger både land- og søtransporten for ham
 - ved at henvende sig til et rederi, der også kan organisere såvel land- som søtransport for afskiberen, normalt ved at lade en anden transportvirksomhed tage sig af landtransporten.
- (26) TAA dækker både markedet for containertransport i linjefart mellem Nordeuropa og USA og markedet for transport af containere over land til og fra skibene, dels i Europa og dels i USA.

A. Søtransporten

1. Markedet for søtransportydelser

- (27) Det marked for søtransportydelser, som TAA tager sigte på, er markedet for containertransport i linjefart ad søruterne mellem havne i Nordeuropa og havne i USA.
- (28) Spørgsmålet, om disse transportydelser udgør et særskilt marked, må vurderes dels ud fra mulighederne for substitution mellem denne transportform og andre transportformer på disse ruter og dels mulighederne for substitution mellem denne transport og transportydelser af samme tekniske karakter, men ad andre søruter. Markedet for søtransportydelserne må derfor beskrives på basis af en teknisk analyse og en økonomisk analyse.

a) Teknisk analyse af farterne

- (29) Der findes flere måder at transportere gods mellem Nordeuropa og USA på. Der må først og fremmest skelnes mellem:
- lufttransport
 - søtransport.
- (30) Eftersom lufttransport er en væsentligt dyrere transportform, er det kun begrænsede godsmængder, der transporteres med fly mellem Nordeuropa og USA — det drejer sig enten om særlig værdifuldt gods eller om gods, hvor en kort transporttid er afgørende. Set i forhold til containertransport ad søvejen tegner flytransport sig kun for en ret ubetydelig del af trafikken.
- (31) I sit svar af 17. marts 1994 anførte TAA, at flytransport for visse godstypers vedkommende tegnede sig for en ikke ubetydelig del af den transporterede godsmængde (mellem 14 % og 19 %). TAA har imidlertid ikke fremlagt nogen dokumentation for, at varer af den art, som normalt transporteres ad søvejen, uden større vanskeligheder kan lastes om bord på fly. Af opgørelser indsendt af TAA⁽¹³⁾ fremgår i øvrigt, at for hver godskategori (blandt de kategorier, der antages at kunne lastes om bord på fly) er den gennemsnitlige værdi af det flytransporterede gods væsentligt højere end gennemsnitsværdien af det gods, der transporteres ad søvejen. Det er således ikke bevist, at en væsentlig del af containergodset let ville kunne transporteres med fly. Med de godskategorier, TAA henviser til, forekommer der snarere at være tale om et bredt udsnit af forskellige varer, hvoraf der er nogle, som det — alt efter deres fysiske karakteristika — vil kunne betale sig at lade transportere med fly, medens det ikke er tilfældet med andre (det bemærkes i øvrigt, at beregningen af luftfragtrater ikke foregår på basis af varetype, men derimod på basis af varernes vægt eller volumen, se betragtning 77).
- (32) Kommissionen finder, at lufttransport må henføres til et andet marked end markedet for containertransport i linjefart til søs.
- (33) Inden for søtransport må der skelnes mellem flere transporttyper:
- trampfart
 - linjefart
 - specialfarer.
- i) Trampfart
- (34) Trampfart tegner sig for størstedelen af den godsmængde, der transporteres til søs. Der sejles i

⁽¹³⁾ Bilag 16, TAA's svar af 17. marts 1994, vedrørende artikel 85.

ikke-regelmæssige farter med skibe, der befragtes til den pågældende transport⁽¹⁴⁾. I vore dage er der hovedsagelig tale om bulk-transport af særlige laster (olie, malm, korn osv.), som der findes specielt udstyrede skibe for. Lasterne er homogene og kan fylde hele skibet eller en stor del af det. Transportvilkårene fastsættes normalt i en særlig kontrakt — et certeparti⁽¹⁵⁾ — mellem rederen og afskiberen⁽¹⁶⁾.

ii) Linjefart

— Generel beskrivelse

- (35) Målt i værdi er det linjefart, der tegner sig for størstedelen af søtrafikken. Linjefart adskiller sig fra de andre transportformer ved de særlige vilkår, der gør sig gældende på udbuds- og efterspørgselssiden.
- (36) Efterspørgselssiden er præget af meget stor spredning, både med hensyn til godstyper og antallet af transportkunder og disses art. Linjefart egner sig specielt til transport af små eller gennemsnitsstore laster, som ikke selv kan fylde et helt skib eller en stor del af det. Godset er både fysisk og værdimæssigt meget uensartet og transporteres for et stort antal forskellige afskibere (se bilag III, punkt 5).
- (37) Linjefart drives som »common carrier«-trafik — der er tale om et permanent udbud af transportkapacitet, der uanset den konkrete efterspørgsel tilbydes alle transportbrugere på et forudfastsat grundlag, der er ens for alle, og til forudbekendtgjorte priser (se bilag III,

punkt 1). Der anvendes faste, offentliggjorte tariffer, og transportaftalen indgås normalt i form af et konnossement⁽¹⁷⁾.

- (38) Der skelnes mellem to typer linjefart, nemlig
- container-linjefart
 - konventionel linjefart (massegods- eller break-bulk-transport).

Der kan være mulighed for substitution mellem de to former for linjefart.

— Container-linjefart

- (39) Som det fremgår af selve betegnelsen, er der tale om linjetransport af containere, dvs. bokse i standardformat, som oftest 20 eller 40 fod lange, på skibe specielt udstyret til containertransport.
- (40) Disse containere lastes om bord på skibene enten ved LO/LO-systemet (Lift On-Lift Off, dvs. godset hejses ved hjælp af en kran op på celleskibe) eller ved RO/RO-systemet (Roll On-Roll Off, hvor godset rulles om bord og fra borde på trailere mv. via ramper⁽¹⁸⁾).
- (41) Udbuddet af containertransport er præget af hyppige, regelmæssige afsejlinger (størstedelen af containertrafikken på Altanterhavet foregår med ugentlige afgange) og en begrænset risiko for, at varerne beskadiges under lastning og losning, samtidig med at transportbrugernes udgifter til emballering og forsikringer også begrænses⁽¹⁹⁾. Brugen af containere betyder tillige en billigere og hurtigere håndtering af

⁽¹⁴⁾ En definition på trampfart findes i artikel 1, stk. 3, litra a), i forordning (EØF) nr. 4056/86.

⁽¹⁵⁾ Et certeparti er en »contract by which an entire ship or some principal part of it is let by her owner to a charterer« (Dictionary of Shipping Law, Hardy Ivamy).

⁽¹⁶⁾ TAA peger på chartertransport som konkurrerende transportform (punkt 3.88 ff.), men der er reel tale om trampfart. Der er ikke tale om forskellige transportformer, men derimod kun om en og samme, der betegnes forskelligt — betegnelsen trampfart refererer til, at der ikke sejles i rute-fart, medens betegnelse charter refererer til den oftest brugte befragtningsmåde.

⁽¹⁷⁾ Et konnossement (»Bill of Lading«) er det dokument, der indeholder de mellem bortfragteren og befragteren aftalte transportvilkår, herunder også en klar ansvarsfordeling, samt angivelse af transportomkostningerne.

⁽¹⁸⁾ Andre skibstyper med horisontal lastning betegnes også af TAA som RO/RO skibe, men der er i realiteten tale om specialskibe, der anvendes til andet materiel end containere, f.eks. biler, og som det ikke kan betale sig at anvende til containere. Med hensyn til »LASH« (lægter om bord på skib) er der tale om transport af lægtere på specialskibe. Containere kan også transporteres på lægtere, men denne transportform egner sig bedst til flodtransport og til stærkt trafikerede eller lavbundede havne. TAA's bemærkninger herom drejer sig i realiteten om specialtransporter.

⁽¹⁹⁾ TAA's svar på klagepunktsmeddelelsen af 17. marts 1994, punkt 3.76.

lasterne i havnene og desuden ofte en billigere og hurtigere transport på landjorden.

— Konventionel linjefart (»break-bulk transport« i massegodsskibe)

(42) Ved konventionel linjefart (break-bulk) er der tale om transport af massegoods på konventionel vis, dvs. uden brug af containere. Skibene har åbne lastrum, hvor de enkelte ladninger stoves ned en for en, indtil lastrummet er fyldt op. Denne transportform var den mest udbredte, indtil containerne holdt deres indtog i trafikken i slutningen af 1960'erne. Brugen af containere gav så store produktivetsgevinster, specielt i relation til håndteringen i havnene ⁽²⁰⁾, at denne transportform stort set har udkonkurreret den konventionelle massegodstransport på de store søruter Øst-Vest for alle varer, der kan transporteres i containere.

(43) Derimod findes der endnu i dag en del laster, der — enten på grund af deres vægt eller deres omfang — ikke kan transporteres i containere, men fortsat må transporteres på konventionel vis. Det er ofte tilfældet med varer som visse jern- og stålprodukter eller visse former for »project cargo« (præfabrikerede byggematerialer).

— Linjefart afhængig af trafikken

(44) På visse nord-sydgående fragtområder, bl.a. i de trafikker, som Kommissionens beslutning 92/262/EØF angående rederikomitéerne ⁽²¹⁾ samt beslutning 93/82/EØF Cewal, Cowac og Ukwal ⁽²²⁾ drejede sig om, har den manglende effektivitet i havnene og en vis mangel på infrastrukturer på landjorden i væsentlig grad mindsket containertransportens konkurrencemæssige fordele frem for den konventionelle transport. I disse trafikker er der derfor mulighed for en vis substitution mellem de to former for linjefart, hvilket også ses af, at rederierne ofte her sejler med skibe, der både kan sejle med containere og massegoods.

(45) På højtudviklede fragtområder som i atlanttrafikken er der derimod ikke længere nogen substitution mellem de to transportformer, og der er i meget vid udstrækning tale om containertrafik. De vigtigste ruter besejles med skibe, der udelukkende sejler med containere, og den kon-

ventionelle break-bulk transport bruges stort set kun til varer, der ikke kan transporteres i containere (se bilag III, punkt 4).

(46) Atlanttrafikken forbinder to stærkt industrialiserede verdensdele, og derfor består de laster, der transporteres, for en meget stor dels vedkommende af forædlede varer, som ofte egner sig bedst til at blive transporteret i containere. Eksportørerne vil som oftest lægge særlig vægt på de fordele, containertransporten frembyder, dvs. regelmæssige og hyppige afgang, pålidelighed, ingen beskadigelse af varerne, lavere emballerings- og forsikringsomkostninger samt den omstændighed, at containertransport egner sig til kombineret transport. Disse særlige træk ved containertransport gør sig i særlig grad gældende i atlanttrafikken (se bilag III, punkt 6).

iii) Specialtransporter

(47) Nogle af de laster, der egner sig til containertransport, kan også i stedet transporteres med specialskibe. For en afskiber, der jævnlig har brug for at få transporteret en betydelig mængde varer, der kan transporteres i containere, og som kan samle en tilstrækkelig stor last sammen, kan det ofte bedre betale sig at sende dem med specialskibe fremfor containerskibe.

(48) Denne transportform (der går under betegnelsen neo-bulk) kan således bruges til visse typer gods, der skal transporteres i så store ladninger, at det ikke kan betale sig at gøre det i containere, og som i sig selv kan fylde et helt, eller en stor del af, et skib. Der er især tale om produkter fra metalindustrien, gødning, visse kemikalier, træ og træprodukter samt biler.

(49) I disse tilfælde indgår rederierne langfristede kontrakter med en eller et par store afskibere, og disse specialskibe sejler regelmæssigt, men primært inden for rammerne af befragtnings- eller servicekontrakter. Men selv om der her er tale om regelmæssig trafik, er den baseret på isoleret eller koncentreret transportefterspørgsel, og vilkårene fastlægges i forhandlinger mellem specialskibenes redere og deres kunder, i modsætning til linjetrafikken, hvor der sejles i regelmæssig rutefart uafhængigt af den konkrete efterspørgsel, og hvor transportydelse tilbydes alle afskibere uden forskel.

iv) Analyse af substitutionsmulighederne

(50) Ved trampfart er der tale om transport af gods af en anden art end ved containertransport, hvor

⁽²⁰⁾ Inden for håndtering af godset i havnene er produktiviteten blevet op til 50 gange større.

⁽²¹⁾ EFT nr. L 134 af 18. 5. 1992, s. 1.

⁽²²⁾ EFT nr. L 34 af 10. 2. 1993, s. 20.

lasterne er langt større, ligesom også kontraktvilkårene er anderledes end ved containertransport, samtidig med at efterspørgselsstrukturen ikke har noget til fælles med den, der gør sig gældende inden for linjefart.

- (51) I atlanttrafikken er konventionel linjefart (break-bulk) for størstedelen af godsets vedkommende ikke længere noget gyldigt alternativ til containertransport og udgør i dag et helt andet marked end markedet for containertransport (se betragtning 42 til 46).
- (52) Selv om der som oftest er tale om gods, der også kunne transporteres i containere, udgør specialtransporterne (neo-bulk) en helt anden transportform end containertransport og kan kun udgøre et gyldigt alternativ hertil for afskibere, der har store mængder af et begrænset antal forskellige varer, de skal have transporteret, og som rederne har bygget specielle skibe til. For langt størsteparten af containertransportkunderne udgør denne transportform derfor ikke noget alternativ til containertransport, men må anses at tilhøre et andet marked end markedet for containertransport i linjefart.
- (53) Med hensyn til de laster i flydende form, som TAA har peget på som en særlig godstype⁽²³⁾, må konklusionen blive den samme — tankbeholdere transporteres på containerskibe, f.eks. TAA's skibe, og indgår i markedet for containertransport i linjefart. Men de tankskibe, der benyttes hertil, er specialskibe og tilhører samme marked som de ovenfor beskrevne specialtransporter.
- (54) Det må imidlertid konstateres, at det under tiden kan være attraktivt at lade visse godstyper, som også vil kunne transporteres i trampfart eller som neo-bulk, transportere med containerskib på grund af det meget favorable tarifysystem, linjerederierne anvender over for disse godstyper — den differentierede eller diskriminerende tarifiering, der benyttes alt efter godsets art, kan gøre transporten af dette gods billigere, end hvad der gælder for størstedelen af de laster, der transporteres i containerfarter. I visse ekstraordinære tilfælde kan prisen for de to transportformer være nogenlunde den samme, således som TAA har anført det i sit svar.
- (55) En sådan lighed mellem priserne kan imidlertid kun opstå for visse godstypers vedkommende, og i særdeleshed kun for en meget begrænset del af containertransportkunderne. Selv i så fald er der tale om forskellige transporttydelser, og som det anføres i TAA's svar⁽²⁴⁾, vil kunden i vid udstrækning træffe sit valg ud fra de særlige egenskaber, de

to transportformer hver for sig er forbundet med (regelmæssighed, hurtighed, hyppighed, antal anløbshavne, afgangsdatoer, endeligt bestemmelsessted og mulighed for kombineret transport, transportvolumen).

- (56) Selv om der findes en række godstyper, der både transporteres med containerskibe, med konventionelle linjeskibe og med specialskibe⁽²⁵⁾, betyder det ikke, at de kunder, der skal have transporteret deres gods, let, hurtigt og uden større omkostninger kan skifte mellem de tre transportformer. I øvrigt bemærkes, at TAA til trods for de store fragtrateforhøjelser, TAA har indført i containertransporten, ikke har givet Kommissionen noget eksempel på kunder, der faktisk har skiftet fra containertransport til en anden transportform.
- (57) Desuden fremgår det af Dynamar-rapporten⁽²⁶⁾, der omhandler en række rederier, der sejler i atlanttrafikken⁽²⁷⁾, at størstedelen af de rederier, der driver break-bulk, neo-bulk- eller anden trafik, ikke udbyder de samme ydelser som de rederier, der udelukkende driver containertrafik (sejlfrekvens⁽²⁸⁾, antal anløbshavne, ingen mulighed for kombineret transport osv.).
- (58) Det må derfor konkluderes, at for langt størstedelen af containerlasterne og containertransportkunderne frembyder ingen af de andre søtransportformer, heller ikke konventionel linjetransport (break-bulk), noget gyldigt alternativ til containertransport, men udgør et helt andet marked.

b) Geografisk analyse af trafikken

- (59) På transportområdet er der ikke nødvendigvis mulighed for substitution mellem ydelser, som er af nogenlunde samme tekniske karakter, men som ikke har samme geografiske rækkevidde, og de tilhører derfor ikke samme produktmarked (f.eks. kan en containerfart fra Rotterdam til Hongkong ikke substituere en containerfart fra Rotterdam til New York). Definitionen af produktmarkedet må derfor her indebære et geografisk element, uafhængigt af definitionen på det geografiske marked,

⁽²⁵⁾ Punkt 3.73 i TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽²⁶⁾ Rapport udarbejdet af Dynamar til brug i denne sag og fremlagt af TAA i bilag 12 og 15 til TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽²⁷⁾ Hvoraf nogle er container-linjerederier, som indgår i den analyse, Kommissionen har foretaget af markedet.

⁽²⁸⁾ TAA har i øvrigt fremhævet de ugentlige afgangene i linjetrafikken som argument for servicekvaliteten.

⁽²³⁾ Punkt 3.72, s. 55, i TAA's svar af 17. marts 1994, vedrørende artikel 85.

⁽²⁴⁾ Punkt 3.76 i TAA's svar af 17. marts 1994.

der drejer sig om at afgrænse det område, inden for hvilket de pågældende ydelser markedsføres.

- (60) Det her omhandlede produkt er containertransport i linjefarten mellem Nordeuropa og USA ad søruterne mellem havne i Nordeuropa og USA/Canada.
- (61) Hele Nordeuropa betjenes via de nordeuropæiske havne — for de store øst-vestgående trafikveje er der tale om havnene i Hamburg, Bremen, Rotterdam, Antwerpen, Le Havre og Felixstowe. USA betjenes af alle havnene på USA's østkyst, vestkyst og golfkyst samt — for visse områders vedkommende — havnene på Canadas østkyst, dvs. Halifax og Montreal. For søtransporten mellem Europa og USA er det derfor søruterne mellem de nordeuropæiske havne og havnene i USA og Canada, der må lægges til grund.
- (62) Det skal bemærkes, at der ikke altid er mulighed for parvis substitution mellem disse transporttydelser. F.eks. må trafikken via havnene på den amerikanske østkyst og havnene på den amerikanske vestkyst henregnes til to forskellige segmenter af det relevante marked. På samme måde kan også trafikken via britiske havne og trafikken via havnene på det nordeuropæiske kontinent anses at udgøre to forskellige markedssegmenter. Og de canadiske havne udgør kun et alternativ for trafikken til eller fra det nordøstlige USA og området omkring de store søer. I det konkrete tilfælde omfatter TAA imidlertid al denne trafik (med undtagelse af trafikken via de canadiske havne⁽²⁹⁾), og konkurrencevilkårene på dette marked er relativt homogene. Derfor må det relevante marked efter artikel 85 anses at bestå af hele denne trafik.
- (63) Der findes en anden søvej mellem Europa og USA, nemlig ruten mellem havnene ved Middelhavet og havnene i USA. Trafikken på denne rute kan imidlertid kun i marginalt omfang påføre trafikken på det her relevante marked konkurrence, hvilket hænger sammen med følgende forhold:
- (64) Omkostningerne ved at få godset transporteret frem til havnene og den tid, det tager, indebærer en

betydelig begrænsning af mulighederne for substitution mellem de nordeuropæiske havne og middelhavshavnene. For nordeuropæiske afskibere frembyder trafikken via Middelhavet ikke noget gyldigt alternativ for transport til USA.

- (65) I den nuværende situation begrænses den konkurrence, der udgår fra middelhavsruten, ydermere af lavere effektivitet og lavere sejlfrekvens i middelhavshavnene. Derfor kan de nordeuropæiske havne undertiden virke tiltrækkende for sydeuropæiske afskibere (f.eks. afskibere i Norditalien), medens man derimod sjældent ser en nordeuropæisk afskiber benytte en middelhavshavn.
- (66) Som følge heraf udgør havnene ved Middelhavet kun et reelt alternativ til de nordeuropæiske havne for afskibere beliggende tæt ved Middelhavet⁽³⁰⁾. Alt i alt må konkurrencen fra middelhavsruten derfor anses fortsat at være marginal og ubetydelig på det her omhandlede transportmarked, nemlig markedet for transport mellem USA og Nordeuropa.

2. Det geografiske marked

- (67) Det geografiske marked er det område, hvor de ovenfor beskrevne transporttydelser markedsføres. Det europæiske marked for containertransport i linjefart mellem Nordeuropa og USA ad søruterne mellem havne i Nordeuropa og havne i USA og Canada udgøres således af disse nordeuropæiske havnes bagland.
- (68) Udstrækningen af dette bagland afhænger både af afstanden til havnene og omkostningerne ved at transportere godset frem til havnene. I den her omhandlede sag kan de nordeuropæiske havnes bagland anses at omfatte Irland, Det Forenede Kongerige, Danmark, Nederlandene, Belgien, Luxembourg, størstedelen af Tyskland samt Nord- og Midtfrankrig.

3. Konklusion

- (69) TAA har i sit svar⁽³¹⁾ anført, at man ved vurderingen af konkurrencen på det relevante marked må betragte alle de forskellige kilder til konkur-

⁽²⁹⁾ I den forbindelse bemærkes,

- at den del af trafikken mellem Nordeuropa og USA, der går via de canadiske havne, udgør en relativt ubetydelig del af det relevante marked, således som det fremgår af betragtning 147, og kun udgør et reelt alternativ for en del af trafikken via de amerikanske havne
- at der er forskelle mellem den amerikanske og den canadiske lovgivning — TAA-aftalen, der er underlagt den amerikanske lovgivning, omfatter kun trafikken via de amerikanske havne.

⁽³⁰⁾ Så vidt Kommissionen ved, har kun enkelte sydfranske afskibere været i stand til at flytte deres transport til middelhavshavnene efter TAA's ikrafttrædelse.

⁽³¹⁾ Punkt 3.1, s. 32, i TAA's svar af 17. marts 1994.

rence samlet og ikke hver for sig. Det ville også været tilfældet, hvis ikke rederierne var i stand til at udøve forskelsbehandling mellem de forskellige transportere, og hvis den omstændighed, at der bestod en vis konkurrence for en del af efterspørgslen, kunne få indvirkning på priserne på hele markedet. I det foreliggende tilfælde udøver rederierne imidlertid forskelsbehandling, specielt fordi de anvender forskellige fragtrater for forskellige godstyper (se betragtning 77), og de er derfor i stand til at begrænse virkningerne af enhver marginal konkurrence, der gør sig gældende for bestemte varetyper. Derfor må det relevante marked anses at bestå af de ovenfor beskrevne transporttydelser.

- (70) Det således beskrevne marked for søtransporttydelser udgør et samlet aktivitetsområde, der frembyder relativt homogene konkurrencevilkår. TAA-aftalen dækker næsten hele dette område (bortset fra de ruter via de canadiske havne, der ikke falder ind under den amerikanske lovgivning) og fastsætter regler for medlemmernes adfærd på området.

B. Landtransport

- (71) De landtransporttydelser, der er omhandlet i denne beslutning, er de ydelser i forbindelse med transport af containere over land, som afskiberne får tilbudt som supplement til søtransporten, bl.a. af TAA's medlemsrederier, som led i en kombineret transport.
- (72) Der er med disse ydelser tale om transport af containere over land mellem havne i Nordeuropa og indenlandske destinationer i Europa, som led i en kombineret atlanttransport.

C. Søtransportmarkedets organisation

1. Farterne

- (73) Linjefarterne mellem Nordeuropa og USA er organiseret som rutefarter, og hver rute betjenes af et bestemt antal skibe (normalt 4-5 skibe), der sejler i fast fart og anløber hver havn på bestemte datoer. Skibene sejler enten frem og tilbage mellem Nordeuropa og en eller flere amerikanske kyster (østkysten, golfkysten eller vestkysten), eller de foretager jordomsejlinger i begge retninger.
- (74) For at kunne tilrettelægge denne omfattende rute- trafik er linjerederierne ofte nødt til at slutte sig sammen, enten ved at deles om skibene på en bestemt rute, ved at trække deres egne skibe tilbage og benytte de andre rederiers, eller ved at chartre plads hos hinanden.

- (75) Inden for TAA's rammer deltager samtlige medlemsrederier i sådanne kapacitetsdelingsaftaler i grupper på to, tre eller fire rederier. Disse aftaler, der for størstepartens vedkommende er indgået før TAA, er uafhængige af de fragtrataftaler eller aftaler om begrænsning af kapacitetsudnyttelsen, som er indgået mellem alle TAA-medlemmerne.

2. Den traditionelle markedsføring

- (76) Indtil TAA's ikrafttrædelse var den kommercielle organisation af trafikken traditionelt baseret på konferencesystemet — en række rederier var bundet af en conferenceaftale, og de øvrige rederier forblev uafhængige og opererede som outsiders i trafikken i konkurrence med de andre konferencer, der fandtes. Konferencen (USANERA eller NEUSARA, alt efter om det drejede sig om den øst- eller den vestgående trafik), som i de seneste år havde en markedsandel på ca. 50 %, offentliggjorde en tarif, der var gældende for alle medlemmerne.

- (77) Et særligt træk ved søtransporttariffer er, at der differentieres efter de forskellige varer, normalt på basis af deres værdi — der skal betales mere for transport af dyre varer end for transport af billigere varer. Forholdet mellem transportpriserne kan derfor variere fra en til fem og undertiden mere for samme transportydelse.

- (78) På baggrund heraf kunne en kunde have tre forskellige former for kommercielle relationer med en konference:

— kunden betalte den af konferencen tilbudte tarif og kunne lade et hvilket som helst af konferencens medlemmer transportere godset

— kunden opnåede en rabat fra en af konference-rederierne, som i øvrigt skulle underrette de øvrige medlemmer om, at det praktiserede »independent rate action«⁽³²⁾

— kunden indgik en servicekontrakt med konferencen, hvorved han forpligtede sig til at afskibe en bestemt mindstemængde over en bestemt periode til en samlet pris, der lå 15-20 %, undertiden mere, under tariffen.

- (79) Konferencerne i atlanttrafikken har aldrig givet deres medlemmer adgang til at indgå servicekontrakter på egen hånd.

- (80) Kundernes forhold til de uafhængige rederier var nogenlunde det samme:

⁽³²⁾ Ifølge den amerikanske Shipping Act fra 1984, Section 5 (b) (8), skal der være adgang til »independent rate action«.

- kunden betalte det uafhængige rederis tarif
- eller også indgik han en servicekontrakt med rederiet.

- (81) I de seneste år har der kun i ganske få tilfælde været praktiseret »independent rate action« inden for konferencerne i atlanttrafikken, men i samme periode har den tonnage, der blev transporteret inden for rammerne af servicekontrakter, udgjort [...] af hele trafikken.
- (82) Selv under forhandlinger om servicekontrakter spillede tarifferne en meget stor rolle for fastlæggelsen af priserne i servicekontrakterne.

II. DEN ØKONOMISKE KONTEKST

- (83) Selv om atlanttrafikken målt efter fragttonnage er mindre end de andre store Øst-Vest-trafikker, er den den tredjestørste trafik i verden efter stillehavstrafikken og fjernøsttrafikken mellem Europa og Det Fjerne Østen. Der er således tale om en verdensomspændende trafik med særlig stor betydning for den europæiske økonomi.
- (84) Til illustration af atlanttrafikkens omfang kan nævnes, at EF's samlede eksport til USA i 1992 udgjorde 73,9 mia. ECU, og at USA eksporterede for 86,7 mia. ECU til EF. Det anslås generelt at forarbejdede varer tegner sig for 69 % af verdenshandelen målt i værdi. I øvrigt tegner »general cargo« sig for to tredjedele af alle de varer, der transporteres ad søvejen⁽³³⁾. Heraf fremgår, at en betydelig del af samhandelen mellem Europa og USA foregår via linjetransport. Kommissionen har imidlertid ingen helt nøjagtige oplysninger om værdien af de varer, der transporteres i linjefart over Atlanterhavet.
- (85) Med hensyn til fragtmængderne tegnede den direkte atlanttrafik mellem Nordeuropa og USA sig i 1992 for ca. 1 mio. TEU i hver retning.

A. Udbuddet

- (86) Indtil i 1990 var den disponible kapacitet i denne trafik stigende. Ifølge Drewry-rapporten fra 1991

blev kapaciteten i hele trafikken mellem Nordeuropa og Nordamerika øget med 4 % i 1985-1987, og derefter med 12,8 % i 1987-1990⁽³⁴⁾.

- (87) Mellem 1990 og 1992 var tendensen derimod faldende. Den samlede kapacitet i atlanttrafikken skønnes at være faldet med 2,4 % i vestgående retning (fra Europa) og med 1,1 % i østgående retning⁽³⁵⁾ (fra USA).

B. Efterspørgslen

- (88) På efterspørgselssiden var situationen i årene 1987—1988 den, at den vestgående trafik var langt større end den østgående — i 1988 lå fragttonnagen i den vestgående trafik fra Nordeuropa til Nordamerika (inklusive den canadiske kyst, men eksklusiv den amerikanske vestkyst) 27 % over tonnagen i den østgående trafik⁽³⁶⁾.
- (89) I årene fra 1988 til 1992 blev der vendt op og ned på denne situation, idet trafikken i vestgående retning stagnerede, medens den tog til i den østgående retning:

År	Vestgående	Østgående
1988-1989	+ 6,6 %	+ 16,3 % ⁽³⁷⁾
1989-1990	- 2,6 %	+ 10,2 % ⁽³⁸⁾
1990-1991	- 10,1 %	+ 7,1 % ⁽³⁹⁾
1991-1992	+ 9,1 %	+ 6,9 % ⁽⁴⁰⁾

⁽³⁴⁾ Strategy and Profitability in Global Container Shipping, Drewry, November 1991, s. 122. I TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 2, sættes tallet til [...].

⁽³⁵⁾ Drewry: Container Market Profitability to 1997, december 1992, s. 79.

⁽³⁶⁾ Drewry, november 1991, s. 123, citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 19.

⁽³⁷⁾ Nordamerika, undtagen vestkysten, Drewry, november 1991, s. 123, citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 19.

⁽³⁸⁾ Trafikken mellem Europa og USA (tre kyster), uden Canada. JOC/Piers US Liner Trade Review 1991 Annual Issue, citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 17. Se også om trafikken mellem Europa og Nordamerika, uden vestkysten, i Drewry, november 1991, s. 123, og TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 17: vestgående: -2,5 %; østgående: +10,2 %.

⁽³⁹⁾ Trafikken mellem Europa og USA (tre kyster), uden Canada, i JOC/Piers US Liner Trade Review 1991 Annual Issue, citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 17. Se også om trafikken mellem Europa og Nordamerika (med vestkysten og Canada) i Drewry, december 1992, s. 54: vestgående: -9,1 %; østgående: +8,1 %.

⁽⁴⁰⁾ Trafikken mellem Europa og USA (tre kyster), i JOC/Piers og TAA's svar af 15. juli 1993.

⁽³³⁾ Pierre Bauchet: Le Transport Maritime, Economica 1992, s. 17 og 34.

- (90) Medens den vestgående trafik stagnerede med et lavpunkt i 1991, der blev indhentet året efter, kunne der konstateres en relativt stærk og konstant vækst i den østgående trafik i årene fra 1988 til 1992.
- (91) I 1993 udviklede trafikken sig ifølge TAA således:

År	Vestgående	Østgående
1992-1993 ⁽⁴¹⁾	+11 %	-10 %

- (92) Stigning i den vestgående trafik fortsatte således helt klart også i 1993, hvorimod den østgående trafik gik betydeligt tilbage i samme år.

C. Ubalancen mellem den øst- og den vestgående trafik

- (93) Efter at den vestgående trafik i en årrække havde været langt større end den østgående (27 % i 1988, se betragtning 88), blev udviklingen vendt i årene 1988-1992, idet den østgående trafik indhentede den vestgående i 1990 og i 1991 oversteg denne, således at der blev tale om en mindre ubalance til fordel for den østgående trafik. Den østgående trafik antages at have oversteget den vestgående med 10,2 % i 1991 ⁽⁴²⁾, målt i fragtvolumen. Men allerede i 1992 med opsvinget i den vestgående trafik blev denne forskel indsnævret til ca. 6,9 % ⁽⁴³⁾.
- (94) Den ubalance mellem den østgående og den vestgående atlanttrafik, der kunne konstateres i 1991 og 1992 (10,2 % og 6,9 %), forekommer således både at være ret ubetydelig og af forbigående karakter set i forhold til den tidligere ubalance i denne trafik (27 % i 1988) og sammenlignet med ubalancen i de to andre store øst-vestgående trafikker i verden, som i 1991 lå på ca. 25 % for stillehavstrafikkens vedkommende og på ca. 35 % for fjernøsttrafikkens vedkommende ⁽⁴⁴⁾.
- (95) I 1993 blev tendenserne igen vendt, idet trafikken i vestgående retning oversteg trafikken i østgående

retning med 15 % ⁽⁴⁵⁾. Forskellen mellem den øst- og den vestgående trafik blev udlijnet allerede i første kvartal 1993, og fragtvolumen på den vestgående trafik oversteg den østgående trafiks i alle de følgende tre kvartaler ⁽⁴⁶⁾. Den ubalance, som gjorde sig gældende ved indgåelsen af TAA, må derfor nu siges at have vendt i 1993.

D. Kapacitetsudnyttelsen

- (96) Udnyttelsesgraden for skibene betegner forholdet mellem efterspørgselsvolumen og den samlede disponible kapacitet og er en pålidelig indikator for situationen på markedet. Da der er tale om rute-fart, er der altid overkapacitet, og udnyttelsesgraden kommer sjældent i nærheden af de 100 %.
- (97) I 1990 blev udnyttelsesgraderne anslået til 60,5 % for den vestgående trafik og 59,4 % for den østgående ⁽⁴⁷⁾. Det er disse tal, TAA lagde til grund i sin anmeldelse af 28. august 1992.
- (98) I Drewry-rapporten fra december 1992 anslås de gennemsnitlige udnyttelsesgrader i hele trafikken mellem Nordeuropa og USA, Canada og Mexico til følgende ⁽⁴⁸⁾:

År	Vestgående (%)	Østgående (%)
1990	64,7	64,2
1991	60,1	69,1
1992	62,6	72,4

- (99) Disse tal viser, at der er sket en stagnation i den vestgående trafik og en stigning i den østgående trafik, hvilket stemmer overens med udviklingen i fragtvolumen i de to retninger (se betragtning 90).

⁽⁴¹⁾ »European containerised exports to the US moving via North European ports«, punkt 3.57 i TAA's svar af 17. marts 1994. Se også fig. 23 fremlagt under høringen den 28. og 29. april 1994 og TAA's skrivelse af 1. juni 1994.

⁽⁴²⁾ Trafikken på de tre amerikanske kyster, i JOC/Piers 1991 og TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 17.

⁽⁴³⁾ Trafikken på de tre amerikanske kyster, i JOC/Piers og TAA's svar af 15. juli 1993.

⁽⁴⁴⁾ Drewry, december 1992, s. 54.

⁽⁴⁵⁾ Jf. fig. 26, fremlagt på høringen den 28. og 29. april 1994. Ifølge tal fremlagt af TAA den 25. maj 1994 for trafikken uden »transshipment« udgør ubalancen 12,7%. Ifølge tabel 13 og 14 i TAA's svar af 17. marts 1994 er der i hele trafikken mellem Europa og USA en ubalance på 26 %.

⁽⁴⁶⁾ TAA's svar af 19. november 1993 på en begæring om oplysninger. Se også TAA's svar af 25. maj 1994 på en begæring om oplysninger.

⁽⁴⁷⁾ Drewry, november 1991, s. 1.

⁽⁴⁸⁾ Drewry, december 1992, s. 81. Tallene er baseret på transportvolumen, uden militære laster og »relay traffic« (omskibede laster), og de er derfor lavere end den reelle kapacitetsudnyttelse.

(100) I øvrigt har TAA over for Kommissionen anført, at udnyttelsesgraden for TAA-rederierne skibe gennemsnitligt var som følger ⁽⁴⁹⁾:

År	Vestgående (%)	Østgående (%)
1991	[...]	[...]
1992	[...]	[...]

(101) Disse gennemsnitstal dækker i realiteten over ret store forskelle. For TAA-medlemmerne svingede udnyttelsesgraderne i 1992 mellem [...] og [...] i østgående retning og mellem [...] og [...] i vestgående.

(102) TAA-medlemmerne anslår, at overskudskapaciteten i atlanttrafikken i 1991 udgjorde 30 % i vestgående retning og 19 % i østgående retning ⁽⁵⁰⁾, hvilket forekommer realistisk set ud fra de samlede tal i Drewry-rapporten, men måske i underkanten set i forhold til TAA-medlemmernes reelle gennemsnitlige udnyttelsesgrader i 1991.

(103) I Drewry-rapporten skønnes udnyttelsesgraderne i 1992 på de tre store trafikker i verden at have været som følger ⁽⁵¹⁾:

	Stærke (%) segment	Svage (%) segment
Atlanttrafikken	72,4 (østgående)	62,6 (vestgående)
Stillehavstrafikken	82,7 (østgående)	66,2 (vestgående)
Fjernøsttrafikken	81,8 (vestgående)	56,8 (østgående)

(104) I atlanttrafikken forekommer udnyttelsesgraden på det stærke segment (72,4 % østgående) i 1992 ret lav set i forhold til de to andre store trafikker, hvilket er tegn på global overkapacitet. I lyset heraf forekommer atlanttrafikken at være den af de tre store Øst-Vesttrafikker, der har det største kapacitetsoverskud i forhold til det globale trafikvolumen.

(105) Derimod ligger udnyttelsesgraden på det svage segment (vestgående, 62,6 %) på linje med udnyttelsesgraden i de andre trafikker. Udnyttelsesgraden i den vestgående trafik i 1992 forekommer også at være ret normal for et svagt markedssegment, hvis man sammenligner med de 46 % på den østgående atlanttrafik i 1987 ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ 1991: se anmeldelsen af 28. august 1992, s. 25. 1992: se TAA's svar af 15. juli 1993.

⁽⁵⁰⁾ TAA-anmeldelsen af 28. august 1993, s. 23.

⁽⁵¹⁾ Drewry, december 1992, s. 9 og 10.

⁽⁵²⁾ Drewry, november 1991, s. 1, citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 24.

(106) For 1993's vedkommende bekræfter tallene for TAA-medlemmernes gennemsnitlige kapacitetsudnyttelse ⁽⁵³⁾ de konstaterede tendenser — på det vestgående segment steg udnyttelsesgraden til [...], medens den på det østgående segment faldt en smule til [...].

E. Fragtrater

(107) Det er meget kompliceret at analysere fragtraterne — de varierer kraftigt fra den ene godstype til den anden, og gennemsnittet afhænger i vid udstrækning af, hvilke varer det er, der transporteres ⁽⁵⁴⁾ (se betragtning 77). Ligeledes ligger priserne i servicekontrakterne ofte en del under tariffene, og det er vanskeligt at kvantificere virkningen heraf. Endelig kan fragttillæggene (se betragtning 191) og landtransportomkostningerne også tegne sig for en større del end selve søfragtraterne, uden at den nærmere fordeling oplyses, hvilket gør det vanskeligt at analysere søtransportsegmentet.

(108) Det antages dog almindeligvis, at fragtraterne faldt betydeligt i årene fra 1980 til 1992 ⁽⁵⁵⁾:

	1980	1984	1990	1991
Vestgående	1 200	1 500	950	750
Østgående	1 200	1 350	750	800

Kilde: Drewry, december 1992, s. 114, delvis citeret i TAA-anmeldelsen af 28. august 1993, s. 26. Transport over land og THC ikke medregnet.

(109) Ifølge Drewry-rapporten ⁽⁵⁶⁾ så fragtraterne ganske vist ud til at være faldet med 23-27 % i årene fra 1988 til 1991 på det vestgående segment, men samtidig steg de med 10-13 % på det østgående.

(110) Ifølge TAA ⁽⁵⁷⁾ var udviklingen i indtægterne pr. TEU ⁽⁵⁸⁾ som følger:

	1989	1990	1991
Vestgående	[...]	[...]	[...]
Østgående	[...]	[...]	[...]

⁽¹⁾ Heri medregnet BAF, CAF, THC og landtransport.

⁽⁵³⁾ TAA's svar af 25. maj 1994.

⁽⁵⁴⁾ I trafikken mellem det europæiske kontinent og den amerikanske atlantehavskyst svingede fragtraterne for søtransporten i 1993 mellem 500 US\$ og 3 500 US\$ for en 40'-container, alt efter godsets art.

⁽⁵⁵⁾ I løbende US\$.

⁽⁵⁶⁾ Drewry, december 1992, s. 115.

⁽⁵⁷⁾ TAA-anmeldelsen af 28. august 1992, s. 27.

⁽⁵⁸⁾ I løbende US\$.

- (111) Dette afspejler en nedgang på 20 % på det vestgående segment og stabilitet på det østgående.
- (112) TAA har i øvrigt anført, at fragtraterne på det vestgående segment har været konstant faldende fra 1985 [...] til 1992 [...], hvor de nåede et lavpunkt ⁽⁵⁹⁾.
- (113) I tiden forud for indgåelsen af TAA-aftalen fremgår det således, at stagnationen i transportvolumen på det vestgående segment i årene fra 1988 til 1992 blev efterfulgt af en vedvarende nedgang i fragtraterne, og at nettostigningen i trafikvolumen på det østgående segment i samme periode kun resulterede i svag eller ingen stigning i fragtraterne.

F. Økonomiske tab

- (114) TAA-medlemmerne har anført, at den eksisterende overkapacitet og den vedvarende nedgang i fragtraterne havde påført alle rederierne store tab i atlanttrafikken. Ifølge TAA havde alle medlemmerne i 1991 tilsammen haft tab på i alt [...] US\$, svingende fra [...] US\$ til [...] for de enkelte rederiers vedkommende.
- (115) For 1992 og 1993 har TAA-medlemmerne givet Kommissionen oplysning om driftsresultatet for såvel den gruppe, de tilhører, som for alle deres linjetransportaktiviteter på verdensplan, samt særskilt for deres linjefart over Atlanterhavet ⁽⁶⁰⁾.

TAA-rederiernes samlede resultat (tab)
i 1992 og 1993

	(mio. US\$)		
	Gruppen	Al linjefart	Atlanttrafikken
I alt 1992	[...]	[...]	[...]
I alt 1993	[...]	[...]	[...]

Disse tab på atlanttrafikken svarede målt i forhold til det transporterede volumen i begge retninger til et tab på [...] US\$ pr. TEU i 1992 ⁽⁶¹⁾.

- (116) Ifølge TAA var disse tab årsagen til, at TAA-rederierne indførte et »tabsudligningsprogram« i form af fragtrateforhøjelser i årene 1993-1995 ⁽⁶²⁾. Det bemærkes imidlertid, at driftsresultatet i atlanttrafikken ikke indgår som eneste kriterium i rederiernes beslutninger angående indsætning af kapacitet på Atlanterhavet. Ofte bruges de skibe, der sejler på Atlanterhavet, også samtidig på andre have af de ti TAA-farter, der fandtes i januar 1994 ⁽⁶³⁾, var der med de fire tale om pendulfarter (som også dækkede stillehavstrafikken) eller om jordomsejlinger. Derfor og af kommercielle og logistiske grunde (flytning af tomme containere) kan det være nødvendigt for rederierne at sejle i atlanttrafikken, også selv om den kan give under-skud.

TREDJE DEL: TAA'S ROLLE

I. BAGGRUNDEN FOR TAA

A. Konference, outsiders og Eurocorde

- (117) Før TAA's ikrafttrædelse skelnede man i atlanttrafikken mellem konferencerederier og uafhængige rederier (outsidere).
- (118) Før 1984 var der i trafikken mellem USA's østkyst og Europa ikke færre end ni linjekonferencer. Fra 1984 har der i trafikken mellem den amerikanske østkyst og Nordeuropa været en konference for den vestgående trafik, nemlig NEUSARA, og en konference for den østgående trafik, nemlig USA-NERA. De to konferencer havde i 1992 de samme medlemmer, nemlig:
- Atlantic Container (ACL)
 - Compagnie Générale Maritime (CGM)
 - Hapag Lloyd
 - A. P. Møller-Maersk Line
 - Nedlloyd
 - P&O Containers Limited
 - Sea-Land.

- (119) I 1992 havde de ovennævnte rederier en markedsandel i trafikken mellem USA og Nordeuropa på 52,9 % i den østgående retning og på 55,7 % i den vestgående retning ⁽⁶⁴⁾.

⁽⁵⁹⁾ TAA's svar på klagepunktsmeddelelsen af 14. april 1993, 24. maj 1993, del I, s. 8.

⁽⁶⁰⁾ TAA's svar på Kommissionens begæring om oplysninger, 15. juli 1993, med oplysninger om valutakurser i TAA's svar af 24. maj 1993, bilag 17.

⁽⁶¹⁾ TAA-medlemmernes tab på atlanttrafikken, målt i forhold til TAA-medlemmernes fragtvolumen i den øst- og den vestgående trafik i det pågældende år (se betragtning 146).

⁽⁶²⁾ Se punkt 2.58, s. 31, i TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽⁶³⁾ Bilag 4 i TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽⁶⁴⁾ FMC Statistics, 19. juli 1993.

- (120) De største andre rederier i atlanttrafikken var i 1992:
- OOCL
 - Cho Yang Line
 - DSR/Senator
 - Mediterranean Shipping Co.
 - Polish Ocean Line
 - Atlantic Cargo Shipping
 - Evergreen
 - Independent Container
 - Lykes
 - Star Shipping.
- (121) Alle de andre rederier i denne trafik havde i 1992 en markedsandel på under 1 % i hver retning ⁽⁶⁵⁾.
- (122) Siden 1985 var der til konferencerne knyttet visse uafhængige rederier via Eurocorde-aftalerne ⁽⁶⁶⁾ og Gulfway-aftalerne ⁽⁶⁷⁾. Disse såkaldte konsultationsaftaler gav deres medlemmer mulighed for at drøfte fragtrater, tariffer, kontrakter og transportvilkår. Aftalerne begrænsede imidlertid ikke direkte rederiernes kommercielle frihed, da der ikke var tale om bindende afgørelser.
- (123) følgende uafhængige rederier var i 1992 medlemmer af Eurocorde-aftalen:
- Evergreen
 - Polish Ocean Lines
 - Mediterranean Shipping Co.
 - OOCL
 - Lykes.
- (124) Eurocorde-aftalerne har tidligere været til grundig gennemgang i Kommissionen. Kommissionen oplyste ved skrivelse af 30. januar 1992 aftalparterne om, at der ikke var begrundelse for fritagelse efter artikel 85, stk. 3. Kommissionen har dog ikke truffet beslutning om et forbud, men har blot meddelt parterne, at deres anmeldelse af aftalen i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 4056/86 fortsat vil sikre dem imod bøder fra Kommissionens side, men at deres fortsatte virksomhed i henhold til aftalen i øvrigt sker på egen risiko.
- (125) I denne skrivelse meddelte Kommissionen også Eurocorde-aftalernes medlemmer, at såfremt der i

mellemtiden skete væsentlige ændringer i markedsituationen (f.eks. med hensyn til medlemskab af de nordatlantiske konferencer eller af Eurocorde-aftalerne eller ændringer på markedet som helhed, eller såfremt der blev indgået yderligere konkurrencebegrænsende aftaler, herunder stabiliseringsaftaler om begrænsning eller reduktion af kapaciteten i trafikken), ville sagen blive taget op til fornyet overvejelse i lyset af de ændrede omstændigheder. Med »stabiliseringsaftaler« tænkte Kommissionen især på aftaler af samme type som TAA.

B. TAA's tilblivelse

- (126) Eurocorde-aftalerne blev dog ikke af rederierne anset for at være tilstrækkelige til at skabe den nødvendige disciplin i trafikken, så der kunne gennemføres sådanne forhøjelser af fragtraterne, som både konferencemedlemmerne og de uafhængige rederier kunne være tilfredse med.
- (127) I hvert fald siden 1990 er konferencerederierne og de uafhængige rederier i nordatlanttrafikken mødtes for at drøfte begrænsninger af kapaciteten på deres skibe inden for denne trafik ⁽⁶⁸⁾.
- (128) Ønsket om et nyt arbejdsgrundlag, som rummede flere muligheder end Eurocorde-aftalerne er siden 1990 blevet understreget af flere af rederierne i nordatlanttrafikken.
- (129) Bestyrelsesformanden i Senator Linie (et tidligere uafhængigt rederi, som hverken var med i konferencerne eller Eurocorde-aftalerne, men som nu er medlem af TAA), slog hele tiden til lyd for, at der var behov for en ny samarbejdsform inden for linjetrafikken, som konferencerederierne og de uafhængige rederier, såsom hans eget, kunne være fælles om ⁽⁶⁹⁾.
- (130) Efter hans opfattelse skulle der være tale om en anden type samarbejde end de traditionelle konferencer.

⁽⁶⁸⁾ Jf. lederen i Journal of Commerce den 20. marts 1990, hvori det anføres, at »the line between conference carriers and independent lines« er uklar, og at »if conference carriers and independent lines can discuss rates and capacity programmes together at any time, why bother having a federally sanctioned conference at all?«. Jf. også Journal of Commerce (International Edition Special Report), 2. juli 1990, s. 12.

⁽⁶⁹⁾ Tale af Karl Heinz Sager, bestyrelsesformand af Senator Linie, Bremen, Tyskland, på Eurofreight-konferencen i Bruxelles, Belgien, den 9. til 11. april 1990.

Tale af Karl Heinz Sager, bestyrelsesformand i Senator Linie, Bremen, Tyskland, på Financial Times-konferencen i Amsterdam, Nederlandene, RAI International Exhibition Centre, 12. november 1991.

⁽⁶⁵⁾ FMC Statistics, 19. juli 1993.

⁽⁶⁶⁾ Eurocorde I (EC-I) og Eurocorde Discussion Agreement (EDA). Se Kommissionens meddelelse offentliggjort den 3. juli 1990, EFT nr. C 162 af 3. 7. 1990, s. 13.

⁽⁶⁷⁾ Gulfway, Kommissionens meddelelse, EFT nr. C 130 af 29. 5. 1990, s. 3.

(131) Det var de økonomiske problemer i 1991 og 1992 (som er beskrevet i betragtning 114, 115 og 116), der fik rederierne til at drøfte og arbejde på en sådan aftale til stabilisering af trafikken, som var et hidtil ukendt fænomen i atlanttrafikken, men allerede afprøvet i stillehavstrafikken.

(132) Konferencerederierne og nogle af de uafhængige rederier indgik derefter en helt ny type aftale, nemlig TAA, som er mere omfattende end den tidligere fleksible konsultationsordning (baseret på Eurocorde- og Gulfway-aftalerne), idet den også indeholder et kapacitetsstyringsprogram som et ekstra middel til at få forhøjet niveauet i fragtraterne.

C. De to typer medlemmer

(133) Et af de vigtigste karakteristika ved TAA, som er udsprunget af selve udviklingen i atlanttrafikken, og som fremgår klart både af selve aftalen og af TAA's nuværende praksis, er, at TAA opererer med to forskellige typer medlemmer.

(134) Det var ikke muligt at samle en så stor del af trafikken inden for en konference, eftersom visse af de begrænsninger, der traditionelt er forbundet med konferenceaftaler, vanskeligt ville kunne accepteres af de hidtil uafhængige rederier.

(135) Derfor har de tidligere uafhængige rederier selv inden for TAA fået større frihed, end de tidligere konferencemedlemmer havde med hensyn til fragtrater, tariffer og servicekontrakter ⁽⁷⁰⁾.

(136) I henhold til papirer fra TAA selv ⁽⁷¹⁾ er alle de tidligere konferencemedlemmer blevet såkaldte »strukturerede medlemmer«, medens de tidligere uafhængige rederier er »ikke-strukturerede medlemmer«. De strukturerede medlemmer er dem, der deltager i »Fragtratekomitéen« og »Kontraktkomitéen«.

(137) To andre medlemmer (OOCL og NYK), som ikke deltog i USANERA og NEUSARA, kom også med i de to komitéer. Det skyldtes for OOCL's vedkommende, at rederiet, som indtil 1992 havde opereret som uafhængigt rederi med egne skibe i atlanttrafikken, kort tid efter indgåelsen af TAA-afta-

len havde trukket sine skibe ud af trafikken og chartret plads på skibe tilhørende de strukturerede medlemmer, Sealand, P&O og Nedlloyd. Der var derfor ingen grund til, at OOCL ikke også skulle være struktureret medlem, og rederiet blev derfor medlem af komitéerne sammen med de tidligere konferencemedlemmer. For NYK's vedkommende gjaldt, at rederiet ikke opererede på Atlanten i 1992, men normalt altid har været medlem af konferencerne i de trafikker, det opererer i ⁽⁷²⁾.

(138) En af forskellene mellem de strukturerede medlemmer og de øvrige lå oprindeligt i den måde, hvorpå der kan handles uafhængigt (»independent action«), dvs. tilbydes tarifrater, der er lavere end TAA's. De strukturerede medlemmer skulle varsle en sådan foranstaltning mindst ti dage før, medens de ikke-strukturerede medlemmer ikke var pålagt en sådan forpligtelse.

(139) Efter en skrivelse fra Kommissionen af 27. august 1992, hvor Kommissionen forklarede, hvorfor TAA som følge af sin struktur, og bl.a. på grund af de forskellige regler for »independent rate action«, ikke kunne falde ind under en gruppefritagelse, ændrede TAA-medlemmerne i december 1992 aftalen for så vidt angår dette varsel. Nu skal alle TAA-medlemmer varsle om uafhængige foranstaltninger ti dage før ⁽⁷³⁾.

(140) Der er dog også andre elementer, der viser, at TAA opererer med to typer medlemmer og med forskellige fragtrateniveauer. For det første fremgår det af TAA-papirer, at de ikke-strukturerede medlemmer har direkte tilladelse til at underbyde de strukturerede medlemmer med 100 US \$ pr. container ⁽⁷⁴⁾, og at alle TAA-medlemmerne har aftalt, at de ikke-strukturerede medlemmer om nødvendigt kan gennemføre uafhængige foranstaltninger for at genetablere differentierede fragtrater ⁽⁷⁵⁾.

(141) For det andet kan de strukturerede medlemmer ikke indgå servicekontrakter på egen hånd. Det kan de ikke-strukturerede medlemmer, hvilket giver dem et større kommercielt spillerum.

⁽⁷⁰⁾ Se referatet af et møde mellem alle de fremtidige TAA-medlemmer samt [...] (»outsider«) den 13. januar 1992 i Genève, som blev sendt til [...] (»outsider«) af TAA-medlemmet [...], og som indeholder visse passager, der viser intentionerne om at beholde en forskellig behandling af konferencemedlemmer og tidligere uafhængige rederier: [...].

⁽⁷¹⁾ Se referatet fra »Gulfway meeting«, 8. oktober 1992.

⁽⁷²⁾ Jf. FEFC-konferencen på fjernøsttrafikken, som NYK er med i.

⁽⁷³⁾ Jf. TAA's svar til Kommissionen af 11. januar 1993, bilag I.

⁽⁷⁴⁾ Jf. Tariff Formation Committee, 1. oktober 1992.

⁽⁷⁵⁾ Jf. telex af 1. december 1992 om »Highlights of TAA principals meeting — London 23. november 1992«: »Addressed DG IV complaint to TAA that fixed differentials by non-rate committee lines on class tariff would be violation of EC competition laws. Lines then agreed with counsel to file class tariff as uniform and common rates for all members. Non-rate committee lines may establish differentials via independent action, if necessary«. Se den retlige vurdering, betragtning 320 til 358.

(142) For det tredje kan de ikke-strukturerede medlemmer under visse omstændigheder deltage i servicekontrakter, der er forhandlet af Kontraktkomitéen, medens de strukturerede medlemmer ikke kan deltage i servicekontrakter, der er forhandlet af de ikke-strukturerede medlemmer.

(143) For det fjerde er transportpriserne for én og samme servicekontrakt undertiden forskellige for de strukturerede medlemmer i forhold til de ikke-strukturerede medlemmer ⁽⁷⁶⁾.

(144) TAA omfatter således de tidligere konferencerederier (som følger den sædvanlige praksis for de nordatlantiske konferencer) samt de uafhængige rederier, der ønsker at beholde en vis prisfleksibilitet, men inden for en ramme, der giver mulighed for at forhøje fragtraterne til gavn for begge typer TAA-medlemmer.

II. TAA's POSITION PÅ MARKEDET

A. TAA's markedsandele

(145) Som defineret i betragtning 27 omfatter det relevante marked såvel trafikken via de amerikanske havne som trafikken til USA via de canadiske havne. Størstedelen af statistikkerne dækker imidlertid kun den direkte atlanttrafik, dvs. trafikken via amerikanske havne. Nedenfor angives derfor først TAA-rederiernes markedsandel i den direkte atlanttrafik, og dernæst gives et overslag over den trafikmængde, der passerer de canadiske havne, og dens indvirkninger på TAA's markedsandel i hele den relevante trafik.

(146) Inden for den atlanttrafik, der geografisk falder direkte ind under TAA, havde TAA-medlemmerne følgende markedsandele:

TAA-rederiernes markedsandel i den direkte atlanttrafik i årene 1991—1993 ⁽⁷⁷⁾

Hele trafikken (øst- og vestgående tilsammen)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
TAA-rederiernes fragtvolumen ⁽⁸⁰⁾	1 410 200	1 516 000	
Samtlige rederiers fragtvolumen	1 737 600	1 869 000	
TAA-rederiernes markedsandel	81,2 %	81,1 %	

Vestgående segment (samme beregning)

	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
TAA's andel via USA's atlantehavskyst	84,0	82,8	73,2
TAA's andel via Den Mexikanske Golf	69,9	72,7	69,2
TAA's andel via USA's vestkyst	79,3	82,5	71,8
TAA's andel via alle tre kyster	81,7	81,5	72,4

⁽⁷⁶⁾ Jf. TAA-tilbud til [...] af 30. november 1992 og TAA-tilbud til [...] af 13. november 1992, hvori der inden for samme servicekontrakt tilbydes forskellige fragtrater for strukturerede medlemmer og ikke-strukturerede medlemmer.

⁽⁷⁷⁾ Tallene er afrundet til én decimal.

⁽⁷⁸⁾ Kilde: JOC/Piers, citeret af TAA i TAA's anmeldelse (s. 17, 28. august 1992) og i TAA's svar af 15. juli 1993 på en begæring om oplysninger (bilag 2, tabel 4).

⁽⁷⁹⁾ Kilde: JOC/Piers Special Data Run, TAA's svar af 17. marts 1994, tabel 12. Beregningerne er foretaget på samme måde

som for 1971 og 1992, men ikke for hele trafikken (øst- og vestgående tilsammen). Se også de tal, TAA opgav den 25. maj 1994, og som stammer fra JOC/Piers Global Container Report, men beregnet på et andet grundlag end tallene for 1991 og 1992. Ifølge disse tal ligger TAA's markedsandel i 1993 i den direkte trafik mellem Nordeuropa og USA på 69,7% i vestgående retning og på 71,7% i østgående retning.

⁽⁸⁰⁾ Fragtvolumen er angivet i TEU; afrundet til 100 TEU; bulk-gods samt militær- og statstransporter ikke medregnet.

Østgående segment (samme beregning)

	(%)		
	1991	1992 ⁽⁷⁸⁾	1993 ⁽⁷⁹⁾
TAA's andel via USA's atlantehavskyst	84,5	84,0	77,7
TAA's andel via Den Mexikanske Golf	65,8	67,4	67,3
TAA's andel via USA's vestkyst	82,5	82,2	76,2
TAA's andel via alle tre kyster	80,7	80,7	75,5

(147) Ifølge tallene fra TAA ⁽⁸¹⁾ udgjorde den trafik mellem Europa og USA, der gik via canadiske havne, i 1993 7,8 % (7,8 % i vestgående og 7,8 % i østgående retning) af det samlede trafikvolumen mellem USA og Europa. TAA-rederierne anslår, at 80-90 % af denne trafik via de canadiske havne dækkes af rederier, der ikke er med i TAA. TAA-rederiernes samlede andel af det relevante marked kan følgelig anslås til ca. 75 % i 1991 og 1992 og 65-70 % i 1993 (på basis af tallene i betragtning 146 bliver fordelingen 67,5 % i vestgående og 70,4 % i østgående retning i 1993).

B. De uafhængige rederier

(148) Ifølge FMC-statistikkerne ⁽⁸²⁾ havde de eneste rederier, der er forblevet uafhængige af TAA, i 1992 følgende markedsandele i den direkte trafik mellem USA og Europa:

	(%)	
	Vestgående	Østgående
Evergreen	7,7	8,1
Lykes Line	6,4	4,0
ICL	2,1	2,5
Atlantic Cargo	3,0	2,2
Star Shipping	0,8	1,1

(149) Af disse tal fremgår, at Evergreen er det største af de uafhængige rederier uden for TAA. Evergreen var i 1993 verdens næststørste linjerederi, og af de rederier, der ikke er med i TAA, det eneste, der i kraft af sin meget store kapacitet, økonomiske styrke, kommercielle tilstedeværelse på markedet og verdensomspændende net er i stand til at øge sin andel af trafikken. Evergreen har derfor langt større mulighed for at lægge et vist konkurrence-

pres på TAA, end de andre uafhængige rederier har.

(150) Evergreen havde i 1992 en markedsandel på 7-8 % i den direkte atlanttrafik, hvilket ifølge tallene ovenfor betyder, at alle de andre uafhængige rederier tilsammen må have haft mellem 10 og 13 % af markedet.

(151) Evergreen er medlem af Eurocorde Discussion Agreement, EDA. Denne aftale åbner mulighed for konsultationer mellem Evergreen og de TAA-medlemmer, som også er med i EDA (dvs. NEUSARA- og USANERA-medlemmerne, jf. betragtning 118 og 123), om en lang række spørgsmål, specielt fragtrater og almindelige transportbetingelser.

(152) Til trods for den i betragtning 124 nævnte skrivelse fra Kommissionen har de TAA-medlemmer, som også er medlem af EDA, i sinde at holde sidstnævnte aftale i kraft parallelt med TAA for at kunne drøfte fragtrater og andre transportbetingelser med Evergreen og i givet fald også med andre rederier, som ikke er medlem af TAA, eftersom EDA er en åben aftale, hvori alle rederier, der ønsker det, kan deltage.

(153) Der er visse former for specialudstyr, som Evergreen ikke kan tilbyde (»open top«, »flat top«) i atlanttrafikken, og rederiet udgør ikke noget alternativ til TAA for de afskibere, hvis varer kræver sådant udstyr.

(154) Evergreen har været med i flere af de arbejdsgrupper, der skulle forberede TAA, skulle oprindeligt have deltaget i aftalen og har udvekslet en række oplysninger om disponibel kapacitet med de fremtidige TAA-medlemmer.

(155) Selv om Evergreen er forblevet uafhængig af TAA, har rederiet dog haft løbende kontakt med nogle af TAA-medlemmerne om strategiske spørgsmål og er i meget vid udstrækning blevet underrettet om TAA's prispolitik, med de i betragtning 215 beskrevne konsekvenser for Evergreens fragtrater.

⁽⁸¹⁾ Punkt 3.44 i TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽⁸²⁾ FMC Statistics, 19. juli 1993.

- (156) Lykes er et rederi, der er langt mindre end Evergreen, og som primært opererer i trafikken mellem Nordeuropa og USA's golkyst. Rederiet er også med i Eurocorde- og Gulfway-aftalerne [...]⁽⁸³⁾.
- (157) De øvrige rederier uden for TAA, der sejler i den direkte atlanttrafik, er langt mindre og har kun ret små markedsandele inden for atlanttrafikken (måske med undtagelse af bestemte markedssegmenter), og de kan ikke altid tilbyde tilstrækkeligt hyppige afgang. De har derfor ikke kapacitet til at give TAA egentlig konkurrence.
- (158) Følgende rederier sejler i trafikken via de canadiske havne: Cast, Canada Maritime og Balt Canada Line. Ifølge TAA tegner disse rederier sig for 80-90 % af den trafik til og fra USA, der går via canadiske havne, og de tegnede sig i 1993 tilsammen for under 8 % af den samlede trafik på det relevante marked.
- (159) De førstnævnte to rederier, der altså hver har under 3-4 % af markedet, er medlemmer af den konference, der findes i trafikken mellem Canada og Nordeuropa, som også fire TAA-rederier er med i (OOCL, POL, ACL og Hapag Lloyd). Denne konference opererer inden for trafikken til og fra canadiske anløbssteder og ikke i trafikken til og fra USA via canadiske havne.
- (160) For at kunne vurdere Casts og Canada Maritimes konkurrenceadfærd på det relevante marked, må der imidlertid tages hensyn til det nære tariftsamarbejde mellem de to rederier og de fire TAA-medlemmer inden for den konference, der dækker trafikken mellem Nordeuropa og Canada. For det er lidet sandsynligt, at de to rederier, som er forpligtet til at anvende samme konferencetariffer som de ovennævnte fire TAA-medlemmer for containertransport mellem havne i Nordeuropa og havne i Canada til Canada, skulle kunne anvende en radikalt anderledes tarifering for samme form for søtransport, når den går til eller fra USA.
- (161) Desuden transporteres en del af Casts og Canada Maritimes laster på det relevante marked via de canadiske havne med »merchant's haulage«, dvs. at rederiet kun har ansvaret for selve søtransporten, hvilket indebærer, at disse transporter falder ind under den canadiske konferences fragtområde, hvor TAA-medlemmerne er i flertal.
- (162) Det må derfor konkluderes, at rederierne Canada Maritime og Cast i kraft af deres medlemskab af konferencen for trafikken mellem Europa og Nordcanada ikke er i stand til at påføre TAA nogen effektiv konkurrence på det relevante marked.
- (163) Denne konklusion underbygges af de forhold, som beskrives i betragtning 218, og som viser, at der foregår et vist samarbejde mellem et TAA-medlem og de to medlemmer af den canadiske konference, som står uden for TAA, med hensyn til de fragtrater, der benyttes i trafikken til og fra USA.
- (164) Endelig bemærkes, at det sidstnævnte rederi, Balt Canada Line, har en langt mindre kapacitet end Cast og Canada Maritime og dermed en ubetydelig markedsandel på dette marked.
- C. Potentiel konkurrence**
- (165) TAA har fremhævet betydningen af to kilder til potentiel konkurrence⁽⁸⁴⁾:
- de rederier, der i forvejen sejler på Atlanterhavet, vil kunne udvide deres udbud af containertransporter
 - de containerrederier, der ikke i dag sejler på Atlanterhavet, vil kunne gøre det.
- (166) Med hensyn til den førstnævnte kilde til potentiel konkurrence henviser TAA til traditionelle rederier (»break-bulk«) og til, hvad der betegnes som »specialrederier« (hvortil TAA henregner neo-bulk, RO/RO og specialtankere), som i forvejen sejler på Atlanterhavet, og TAA baserer sig på beregninger over de containerlaster, disse rederier kunne tilbyde at transportere, hvis de skiftede fra konventionel transport til containertransport. TAA nævner imidlertid intet om, hvad det vil koste, og hvor lang tid det vil tage for disse rederier at foretage et sådant skift, og heller ikke om de ville kunne konkurrere med TAA-rederiernes skibe, der er specielt indrettet til containertransport.
- (167) Ligesom de to andre store øst-vest-trafikker har atlanttrafikken imidlertid et meget stort fragtvolumen.

⁽⁸³⁾ [...].⁽⁸⁴⁾ Punkt 3.97 ff. i TAA's svar af 17. marts 1994, artikel 85.

- men, og der sejles i fast rutefart, hvilket beviker, at de største rederier i verden som oftest må slutte sig sammen om fælles farter (det er f.eks. tilfældet med P&O, Nedlloyd og Sealand og med NYK, Hapag Lloyd og NOL).
- (168) For at være konkurrencedygtige i en sådan trafik må rederierne råde over tilstrækkeligt mange og tilstrækkeligt moderne, store skibe.
- (169) Det er derfor lidet sandsynligt, at andre rederier end containerrederier vil være i stand til at konkurrere med de store containerrederier, også selv om de øgede deres udbud af containertransport.
- (170) Af oplysningerne fra TAA fremgår desuden, at langt størstedelen af disse rederier kun sejler en eller to gange om måneden, hvilket skal sammeholdes med TAA's udtalelser om, at ugentlige afgang er et vigtigt element i servicekvaliteten. Desuden anløber de kun et begrænset antal havne i Nordeuropa og USA. Selv om disse rederier skulle gå over til containerfart, forekommer de derfor ikke at ville være i stand til at lægge noget reelt konkurrencepres på container-linjerederierne.
- (171) Denne konklusion underbygges af det forhold, at udsigterne til potentiel konkurrence kun har økonomisk betydning i det omfang, hvor der kan forventes hurtigt at komme nye konkurrenter ind på markedet, hvis priserne blev forhøjet til et niveau, der overstiger det konkurrencedygtige niveau. Det differentierede tarifsysteem, der findes inden for søtransport, bevirker imidlertid, at visse varer er dyrere (ofte to til tre eller helt op til fem gange dyrere) at få transporteret end andre. Det er meget sandsynligt, at den pris, der betales for sådanne varer, giver rederierne en god fortjeneste, som kan være med til at opveje deres lavere indtjening ved transport af andre varer.
- (172) Hvis de rederier, der sejler med konventionelle skibe, som TAA henviser til, fremstod som en reel potentiel konkurrencefaktor på markedet, skulle de bestandigt være interesseret i at få del i transporten af disse givtige laster og have ombygget nogle af deres skibe for at kunne tilbyde sådanne transporter og dermed skumme fløden, hvilket ville gøre det yderst vanskeligt at opretholde det eksisterende differentierede tarifsysteem. At de rederier, der allerede i dag sejler på Atlanterhavet, men ikke med containerskibe, ikke tegner sig for nogen større del af den mest lukrative del af markedet, er et meget klart indicium for, at de ikke fremstår som effektive, potentielle konkurrenter på markedet for containertransport i linjefart.
- (173) Den potentielle konkurrence, der kan udgå fra container-linjerederier, som ikke i dag sejler på Atlanterhavet, er af en helt anden karakter. Et af de særlige træk ved søtransport, der ofte fremhæves, er, at flåderne er meget mobile, og at det derfor er let for et rederi at trænge ind på et nyt marked. Det er i øvrigt et element, der udtrykkeligt nævnes i ottende betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86, hvor det hedder, at »flådernes mobilitet, som er kendetegnende for udbudsstrukturen inden for søtransportområdet, lægger et stadigt konkurrencemæssigt pres på konferencerne, som normalt ikke har mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende søtransporttydelser« (Kommissionens kursivering).
- (174) I denne sag er der to forhold, der må tages med i betragtning i den sammenhæng — for det første de særlige træk, der gør sig gældende for atlanttrafikken, og for det andet de særlige træk ved den her omhandlede aftale.
- (175) Som tidligere nævnt, er atlanttrafikken præget af et meget stort fragtvolumen, og for at være konkurrencedygtige i disse farter må rederierne sejle med et tilstrækkeligt stort antal moderne, store skibe, der er specielt indrettet til containertransport. De største rederier i verden har etableret fælles farter — på TAA's i alt ti rutefarter er det kun Maersk, der sejler alene, for de andre nis vedkommende er der tale om samsejling og kapacitetsdeling.
- (176) Selv om der uden vanskelighed kan indsættes nye skibe i denne trafik, er der kun ganske få rederier, der vil kunne udøve en effektiv potentiel konkurrence, for der er i dag kun et par store verdensrederier eller rederigrupper, der vil være i stand til at indsætte en tilstrækkelig stor kapacitet af den rette art til at kunne udøve en reel konkurrence.
- (177) De fleste af de store rederier i verden, som hidtil ikke har opereret på Atlanterhavet, er imidlertid i deres aktiviteter inden for andre trafikker snævert knyttet til nogle af TAA's medlemmer. I bilag II findes en ikke udtømmende liste over de aftaler, som de største rederier i verden uden for TAA er med i på de to andre store øst-vest-fragtområder, dvs. stillehavstrafikken og fjernøsttrafikken.
- (178) Nærmere vidner den omstændighed, at næsten alle disse rederier er med i EATA- og TSA-aftalerne, der ligesom TAA omfatter fastfrysning af kapaciteten, om, at de er tilbøjelige til at gå med i aftaler af samme type som TAA inden for de fragtområder,

de sejler i. Det viser også, at disse rederier har en fælles interesse i ikke at konkurrere på en måde, der kan svække de aftaler af samme type som TAA, der findes i verden (se også den i bilag II gengivne Lloyds List artikel).

- (179) TAA-aftalen har i øvrigt ikke samme karakter som en konference, eftersom TAA åbner mulighed for kunstigt at opretholde unødvendig overkapacitet i trafikken og frembyder et fleksibelt grundlag for prisfastsættelse.
- (180) En effektiv potentiel konkurrence forudsætter, at der er rimelig sandsynlighed for, at en ny virksomhed vil kunne trænge ind på markedet, dvs. at en nytilkommen konkurrent må have en rimelig chance for at opnå en fortjeneste på markedet og for at kunne trække sig ud af det uden for store omkostninger. Ved at opretholde overkapacitet i atlanttrafikken og samtidig forhøje fragtraterne har TAA skabt en situation, hvor en ny konkurrents indsætning af ny kapacitet i tilstrækkeligt omfang til at kunne udøve effektiv konkurrence vil forværre overkapaciteten og hurtigt få priserne til at falde ned til et niveau, hvor der sejles med underskud, hvis en ny konkurrent kommer til med ny kapacitet, hvilket omgående vil gøre det urentabelt for den nye konkurrent.
- (181) TAA's fastfrysning af kapaciteten mindsker derfor andres incitament til at søge ind på et marked, der kunne fremstå som lukrativt, og mindsker derfor også den potentielle konkurrence. Med CMP-programmet har TAA-rederierne fået en betydelig markedsstyrke og dermed også mulighed for at udøve et pres, der kan holde potentielle konkurrenter ude.
- (182) Den anden forudsætning for en effektiv potentiel konkurrence er, at de rederier, der kan tænkes at ville søge ind på markedet, også må være i stand til at trække sig ud igen uden for store tab. Men et stort rederi, der trækker sig ud af et af de store fragtområder som atlanttrafikken, vil ikke kunne gøre det uden derved at få skadet sit omdømme, hvilket vil gå ud over rederiets konkurrencemæssige stilling i andre trafikområder. Det vil desuden forringe dets muligheder for at vende tilbage til denne trafik, hvis efterspørgslen skulle vokse igen. Omkostningerne ved måske senere at måtte trække sig ud af et marked kan således afholde et rederi fra at forsøge hurtigt at trænge ind på et nyt marked.
- (183) I modsætning til de konferencer, der er omfattet af gruppefritagelsen, er TAA desuden en aftale, der skaber grundlaget for en prisfastsættelse, som er tilstrækkelig fleksibel til at kunne rumme også outsiders og nyttilkomne rederier.
- (184) Alt dette mindsker sandsynligheden for, at et uafhængigt rederi vil begynde at tilbyde ny kapacitet i større omfang i den pågældende trafik uden om TAA, og TAA's struktur øger samtidig sandsynligheden for, at de rederier, der er interesseret i atlanttrafikken, vil forsøge at komme ind på markedet inden for rammerne af TAA og dele kapaciteten med de rederier, som i forvejen opererer på dette marked.
- (185) Det er i øvrigt netop, hvad to store asiatiske rederier har gjort nemlig NYK og NOL, der gjorde deres entré på det transatlantiske marked i marts 1993. Det skete via et samarbejde om fælles farter med Hapag Lloyd, og inden for TAA's rammer. Denne form for indtrængning på markedet vil ikke påføre TAA nogen ny og effektiv konkurrence.
- (186) Endelig kom også to mexikanske rederier, der i forvejen opererede i atlanttrafikken, i april 1993 med i TAA, også via fælles farter med Hapag Lloyd.
- (187) Alle disse faktorer bevirker, at begrebet potentiel konkurrence må analyseres med en vis forsigtighed på atlanttrafikken, og kan måske give en del af forklaringen på, hvorfor de forhøjelser, TAA indførte pr. 1. januar 1993, og den utilfredshed, det skabte blandt transportkunderne, hidtil ikke har ført til, at der er dukket nye container-linjerederier op på dette marked, som kunne give TAA reel konkurrence.
- (188) Det er rigtigt, at selv om de særlige træk ved atlanttrafikken og ved TAA-aftalen i betydelig grad mindsker den potentielle konkurrence og de virkninger, den kunne få, udelukker de ikke enhver mulighed for konkurrence, ligesom der også må tages hensyn til mulighederne for nye konkurrenters indtrængning i trafikken mellem Nordeuropa og Canada, hvilket ville kunne få indvirkninger på visse segmenter af det relevante marked. Derimod kan det ikke antages at føre til noget reelt konkurrencepres på det relevante marked, hvis der dukker nye konkurrenter op i trafikken mellem Middelhavet og USA.

III. AFTALENS VIRKNINGER

- (189) TAA-medlemmerne har foretaget gennemgribende ændringer i prisstrukturen inden for linjetransport over Atlanterhavet og tillige betydelige forhøjelser af det generelle fragtrateniveau.

A. Virkningerne for prisstrukturen

- (190) Indtil TAA's ikrafttræden var de kommercielle relationer organiseret som beskrevet i betragtning 78 og 80.
- (191) Specielt kunne priserne for servicekontrakter omfatte transportstrækninger på land, Container Service Charges (CSC), den egentlige søtransport, Terminal Handling Charges (THC), Currency Adjustment Factor (CAF), Bunker Adjustment Factor (BAF) og andre fragttillæg.
- (192) Der var ikke nogen nedre grænse for den mængde, som afskiberne forpligtede sig til at lade transportere for at kunne indgå en servicekontrakt, og der fandtes derfor servicekontrakter for årlige mængder helt ned til 20 TEU, dvs. 20 20'-containere eller 10 40'-containere.
- (193) Endelig varierede den fakturerede pris efter godsets art og blev fastsat på grundlag af en forholdsvis kompleks tariffabel.
- (194) TAA's ikrafttræden foranledigede medlemmerne til at foretage omfattende ændringer i deres tarifstruktur i atlanttrafikken ⁽⁸⁵⁾.
- (195) For det første er der foretaget ændringer i varekategorierne, og de dertil hørende tariffer er blevet reduceret til 26 tarifklasser ⁽⁸⁶⁾. Selve tarifferne er blevet ændret, men da også strukturen er blevet ændret, må de undersøges hver for sig for at kunne afgøre, hvor store forhøjelser der er tale om.
- (196) For det andet forhandles servicekontrakterne for Kontraktkomitéens medlemmer, som omfatter størsteparten af TAA-medlemmerne, kollektivt af komitéens medlemmer, og det er som oftest TAA's sekretariat, der giver kunderne tilbud på servicekontrakter, hvor det i hvert enkelt tilfælde præciseres, hvor store mængder der skal fragtes af de enkelte medlemmer ⁽⁸⁷⁾. De rederier, som ikke er medlemmer af Kontraktkomitéen, kan deltage i individuelle kontrakter, forhandlet af Kontraktkomitéen, eller de kan forhandle særskilt ⁽⁸⁸⁾.
- (197) For det tredje accepterer ingen TAA-medlemmer længere servicekontrakter for årlige godsmængder under 250 TEU ⁽⁸⁹⁾, hvilket indebærer, at afski-

bere, der ikke når op på denne mængde, normalt skal betale tariffen ⁽⁹⁰⁾, som er højere end priserne i en servicekontrakt.

- (198) For det fjerde tilbydes servicekontrakterne fremover inden for følgende kategorier:
- transport fra havn til havn
 - CAF
 - THC
 - CSC
 - landtransport.
- (199) Den vigtigste forskel i forhold til det tidligere system ligger i, at rederierne ikke længere garanterer for størrelsen af pristillæg (CAF, THC, CSC, landtransport), men tværtimod oplyser, at disse beløb kan ændres i servicekontraktens gyldighedsperiode ⁽⁹¹⁾.
- (200) For det femte er klassificeringen af havnene blevet ændret. Havnene i Skotland, Nordengland og Danmark klassificeres ikke længere som »Base Ports«, og den trafik, der går via disse havne, er blevet pålagt et ekstra gebyr (»arbitrary« eller »range additional«) ⁽⁹²⁾.

B. Virkningerne for fragtraterne

- (201) Et af TAA's mål i efteråret 1992 var pr. 1. januar 1993 at få indført forhøjelser på mellem [...] og [...] US \$ pr. 20'-container og på mellem [...] og [...] US \$ pr. 40'-container ⁽⁹³⁾.
- (202) I betragtning af disse ændringers meget komplekse og uensartede karakter, må TAA's indvirkninger på fragtraterne analyseres ud fra hvert enkelt tilfælde.
- (203) Ved indførelsen af fragtrateforhøjelserne i december 1992 og januar 1993 blev et stort antal afskibere stillet over for meget betydelige stigninger, normalt på mellem 30 % og 100 %, i et enkelt tilfælde på 175 %.
- (204) Desuden søgte TAA at gennemtvinge disse meget store rateforhøjelser med et varsel, der set i forhold til almindelige praksis i branchen var usædvanlig kort. F.eks. har afskiberne [...] klaget til Kommis-

⁽⁸⁵⁾ Jf. TAA 1993 Revenue Programme, TAA-mødet den 4. september 1992.

⁽⁸⁶⁾ Jf. TAA Tariffs, 4. november 1992.

⁽⁸⁷⁾ Jf. TAA-tilbud til [...] af 6. november 1992 og TAA-tilbud til [...] af 13. november 1992 og 26. oktober 1992.

⁽⁸⁸⁾ Jf. TAA-tilbud af 25. november 1992 til [...].

⁽⁸⁹⁾ Denne grænse blev i 1994 sat ned til 200 TEU.

⁽⁹⁰⁾ Jf. tilbud fra Hapag Lloyd til [...] af 4. december 1992.

⁽⁹¹⁾ Jf.

— skrivelse fra [...] af 4. december 1992

— TAA-tilbud til [...] af 6. november 1992.

— TAA-tilbud til [...] af 13. november 1992.

⁽⁹²⁾ Jf. referat fra Gulfway Meeting, 8. oktober 1992.

⁽⁹³⁾ Jf. TAA 1993 Revenue Programme.

sionen over den måde, hvorpå TAA påtvang dem disse forhøjelser ⁽⁹⁴⁾.

- (205) Efter at disse klager var blevet indgivet, og Kommissionen havde indledt proceduren mod TAA, blev nogle af de påtænkte forhøjelser nedjusteret, men de stigninger, der faktisk fandt sted, var dog fortsat meget betydelige i forhold til 1992.
- (206) TAA har givet oplysninger ⁽⁹⁵⁾ om udviklingen i fragtraterne siden 1989 for varer, der tegner sig for lidt under 40 % af det samlede fragtvolumen i den vestgående trafik, som belæg for, at disse forhøjelser i forhold til 1992-niveauet kun betegnede en tilbagevenden til 1989-niveauet.
- (207) For nedennævnte varer var 1993-forhøjelserne i forhold til 1992-niveauet imidlertid af følgende størrelsesorden:

Stigning — 1993 i forhold til 1992

Øl [...]	[...]
Kemikalier [...]	[...]
Papir	[...]
Spiritus [...]	[...]
Bilkomponenter	[...]
Stålkabler	[...]
Dæk [...]	[...]

- (208) I sit svar på Kommissionens meddelelse af klagepunkter af 14. april 1993 oplyste TAA desuden med hensyn til de indbragte klager, at de pålagte fragtrateforhøjelser for nogle afskiberes vedkommende og for nogle varetyper kunne udgøre op til:

[...].

- (209) Nogle af de afskibere, som blev stillet over for meget store forhøjelser, har kunnet finde alternative transportløsninger via Middelhavet eller med de få rederier, der konkurrerer med TAA, men som oftest var rateforhøjelserne lige så store dér, (se f.eks. betragtning 215, 218 og 219).
- (210) Af disse tal fremgår, at det lykkedes TAA at gennemtvinge en generel og meget betydelig forhøjelse af fragtraterne i forhold til 1992 i den vestgå-

ende trafik Europa/USA. Selv om disse prisforhøjelser, som påstået af TAA-medlemmerne, var nødvendige for at få dækket tabene og genoprette det tidligere rateniveau, ført de til en meget gennemgribende ændring af markedet, hvis virkninger var betydelige.

- (211) For 1994 har TAA i den vestgående trafik bebudet nye stigninger i forhold til 1993, på mellem 40 og 160 US \$ pr. TEU.

C. Virkningerne på markedet

- (212) De meget store forhøjelser, TAA foretog, fik naturligt nok betydelig indvirkning på den direkte atlanttrafik og på de tilgrænsende markeder.
- (213) Stillet over for TAA's planer om betydelige fragtrateforhøjelser med relativt kort varsel i 1993 forsøgte afskiberne derefter at finde alternative transportløsninger.
- (214) De få uafhængige rederier kunne således udnytte de chokvirkninger, TAA's fragtrateforhøjelser havde skabt, til at vinde markedsandele og samtidig forhøje deres tariffer væsentligt. Evergreen (Taiwan) fik således øget sin markedsandel i den direkte vestgående trafik fra 7 % i første kvartal 1992 til 13,8 % i første kvartal 1993 ⁽⁹⁶⁾.
- (215) Samtidig ændrede Evergreen sin tariftabel for at følge med TAA og gennemførte betydelige forhøjelser, som dog af hensyn til konkurrencedygtigheden blev holdt lidt under TAA's.
- (216) Derefter gik TAA's markedsandel i den vestgående trafik lidt tilbage. TAA-medlemmernes markedsandel i første kvartal 1993 blev således på 71 %, i forhold til 78 % i samme periode 1992 ⁽⁹⁷⁾.
- (217) Med hensyn til ruten via Canada — som på visse markedssegmenter kan frembyde et vist alternativ — fremgår det af de oplysninger, Kommissionen råder over, at der foregår et vist samarbejde mellem TAA og den canadiske konference, hvilket yderligere reducerer de reelle muligheder for konkurrence fra denne trafikrute.
- (218) Et af TAA's medlemmer sendte ⁽⁹⁸⁾ de to medlemmer af den canadiske konference, som ikke er med

⁽⁹⁴⁾ Se skrivelser

— fra [...] til TAA af 20. november 1992 og til CNUT af 14. december 1992
 — fra [...] til FMC af 7. december 1992
 — fra [...] til BSC af 27. januar 1993
 — til [...] af 13. november 1992
 — fra TAA til [...] af 3. december 1992.

⁽⁹⁵⁾ TAA's svar på Kommissionens meddelelse af klagepunkter i forbindelse med iværksættelse af foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993.

⁽⁹⁶⁾ JOC/Piers, citeret i TAA's svar på Kommissionens meddelelse af klagepunkter i forbindelse med de foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993, s. 46.

⁽⁹⁷⁾ JOC/Piers, citeret i TAA's svar på Kommissionens meddelelse af klagepunkter i forbindelse med de foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993, s. 46.

⁽⁹⁸⁾ Fax fra [...].

i TAA, detaljerede oplysninger om ændringerne i tarifstrukturerne og de beregningsmetoder, TAA benyttede i forbindelse med forhøjelserne pr. 1. januar 1993. Oplysningerne herom blev fremsendt i tilstrækkelig god tid inden ikrafttrædelsen af de pågældende forhøjelser til, at den canadiske konference kunne indføre forhøjelser af samme størrelsesorden. Den canadiske konference gav også afskiberne meddelelse om en ny tariffabel, en ændring af beregningen af havnegebyrer og betydelige forhøjelser af priserne for servicekontrakter, altsammen svarende ret nøje til de vilkår, TAA ville anvende med virkning fra 1. februar 1993⁽⁹⁹⁾.

(219) TAA fik også indvirkninger på trafikken via Middelhavet. SEUSA-konferencen, der opererer i denne trafik, ændrede sine tariffer på linje med TAA og foretog en række betydelige forhøjelser. Det bemærkes, at fire af denne konferencens otte medlemmer også er med i TAA (Maersk, Nedlloyd, P&O og Sea-Land).

(220) Også trafikken via Middelhavet kom til at nyde godt af TAA-forhøjelserne, idet trafikken til USA via denne rute voksede med 14 % i tiden fra første kvartal 1992 til første kvartal 1993, medens trafikken via Nordeuropa kun steg med 9 %. Nogle afskibere, specielt afskibere i det sydlige Frankrig, gik efter TAA-forhøjelserne over til helt eller delvis at afskibe deres varer fra middelhavshavne. Denne mulighed har langt størsteparten af afskiberne i Nordeuropa imidlertid ikke.

(221) Så vidt Kommissionen ved, frembød middelhavsru-ten i 1993 for langt størsteparten af afskiberne ikke mere noget reelt alternativ til TAA, eftersom de få uafhængige rederier, der for øjeblikket sejler i denne trafik, praktisk taget udnytter deres kapacitet fuldt ud og ikke længere er i stand til at tage imod nye transportordrer.

D. CMP-programmets virkninger

1. TAA's begrundelse for CMP-programmet

(222) I deres anmeldelse af aftalen anførte TAA-medlemmerne, at CMP-programmet tog sigte på at imødegå problemerne med den manglende ligevægt mellem fragtvolumen i den østgående og den vestgående trafik og den deraf følgende overkapacitet

inden for den vestgående trafik. CMP-programmet anvendtes derfor kun i vestgående retning, selv om TAA-medlemmerne i aftalen havde forbeholdt sig ret til også at iværksætte det i den østgående trafik.

(223) I deres svar af 17. marts 1994 udtalte TAA-medlemmerne,

— at et af formålene med TAA var at rationalisere trafikken ved rent fysisk at trække overkapacitet ud af trafikken

— at CMP var nødvendigt for at opnå denne rationalisering

— at CMP i øvrigt hjalp med til at imødegå problemerne med uligevægten mellem den øst- og den vestgående trafik, med sæsonbetingede svingninger i efterspørgslen og konjunkturbe- stemt overkapacitet.

(224) Over for disse argumenter må anføres følgende:

2. Rationalisering af trafikken

(225) Med hensyn til rationalisering af trafikken ved fysisk at trække kapacitet ud, må Kommissionen bemærke følgende:

a) Rationalisering som mål for TAA

(226) Hvad angår argumentet om, at et af TAA's mål er at rationalisere trafikken ved fysisk tilbagetrækning af kapacitet, henviser TAA i sit svar af 17. marts 1994 til et dokument dateret den 13. januar 1992.

(227) Der er tale om et dokument, som Kommissionen ikke har fået forelagt af TAA-medlemmerne, men som den derimod har fundet under en kontrolundersøgelse hos et rederi, der ikke er med i TAA. Desuden har TAA ikke fra begyndelsen angivet rationalisering af trafikken som et af aftalens formål, og da TAA i august 1992 blev anmeldt til Kommissionen, blev rationalisering heller ikke angivet som et af aftalens formål.

(228) TAA-medlemmerne har i øvrigt aldrig, hverken i anmeldelsen eller under sagens behandling, meddelt Kommissionen, at der skulle findes et program for rationalisering af trafikken. Kommissionen er siden hen blevet underrettet om rationaliseringsforanstaltninger truffet af nogle TAA-medlemmer.

⁽⁹⁹⁾ Jf. artiklen »La route du Canada plus chère« i Lloyds Anversoise, 16. januar 1993.

(229) Ikke blot har Kommissionen ikke fået nogen aftale mellem alle TAA-medlemmerne om fysisk tilbage-
trækning af kapacitet anmeldt, men i særdeleshed har TAA-medlemmerne i deres anmeldelse af 28. august 1992 anført, at et af TAA's formål var at undgå fysisk tilbage-
trækning af kapacitet:

»Under the Agreement, there is no provision relating to the physical withdrawal of capacity, (...)«⁽¹⁰⁰⁾.

»That regulation (of excess capacity, provided by the TAA) nevertheless ensures: (...) that no existing capacity is withdrawn permanently from the market«⁽¹⁰¹⁾.

(230) Desuden knyttedes der i aftalens bestemmelser ingen forbindelse mellem fastfrysning af kapacitet og fysisk tilbage-
trækning af kapacitet. De TAA-komitéer, der har til opgave at føre tilsyn med CMP-programmet, har ikke til opgave at afgive henstillinger om rationalisering, og i tilfælde af en forøgelse af overkapaciteten drejer de tilpasninger, der forudses i TAA-aftalen, sig om, på hvilket niveau kapaciteten skal fastfryses, og formodes ikke at føre til rationaliseringsprogrammer.

Endelig indebærer det kapacitetsfrysningsprogram, der blev anmeldt til Kommissionen, en konstant fastfrysning af 20% over to år (se betragtning 244), hvilket viser, at TAA-medlemmerne på anmeldelsestidspunktet ikke havde noget program for tilbage-
trækning af kapacitet, som man skulle have taget hensyn til i fastfrysningsprogrammet. Det var først siden hen, efter at nogle TAA-medlemmer havde trukket kapacitet ud, at fastfrysningsprogrammet blev tilpasset (se betragtning 246).

(231) På baggrund heraf må det konkluderes, at rationalisering af kapaciteten ikke af TAA-medlemmerne blev opfattet som et af aftalens hovedformål, og yderligere, at medlemmerne ikke indgik aftalen med det formål at rationalisere trafikken gennem større fysiske tilbage-
trækninger af kapacitet.

b) *CMP-programmet som en nødvendighed for rationalisering*

(232) TAA anfører i øvrigt i sit svar af 17. marts 1992, at CMP-programmet er nødvendigt for at opnå en rationalisering af trafikken gennem fysisk tilbage-
trækning af kapacitet.

(233) For det første er Kommissionen ikke overbevist om, at indførelsen af en salgskvotering — som

CMP indebærer — generelt er en nødvendighed for at nedbringe et overskud på udbudssiden. Tværtimod åbner sådanne kvoter generelt mulighed for at opretholde en overkapacitet på bekostning af kunder eller forbrugere⁽¹⁰²⁾.

(234) For det andet fremgår det af TAA's udtalelser og den hidtidige udvikling i trafikken, at der har fundet og kan finde fysisk tilbage-
trækning af kapacitet sted, når et lille antal (to til fire) rederier indgår aftaler om kapacitetsudveksling eller -chart-
ring⁽¹⁰³⁾.

(235) Det stemmer med TAA's udtalelser i et svar af 15. juli 1993 på et spørgsmål fra Kommissionen, der netop drejede sig om forbindelsen mellem TAA og de gennemførte rationaliseringsforanstaltninger. TAA oplyste blot, at et samarbejde, specielt om fragtrater, gør det lettere at iværksætte sådanne aftaler om kapacitetsudveksling mellem nogle af medlemmerne. Der blev i dette svar ikke henvist til CMP-programmet.

(236) I sit svar af 24. maj 1993 på klagepunktsmeddelelsen i forbindelse med foreløbige forholdsregler (bilag 6) fremlagde TAA endelig de forskellige rationaliseringsforanstaltninger, rederierne havde truffet mellem 1987 og 1993, dvs. både før og efter at TAA trådte i kraft. Der henvises her til individuelle beslutninger truffet af rederierne eller til aftaler om kapacitetsudveksling mellem et lille antal rederier, men der nævnes intet om nogen samordnet beslutning truffet af alle TAA-medlemmer.

(237) TAA anfører i sit svar af 17. marts 1993, at CMP er nødvendigt for rationalisering, fordi det er nødvendigt for, at de rederier, som trækker skibe ud af trafikken, kan bevare deres markedsandele. Hertil må først og fremmest bemærkes, at det ikke nødvendigvis er en betingelse for at kunne regulere udbud og efterspørgsel, at alle rederier, også de, der er nødt til at rationalisere deres farter, kan bevare deres markedsandele, og i særdeleshed kan de ovennævnte kapacitetsdelingsaftaler give de rederier, som trækker skibe ud af trafikken, mulighed for at opretholde deres farter og dermed også deres markedsandele, uanset om der findes et CMP-program eller ej. TAA's argument forekommer derfor ikke at holde stik.

⁽¹⁰²⁾ Jf. Kommissionens Tolvte Beretning om Konkurrencepolitikken, 1982, s. 44.

⁽¹⁰³⁾ Den anmeldte TAA-aftale åbner mulighed for sådanne aftaler om kapacitetsudveksling eller -chart-
ring (se betragtning 24). Men TAA har imidlertid ikke efter de gældende procedureregler anmeldt nogen konkret aftale om rationalisering af kapaciteten gennem kapacitetsudveksling eller -chart-
ring.

⁽¹⁰⁰⁾ TAA-anmeldelsen, 28. august 1992, s. 3.

⁽¹⁰¹⁾ TAA's skrivelse til Kommissionen af 14. august 1992, samt bilag 2 i TAA-anmeldelsen af 28. august 1992.

(238) På baggrund af det ovenstående er der intet, der tyder på, at TAA (og i særdeleshed CMP-programmet) har været en nødvendighed for at få rationaliseret trafikken via fysisk tilbagetrækning af kapacitet.

(239) Med hensyn til de andre begrundelser for CMP-programmet, der drejede sig om uligevægten mellem den øst- og den vestgående trafik, sæsonsvingningerne og den konjunkturbestemte overkapacitet, skal følgende bemærkes:

3. Uligevægten mellem den østgående og den vestgående trafik

(240) At CMP kun finder anvendelse på det vestgående segment, begrundes af TAA med en forskel i trafikvolumen på 10 % i 1991 (se betragtning 93 og 94). Som nævnt ovenfor, er en sådan uligevægt imidlertid et fuldstændig normalt fænomen inden for linjefart, og uligevægten var tilmed mindre end førhen og også mindre end uligevægten i de andre store trafikker. Det kan ikke i sig selv retfærdiggøre et program til begrænsning af udbuddet med 20 % eller mere.

(241) Det har også kunnet konstateres, at uligevægten blev mindsket allerede i 1992 og helt forsvandt i 1993 (se betragtning 95). Tværtimod er der nu vendt op og ned på situationen, idet trafikvolumen på det vestgående segment lå 14 % over det østgående segments i andet kvartal og 37 % over det østgående i tredje kvartal 1993.

(242) Det er under disse omstændigheder vanskeligt at forstå den økonomiske begrundelse for kun at anvende CMP i den vestgående trafik. At ligevægten i 1993 blev forrykket, således at det østgående trafikvolumen blev mindst, har ikke hidtil ført til, at CMP blev bragt i anvendelse på denne trafik. En uligevægt mellem den østgående og vestgående trafik forekommer derfor at være en meget svag begrundelse for CMP i 1991 og 1992 og en uholdbar begrundelse for 1993.

4. Sæsonudsving

(243) Hvis CMP-programmet havde til formål at imødegå sæsonbetonede udsving i efterspørgslen, som det ifølge TAA ville være umuligt at imødegå med tilsvarende tilpasninger i den indsatte kapacitet, skulle niveauet for kapacitetsfastfrysningen også følge den sæsonmæssige udvikling i efterspørgslen.

(244) Ifølge TAA er efterspørgslen i den vestgående trafik normalt lavest i første kvartal og størst i fjerde kvartal. Den fastfrysning af kapaciteten, TAA oprindeligt indførte (jf. TAA-anmeldelsen af 28. august 1992), lå imidlertid på følgende niveau i følgende tremånedersperioder efter aftalens ikrafttrædelse:

- 1. periode: [. . .]
- 2. periode: [. . .]
- 3. periode: [. . .]
- 4. periode: [. . .]
- 5. periode: [. . .]
- 6. periode: [. . .]
- 7. periode: [. . .]
- 8. periode: [. . .]

(245) Det oprindelige kapacitetsstyringsprogram havde således på ingen måde til formål at følge de sæsonbetonede udsving i efterspørgslen.

(246) Derefter reviderede TAA sit kapacitetsstyringsprogram, måske som følge af den gunstige udvikling i fragtvolumen og de kapacitetsnedskæringer, der reelt var foretaget. Den 16. juni 1993 fremlagde TAA følgende program ⁽¹⁰⁴⁾:

- 1. periode: [. . .]
- 2. periode: [. . .]
- 3. periode: [. . .]
- 4. periode: [. . .]
- 5. periode: [. . .]
- 6. periode: [. . .]
- 7. periode: [. . .]
- 8. periode: [. . .]

(247) Heller ikke her følger programmet sæsonbetonede svingninger. TAA kan derfor ikke betragtes som et middel til at imødegå sæsonvirkninger i efterspørgslen.

5. Konjunkturbestemt overkapacitet

(248) Som nævnt i betragtning 87 er tendenserne siden 1990 gået i retning af en tilbagegang i udbuddet (-2,4 % i den vestgående trafik fra 1990 til 1992). Fra 1. september 1992 til 1. januar 1994 har nogle TAA-medlemmer uafhængigt af den egentlige aftale foretaget rationaliseringer eller trukket skibe ud, hvilket for TAA som helhed har ført til en samlet kapacitetsnedskæring på ca. [. . .] ⁽¹⁰⁵⁾.

(249) Så vidt Kommissionen kan skønne, må kapaciteten på atlantmarkedet således være faldet med flere procentpoints mellem 1991 og 1993.

(250) Med hensyn til efterspørgslen ser der ud til at være sket en stigning inden for den vestgående trafik på

⁽¹⁰⁴⁾ TAA's svar af 16. juni 1993 på en begæring om oplysninger, bilag 3.

⁽¹⁰⁵⁾ TAA's svar af 17. marts 1994, punkt 2.36, vedrørende artikel 85.

9,1 % fra 1991 til 1992 og på 11 % fra 1992 til 1993, hvilket for hele perioden 1991-1993 giver en stigning på ca. 20 %.

(251) Skønt atlanttrafikken i vestgående retning lå på et lavpunkt i 1991, blev situationen stort set genoprettet allerede i 1992, og i 1993 nåede fragtvolumen på det vestgående segment op på et niveau, som man ikke havde oplevet igennem de seneste syv år ⁽¹⁰⁶⁾. TAA har ikke givet nogen forklaring på, hvordan dette skulle være udslag for konjunkturbestemt overkapacitet.

(252) Ifølge TAA lå overkapaciteten i øvrigt på 30 % i 1991. Med en stigning i fragtvolumen på 20 % fra 1991 til 1993 og en samtidig nedgang i kapaciteten kan Kommissionen ikke se, hvordan man kan betegne overkapaciteten i trafikken i 1993 som konjunkturbestemt.

(253) Det er følgelig ikke godtgjort, at CMP-programmet har til formål at imødegå konjunkturbestemt overkapacitet.

6. Konklusion med hensyn til CMP

(254) I lyset af alle disse elementer kan CMP-programmet, som det anvendes for øjeblikket, ikke betragtes isoleret som et middel til at imødegå en krisesituation forårsaget af manglende ligevægt mellem den øst- og den vestgående trafik og overkapacitet i den vestgående trafik og heller ikke som et middel til at rationalisere trafikken, men derimod snarere som et middel til kunstigt at opretholde den unødvendig kapacitet og hæve fragtrateniveauet på det vestgående segment.

(255) Det er i øvrigt, hvad der i 1992 blev forudset i Drewry-rapporten, hvor der på basis af en opretholdelse af CMP på det vestgående segment forudses følgende udvikling i de gennemsnitlige fragtrater:

År	(US\$/TEU)	
	Vestgående	Østgående
1992	700	800
1993	850	875
1994	1 100	925

Kilde: Drewry, december 1992, s. 117.

(256) Der forekommer derfor ikke at være nogen økonomisk begrundelse for at anvende kapacitetsstyr-

ringsprogrammet udelukkende i den vestgående trafik. Dette program åbner mulighed for kunstigt at hæve priserne på søtransport fra Europa til USA og lægger dermed urimelige byrder på de europæiske virksomheder, der eksporterer til USA.

(257) Nogle af de argumenter, TAA har fremført for CMP, kan i 1993 måske nok have gyldighed for trafikken fra USA til Europa, men i hvert fald ikke for trafikken fra Europa til USA.

E. Den europæiske flåde

(258) Et af de argumenter, TAA-medlemmerne har fremført som begrundelse for deres aftale, drejer sig om hensynet til den europæiske flåde, idet det ifølge TAA vil være de europæiske rederier, der bliver hårdest ramt, hvis Kommissionen nedlægger forbud mod TAA.

(259) De europæiske rederiers andel af verdens linjeskibsflåde har været klart faldende i en årrække, hvorimod de asiatiske rederiers andel er steget. Af de 20 største linjerederier i verden i 1992 var der seks europæiske, og de tegnede sig for 27,6 % af kapaciteten, hvorimod forholdet for de asiatiske rederier var, at de havde ni rederier blandt verdens 20 største og besad 48,2 % af den udnyttede kapacitet ⁽¹⁰⁷⁾.

(260) De europæiske rederier har fastholdt en lidt større markedsandel inden for atlanttrafikken — i 1992 tegnede EF-rederier sig for ca. [...] af TAA's trafikvolumen ⁽¹⁰⁸⁾, svarende til ca. [...] af den samlede trafik over Atlanterhavet. Medregner man også europæiske rederier uden for EF, tegnede samtlige europæiske rederier sig i 1992 for ca. [...] af TAA's trafikvolumen, svarende til ca. [...] af hele atlanttrafikken.

(261) De europæiske rederier står således relativt stærkere i Nordatlanten end i resten af verden. Den største fordel, TAA giver disse rederier, ligger i den tvungne fragtrateforhøjelse og den deraf følgende reduktion eller eliminering af de tab, rederierne havde haft på dette marked i 1992. Men selv om EF-rederierne vil kunne drage fordel af TAA's fragtrateforhøjelser, har de hverken større eller mindre fordel af denne aftale end de andre europæiske medlemsrederier, som udgør ti ud af TAA's i alt 15 medlemmer og tegner sig for ca. [...] af TAA's kapacitet. Det bemærkes i den forbindelse,

⁽¹⁰⁶⁾ Se tabel 8, s. 26, i TAA's svar af 17. marts 1994, vedrørende artikel 85.

⁽¹⁰⁷⁾ Containerisation International, august 1992, s. 38.

⁽¹⁰⁸⁾ Jf. TAA's svar på en begæring om oplysninger, 15. juli 1993, tabel 9 og 10.

at der siden TAA's ikrafttræden er kommet fire nye medlemsrederier til, alle fra lande uden for EF.

(262) I øvrigt er det de få uafhængige rederier uden for TAA, der får de største fordele af den situation, TAA har skabt, idet de kan øge deres markedsandele, samtidig med at de forhøjer deres fragtrater. Der er navnlig om rederier som Evergreen (Taiwan), samt i mindre grad Lykes (USA), Atlantic Cargo (Sverige) og ICL (USA) (se betragtning 448).

(263) TAA's virkninger for EF-rederierne er således ret blandede: på den ene side har TAA bidraget til at begrænse eller eliminere deres tab på dette marked, men på den anden side er den til lige så stor fordel for de rederier fra tredjelandslande, der er med i TAA, og til endnu større fordel for de tredjelandsrederier uden for TAA, der sejler på Atlanterhavet (se betragtning 262). I øvrigt har EF-rederierne siden aftalens ikrafttræden tabt markedsandele. Endelig tager TAA ikke sigte på nogen omstrukturering, som på længere sigt vil kunne sikre den europæiske handelsflådes konkurrenceevne. Tværtimod vil fragtrateforhøjelserne og fastfrysningen af kapaciteten kun føre til en midlertidig bedring i de europæiske rederiers indtjening i atlanttrafikken uden dermed at give garanti for en bedre omkostningsstyring og en varig forbedring af deres konkurrenceevne, specielt ikke for de af dem, der ikke er så konkurrencedygtige. I dens nuværende form kan TAA-aftalen derfor vanskeligt betragtes som et effektivt og varigt middel til at beskytte eller forsvare den europæiske handelsflåde.

IV. KLAGERNE

(264) Kommissionen har modtaget klager fra følgende:

- [...] Havnevæsen (13. oktober 1992)
- den [...] organisation af levnedsmiddelimportører, [...], (13. oktober 1992)
- Sammenslutningen af Speditører i Nordsøhavene (19. oktober 1992), støttet af en skrivelse fra det franske speditørforbund, FFOCT (19. marts 1993)
- European Shippers' Council (ESC) (4. november 1992), støttet af skrivelse fra den tyske afskiberorganisation, DSVK, af 26. november 1992
- [...] (30. november 1992)

— den franske afskiberorganisation, CNUT (18. december 1992)

— den britiske afskiberorganisation, BSC (21. december 1992), støttet af skrivelser fra den irske eksportsammenslutning af 1. februar 1993 og 9. februar 1993

— den spanske afskiberorganisation (16. marts 1993)

— speditionsfirmaet [...] (19. april 1992)

— den britiske speditørorganisation, BIFA (28. april 1992)

— den europæiske speditørsammenslutning, CLECAT (25. maj 1992)

— National Industrial Transportation League (19. juli 1993).

(265) [...] Havnevæsen klager over indførelsen af ekstragebyrer (»range additionals«, jf. betragtning 200) for de danske havne i [...].

(266) Sammenslutningen af Speditører i Nordsøhavene, CLECAT og FFOCT klager over, at de fælles fragtrater omfatter havnegebyrer og landtransport, selv om der ikke er sket nogen fritagelse efter traktatens artikel 85, stk. 3, inden for disse områder.

(267) Det mellemstore speditionsfirma [...] klager over, at TAA anvender diskriminerende vilkår over for firmaet i forhold til de vilkår, der anvendes over for større speditionsfirmaer (30-40 % højere fragtrater).

(268) Den britiske speditørorganisation, BIFA, klager over, at TAA anvender diskriminerende vilkår over for britiske speditører, og beskylder TAA for misbrug og dominerende stilling.

(269) European Shippers' Council gør gældende, at TAA ikke er en konference og ikke opfylder betingelserne i traktatens artikel 85, stk. 3. Organisationen anmodede den 6. januar 1993 Kommissionen om at iværksætte foreløbige forholdsregler over for TAA. Den tyske afskiberorganisation klager over fastsættelsen af fragtrater for landtransport samt over kapacitetsstyringsprogrammet, som den hævder indebærer en kunstig reduktion af kapaciteten uden en tilsvarende reduktion af omkostningerne.

(270) [...] klager over, at TAA har afvist at føre forhandlinger, at der anvendes tariffer, som ikke er økonomisk begrundede, at der er sket en voldsom og ganske betydelig stigning i tarifferne, som bringer [...] eksport til USA i fare, og at der er

tale om en frivillig fastfrysning af kapaciteten, som kan sidestilles med en afvisning af at drive forretning med virksomheden.

- (271) Den 16. marts 1993 skrev den spanske afskiberorganisation til Kommissionen og anmodede om, at TAA-rederierne anmodning om fritagelse ikke blev imødekommet. Sæmmenslutningen anførte, at en sådan fritagelse ville give disse rederier monopolstilling og gøre det vanskeligt at opnå sø- og landtransporttydelser på normale markedsvilkår.
- (272) National Industrial Transportation League er en amerikansk afskiberorganisation med over 1 200 medlemmer, som repræsenterer afskibere, der er direkte berørte af TAA-aftalen i såvel den vestgående som den østgående trafik.
- (273) Denne organisation mener, at TAA er en konkurrencebegrænsende og yderst diskriminerende aftale, som har påført og fortsat påfører afskiberne alvorlig skade. Aftalen har specielt ført til uforholdsmæssige og urimelige fragtrateforhøjelser, den har uden rimelig grund begrænset afskiberes og rederiers muligheder for at indgå kontrakter med henblik på at etablere solide forretningsrelationer, og den har resulteret i en urimelig diskrimination over for små afskibere.
- (274) CNUT fremfører følgende klagepunkter:
- 1) misbrug af dominerende stilling, i form af ganske betydelige og pludselige forhøjelser af tariffene (helt op til 175 % for visse kategorier af gods) og indførelse af urimelige forretningsvilkår, alt i strid med EF-traktatens artikel 85 og 86
 - 2) kunstig begrænsning af transportudbuddet i strid med traktatens artikel 85 og 86
 - 3) kunstig opdeling af markedet mellem de rederier, der er medlemmer af aftalen, i strid med traktatens artikel 86
 - 4) forskelsbehandling af afskiberne i strid med traktatens artikel 85 og 86
 - 5) fastsættelse af fælles tariffes for landtransport i tilslutning til søtransporten i strid med traktatens artikel 85 og 86 samt forordning (EØF) nr. 1017/68 og (EØF) nr. 4056/86
 - 6) samordning med medlemmerne af den konference, der besejler Canada fra Europa.
- (275) CNUT har anmodet om, at der iværksættes foreløbige forholdsregler i henhold til artikel 10 og 11 i forordning (EØF) nr. 4056/86.
- (276) Den britiske afskiberorganisation har klaget over, at TAA strider imod traktatens artikel 85 og 86, for så vidt som TAA:
- 1) begrænser, kontrollerer eller deler udbuddet af søtransport, landtransport samt teknisk udvikling og investeringer til skade for afskiberne
 - 2) direkte eller indirekte fastsætter og på urimelig måde gennemtvinger fragtrater og andre transportbetingelser samt alle andre forhandlingsvilkår i tilknytning til sådanne transporttydelser
 - 3) anvender forskellige vilkår for samme transporttydelser over for forskellige forretningspartnere og derved stiller nogle af dem ringere i konkurrencen (specielt under henvisning til den i betragtning 13 nævnte minimumsgrænse på 250 TEU).
- (277) Den britiske afskiberorganisation anmodede følgende Kommissionen om at iværksætte foreløbige forholdsregler over for TAA samt påbyde TAA-medlemmerne at ophæve TAA-aftalen i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 4056/86.
- (278) Via BSC har nedennævnte virksomheder sendt Kommissionen oplysninger til støtte for BSC's klage:
- [...].
- (279) Via CNUT har nedennævnte virksomheder sendt Kommissionen oplysninger til støtte for CNUT's klage:
- [...].
- (280) DSVK har i sin skrivelse af 26. november 1992 vedlagt udtalelser fra nedennævnte virksomheder om TAA:
- [...].
- (281) Uden at gå i nærmere detaljer med de meget omfattende klager fra de franske og britiske afskibere finder Kommissionen det værd at bemærke, hvordan forretningsrelationerne mellem de klagende afskibere og TAA's medlemsrederier har udviklet sig. Mange afskibere har fremhævet, at de har haft store vanskeligheder med at forhandle servicekontrakter for 1993, og at det var nødvendigt for dem at kunne forhandle direkte med rederierne.
- (282) At TAA har afskåret afskiberne fra at forhandle direkte med de enkelte rederier og gjort det umuligt at opretholde tættere forretningsforbindelser mellem leverandør og kunde, ser ud til at have givet anledning til mange protester, specielt fra de europæiske virksomheder, der eksporterer til USA.

FJERDE DEL: RETLIG VURDERING

I. ARTIKEL 85, STK. 1

(283) TAA omfatter flere indbyrdes sammenhængende elementer:

- a) aftaler om chartring af »slots« og lastrum og udveksling af udstyr
- b) prisaftaler for landtransport
- c) prisaftaler vedrørende havneydelser
- d) prisaftaler for søtransport
- e) aftaler om begrænsning af kapacitetsudnyttelsen inden for søtransport (jf. betragtning 16 til 22).

(284) I sin beslutning i denne sag har Kommissionen koncentreret sig om litra d) og e) samt — hvad EF angår — litra b), dvs. aftalerne om priser og begrænsning af kapacitetsudnyttelsen inden for søtransporten samt aftalerne om priser for landtransport af containere i eller gennem EF.

A. Aftaler om fastsættelse af priser inden for søtransport

(285) Linjerederier er virksomheder som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 1. De aftaler om fastsættelse af priser for søtransport, som er indgået mellem de rederier, der er medlemmer af TAA, er aftaler mellem virksomheder efter traktatens artikel 85, stk. 1.

(286) Disse aftaler, som er nærmere beskrevet i betragtning 11 til 25, har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen inden for fællesmarkedet. Specielt giver disse aftaler TAA's medlemmer mulighed for at begrænse den indbyrdes konkurrence med hensyn til tariffer, fragtrater og almindelige transportbetingelser. Sådanne aftaler falder ind under traktatens artikel 85, stk. 1, litra a).

(287) I henhold til artikel 85, stk. 1, skal konkurrencebegrænsende aftaler og praksis kunne påvirke handelen mellem medlemsstater for at være omfattet af denne bestemmelse.

Ifølge EF-Domstolens dom af 23. april 1991, sag C-41/90, Höfner og Elser mod Macroton⁽¹⁰⁹⁾, og Retten i Første Instans' dom af 1. april 1993, sag T-65/89, BPB Industries og British Gypsum mod Kommissionen⁽¹¹⁰⁾ skal denne påvirkning af sam-

handelen mellem medlemsstater ikke nødvendigvis være aktuel og reel. Betingelsen om, at aftalen skal kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstater, skal anses at være opfyldt, når der i det mindste potentielt kan blive tale om en mærkbar påvirkning.

(288) Prisaftalerne kan mærkbart påvirke handelen mellem medlemsstaterne på følgende måde:

(289) TAA omfatter linjerederier, der opererer i flere medlemsstater, og begrænser konkurrencen mellem disse rederier med hensyn til de transportydelser og priser, som hvert enkelt rederi tilbyder, og indskrænker dermed afskibernes valgmuligheder. Aftalerne bevirker, at de europæisk afskibere ikke kan opnå nogen større fordel ved at sende deres varer via andre lande end deres hjemland og lade dem transportere af transportvirksomheder uden for deres hjemland, i og med at de indebærer en kunstig fastsættelse af transportvilkår. I øvrigt vil udelukkelsen eller begrænsningen af rederiernes indbyrdes konkurrence på ydelser eller priser i betydelig grad også kunne mindske de konkurrencefordele, de mest effektive rederier kunne have opnået. Og det kan igen påvirke de normale markedsmekanismer, hvor rederier taber eller vinder markedsandele, der ville have spillet ind under TAA. Denne begrænsning af konkurrencen mellem rederier, der opererer i forskellige medlemsstater, influerer på og påvirker samhandelen med søtransportydelser inden for EF ved føre til en kunstig opretholdelse eller deling af markedsandele på EF-markedet for transportydelser.

(290) Begrænsningen af konkurrencen mellem rederierne og indskrænkningen af afskibernes valgmuligheder har også virkning på konkurrencen mellem havnene i forskellige medlemsstater ved på kunstig vis at udvide eller indskrænke deres respektive bagland⁽¹¹¹⁾.

(291) Den fælles klassificering af de forskellige havne, der besejles af TAA's medlemmer, som enten basishavne eller støttehavne ændrer konkurrencen mellem havnene og indebærer en omlægning af trafikstrømmen ved undertiden at gøre det billigere at anvende fjernere beliggende havne (se betragtning 200).

(292) Specielt betyder de ændringer, som TAA har medført for de irske, skotske og skandinaviske havne, at disse havne rent økonomisk er blevet mindre tiltrækkende, hvilket kan føre til, at transportydelserne omdirigeres til havne i andre medlemsstater.

⁽¹⁰⁹⁾ Sml. 1991, s. I-1979, præmis 32 og 33, s. 2018 og 2019.

⁽¹¹⁰⁾ Sml. 1993, s. II-389, præmis 134.

⁽¹¹¹⁾ Jf. sjette betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86.

- (293) Alle de ovennævnte konkurrencebegrænsninger i samhandelen med transportydelser mellem medlemsstaterne fører til ændringer i trafikstrømmene, idet de bevirker, at varerne transporteres via andre havne og andre medlemsstater end de havne og medlemsstater, der ville være blevet benyttet, hvis disse begrænsninger ikke havde fandtes, og de påvirker dermed samhandelen med de ydelser, der præsteres i tilknytning til transporten af disse varer.
- (294) I øvrigt kan disse begrænsninger også få direkte indvirkninger på varehandelen, for selv om der i princippet må sondres mellem markedet for transportydelser og markedet for de varer, der transporteres, kan de to markeder ikke adskilles fuldstændigt fra hinanden. Transportomkostninger og transportveje har stor indflydelse på varehandelen. Konkurrencebegrænsninger inden for transportydelser må derfor ikke blot vurderes ud fra de virkninger, de har på markedet for disse ydelser, men også ud fra deres indirekte virkninger for samhandelen med de varer, der transporteres.
- (295) Derfor påvirker prisaftalerne inden for TAA i det mindste indirekte også samhandelen mellem medlemsstater. For de transportpriser, TAA fastsætter, udgør en ofte meget betydelig del af den endelige pris på de varer, TAA-medlemmerne transporterer, og som sælges i hele verden, herunder også i EF. Hvis prisen på transport af en vare, som importeres i nogle medlemsstater f.eks. ændres, kan det ændre denne vares konkurrencedygtighed i forhold til konkurrerende varer fra andre medlemsstater og således ændre samhandelen med varen inden for EF. Tilsvarende gælder, at hvis man ændrer prisen på transport af en vare, som eksporteres fra en medlemsstat til et andet kontinent, kan det svække denne eksportvares konkurrencedygtighed og få eksportvirksomhederne til at søge nye afsætningsmarkeder i andre EF-lande. Generelt kan fastsættelse af priser på transport af varer derfor i sig selv påvirke eksport- og importvarers konkurrencedygtighed.
- (296) Kommissionen finder, at denne form for påvirkning, selv om den er indirekte, falder ind under EF-traktatens artikel 85, stk. 1. Det kan udledes af EF-Domstolens dom af 3. december 1987, sag 136/86, BNIC/Aubert⁽¹¹²⁾, i en sag, der drejede sig om en aftale vedrørende et halvfabrikat, der normalt ikke sælges uden for det (nationale) produktionsområde, men som er udgangsmateriale for et andet produkt, der sælges i hele EF. Ifølge EF-Domstolen kunne denne aftale påvirke samhandelen mellem medlemsstater. I den foreliggende sag finder Kommissionen, at transportpriserne må betragtes på samme måde.
- B. Aftaler om begrænsning af kapacitetsudnyttelse inden for søtransport**
- (297) De aftaler om begrænset udnyttelse af kapaciteten (jf. betragtning 16 til 22) inden for søtransporten, som TAA's medlemmer har indgået for deres skibstrafik, er aftaler mellem virksomheder efter traktatens artikel 85, stk. 1.
- (298) Disse aftaler har til formål eller til følge at begrænse konkurrencen, fordi de giver mulighed for at begrænse eller kontrollere produktionen som omhandlet i artikel 85, stk. 1, litra b). Specielt giver aftalerne TAA's medlemmer mulighed for at indskrænke de enkelte medlemmers konkurrenceevne i forhold til de øvrige medlemmer betydeligt ved at reducere den kapacitet, hver enkelt medlem udbyder på markedet.
- (299) Aftalerne kan mærkbart påvirke handelen mellem medlemsstater på flere måder.
- (300) Ved at begrænse den kapacitet, som hvert enkelt TAA-medlem udbyder i den vestgående trafik, kan aftalerne ændre eller reducere transportvolumenet i trafikken mellem Europa og USA. Når et rederis salg af transportydelser i en eller flere andre medlemsstater end den, som det primært opererer i, reduceres, er der tale om en påvirkning af samhandelen med disse ydelser mellem medlemsstater.
- (301) Aftalerne kan også ændre udbuddet af transportydelser i hver enkelt havn og medføre, at de på kunstig vis omdirigeres fra en EF-havn til en anden. De kan dermed påvirke samhandelen med transportydelser mellem medlemsstater.
- (302) Som beskrevet ovenfor (betragtning 294), har disse former for påvirkning af samhandelen med transportydelser også indvirkning på trafikstrømmene og dermed også på samhandelen med de ydelser, der præsteres i tilknytning til transporten af de pågældende varer.
- (303) Hvis man desuden betænker, at aftalerne om begrænset kapacitetsudnyttelse inden for søtransporten især har givet sig udslag i en generel forhøjelse af fragtraterne, gælder de i betragtning 294 og

⁽¹¹²⁾ Sml. 1987, s. 4789, præmis 18, s. 4814.

296 nævnte faktorer også her. Disse aftaler kan derfor føre til en mærkbar påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater.

C. Aftaler om fastsættelse af priser for landtransport

- (304) TAA's aftaler om fastsættelse af priserne på landtransport i Europa er aftaler, der falder ind under artikel 1 i forordning (EØF) nr. 1017/68.
- (305) De linjerederier, der er medlemmer af TAA, er virksomheder som omhandlet i artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68, som svarer til traktatens artikel 85, stk. 1.
- (306) Direkte fastsættelse af priser og vilkår for den landtransport, der udføres inden for rammerne af kombineret transport, udgør en konkurrencebegrænsning efter traktatens artikel 85, stk. 1, og artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68.
- (307) Aftalerne om priser for de landtransportydelse, TAA-medlemmerne tilbyder, kan påvirke handelen mellem medlemsstaterne.
- (308) Ved at fastsætte fragtrater, som TAA's medlemmer skal anvende for transporten mellem de forskellige havne, hvorfra de opererer, og alle andre destinationer inden for Fællesskabet, påvirker TAA's aftale om landtransportpriser i Europa konkurrencen mellem havnene og har også indflydelse på, hvilke fragtrater der benyttes mellem de forskellige medlemsstater.
- (309) På samme måde ændrer prisaftalerne også relationerne mellem rederierne og de virksomheder, der udfører landtransporten, og kan derigennem influere på, hvilken adfærd transportvirksomheder, som er aktive i forskellige medlemsstater, anlægger, hvilket kan påvirke samhandelen med landtransportydelse mellem medlemsstater.
- (310) Den fælles fastsættelse af priser for landtransport, uanset hvilke havne de forskellige TAA-medlemmer besejler, ændrer det naturlige bagland for de havne, der ligger inden for TAA's aktivitetszone, ved at neutralisere de økonomiske fordele, en beliggenhed i kortere afstand fra en given havn kan give.
- (311) Som følge heraf påvirkes samhandelen med landtransportydelse mellem medlemsstaterne af, at den naturlige transportvej, dvs. den vej, der giver den korteste afstand mellem den af rederiet besejlede havn og den pågældende destination inde i lan-

det, og andre faktorer ikke har så stor betydning som før.

- (312) Desuden kan de forhold, der er anført i betragtning 294 og 296 med hensyn til prisaftalerne for søtransporten, også overføres til aftalerne om prisfastsættelse inden for landtransport med hensyn til deres påvirkning af samhandelen mellem medlemsstater.

D. Konklusion vedrørende artikel 85, stk. 1

- (313) Kommissionen finder, at i og med at TAA-aftalen omfatter aftaler om fastsættelse af priser for søtransport og for landtransport og om begrænsning af kapacitetsudnyttelsen, er den en konkurrencebegrænsende aftale, der falder ind under EF-traktatens artikel 85, stk. 1.

II. ARTIKEL 85, STK. 3

- (314) For at kunne vurdere, om TAA eventuelt kan falde ind under traktatens artikel 85, stk. 3, må det først afgøres, om aftalen i sin nuværende form er omfattet af gruppefritagelsen for linjekonferencer efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 eller af enhver anden gruppefritagelse, og — hvis dette ikke er tilfældet — dernæst om der kan indrømmes individuel fritagelse.

A. Gruppefritagelser

- (315) I artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 indrømmes der gruppefritagelse for aftaler indgået mellem medlemmerne af en eller flere linjekonferencer, som tager sigte på fastsættelse af priser og transportbetingelser og på et eller flere af de i denne artikels litra a) til e) opregnede mål.
- (316) I forordningens artikel 1, stk. 3, litra b), defineres linjekonference som en »gruppe på to eller flere linjerederier, som driver international linjefart med godsbeholdning i en eller flere bestemte ruter inden for et fastsat geografisk område, og som har en aftale eller ordning, hvorefter virksomheden drives i henhold til ensartede eller fælles fragtrater og andre aftalte vilkår for sådan rutefart«.
- (317) TAA-medlemmerne har anført, at »intentionerne med vedtagelsen af forordning (EØF) nr. 4056 var at sætte konferencerne i stand til at fortsætte deres

normale konferencepraksis *uden regulering*, hvor der var fri adgang til trafikken og ikke fandtes nogen kunstige begrænsninger, der kunne give anledning til at skride ind i henhold til bestemmelserne i artikel 7⁽¹¹³⁾ (Kommissionens kursivering).

- (318) Ifølge TAA-medlemmerne bør analysen af aftalerne således tage udgangspunkt i, om organiseringen af trafikken stemmer med Rådets politiske mål, således som TAA-medlemmerne opfatter dem, og ikke i, om den formelle aftale stemmer med teksten i forordning (EØF) nr. 4056/86⁽¹¹⁴⁾. Denne fortolkning kan Kommissionen ikke acceptere. Den finder, at det må undersøges, om aftalen falder ind under det anvendelsesområde, Rådet formelt fastlagde i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86, eftersom en undtagelse fra et alment gældende princip som kartelforbuddet i artikel 85, stk. 1, ikke kan fortolkes udvidende, således som TAA-medlemmernes ønsker det⁽¹¹⁵⁾.
- (319) TAA er ikke en konferenceaftale, der er fritaget efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86, først og fremmest fordi:

- den opererer med mindst to tarifniveauer
- den indeholder bestemmelser om begrænset udnyttelse af en del af kapaciteten.

1. Fastsættelse af priser for søtransporten

- (320) Definitionen på, hvilke linjekonferencer der er omfattet af gruppefritagelsen, findes i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning (EØF) nr. 4056/86, hvor det hedder, at medlemmerne af disse konferencer anvender ... »ensartede eller fælles fragtrater«.

a) Forordning (EØF) nr. 4056/86 og UNCTAD-kodeksen

- (321) Den definition på en linjekonference, der er lagt til grund i forordning (EØF) nr. 4056/86, stammer ordret fra UNCTAD's adfærdskodeks for linjekonferencer⁽¹¹⁶⁾. Forbindelsen mellem vedtagelsen af

forordning (EØF) nr. 4056/86 og medlemsstaternes mulighed for at tiltræde UNCTAD-kodeksen fremgår helt klart af den sidste betragtning i Rådets forordning (EØF) nr. 954/79⁽¹¹⁷⁾ (om medlemsstaternes ratificering af FN-konventionen om en adfærdskodeks for linjekonferencer og deres tiltrædelse af konventionen) og den tredje betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86. UNCTAD-kodeksen udgør således efter Kommissionens opfattelse et vigtigt element, der må tages med i betragtning ved fortolkningen af, hvad der efter EF-retten skal forstås ved fritagne linjekonferencer.

UNCTAD-kodeksen refererer til traditionelle linjekonferencer og den mest almindelige linjekonferencepraksis⁽¹¹⁸⁾. Den omfatter imidlertid ikke alle de former for praksis, en eller flere af verdens talrige linjekonferencer⁽¹¹⁹⁾ lejlighedsvis måtte have fulgt, og i modsætning til, hvad TAA hævder, dækker den derfor ikke alle de forretningsprincipper, som medlemmerne af disse konferencer anvender. Specielt omhandler den ikke fastsættelse af minimums- og maksimumsrater eller differentierede fragtrater, som TAA henviser til i sit svar af 17. marts 1994. Det mest almindeligt anerkendte karakteristikon for linjekonferencer, dvs. deres vigtigste egenskab, er, at samtlige medlemmer anvender samme fragtrate for søtransport af samme produkt i linjefart.

- (322) At alle rederier, der er medlemmer af den samme linjekonference, anvender ensartede fragtrater, er

⁽¹¹⁷⁾ EFT nr. L 121 af 17. 5. 1979, s. 1.

⁽¹¹⁸⁾ Juda, Lawrence, *The UNCTAD liner Code: United States maritime policy at the crossroads*, Westview Press, Inc. Boulder, Colorado, 1983, s. 15 og 16.

»The definition of »liner conference« as finally approved in the wording of the code clearly *limits the conception of liner conference to its traditional meaning, leaving independent non-conference operators outside of that definition* and thus beyond the purview of the code which is a Code of Conduct for Liner Conferences. Another indicator of the fact that code framers envisaged a continued role for independent liner shipping is implicit in the text of article 18 of the Code which treats fighting ships and states:

Member of a conference shall not use fighting ships in the conference trade for the purpose of excluding, preventing or reducing competition by driving a shipping line not a member of the conference out of the said trade.

Further, the diplomatic conference which adopted the UNCTAD Code also adopted a resolution, albeit non-binding in nature, which resolves that shippers should not be deprived by the Liner Code of the option of utilizing non-conference lines so long as those lines adhere to the principle of »fair competition on a commercial basis«.

⁽¹¹⁹⁾ Ifølge »Croner's World Directory of Freight Conferences« fandtes der i maj 1989 over 270 linjekonferencer i verden. Antallet svinger noget som følge af de bestandige ændringer på området.

⁽¹¹³⁾ TAA's svar på klagepunktsmeddelelsen i forbindelse med de foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993, s. 72, punkt 2.32.

⁽¹¹⁴⁾ TAA's svar på klagepunktsmeddelelsen i forbindelse med de foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993, s. 68, 2.26.

⁽¹¹⁵⁾ Se generaladvokat Van Gervens forslag til afgørelse i sag C-234/89, *Delimitis*, Sml. 1991, s. I-995, præmis 5, og s. I-961, præmis 10.

⁽¹¹⁶⁾ Se det ændrede forslag til forordning (EØF) nr. 4056/86, offentliggjort i EFT nr. C 212 af 23. 8. 1985, s. 2, og Femtende Beretning om Konkurrencepolitikken (1985), nr. 34, s. 49, med hensyn til sammenhængen mellem forordningsudkastets definition på en konference og UNCTAD-kodeksens definition, samt forordningens artikel 1, stk. 3, litra b), og bilag I til UNCTAD-kodeksen.

en afgørende forudsætning for, om der er tale om en linjekonference efter UNCTAD-kodeksen, og dermed også efter forordning (EØF) nr. 4056/86.

At dette krav må stilles, er almindeligt anerkendt i faglitteraturen, hvilket følgende uddrag vidner om:

— »The purpose of shipping Conference is the self-regulation of price competition primarily through the establishment of *uniform freight rates* and terms and conditions of service between the member shipping lines«⁽¹²⁰⁾.

— »The first and foremost item in the Conference contract is the agreement to charge *uniform freight rates* (...)«⁽¹²¹⁾.

— »Liner Conferences or rings ... consist of groups of liner shipping companies who have combined together since 1875 to exclude competition in the trade in which they operate (...). They charge *uniform freight rates*, they distribute sailings (...)«⁽¹²²⁾.

— »We have (...) given some account of the agreements and understanding existing between the lines carrying from the United Kingdom and the Continent under which the *same rates are charged* on similar articles«⁽¹²³⁾.

— »The guarantee of uniform rates lies chiefly in the fact that the conference system is based on an agreement among the lines to charge the *same rate of freight*«⁽¹²⁴⁾.

(323) Dette krav kommer også klart til udtryk i artikel 13 (2) i UNCTAD-kodeksen, hvor det hedder:

»Konferencetariffer bør affattes enkelt og tydeligt og med så få klasser/kategorier som muligt, afhængigt af behovene i relation til en bestemt

trafik, og *specificere fragtraten for hvert enkelt produkt* og i givet fald for hver enkelt klasse/kategori.«⁽¹²⁵⁾ (Kommissionens kursivering).

(324) For linjekonferencerne er der indført en ganske vidtrækkende gruppefritagelse, fordi man har fundet, at de har en »stabiliserende« funktion⁽¹²⁶⁾. Denne stabiliserende funktion sikres ifølge UNCTAD-kodeksen ved fælles priser, dvs. et ensartet niveau for fragtraterne inden for konferencen⁽¹²⁷⁾ på en linjefart. Dette niveau er samtidig en hjælp for afskiberne, som sikres en søtransportydelse til samme pris uanset hvilket rederi der benyttes.

(325) Linjekonference skal for at kunne opnå fritagelse for visse af deres aktiviteter operere med samme fragtrateniveau for alle medlemmerne uden undtagelse og uden forskelsbehandling (selv om disse fragtrater kan være meget forskellige fra den ene produkttype til den anden). Udtrykket »ensartede eller fælles fragtrater« kan ikke fortolkes således, at det for at være omfattet af gruppefritagelsen for linjekonferencer er tilstrækkeligt, at en gruppe rederier fastsætter fragtrater (og dermed også tarifstrukturer), der varierer fra medlem til medlem, selv om de drøftes i fællesskab. For at sikre afskiberne de tilstræbte stabilitetsfordele skal fragtraterne være *fælles* og ikke blot *fastsat i fællesskab*. TAA opfylder ikke denne betingelse.

(326) Når der i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning (EØF) nr. 4056/86 tales om »ensartede eller fælles fragtrater«, betyder det, at tariffens fragtrater skal være identiske for alle konferencemedlemmer for et

⁽¹²⁰⁾ Fawcett, F. Conger, og Nolan, David C., United States ocean shipping: the history development and decline of the Conference antitrust exemption. Northwestern Journal of International Law and Business, vol. I, 1979, s. 538.

⁽¹²¹⁾ Herman, Amos, Shipping Conferences, Lloyd's of London Press Ltd, London, 1983, s. 23.

⁽¹²²⁾ Shah, M. J., An overview in »Shipping nationalism and the future of the United States liner industry: the UNCTAD Code and Bilateralism Proceedings of a workshop, November 1983. Center Ocean Management Studies«. Udgivet af Lawrence Juda. Time Press Educational Publishing Wakefield, Rhode Island, 1984, s. 3.

⁽¹²³⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings 1909 Majority Report, punkt 127, s. 41, og punkt 147, s. 45. Se også punkt 111, 132, 136 og 142.

⁽¹²⁴⁾ Som fodnote 123.

⁽¹²⁵⁾ Ordene »afhængigt af behovene i relation til en bestemt trafik, og specificere fragtraten« optræder i den franske udgave og i udgaver på andre sprog, men er ved en fejltagelse udeladt i den engelske udgave.

⁽¹²⁶⁾ Denne stabilitet skal sikre afskiberne mod »uforholdsmæssige og udforudselige svingninger i fragtraterne« (KOM(81) 423 endelig udg., første udkast til forordning (EØF) nr. 4056/86, s. 6 og 7), således at de trygt kan give deres kunder tilbud baseret på cif-priser. I den UNCTAD-rapport — United Nations Document TD/B/C/4/62/Rev. 1 — hedder det herom på s. 5, punkt 28 og 29.

»Conferences further argue that they provide fixed rates which are reasonably stable. In the case of most of the conferences under normal circumstances, rates are increased only on »current plus two months« notice. Stable rates fix the transport element in the c.i.f. price and shippers are able to quote prices and make contracts for future delivery without the fear that fluctuations in freight rates will introduce a speculative element«.

⁽¹²⁷⁾ Se herom f.eks. Marx, Daniel, International Shipping Carrels, 1953, Princeton, New Jersey, s. 117.

»The practice of making rates lower by a fixed percentage from those of other carriers *destroys stability* and is detrimental to the nations' commerce«.

og samme produkt, idet de to adjektiver referer til hver sin part i transporttransaktionen. Med »ensartede fragtrater« menes, at en afskiber skal tilbydes samme fragtrate af samtlige konferencemedlemmer for transport af en bestemt vare. Med »fælles fragtrater« menes, at alle konferencemedlemmerne skal tilbyde samme fragtrate for transport af en bestemt vare. For en afskiber kan ikke få tilbudt samme fragtrate for transport af en bestemt vare af samtlige konferencemedlemmer, medmindre disse anvender identiske fragtrater.

- (327) Kommissionens fortolkning underbygges desuden helt klart af forarbejderne til UNCTAD-kodeksen, hvor det udtrykkeligt anføres, at det afgørende træk ved en linjekonference er den fælles beslutning, rederierne inden for en bestemt trafik har truffet om at benytte en ensartet fragtrate for samme vare. F.eks. hedder det i UNCTAD-sekretariatets 1970-rapport, »The System of Maritime Conferences«:

»I enhver konference går den grundlæggende aftale mellem medlemmerne ud på at anvende ensartede fragtrater ... De fragtrater og de regler for beregning af fragttillæg, som medlemsrederierne har vedtaget ved fælles overenskomst, er indeholdt i konferencens tariff«⁽¹²⁸⁾ (Kommissionens kursivering).

- (328) I nævnte rapport hedder det desuden, at »a conference tariff consists of specific rates on various commodities«⁽¹²⁹⁾, og at »the conferences charge uniform freight rates over a wide range of loading and unloading ports, which is claimed to be a convenience to traders«⁽¹³⁰⁾. Ligeledes anføres det i UNCTAD-sekretariatets 1972-rapport, »The Regulation of Liner Conferences (A Code of Conduct for the Liner Conference System)«, at linjekonferencer er »groups of shipping lines operating on routes with basic agreements for charging uniform rates ...«⁽¹³¹⁾

- (329) I den forbindelse bemærkes desuden, at under drøftelserne forud for vedtagelsen af UNCTAD-kodeksen havde CENSA (Committee of European National Shipowners' Associations) forelagt medlemmerne af CSG-arbejdsgruppen et forslag til

⁽¹²⁸⁾ United Nations Document TD/B/C/4/62, Rev. 1, punkt 156. Den engelske originaltekst lyder således:

»In any conference the basic agreement between the members is to charge uniform rates ... The agreed rates and rules governing calculation of freight charges of a conference are given in the conference tariff«.

⁽¹²⁹⁾ Ibid, punkt 161.

⁽¹³⁰⁾ Ibid, punkt 29.

⁽¹³¹⁾ United Nations Document TD/104/Rev. 1, punkt 6.

definition på en linjekonference⁽¹³²⁾, der gik i samme retning.

- (330) »Liner Conference means a group of two or more vessel-operating carriers, mainly of general cargo, which provide international ocean scheduled services on a particular route or routes within specified geographical limits, whatever the nature of the agreement or arrangement within the framework of which they independently, quoting *uniform freight rates* and any other conditions of carriage in a common tariff« (Kommissionens kursivering).

- (331) Hvad angår TAA's fortolkning af ordet »ensartet«, ifølge hvilken der kun er tale om, at fragtraterne skal være ensartede i forhold til afskiberne og ikke mellem rederierne indbyrdes, bemærkes, at det dokument, TAA henholder sig til (The Royal Commission on Shipping Rings fra 1909) med hensyn til denne fortolkning, omhandler ensartede fragtrater såvel mellem rederierne indbyrdes som over for afskiberne og sågar præciserer, hvilken forbindelse der nødvendigvis må være mellem de to begreber:

»The guarantee of uniform rates lies chiefly in the fact that the Conference system is based on an agreement among the lines to charge the *same rates of freight*. Without some rule that the rates should be the *same for all* merchants alike such an agreement would be very difficult to work and Conferences would be weak if the individuals lines were at liberty to offer preferences at will«.⁽¹³³⁾ (Kommissionens kursivering).

- (332) I modsætning til hvad TAA hævder, er der i nævnte dokument således ikke tale om, at ensartede fragtrater over for afskiberne kan anvendes individuelt af de enkelte konferencerederier i stedet for kollektivt af konferencen som sådan.

- (333) Formålet med dette system er at sikre, at transportbrugerne får tilbudt identiske fragtrater, uanset hvilket konferencerederi de benytter.

b) De af TAA fremførte eksempler på konferencepraksis

- (334) De eksempler på konferencepraksis, TAA nævner i sit svar på klagepunktsmeddelelsen (hvor TAA peger på, at historien kender eksempler på konferencer, der har opereret med minimums- og maksi-

⁽¹³²⁾ Se CENSA-dokumenterne af 19. og 30. januar og 5. februar 1974.

⁽¹³³⁾ Report of the Royal Commission on Shipping Rings, 1909, punkt 147.

mumsrater, differentierede rater og forskellige medlemskategorier), ændrer intet ved ovenstående fortolkning af konferencebegrebet. Der er alene tale om eksempler på former for praksis, som konferencer lejlighedsvis har fulgt. De er ikke omfattet af UNCTAD-kodeksen og kan ifølge faglitteraturen kun retfærdiggøres under visse nærmere angivne betingelser, som TAA og TAA-medlemmerne ikke her opfylder, og de falder under alle omstændigheder ikke ind under artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86.

(335) Hvad angår den omstændighed, at der i nogle konferencer findes eller har fandtes mere end én medlemskategori, må det understreges, at det i UNCTAD-sekretariatets ovenfor citerede 1970-rapport hedder, at konferencerne som oftest har to typer medlemskab, nemlig fuldt medlemskab eller associeret medlemskab. Ifølge denne rapport⁽¹³⁴⁾ har de associerede medlemmer i modsætning til de ordinære medlemmer ikke alle de rettigheder, der er nedfældet i konferenceaftalen, men kun begrænsede rettigheder til at deltage i konferencefarterne. De dækker kun en begrænset del af konferencefarterne. De er dog ved udøvelsen af disse begrænsede rettigheder underlagt samme forpligtelser som de ordinære medlemmer. De har således også pligt til at overholde de konference-fragtrater, som de ordinære konferencemedlemmer anvender.

(336) Med hensyn til de ikke-strukturerede TAA-medlemmer (dvs. dem, der ikke er med i Fragtrate- eller Kontraktkomitéen) bemærkes, at de ikke opfylder betingelserne for at kunne blive betragtet som associerede medlemmer som omhandlet i UNCTAD-rapporten. For de har samme rettigheder til fart som de øvrige TAA-medlemmer, men har ingen pligt til at anvende samme fragtrater som dem (se betragtning 133 til 144).

(337) Hvad angår visse konferencers anvendelse af minimums- eller maksimumsrater bemærkes, at der er tale om lejlighedsvis praksis, som ikke omtales i UNCTAD-kodeksen eller forarbejderne hertil fra 1970 og 1972 (således som det klart fremgår af kodeksen artikel 13, stk. 2, hvor det fastsættes af konferencernes tariffer skal indeholde en fragtrate for hvert produkt).

(338) Hvad angår de eksempler på differentierede fragtrater, TAA nævner, bemærkes, at sådanne fragtrater traditionelt kun har været anvendt lejlighedsvis og kun, når der bestod væsentlige forskelle i kvaliteten af konferencemedlemmernes ydelser, f.eks. med hensyn til de skibe, der sejles med. Det har været tilfældet, når nogle konferencemedlemmer udelukkende sejlede med containere, medens andre

sejlede i konventionelle break-bulk farter⁽¹³⁵⁾, eller dengang da nogle rederier sejlede med dampskibe, medens andre endnu benyttede sejlskibe, altså ældre og langsommere skibe, og dermed tilbød en helt anden transportydelse.

(339) For TAA's vedkommende findes der imidlertid ingen begrundelse af den type. Alle TAA-medlemmerne, hvad enten de er »strukturerede« eller »ikke-strukturerede«, tilbyder containertransport af stort set samme kvalitet og med stort set samme sejlfrekvens. Af de ti TAA-farter er de ni ugentlige. I øvrigt er alle TAA-rederierne skibe container-skibe. Endvidere er der for nogle af TAA's farter tale om fælles farter mellem et struktureret rederi og et »ikke-struktureret« rederi, hvilket indebærer, at der ikke er nogen berettigelse for, at de to rederier ikke anvender samme fragtrater eller vilkår.

(340) TAA's situation er derfor en helt anden end den, der gjorde sig gældende i de historiske eksempler, TAA fremfører. De ydelser, de ikke-strukturerede medlemmer tilbyder, er ikke væsensforskellige fra dem, de strukturerede medlemmer tilbyder.

c) *En aftale mellem konferencerederier og outsiders*

(341) Det virkelige formål med at indføre en fragtrate-differentiering i en aftale som TAA er at få de uafhængige rederier, som uden denne mulighed for at underbyde de tidligere konferencemedlemmer ville forblive outsiders og fortsætte med at konkurrere med konferencen, bl.a. på priserne, med i aftalen. Fordelen for de tidligere konferencemedlemmer består i, at outsidersnes aktiviteter og dermed også konkurrencen fra dem derved begrænses. Et sådant system resulterer i en betydelig mindskelse af den effektive konkurrence fra outsidersne, hvis bevarelse netop var den vigtigste forudsætning for den gruppefritagelse, der blev indrømmet for linjekonferencer.

⁽¹³⁵⁾ Se f.eks. Herman, A., *Shipping Conferences* (1983) op. cit., s. 89:

»Continental North Atlantic Westbound Freight Conference and the North Atlantic Continental Freight Conference filed with the FMC proposed amendments to their agreements providing for the division of membership into two classes, A and AA. Class AA may quote 8.5 to 10 per cent lower rates than those of Class A. The differentiation in rates was requested by the Conferences because of the disparity in the kind of service supplied by the two classes. Class A provides *full container service* and Class AA provides traditional, *breakbulk service*.« (Kommissionens kursivering).

⁽¹³⁴⁾ UNCTAD-sekretariatets 1970-rapport, op. cit., s. 12, punkt 76 til 81.

- (342) At dette er formålet — hvilket åbenbarer TAA's sande natur — fremgår klart af flere af de punkter, der allerede er nævnt i denne beslutning. Der henvises i den forbindelse til afsnittet om TAA's tilblivelse, se betragtning 117 ff., der indeholder en beskrivelse af atlanttrafikkens nyere historie, til det referat af mødet mellem alle TAA-medlemmerne i Genève den 13. januar 1992, se fodnote 70, og endelig til den tale, TAA-rederiet Senator Lines formand holdt kort før TAA-aftalens ikrafttrædelse.
- (343) Denne type aftale er et forsøg på at få noget, som faktisk er en aftale med uafhængige rederier, der ønsker at bevare deres frie prisfastsættelse, til at fremstå som en konference. Der er ikke tale om nogen regulær linjekonference, men derimod om en aftale mellem en konference (dvs. de »strukturerede medlemmer«, som deltager i Fragtrate- og Kontraktkomitéen) og uafhængige rederier (de »ikke strukturerede« medlemmer), se nærmere betragtning 133 til 144. En sådan aftale falder ikke ind under gruppefritagelsen for traditionelle linjekonferencer.
- (344) TAA anfører heroverfor, at konferencerne traditionelt har haft to typer medlemmer, nemlig ordinære medlemmer og associerede medlemmer. Men i modsætning til de ikke-strukturerede TAA-medlemmer, der har større fragtratefrihed, havde de associerede konferencesmedlemmer kun begrænsede rettigheder (f.eks. hvad angår til antal afgang og antal anløbshavne) og måtte indordne sig under konferencereglerne, specielt med hensyn til fragtrater ⁽¹³⁶⁾.
- (345) Årsagen til, at der findes to typer medlemmer i TAA, er en helt anden — det drejer sig om at give nogle rederier en vis fragtratefrihed, fordi de uden denne fleksibilitet fortsat ville sejle som uafhængige rederier og påføre konferencesmedlemmerne reel, effektiv konkurrence ⁽¹³⁷⁾. I kraft af denne fleksibilitet, der er i strid med normal konferencepraksis,
- opnås betydelig begrænsning, måske endog eliminering, af konkurrencen fra de uafhængige rederier.
- (346) En sådan aftale mellem konferencer og uafhængige rederier er i øvrigt ikke noget nyt fænomen — det har været kendt under betegnelsen »rate agreements«, hvorom USA's justitsministerium har udtalt følgende:
- »Conference membership in these rate agreements allows conferences to meet with all major »independent« lines to fix rates. Thus conference monopoly power can be extended, through rate agreements, to encompass most non-conference lines. (. . .). Such an agreement need not specify uniform rates: the parties may agree on rates which are different for different carriers, reflecting service variations or other factors.« ⁽¹³⁸⁾.
- »Rate agreements typically provide for the right of independent action by agreement members. Where conferences are members of rate agreements, the lines normally agree upon a rate differential between conference and non-conference rates, rather than on uniform rates as is the case with respect to conferences.« ⁽¹³⁹⁾.
- (347) Heraf fremgår også, at formålet med sådanne fragtrataftaler er at begrænse konkurrencen fra de rederier, der står uden for konferencen.
- (348) Hvis TAA havde ret i sin påstand om, at forskellige fragtrater, der er fastsat af rederierne i fællesskab (men som ikke er fælles fragtrater), er omfattet af gruppefritagelsen, ville der ikke længere være tale om ét fælles fragtniveau, men derimod om flere rateniveauer, eventuelt med meget store indbyrdes forskelle.
- (349) TAA's argumentation ville i realiteten betyde, at enhver aftale om priser mellem rederier vil falde ind under fritagelsen, når blot den er indgået »i fællesskab« (hvilket enhver form for aftale pr. definition vil være) og af de pågældende rederier kaldes linjekonferenceaftalen. En sådan fortolkning ville svare til at opfatte artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 som en automatisk undtagelse fra traktatens artikel 85, stk. 1, for enhver form for aftale, der indebærer en vis samordning af priser inden for søtransporten. Det samme kriterium, som giver mulighed for at anvende arti-

⁽¹³⁶⁾ Se The Liner Conference System, UNCTAD, 1970, kapitel III, s. 12:
78:

»Associate members are subject to all the duties and obligations of full members in respect of the cargo handled in the trade covered by the Conference agreements.«

81:

»Membership of the Conference (. . .) obliges the line to follow the conference tariff rates and the rules and regulations of the conference. Membership of the conference thus eliminates the freedom of each line to operate an individual pricing policy within the sphere of the conference.«

⁽¹³⁷⁾ Se fodnote 70.

⁽¹³⁸⁾ The regulated ocean shipping industry, a report of the US Department of Justice, januar 1977, s. 69 og 70.

⁽¹³⁹⁾ Idem, s. 142.

kel 85, stk. 1, ville således også automatisk give mulighed for at anvende forordningens artikel 3. En sådan fortolkning er helt udelukket, eftersom den ville gøre artikel 3 uforenelig med traktatens artikel 85, stk. 3, som kun hjemler fritagelse under bestemte omstændigheder, som ikke består her.

d) »Independent rate action«

(350) Efter Kommissionens opfattelse udelukker ovenstående fortolkning ikke nødvendigvis, at de såkaldt åbne amerikanske konferencer, der er underlagt den amerikanske Shipping Act af 1984, kan falde ind under forordning (EØF) nr. 4056/86 og gruppefritagelsen for linjekonferencer. I henhold til den amerikanske lovgivning skal konferencer, der besejler USA, give deres medlemmer mulighed for at praktisere »independent rate action« i forbindelse med konferencens tarif. Et rederi, der gør brug af denne mulighed, vil normalt med et varsel på almindeligvis ti dage kunne anvende en lavere fragtrate end konferencetariffens for en bestemt vare.

(351) Der må anlægges den betragtning, at en konference indebærer et generelt, fælles fragtrateniveau, der virker stabiliserende og kan udgøre et referencegrundlag for afskiberne. I et system med differentierede fragtrater som i TAA findes der ikke længere noget referencegrundlag, men derimod to eller flere fragtrateniveauer for hver vare. Når et rederi derimod benytter sig af muligheden for at praktisere »independent rate action« i en amerikansk konference, gør det det i praksis kun ved en bestemt lejlighed og for en bestemt vare. At et rederi gør brug af denne mulighed, bevirker derfor i princippet ikke, at der findes mere end ét almindeligt gældende fragtrateniveau. Det påvirker dermed ikke konferencens stabiliserende funktion. I denne sag fremgår dette ikke mindst af, at muligheden for »independent rate action« i praksis kun er blevet udnyttet i relativt begrænset omfang og ikke systematisk⁽¹⁴⁰⁾ af medlemmerne af de tidligere konferencer NEUSARA og USANERA, hvis medlemmer i dag er strukturerede medlemmer af TAA.

(352) Den mulighed for at fravige den fælles tarif, der findes i forordning (EØF) nr. 4056/86, drejer sig

om de loyalitetsaftaler⁽¹⁴¹⁾, der indgås mellem konferencen og afskiberne, og som i henhold til forordningens artikel 6 er fritaget på de i artikel 5, stk. 2, nævnte betingelser. Loyalitetsaftaler giver konferencerederier mulighed for at tilbyde afskibere, som kontraktligt eller på anden vis har forpligtet sig til kun at benytte konferencens rederier, mere favorable fragtrater end dem, de tilbyder afskibere, der ikke har en sådan loyalitetsaftale med konferencen. Disse fragtrater benyttes i øvrigt ensartet af alle konferencemedlemmerne over for de afskibere med loyalitetsaftaler, der afskiber samme slags varer⁽¹⁴²⁾.

(353) I praksis har alle medlemmer af en linjekonference en sådan mulighed for at fravige konferencetariffen, der svarer til »independent rate action«. At alle konferencemedlemmer »står på lige fod« er således et princip, der kommer til udtryk både i tariffen og i mulighederne for at fravige den. Når der derimod opereres med differentierede fragtrater for to forskellige kategorier af medlemmer som i TAA-aftalen, er det pr. definition ikke alle medlemsrederierne, der har denne mulighed, og der er derfor ikke tale om samme mulighed for at fravige tariffen⁽¹⁴³⁾.

(354) Af de ovenstående grunde finder Kommissionen, at kravet om ensartede fragtrater ikke er i strid med den amerikanske lovgivnings princip om retten til at praktisere »independent rate action«, når denne

⁽¹⁴¹⁾ Loyalitetsaftaler beskrives i kapitel 4 i den ovennævnte UNCTAD-rapport, s. 17 til 23, punkt 144 til 155, se betragtning 327.

⁽¹⁴²⁾ Den amerikanske Shipping Act af 1984 forbyder i realiteten loyalitetsaftaler i trafikken til og fra USA. I Section 3 (14) (46 USC app. 1702 (14)) defineres en loyalitetsaftale (»loyalty contract«) således:

»loyalty contract« means a contract with an ocean common carrier or conference, other than a service contract or contract based upon time-volume rates, by which a shipper obtains lower rates by committing all or a fixed portion of its cargo to that carrier or conference.«

I Section 10 b (8) og (9), 46 USC app. 1709, 6 (8) og (9) hedder det:

»No common carrier, either alone or in conjunction with any other person, directly or indirectly may

(8) »offer or pay any deferred rebates«;

(9) »use a loyalty contract except in conformity with the antitrust laws.«

⁽¹⁴³⁾ I den forbindelse bemærkes, at der oprindeligt også var forskel på den måde, hvorpå de strukturerede og ikke-strukturerede medlemmer kunne udøve »independent rate action« (hvilket endnu tydeligere viser, at der med hensyn til fragtraterne findes to medlemskategorier) — de strukturerede medlemmer kunne kun gøre det med ti dages varsel, medens der ikke krævedes noget varsel af de ikke-strukturerede medlemmer, hvilket skyldtes ønsket om at bevare en vis fragtratefleksibilitet i forholdet mellem de tidligere konferencemedlemmer og outsiderne. Dette system blev ændret efter fremsendelsen af Kommissionens skrivelse af 27. august 1992, hvori de påpegede, at dette var en af grundene til, at TAA ikke kunne betragtes som en konference efter forordning (EØF) nr. 4056/86.

⁽¹⁴⁰⁾ Ifølge TAA's oplysninger i svaret på klagepunktsmeddelelsen udøvede medlemmerne af NEUSARA og USANERA i 1991 »independent rate action« i 772 tilfælde. I 1988 801. Det er et ganske ubetydeligt antal, sammenholdt med antallet af »independent rate actions« i 1988 inden for de såkaldte stillehavsaftaler i trafikken mellem Asien og dels den amerikanske vestkyst, dels den amerikanske østkyst, nemlig henholdsvis 69 775 og 28 798 (se Section 18 i Report on the Shipping Act of 1984 fra The Federal Maritime Commission, september 1989, s. 662).

ret udøves på normal vis⁽¹⁴⁴⁾. Denne beslutning tager ikke i betragtning, i hvilket omfang andre aftaler mellem rederne vedrørende »two-tier« prisfastsættelse vil kunne fritages efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86.

- (355) Den grundlæggende betingelse for, at der er tale om en konference, er, at de tilbudte fragtrater er ensartede, således at konferencen kan give afskiberne de fordele, som var forudsætningen for gruppefritagelsen, og således at det sikres, at konferencen samtidig er udsat for effektiv konkurrence fra outsiderne. Når en aftale som den her omhandlede derimod indeholder et system med differentierede fragtrater, som blev indført for at få rederier uden for konferencen til at tilslutte sig de tidligere konferencesmedlemmers fragtrateaftaler, finder Kommissionen, at en sådan »rate agreement« ikke udgør nogen konferenceaftale og ikke er omfattet af gruppefritagelsen.

e) Konklusion

- (356) TAA-medlemmerne er allerede ved skrivelse af 27. august 1992 blevet underrettet om en række af de ovennævnte årsager til, at TAA ikke kan betragtes som en konference.
- (357) Både atlanttrafikkens historie og TAA's åbenbare formål lige fra starten samt TAA's nuværende praksis viser, at denne aftale i realiteten er en aftale mellem konferencer og reelt uafhængige rederier.
- (358) En sådan prisfastsættelsesaftale er ikke en konference efter artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4056/86 og er ikke omfattet af fritagelsen efter forordningens artikel 3.

2. Begrænsningen af kapacitetsudnyttelsen

- (359) Endvidere gælder, at selv om TAA var en konferenceaftale som omhandlet i artikel 1 i forordning (EØF) nr. 4046/86, kunne det kapacitetsstyringsprogram, som TAA's medlemmer har indført, ikke fritages efter forordningens artikel 3, hvilket har følgende årsager:

⁽¹⁴⁴⁾ Kommissionen finder derimod, at når »independent rate action« optræder i en aftale, hvor formålet er at indføre den fragtratedifferentiering mellem to eller flere kategorier af medlemmer af denne aftale, er der ikke tale om nogen normal udøvelse af denne ret, og aftalen vil ikke kunne betragtes som en konference omfattet af gruppefritagelsen i forordning (EØF) nr. 4056/86.

- (360) For det første omhandler bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 4056/86 kun konferencernes traditionelle og normale aktiviteter, således som de er beskrevet i UNCTAD-kodeksen, og det er kun disse aktiviteter, der er fritaget efter artikel 3.

- (361) Da Kommissionen første gang foreslog at indføre en gruppefritagelse for linjekonferencer, var det på grundlag af UNCTAD-kodeksen og de oven for nævnte UNCTAD-rapporter helt klart, at den vigtigste konkurrencebegrænsende aktivitet, som fritagelsen skulle gælde, var fragtratefastsættelsen, medens der med hensyn til kapacitet var tale om sekundære problemer, i forbindelse med sæsonudsving og brug af havne og sejlruiter og ikke om tværgående, omfattende kapacitetsnedskæringer eller fastfrysning af en del af kapaciteten (dvs. begrænsning af kapacitetsudnyttelsen).

- (362) Der mindes i den forbindelse om, at formålet med en konference er at sikre afskiberne et tilstrækkeligt udbud af regelmæssige og effektive søtransportydelser til fælles fragtrater, at gruppefritagelsen blev indført på grund af den stabiliserende rolle, konferencerne spiller for fragtraterne, og at denne stabilisering af fragtraterne er et middel til, at rederierne kan sikre et sådant udbud (se betragtning 389)⁽¹⁴⁵⁾. Dette overordnede formål fremgår helt klart af artikel 19 i UNCTAD-kodeksen for linjekonferencer, hvor det under overskriften »Adequacy of Service« hedder:

»Conferences should take necessary and appropriate measures to ensure that their member lines provide regular, adequate and efficient services of the required frequency on the routes they serve and shall arrange such services so as to avoid as far as possible bunching and gapping of sailings. Conferences should also take into consideration any special measures necessary in arranging services to handle seasonal variations in cargo volumes« (Kommissionens kursivering).

Formålet med kapacitetsstyring er at sikre den mest rationelle dækning af de havne, der besejles af konferencen, både i tid og rum, og ikke at give konferencesmedlemmerne mulighed for at forhøje fragtraterne efter behag.

- (363) Hvis man analyserer de forskellige forslag og forarbejder til forordning (EØF) nr. 4056/86, fremgår

⁽¹⁴⁵⁾ Se ottende betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86. Se også den ovennævnte UNCTAD-rapport, s. 3, punkt 9 til 11, se betragtning 327.

det, at det altid har været meningen, at styring af den transportkapacitet, som skal udbydes af de enkelte konferencesmedlemmer (jf. artikel 3, litra d), i forordning (EØF) nr. 4056/86) skal finde sted inden for rammerne af aftaler, der tager sigte på at forbedre udbuddet af linjetransporttydelser, og ikke ved aftaler, hvis primære formål er at opnå en betydelig forhøjelse af fragtrateniveauet. Begrebet kapacitetsstyring skal ses i sammenhæng med de aktiviteter, konferencerne traditionelt udfolder for at sikre en tilstrækkelig regelmæssighed, frekvens og pålidelighed i udbuddet af transporttydelser. Der er således tale om samordning og fordeling af konferencesmedlemmernes farter og anløb af de havne, de besejler, og fastsættelse af, hvilke skibe de skal sætte ind for at opfylde deres forpligtelse som konferencesmedlemmer til at præstere regelmæssige og pålidelige transporttydelser i et udvidet geografisk område — det angår altsammen størrelsen af den kapacitet, det enkelte rederi skal sætte ind. I kombination med en eller flere af de andre aktiviteter, der nævnes i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86, åbner en sådan kapacitetsstyring mulighed for at bestemme hvilket konference-rederi der på en bestemt dato skal sejle med et bestemt skib til en bestemt konferencehavn, i det omfang det er nødvendigt for at sikre afskibningerne et regelmæssigt, pålideligt og tilstrækkeligt transportudbud.

(364) I begrundelsen til Kommissionens forslag af 13. oktober 1981 hedder det med hensyn til artikel 3, der opregner de konferenceaktiviteter, der fritages:

»Med hensyn til fragtraterne må der tages hensyn til, at søtransportmarkedet er præget af betydelige konjunkturbestemte og sæsonbetonede svingninger i efterspørgslen...«

»Både rederierne og transportbrugerne bestræber sig derfor på via prisaftaler at skabe en vis stabilitet i søfragterne.

For de såkaldte rationaliseringsaftalers vedkommende er der tale om en logisk konsekvens af prisaftalerne. For at undgå, at der i stedet konkurreres på udbygning af lastrum, samt for at sikre en passende besejling af »vanskelige« havne, har rederierne indgået aftaler om anløb af havne og udbud af kapacitet. De mest detaljerede aftaler omfatter en fordeling af lastmængder og eventuelt også indtægter (poolaftaler), som sikrer mulighed for regelmæssig

afskibning af varer, også de varer, rederierne ikke tjener så meget på at transportere«⁽¹⁴⁶⁾.

Også her ses kapacitetsstyring som led i bestræbelserne på at sikre et regelmæssigt udbud af transporttydelser, og formålet er at sikre, at konferencen kan dække alle varer, også dem det ikke er så lukrativt at transportere, og alle de havne, den besejler, også havne med små fragtmængder, og dermed tilvejebringe et regelmæssigt transportudbud.

(365) Meningen har således altid været, at bestemmelserne i artikel 3, litra d), om kapacitetsstyring drejede sig om:

— tilpasninger af kapaciteten for at gøre det lettere at tilrettelægge konferencesmedlemmernes farter og anløb med det formål at forbedre regelmæssigheden, pålideligheden og frekvensen i alle de af konferencen betjente havne

— tilpasninger af kapaciteten for at tage højde for sæsonbetonede (eller konjunkturbestemte) svingninger i efterspørgslen, således som det hedder i andet punktum i artikel 19 i UNCTAD-kodeksen og i Kommissionens ovennævnte forslag af 13. oktober 1981.

(366) Bestemmelserne i nævnte artikel tager på ingen måde sigte på en fastfrysning af en del af kapaciteten med en fragtrateforhøjelse som hovedformål. En sådan fastfrysning er i øvrigt, overhovedet ikke nogen traditionel konferenceaktivitet. Det bemærkes i den forbindelse, at TAA i sit svar på klagepunktmeddelelsen ikke blandt de mange historiske eksempler, der blev fremført, henviste til noget andet tilfælde, hvor der har været tale om et så detaljeret fastfrysningssystem som i CMP-programmet, men blot pegede på en række former for kapacitetstilpasning gennem indskrænkning af antallet af farter eller brug af pooler.

En kapacitetstilpasning er fritaget efter artikel 3, litra d), når den består i midlertidige tilpasninger af mængden af rådig fysisk kapacitet, såsom inddragelse af fartøjer eller en nedskæring af servicens frekvens for at tage højde for en sæsonbetonet begrænsning i efterspørgslen. Artikel 3, litra d), fritager ikke aftaler om begrænsning af kapacitetsudnyttelsen såsom TAA, fordi deres eneste virkning er at øge prisniveauet, og de medfører ikke nogen forbedring af den tilbudte service.

⁽¹⁴⁶⁾ Kommissionens forslag af 13. oktober 1981, KOM(81) 423 endelig udg. for begrundelsens vedkommende og EFT nr. C 282 af 5. 11. 1981, s. 4.

(367) For det andet må artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 fortolkes på en sådan måde, at den er i overensstemmelse med traktatens artikel 85, stk. 3. En forordning skal altid så vidt muligt fortolkes på en sådan måde, at der ikke kan opstå tvivl om dens forenelighed med traktaten. Generelt bemærkes, at hvis artikel 3 skulle fortolkes således, at linjekonferencer, der foretager ubegrænsede kapacitetsreduktioner eller begrænser kapacitetsudnyttelsen i form af en fastfrysning af kapaciteten, kunne fritages uden nogen form for sikkerhedsklausul og i kombination med en prisfastsættelse, ville det være vanskeligt at anse den for forenelig med artikel 85, stk. 3. Hvis det var tilfældet, ville det betyde, at linjekonferencerne havde lov til at foretage strukturelle ændringer i udbuddets størrelse og fragtrateniveauet, uden at dette stod i forhold til efterspørgslen, og det ville betyde ændringer af fragtrateniveauet, der ikke var affødt af forholdet mellem udbud og efterspørgsel.

(368) En sådan fortolkning kan ikke med rimelighed antages at være forenelig med artikel 85, stk. 3. Konkurrencebegrænsninger af den art er aldrig inden for nogen anden branche blevet anset for at kunne opfylde betingelserne i artikel 85, stk. 3, og Kommissionen mener, at TAA-medlemmerne ikke har påvist, at de særlige forhold, der gør sig gældende inden for søfart, er af en sådan karakter, at de kan berettige til systematisk fritagelse — gruppefritagelse — for sådanne konkurrencebegrænsninger, der er i strid med den gældende konkurrenceretlige praksis i andre sektorer (se Kommissionens Tolvte Konkurrenceberetning, nævnt i fodnote 102).

(369) Desuden er de under artikel 3, litra a) til e), fritagne aktiviteter kun tilladte i det omfang, de er sekundære i relation til konferencens prisfastsættelsesaktiviteter (som er forudsætningen for, at aftalerne kan være omfattet af gruppefritagelsen). De er ikke tilladte i det omfang, hvor de har til hensigt at ændre fragtraterne væsentligt, og ikke blot at stabilisere eller tilpasse dem.

(370) Ordlyden i artikel 3, litra d), (»at regulere den transportkapacitet, der tilbydes af hvert enkelt medlem«) og den dertil hørende betragtning skal fortolkes som en fritagelse for aktiviteter, der er sekundære i forhold til prisfastsættelsen, ligesom de andre aktiviteter, der er nævnt under litra a) til c), dvs. f.eks. punktuelle kapacitetsjusteringer mellem konferencens medlemmer som følge af ændringer af fartplaner, ruter og benyttede havne eller sæsonbetingede udsving⁽¹⁴⁷⁾ i efterspørgslen, altså altsammen sekundære aktiviteter. Artikel 3,

litra d), må ikke fortolkes som en bestemmelse af en helt anden art end de andre litraer i samme artikel.

I det foreliggende tilfælde er CMP-programmet, som det er gennemgået i betragtning 240 til 257, imidlertid ikke et kapacitetsreguleringsmiddel, der tjener sådanne formål, ligesom det heller ikke har til formål at imødegå uligevægten mellem den øst- og den vestgående trafik eller sæson- eller konjunkturbetingede udsving i efterspørgslen (således som TAA gør gældende) — det er derimod et middel til at fastfryse kapaciteten, som primært tjener til en kunstig opretholdelse af unødigt kapacitet i den vestgående trafik, som er den, der benyttes af de europæiske eksportører. Et sådant kapacitetsstyringsinstrument kan ikke anses at falde ind under artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86.

3. Fastsættelse af priser for landtransport

(371) TAA-medlemmerne har påberåbt sig artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 som en bestemmelse, der skulle give dem ret til kollektivt at fastsætte priser på landtransporten.

(372) Da TAA ikke er nogen linjekonference, kan medlemmerne ikke påberåbe sig gruppefritagelsen for linjekonferencer. Desuden giver gruppefritagelsen for linjekonferencer heller ikke disse konferencers medlemmer tilladelse til kollektivt at fastsætte priser på landtransport.

(373) Med hensyn til spørgsmålet om artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan finde anvendelse, bemærker Kommissionen, at gruppefritagelsen ikke kan være mere vidtrækkende end selve forordning (EØF) nr. 4056/86. Der står i artikel 1, stk. 2, i denne forordning, at »Den finder *kun* anvendelse på international søtransport til og fra én eller flere *havne* i Fællesskabet« (Kommissionens kursivering). Efter denne bestemmelse er det klart, at landtransport som led i kombineret dør-til-dør-transport eller anden form for kombineret transport ikke er omfattet af forordningen, som kun finder anvendelse på søtransport, og at landtransport dermed heller ikke falder ind under gruppefritagelsen efter artikel 3.

(374) Gruppefritagelsen efter artikel 3 vedrører udelukkende fragtraterne fra havn til havn. Det fremgår helt klart af overskriften til artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86. (I den danske udgave lyder denne overskrift således: »Fritagelse for så vidt angår aftaler mellem linjerederier«, hvilket er en fejl, da der på alle andre sprog tales om »fritagelse for aftaler mellem transportvirksomheder om drift af linjeskibsfart« — o.a.).

⁽¹⁴⁷⁾ Jf. den ovenfor citerede artikel 19 i UNCTAD-kodeksen om linjekonferencer, hvor der udtrykkeligt tales om sæsonbetingede udsving i efterspørgslen.

(375) Dette underbygges af ellefte betragtning i forordningen, hvori det helt klart fastslås, at transport ad landjorden, som foretages af *søtransportvirksomheder* ⁽¹⁴⁸⁾, dog stadig falder ind under forordning (EØF) nr. 1017/68. Det fremgår også af denne betragtning, at det i forbindelse med kombineret transport fra dør til dør kun er søtransportdelen, der falder ind under forordning (EØF) nr. 4056/86.

(376) TAA argumenterer for ⁽¹⁴⁹⁾, at det af artikel 5, stk. 3 og 4, i forordning (EØF) nr. 4056/86 kan udledes, at gruppefritagelsen, også skulle finde anvendelse på kombineret transport organiseret af linjekonferencer, men dette argument er ikke holdbart. Det er udtryk for en fejltolkning af arten af de forpligtelser, artikel 5, stk. 3 og 4, opstiller. De to bestemmelser drejer sig ikke om konferencetariffen, men om de vilkår, de enkelte rederier tilbyder. Det indebærer på ingen måde, at forordningens artikel 3 skulle tillade prisfastsættelse for landtransportdelen af en kombineret transport — disse bestemmelser pålægger simpelthen de enkelte rederier, der ønsker at falde ind under gruppefritagelsen, pligt til at åbne mulighed for »merchant's haulage« og offentliggøre deres vilkår for »carrier's haulage«.

Artikel 5 fastsætter således forpligtelser, der, som det fremgår af dens overskrift, er betingelser for fritagelse. Der er ikke tale om nogen eksplicit eller underforstået udvidelse af gruppefritagelsen i artikel 3.

(377) Denne konklusion bekræftes endelig også af, at Europa-Parlamentet havde fremsat et ændringsforslag til artikel 3 i forordningsudkastet om søtransport, hvori det blev præciseret, at ovennævnte fritagelse også gælder for »intermodal« transport (dvs. søtransporten med samt forudgående og efterfølgende transport), men dette ændringsforslag vandt ikke tilslutning i Rådet.

(378) Rådets forkastelse af dette ændringsforslag må opfattes som en bekræftelse af, at aftaler om fastsættelse af priser på landtransport ikke falder ind under gruppefritagelse efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86. Men når sådanne aftaler

opfylder betingelserne i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68, kan parterne naturligvis opnå individuel fritagelse efter denne forordnings artikel 11, stk. 4, eller artikel 12.

(379) Det er desuden Kommissionens opfattelse, at der i forordning (EØF) nr. 1017/68 ikke findes nogen anden undtagelse eller fritagelse, som kan anvendes på TAA's fastsættelse af fragtrater for landtransport.

(380) For så vidt angår artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1017/68 må det fastslås, at TAA's prisaftaler for landtransporten ikke er en teknisk aftale i denne artikels forstand. Aftaler mellem konkurrenter på samme marked vedrørende priser er kommercielle aftaler og har ikke udelukkende ⁽¹⁵⁰⁾ anvendelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde til formål og til følge.

(381) For så vidt angår artikel 4 i forordning (EØF) nr. 1017/68 kan fritagelse for sammenslutninger af små og mellemstore virksomheder i nævnte artikel heller ikke anvendes. Specielt er de i artikel 4 fastsatte kapacitetsgrænser ikke overholdt. Desuden råder visse af TAA-medlemmerne ikke selv over kapaciteten, således som det kræves ifølge denne bestemmelse. Og endelig gælder, at hvis den lejede eller underentrettede kapacitet også medregnes, vil TAA-medlemmernes samlede kapacitet langt overstige de fastsatte grænser i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 1017/68.

4. Konklusion

(382) Kommissionen finder, at TAA hverken er omfattet af gruppefritagelsen efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86 eller af nogen anden gruppeundtagelse eller -fritagelse. Selv om den foreliggende aftale blev ændret på en sådan måde, at den kunne falde ind under anvendelsesområdet for gruppefritagelsen efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86, ville Kommissionen alligevel være nødt til at tilbagekalde fritagelsen efter samme forordnings artikel 7 som følge af aftalens konkurrencebegrænsende virkninger, jf. betragtning 427 til 461.

Derfor må der herefter tages stilling til, om der kan indrømmes TAA en individuel fritagelse.

⁽¹⁴⁸⁾ I den engelske tekst står der »shipper« (afskibere) og ikke »carriers« (rederier), hvilket helt klart var en fejl, for — betragtningen ville blive meningsløs, hvis der skulle være tale om »shippers« — på alle andre sprog tales der om rederier.

⁽¹⁴⁹⁾ Bilag 18, punkt 8 og 15, i TAA's svar af 17. marts 1994.

⁽¹⁵⁰⁾ I den engelske udgave er udtrykket »udelukkende« udeladt i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 1017/68, medens det figurerer i originalteksten til nævnte forordning samt i forordning (EØF) nr. 4056/86 (artikel 2) og (EØF) nr. 3975/87 (artikel 2) (EFT nr. L 274 af 31. 12. 1987, s. 1).

B. Individuel fritagelse for aftalerne med hensyn til søtransporten

(383) Der må allerførst erindres om — efter Retten i Første Instans' dom af 9. juli 1992, sag T-66/89, Publishers Association mod Kommissionen ⁽¹⁵¹⁾ — at når der er indgivet anmodning om individuel fritagelse efter traktatens artikel 85, stk. 3, er det op til den virksomhed, der anmoder herom, at godtgøre, at den opfylder hver af de fire betingelser, der stilles i denne bestemmelse.

(384) Efter nævnte dom fremgår det også, at når der anmodes om individuel fritagelse, er det i første række op til de implicerede virksomheder at forelægge Kommissionen de fornødne oplysninger til dokumentation for fritagelsens økonomiske begrundelse og, såfremt Kommissionen rejser indsigelser, fremlægge alternative løsninger. Det er klart, at Kommissionen over for virksomhederne kan pege på mulige alternativer, men den har ingen juridisk forpligtelse til at gøre det og endnu mindre til at acceptere forslag, som den ikke finder opfylder betingelserne i artikel 85, stk. 3 ⁽¹⁵²⁾.

1. Forbedring af produktionen eller fordelingen af varerne eller fremme af den tekniske eller økonomiske udvikling

(385) Ifølge TAA ligger TAA-aftalens væsentligste fordel i den stabilitet, den skaber, som i forordning (EØF) nr. 4056/86 blev anerkendt som en fordel efter traktatens artikel 85, stk. 3, første led. Kommissionen finder imidlertid, at den stabilitet, TAA skaber, er af en helt anden karakter end den, der tilsigtes i forordning (EØF) nr. 4056/86, både med hensyn til mål og midler.

a) Hvad angår målene

(386) Ifølge TAA består et væsentligt træk ved linjeskibsfart i, at transportudbuddet er konstant på kort sigt og derfor ikke kan tilpasses til kortsigtede udsving i efterspørgslen. Hvis ikke der findes konkurrencebegrænsende aftaler, kan dette sammen med de lave marginalomkostninger på kort sigt føre til stærkt svingende transportpriser. På den baggrund giver et tarifsamarbejde mellem konference-rederier mulighed for at stabilisere fragtra-

terne ⁽¹⁵³⁾ og fastholde et konstant fragtrateniveau over en rimelig lang periode, typisk et år.

(387) TAA påstår desuden, at denne stabilitet i fragtraterne opnås ved mere generelt at stabilisere transportudbuddet ⁽¹⁵⁴⁾. Derfor må udbuddet af transportydelser efter TAA's opfattelse også være et af hovedelementerne i samarbejdet mellem rederierne.

(388) Kommissionen kan ikke godtage denne påstand. Den finder, at det er muligt at skelne mellem begreberne regelmæssighed, pålidelighed og prisstabilitet. Regelmæssigheden er en iboende egenskab ved linjefart, og det er netop ved denne egenskab linjefart adskiller sig fra trampfart. Pålidelighed i transportudbuddet betyder, at der bestandigt findes et udbud af linjetransportydelser, som giver afskiberne garanti for en transport, der er afpasset efter deres behov. Og prisstabilitet indebærer, at linjekonferencerne holder fragtraterne på et mere eller mindre konstant niveau i en given struktur (se betragtning 77) i et tilstrækkeligt langt tidsrum. Denne stabilitet skal ses i forhold til den ustabilitet, der ville herske på markedet uden conferenceaftaler om fragtrater.

(389) Efter Kommissionens opfattelse kan prisstabilitet være et af de i traktatens artikel 85, stk. 3, tilsigtede mål, for

— stabile fragtrater i en linjefart giver afskiberne mulighed for på forhånd og for et rimeligt langt tidsrum at vide, hvad transporten koster, og dermed også hvilken pris de kan sælge deres varer til på eksportmarkedet, uanset hvornår, med hvilket skib og hvilket konferencerederi varerne transporteres

— stabile fragtrater giver rederierne bedre muligheder for at forudse deres indtjening og kan dermed lette tilrettelæggelsen af et tilstrækkeligt udbud af regelmæssige, pålidelige, tilstrækkelige og effektive transportydelser.

(390) I relation til forordning (EØF) nr. 4056/86 anerkender Kommissionen også, at tilvejebringelsen af et regelmæssigt, tilstrækkeligt og effektivt transportudbud under visse omstændigheder og som supplement til fragtrateaftaler kan gøre det nødvendigt, at medlemmerne af en konference også samarbejder om fartplaner, afgang, anløb,

⁽¹⁵¹⁾ Sml. 1992, s. II-1995, præmis 69.

⁽¹⁵²⁾ Ibid, betragtning 74. Se også herom EF-Domstolens dom af 17. januar 1984, VBVB og VBBB mod Kommissionen, sag 43/82 og 63/82, Sml. 1984, s. 19, og dom af 11. juli 1985, Remia mod Kommissionen, sag 92/84, Sml. 1985, s. 2545.

⁽¹⁵³⁾ Med hensyn til stabilitetsbegrebet henvises også til fodnote 126.

⁽¹⁵⁴⁾ Punkt 2.7 i TAA's svar af 17. marts 1994.

frekvenser, udbud kapacitet eller last- eller indtægtsfordeling.

(391) Der kan navnlig blive tale om kapacitetstilpasninger efter ændringer i fartplaner, ruter eller anløbshavne eller som følge af sæson- eller konjunkturbetingede udsving i efterspørgslen. Et sådant samarbejde om andet end fragtrater udgør da et supplement til fragtrateaftalerne, og formålet er at sikre et tilstrækkeligt udbud af regelmæssige, pålidelige, tilstrækkelige og effektive transportydelser.

(392) Den af TAA tilsigtede stabilitet går dog langt videre end dette. Formålet er at opretholde farter og de eksisterende rederier i trafikken og så vidt muligt sikre deres indtjening, snarere end at holde fragtraterne stabile og tilvejebringelsen af regelmæssige, pålidelige, tilstrækkelige og effektive transportydelser. Denne fortolkning af stabilitetsbegrebet fremgår af TAA's egne udtalelser (der dog modificeres noget af ordet »excessive«):

»The stability to which the Council of Ministers refers in the recitals of Regulation 4056 results from the elimination of the most severe consequences of extreme fluctuations in demand and rate levels, namely excessive exit from, followed by excessive entry to, a particular trade. To put it another way, the cooperation between shipping lines in a liner conference (which cooperation may relate not only to prices but also capacity regulation — Regulation 4056 ninth recital) is designed to avoid a) the exit from the trade during times of slack demand of a *significant* number of otherwise committed carriers and b) the entry into the trade of a *significant* number of (other) carriers who do not have a history of long term association with, or commitment to, the trade and the shippers in that trade«⁽¹⁵⁵⁾.

(393) At det drejer sig om at sikre, at de rederier, som for øjeblikket sejler i atlanttrafikken, kan opretholde deres farter, kommer også til udtryk i TAA's analyse angående rationaliseringen af trafikken:

»The importance of maintaining market share in such that no single operator can afford to remove capacity if it would thereby risk losing market share unless that operator is in fact prepared to leave the trade (which happens) or confident that other operators would act in a similar manner«⁽¹⁵⁶⁾ (Kommissionens kursivering).

⁽¹⁵⁵⁾ TAA's svar på klagepunktsmeddelelsen i forbindelse med foreløbige forholdsregler, 24. maj 1993, s. 32, punkt 1-77.

⁽¹⁵⁶⁾ Punkt 2.27 i TAA's svar af 17. marts 1994.

(394) Her er der ikke tale om en stabilitet, der kan sikre et tilstrækkeligt udbud af regelmæssige, pålidelige, tilstrækkelige og effektive transportydelser, men derimod om en stabilitet, der kan sikre alle TAA-medlemmernes — også det mindst effektive rederis — fortsatte beståen i denne trafik⁽¹⁵⁷⁾, og som er langt mere vidtrækkende, end hvad der sigtes mod i ottende betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86.

b) Hvad angår midlerne

(395) Af artikel 85, stk. 3, følger nødvendigvis, at konferencesystemets stabilitetsfremmende virkninger i forordning (EØF) nr. 4056/86's forstand må bero på en balance mellem konkurrencebegrænsende prisaftaler og bevarelsen af en effektiv, reel konkurrence.

(396) Den stabilitet, TAA tager sigte på, indebærer en meget stærk begrænsning af den effektive og reelle konkurrence i kraft af, at størstedelen af de uafhængige rederier bliver inddraget i TAA, og at en væsentlig del af kapaciteten ikke udnyttes.

(397) Denne forskel mellem stabilitet efter forordning (EØF) nr. 4056/86 og stabilitet efter TAA kommer også til udtryk, når man analyserer CMP-programmets reelle formål. Ifølge TAA⁽¹⁵⁸⁾ er et samarbejde om såvel fragtraterne som kapaciteten en nødvendighed for at kunne opretholde stabiliteten, specielt i en situation med stor overkapacitet. Formålet med CMP-programmet skulle således være:

— at åbne mulighed for at rationalisere trafikken gennem fysisk tilbagetrækning af kapacitet

— at regulere den overkapacitet, der er tilbage, og som hænger sammen med uligevægten mellem den øst- og den vestgående trafik samt med sæson- og konjunkturbetingede udsving i efterspørgslen.

(398) Hvis man analyserer de økonomiske data for denne trafik (se betragtning 222 til 257), fremgår det imidlertid, at CMP ikke tager sigte på nogen af de ovennævnte mål:

(399) — Med hensyn til rationalisering af trafikken finder Kommissionen som nævnt under betragt-

⁽¹⁵⁷⁾ Ønsket om at beskytte de svageste rederier er også tidligere blevet fremført af rederier og blev anfægtet i UNCTAD's 1970-rapport, hvor det (punkt 33) hedder: »From the point of view of the conference shipping lines, it is claimed that (...) The conference system also prevents elimination of weaker shipping lines, which could happen in the face of free competition, although it is difficult to see why this is an advantage to anyone but the weaker lines« (Kommissionens kursivering).

⁽¹⁵⁸⁾ Punkt 4.58, s. 85, i TAA's svar af 17. marts 1994.

ning 231, at TAA ikke har til formål at rationalisere trafikken ved fysisk tilbagestrækning af kapacitet. Den finder derimod, at det eksisterende CMP-program trager sigte på at opretholde unødigt overkapacitet.

(400) — Med hensyn til regulering af den overkapacitet, der er tilbage, tager CMP-programmet ikke sigte på nogen af de angivne mål:

— CMP er ikke et middel til at fastfryse kapaciteten efter den sæsonbetonede udvikling i efterspørgslen. Det er derfor nødvendigt for at regulere den overkapacitet, der skyldes sæsonbetingede svingninger i efterspørgslen (se betragtning 247)

— CMP har ikke til formål at regulere konjunkturbestemt overkapacitet — i lyset af den udvikling i udbud og efterspørgsel, der har fundet sted i en årrække, og det under betragtning 248—253 anførte, ser der i 1993 ikke længere ud til at have været nogen konjunkturbestemt overkapacitet i den vestgående atlanttrafik. CMP er derfor ikke nødvendigt for at regulere en overkapacitet af den art

— i 1993 lå fragtvolumen i den vestgående trafik 10% over fragtvolumen i den østgående. CMP omfatter imidlertid kun fastfrysning af kapacitet på det vestgående segment. Og hvis der kan siges at findes et balanceproblem mellem det østgående og det vestgående segment, er det det østgående, der er problemet. Der må derfor konkluderes, at CMP-programmet ikke har til formål at imødegå problemer med uligevægten mellem de to segmenter.

(401) CMP-programmet fremstår således som et middel til at opretholde unødigt kapacitet og på kunstig vis hæve fragtrateniveauet på det vestgående segment (se betragtning 256).

(401) TAA tjener således til at sikre, at alle medlemmerne kan opretholde deres farter, men ikke til at fremme stabiliteten efter forordning (EØF) nr. 4056/86 eller til at fremme et økonomisk mål efter traktatens artikel 85, stk. 3.

(403) Hvad angår såvel målene som midlerne, er den form for stabilitet, som TAA gennemtvinger, således væsensforskellig fra den stabilitet, som karakteriserer de konferencer, der er omfattet af fritagelsen.

c) *Konklusion angående den første af betingelserne i artikel 85, stk. 3*

(404) TAA's form for stabilitet — stabilitet i TAA's farter og rederier i kraft af inddragelsen af størstedelen af de uafhængige rederier og ikke-udnyttelse

af en betydelig del af kapaciteten — er derimod ikke en fordel, som opfylder den første betingelse i traktatens artikel 85, stk. 3, og det skyldes følgende årsager:

(405) For det første sikrer den på kunstig vis de mindre effektive TAA-rederiers fortsatte beståen i denne trafik. Deres fortsatte beståen bevirker, at priserne fortsat ligger højere, end de ellers ville have gjort.

(406) For det andet indebærer TAA ikke yderligere fordel i forhold til de fordele, et conferencesystem frembyder, hverken i relation til effektiviteten af de tilbudte ydelser eller deres kvalitet. TAA bevirker ikke, at afskiberne kommer til at råde over et bedre eller mere pålideligt udbud af transportydelser.

(407) At TAA også omfatter de uafhængige rederier, har i høj grad forstærket de konkurrencebegrænsende virkninger, uden at det indebærer ydeligere tekniske eller økonomiske fordele set i forhold til det traditionelle conferencesystem.

(408) TAA-aftalen om ikke at udnytte al eksisterende kapacitet er ikke en løsning, der kan fremme effektiviteten inden for transportydelser, eftersom den ikke fører til nogen generel omkostningsfordel eller nogen regulær rationalisering af udbuddet af transportydelser.

(409) Af alle disse grunde finder Kommissionen, at TAA ikke bidrager til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling eller til at forbedre produktionen eller fordelingen af søtransportydelserne i atlanttrafikken.

(410) I og med at TAA udelukker direkte og individuelle forretningsforhandlinger mellem strukturerede TAA-medlemmer og afskibere og kun giver kunderne mulighed for at drøfte transportpriser med TAA's sekretariat, hvilket gælder både tidligere konferencemedlemmer og uafhængige, begrænser den desuden mulighederne for, at der etableres mellem- eller langsigtede samarbejds- eller partnerskabsrelationer direkte mellem kunde og leverandør.

2. Rimelig andel af fordelene til brugerne

(411) TAA-aftalen tager sigte på at opretholde de eksisterende rederiers farter og fører til en anden form for stabilitet end den, de fritagne linjekonferencer tilvejebringer. TAA tager ikke sigte på nogen af de mål, der er omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 3. Desuden har aftalen negative virkninger for brugerne.

- (412) På kort og mellemlang sigt har TAA indført betydelige begrænsninger i kapacitetsudnyttelsen, hvilket har ført til betydelige stigninger i priserne og fragtraterne. Det fremgår for det første af de forhøjelser, der blev gennemført den 1. januar 1993, og som i forhold til 1992 udgjorde mellem [...] for en lang række produkter, og for det andet af de forhøjelser, TAA har bebudet i sin »business plan« for 1994. Sådanne stigninger går direkte imod afskibernes interesser, idet afskiberne er nødt til at indregne dem i deres salgspriser eller deres fortjeneste. TAA's primære formål giver således ikke forbrugerne nogen fordele.
- (413) De talrige klager, Kommissionen har modtaget fra afskibere og speditører, og som er nævnt under betragtning 264 til 282, viser desuden helt klart, at de, i modsætning til hvad TAA hævder, heller ikke mener, at TAA giver dem en rimelig andel i fordelene.
- (414) Ydermere ledsages hverken aftalen om begrænset kapacitetsudnyttelse eller de deraf følgende forhøjelser af nogen som helst fordele i form af bedre service. TAA, der har åbnet mulighed for så store og hurtige forhøjelser af fragtraterne, kan ikke anses at give forbrugerne nogen rimelig andel i fordelene.
- (415) På længere sigt bevirker TAA (og især CMP-programmet), at en del af den eksisterende kapacitet ikke bliver udnyttet, uden at denne kapacitet nedlægges. Det resulterer ikke i nogen reduktion af transportomkostningerne, men betyder, at kunderne kommer til at betale for den uudnyttede kapacitet og rederiernes strategiske beslutninger om, hvor mange skibe de vil sætte ind i atlanttrafikken.
- (416) I den forbindelse bemærkes, at en varig opretholdelse af aftaler om begrænsning af kapacitetsudnyttelse vil kunne få nogle rederier til at foretage større investeringer, end den forventede efterspørgsel giver anledning til, uden at de risikerer at komme til at bære alle konsekvenserne heraf. En aftale om begrænsning af kapacitetsudnyttelse yder dem således en vis beskyttelse mod de konsekvenser, et alt for stort udbud kunne få for deres rentabilitet.
- (417) Regulering af kapaciteten ville i øvrigt kun være til fordel for afskiberne, hvis der reelt blev nedlagt kapacitet i atlanttrafikken, som ville føre til en nedbringelse af omkostninger og priser. TAA sigter imidlertid ikke mod nogen reel kapacitetsnedskæring, men tværtimod på varigt at opretholde overkapacitet og hæve fragtrateniveauet.

- (418) I betragtning af ovenstående finder Kommissionen, at TAA ikke giver sine kunder, dvs. afskiberne og speditørerne, som i øvrigt optræder som klagerne i denne sag, nogen rimelig andel af fordelene efter artikel 85, stk. 3.

3. Konkurrencebegrænsningernes nødvendighed

- (419) Hvis TAA-medlemmerne ønsker at sikre stabiliteten inden for den pågældende trafik efter forordning (EØF) nr. 4056/86⁽¹⁵⁹⁾, så har TAA-parterne ikke påvist, hvorfor aftaler om fastsættelse af priser efter de retningslinjer, der er fastsat i forordning (EØF) nr. 4056/86, ikke er tilstrækkelige til at opfylde dette formål.
- (420) De kapacitetsaftaler, TAA har indgået udover pris-aftalerne, indebærer en betydelig begrænsning af udbuddet af transportydelse, og kan under ingen omstændigheder betragtes som værende nødvendige for at opfylde målene i forordning (EØF) nr. 4056/86.
- (421) Som nærmere beskrevet under betragtning 222 til 257, tager CMP-programmet reelt ikke sigte på nogen af de mål, TAA-medlemmerne har anført. Kommissionen finder derfor, at CMP-programmet — og dermed TAA — ikke er nødvendigt for at virkeliggøre nogen af de mål, aftalen angives at have.
- (422) Det må desuden konstateres, at der på nuværende tidspunkt ikke findes nogen kapacitetsstyringsordning svarende til CMP på det østgående markedssegment, hvis trafikvolumen nu er lavere end i den vestgående trafik. Hvis TAA-medlemmerne ikke fandt det nødvendigt med nogen kapacitetsstyring på det østgående markedssegment, er det vanskeligt at forstå, hvorfor den skulle være nødvendig på det vestgående segment, der i dag har et større trafikvolumen.
- (423) En kapacitetsstyring som i CMP-programmet forekommer heller ikke at være nødvendig for at holde fragtraterne stabile, selv i perioder med meget stor overkapacitet (hvilket ikke er tilfældet her), for ifølge TAA's egne oplysninger havde den østgående atlanttrafik en meget lav kapacitetsudnyttelse (mellem 40 og 55 %) i årene 1985-1988, hvilket tydede på en stor overkapacitet, medens fragtraterne i samme periode udviste markant stabilitet (omkring 1 000 US \$/TEU)⁽¹⁶⁰⁾. I den periode var der ikke behov for nogen aftale om fastfrysning af kapacitet for at holde fragtraterne stabile.

⁽¹⁵⁹⁾ Med hensyn til stabilitetsbegrebet henvises til betragtning 388 til 389 og fodnote 126.

⁽¹⁶⁰⁾ Se tabel 1 og 2 i TAA's svar af 17. marts 1994 på meddelelsen af klagepunkter.

- (424) TAA-medlemmerne gør i deres anmeldelse tillige gældende, at der er overkapacitet i den vestgående trafik, hvilket vil kunne få nogle rederier til at trække sig ud af markedet og dermed uundgåeligt vil føre til en forringelse af servicekapaciteten. Denne påstand finder Kommissionen ikke godtgjort i betragtning af, at man inden for mindre end et år har set POL og OOCL trække skibe ud af trafikken, uden at det har ført til nogen væsentlig nedgang i servicekvaliteten.
- (425) Som eksempel på risikoen for en forringelse af servicekvaliteten peger TAA på, at der nu ikke længere sejles direkte til og fra Vancouver og Seattle, hvilket ifølge TAA skyldes, at CGM har trukket sig. TAA har imidlertid ikke givet nogen forklaring på, hvorfor ophør af direkte anløb af Vancouver og Seattle skulle forringe servicekvaliteten så meget, at det skulle være berettiget at indgå så konkurrencebegrænsende aftaler som TAA for hele atlanttrafikken, og ikke snarere var et udslag for en tendens til at koncentrere de store containerlinjefarter om et lille antal havne⁽¹⁶¹⁾. TAA har heller ikke oplyst, hvordan det ville forringe kvaliteten, hvis TAA ikke fandtes, men i stedet blev erstattet med en konference omfattet af gruppefritagelsen. Endelig har TAA heller ikke givet nogen forklaring på, hvordan en sådan risiko (hvis den bestod) kunne retfærdiggøre en fastfrysning alene af den kapacitet, der udbydes i den trafikretning, der har det største fragtvolumen, i en tid med stigende efterspørgsel.
- (426) Af alle disse grunde finder Kommissionen, at konkurrencebegrænsningerne i TAA er langt mere vidtrækkende, end hvad der er strengt nødvendigt for opfyldelsen af de af medlemmerne tilsigtede stabilitetsmålsætninger.
- 4. Ingen udelukkelse af konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende transportydelser**
- (427) Kommissionen finder, at TAA giver sine medlemmer mulighed for at udelukke konkurrencen i den direkte atlanttrafik for en væsentlig del af transportydelserne.
- a) *Mulighed for at udelukke konkurrencen inden for TAA*
- (428) For det første finder Kommissionen, at TAA giver medlemmerne mulighed for at eliminere deres indbyrdes konkurrence. TAA-medlemmerne fastlægger
- i fællesskab, hvilken kapacitet de hver især skal udbyde på markedet, og de fastsætter i fællesskab fragtraterne. Hvis et rederi ønsker at udøve »independent rate action«, skal de andre medlemmer underrettes herom med ti dages varsel, således at de kan vælge at følge trop, eller det første rederi kan opgive sin »independent rate action«, og servicekontrakter skal forhandles i fællesskab for størsteparten af medlemmernes vedkommende og kan forhandles i fællesskab for alle.
- (429) Den fragtratefleksibilitet, de ikke-strukturerede medlemmer har, og som bevirker, at der ikke er tale om ensartede og fælles fragtrater efter forordning (EØF) nr. 4056/86, giver disse medlemmer mulighed for at undlade at følge konferencereglerne. Denne fleksibilitet er imidlertid ikke ensbetydende med, at de kan udøve en effektiv konkurrence på fragtraterne, fordi den er baseret på en aftale mellem samtlige TAA-medlemmer, fordi graden af fleksibilitet fastlægges af parterne efter fælles overenskomst (jf. betragtning 140), og fordi aftalen i vid udstrækning begrænser de ikke-strukturerede medlemmers konkurrencemæssige handlefrihed. Desuden har de ikke strukturerede medlemmer ingen handlefrihed med hensyn til kapacitetsudbudet.
- (430) TAA anfører i sit svar af 17. marts 1994, at TAA-sekretariatet ikke har nogen forhandlings- eller beslutningsrolle, men derimod kun en administrativ og informationsformidlende funktion. Det er ikke desto mindre en kendsgerning, at de beslutninger og forhandlinger om fragtrater og servicekontrakter i TAA, som dette sekretariat ofte formidler og sender ud til kunderne, er beslutninger og forhandlinger, som er fælles for TAA-medlemmerne, og som ikke drejer sig om enkeltrederier.
- (431) At forhandlinger af servicekontrakter til TAA-medlemmerne ofte foregår via sekretariatet, vidner om graden af integration på det kommercielle plan inden for aftalen.
- (432) Sekretariatets rolle fremgår også klart af TAA's svar⁽¹⁶²⁾ på en begæring om oplysninger:
- »Such duties and functions [of the secretariat] expressly include the conduct of service contract negotiations. (. . .) the TAA parties who are not members of the Contract Committee have, (. . .) directed the Secretariat to administer, negotiate, agree and execute contracts on their behalf for 1994«.
- (433) TAA henviser desuden til muligheden for »independent rate action« som bevis på, at medlemmerne konkurrerer på priserne. Ud over de

⁽¹⁶¹⁾ Jf. f.eks. de havne i Nordeuropa, der ikke længere besejles.

⁽¹⁶²⁾ TAA's svar af 29. oktober 1993.

begrænsninger, der findes i adgangen til at praktisere »independent rate action«, og som er beskrevet i betragtning 11, finder Kommissionen, at virkningerne heraf traditionelt har været ganske marginale ⁽¹⁶³⁾ i atlanttrafikken. TAA har ikke godtgjort, at der for TAA's vedkommende var tale om en omfattende brug heraf (regnet i fragtvolumen) i 1993, eller at virkningerne heraf var klart større, end man hidtil havde oplevet i denne trafik. Det er således ikke bevist, at der via »independent rate action« foregår en reel konkurrence på fragtraterne.

- (434) TAA gør gældende, at medlemmerne konkurrerer indbyrdes på servicekvaliteten, dvs. frekvens, pålidelighed, anløbshavn, sejltilid, kombineret transport, specialudstyr, vedligeholdelse af containere og containerkvalitet, information, kundeservice (»customer support«) osv.
- (435) På det her omhandlede marked for containertransport i linjefart ser servicekvaliteten imidlertid kun ud til at have underordnet betydning i forhold til fragtrateniveauet. Den konkurrencefordel, det rederi kan opnå ved at tilbyde en bedre service end andre, svækkes desuden i vid udstrækning af de udbuds begrænsninger, TAA-medlemmerne har pålagt sig selv med CMP-programmet. Virkningerne af CMP-programmet og den sekundære betydning af søtransportydelsernes ⁽¹⁶⁴⁾ kvalitet fremgår også af TAA's egne udtalelser ⁽¹⁶⁵⁾ om, at når et TAA-medlem er nået op på sin CMP-kvotepå, er der langt større sandsynlighed for, at han overdrager transporten til et andet medlem, frem for at overskride sin kvote og betale bod herfor. Det fremgår således endog af TAA's egne udtalelser, at servicekvaliteten ikke har så stor betydning, at det lægger hindringer i vejen for at omplacere en last fra det ene TAA-rederi til det andet. Der er ikke tale om nogen effektiv, reel konkurrence mellem TAA-medlemmerne indbyrdes.
- (436) I modsætning til, hvad TAA påstår, kan mangelen på konkurrence mellem TAA-medlemmerne også udledes af den udvikling — eller rettere mangel på udvikling — der er sket i deres respektive markedsandele: i en 15-måneders periode præget af ændringer i fragtrater og kapacitet har TAA-rederiernes

relative markedsandele praktisk taget ikke ændret sig.

- (437) Alt dette må opfattes som en bekræftelse af, at TAA giver sine medlemmer mulighed for at udelukke konkurrencen mellem dem indbyrdes.
- b) *For en væsentlig del af det pågældende marked*
- (438) For det andet besidder TAA-medlemmerne en væsentlig del af det pågældende marked. Her kan blot henvises til TAA-rederiernes markedsandele (se betragtning 147). TAA-rederierne har anfægtet Kommissionens definition på det relevante marked, men ser ikke ud til at bestride, at de besidder en væsentlig del af dette marked, eftersom de har udtalt, at de anslår deres markedsandel til omkring 50 % ⁽¹⁶⁶⁾, selv på basis af deres egen definition af markedet ⁽¹⁶⁷⁾.
- (439) På det relevante marked (se betragtning 27) havde TAA-medlemmerne i 1991 og 1992 tilsammen en markedsandel på omkring 75 %. I 1993 lå deres markedsandel på mellem 65 % og 70 % (på basis af tallene i betragtning 146 til 147 bliver markedsandelen på 67,5 % for den vestgående trafik og 70,4 % for den østgående).
- (440) I 1992 og 1993 dækkede TAA således en væsentlig del af det relevante marked.
- (441) Det må derfor konkluderes, at TAA giver sine medlemmer mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende ydelser som omhandlet i traktatens artikel 85, stk. 3, litra b).

c) *Konkurrence fra rederier uden for TAA*

- (442) Af nedennævnte faktorer fremgår desuden, at de muligheder for konkurrence, der findes uden for TAA, ikke er tilstrækkelige til at forhindre TAA-medlemmerne i at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af det relevante marked.

— Konkurrence i den direkte atlanttrafik

- (443) Konkurrencen fra Evergreen, som er det største af de uafhængige rederier uden for TAA, må vurderes i lyset af følgende tre faktorer:

— Evergreens medlemskab af Eurocorde-aftalerne (jf. betragtning 151)

⁽¹⁶⁶⁾ Se punkt 3.113, s. 66, i TAA's svar af 17. marts 1994, artikel 85.

⁽¹⁶⁷⁾ Se også protokollen fra TAA-høringen den 28. og 29. april 1994, s. 98 og 99.

⁽¹⁶³⁾ Ifølge TAA's oplysninger som svar på klagepunktsmeddelelsen praktiserede medlemmerne af NEUSARA og USANERA i 1991 »independent rate action« i 772 tilfælde. I 1988 801. Det er et ganske ubetydeligt antal sammenholdt med, hvad der var tilfældet i 1988 inden for de såkaldte stillehavsaftaler, hvor der i trafikken mellem USA's østkyst og Asien var tale om 69 775 tilfælde og i trafikken mellem USA's vestkyst og Asien 28 798 tilfælde (se nærmere herom i Section 18, Report on the Shipping Act of 1984 fra Federal Maritime Commission, september 1989, s. 662).

⁽¹⁶⁴⁾ Det drejer sig her kun om søtransportydelser.

⁽¹⁶⁵⁾ Fodnote 9, s. 37, i TAA's svar af 17. marts 1994, artikel 85.

- Evergreens ringe tilstedeværelse på visse dele af markedet (jf. betragtning 153)
- Evergreens »følge-trop«-strategi (jf. betragtning 154-155 og 215).
- (444) Desuden har Evergreen ikke sat ny kapacitet ind i trafikken i løbet af 1993, og rederiet ser ud til at have udnyttet sin kapacitet på det vestgående segment fuldt ud⁽¹⁶⁸⁾, eftersom det ikke altid har været i stand til at imødekomme henvendelser fra afskibere.
- (445) Disse faktorer giver Kommissionen anledning til at formode, at Evergreen enten bevidst eller på grund af manglende evne hertil kun har lagt et meget begrænset konkurrencepres på TAA i 1993.
- (446) De øvrige konkurrenter i den direkte atlanttrafik (Lykes, Atlantic Cargo og ICL) havde i 1993 væsentligt mindre markedsandele og langt færre ressourcer end Evergreen og var ude af stand til at præstere et tilstrækkeligt stort transportbud med en tilstrækkelig frekvens til at udgøre et reelt alternativ til TAA.
- (447) Det største af de andre uafhængige rederier (Lykes) er ligesom Evergreen medlem af Eurocorde og har også deltaget i mindst ét møde forud for oprettelsen af TAA.
- (448) TAA's fragtrateforhøjelser fra januar 1993 bevirkede umiddelbart et tab af markedsandele i den vestgående trafik til de få uafhængige rederier. I første kvartal fik de uafhængige rederier øget deres markedsandele i den direkte vestgående trafik betydeligt (Evergreen 14,1 %, Lykes 7,1 %, Atlantic Cargo 3,9 % og ICL 2,6 %), og TAA's markedsandel blev reduceret med tæt ved 10 procentpoints til 69,3 %⁽¹⁶⁹⁾.
- (449) Disse markedsandele holdt sig imidlertid stabilt i resten af 1993. For 1993 som helhed blev Evergreens markedsandel på 13,1 %, Lykes' blev på 5,4 %, Atlantic Cargos på 3,7 % og ICL's på 2,5 %⁽¹⁷⁰⁾. Også TAA's markedsandel holdt sig stabil.
- (450) I løbet af 1993 indsatte disse uafhængige rederier ikke i nævneværdigt omfang ny kapacitet i trafikken, til trods for stigningen i fragtvolumen.
- Konkurrence på ruterne via de canadiske havne
- (451) Trafikken mellem Nordeuropa og de canadiske havne har kun påført TAA en begrænset konkurrence, fordi:
- denne trafik kun kan frembyde et alternativ for en begrænset del af det amerikanske territorium og ikke for hele det territorium, TAA dækker i USA (se betragtning 62)
- de to største uafhængige rederier uden for TAA er med i Canada-konferencen, hvis fire andre medlemmer også er medlemmer af TAA (se betragtning 159)
- Canada-konferencen også har fulgt TAA's prispolitik ved at omlægge sin tariftabel og forhøje fragtraterne
- der foregår en vis samordning mellem denne konference og TAA-medlemmerne (se betragtning 218).
- (452) Den stigning i trafikken via de canadiske havne, der er sket (+ 19 % fra 1992 til 1993), faldt nogenlunde i tråd med den generelle stigning i fragtvolumen i den vestgående trafik (på 11 %), og der er ikke tale om nogen mærkbar stigning set i forhold til udviklingen i atlanttrafikken via de amerikanske havne.
- De uafhængige rederier uden for TAA, der opererer i denne trafik, har heller ikke i løbet af 1993 øget deres kapacitet nævneværdigt.
- Konklusion angående de uafhængige
- (453) Siden ikrafttrædelsen af TAA's nye tariffer har man kunnet konstatere, at de få konkurrenter, der er tilbage i trafikken, har foretaget en omlægning af deres tariftabeller og forhøjet deres priser parallelt med TAA's.
- (454) Det ser således ud til, at de uafhængige rederier, efter at have udnyttet de meget hurtige fragtrateforhøjelser, TAA gennemførte, til at opnå fuldt kapacitetsudnyttelse, ikke længere var i stand til at imødekomme nye ordrer i den resterende del af 1993. Enten som følge af en samordning med TAA eller på grund af mang-

⁽¹⁶⁸⁾ Til underbygning af sin påstand om, at Evergreen ikke opererede med fuld kapacitetsudnyttelse i 1993, har TAA blot henvist til nogle udtalelser, som en repræsentant for Evergreen (i 1994) fremsatte til en amerikansk avis, men som ser ud til at dreje sig om det østgående segment og ikke om det vestgående, som der her er tale om.

⁽¹⁶⁹⁾ FMC Statistics, 19. juli 1993.

⁽¹⁷⁰⁾ Punkt 3.38 i TAA's svar af 17. marts 1994, artikel 85.

lende evne hertil på grund af deres svage stilling set i forhold til TAA's markedsandel har disse rederier ikke forsøgt at påføre TAA reel konkurrence, men har blot fulgt trop.

- (455) Kommissionen finder derfor, at konkurrencen fra de andre rederier, der opererer på dette marked, ikke har kunnet forhindre TAA i at udelukke konkurrencen på en væsentlig del af det relevante marked.

— De andre kilder til konkurrence

- (456) Af de i betragtning 64 og 66 nævnte grunde finder Kommissionen, at der på dette marked ikke er nogen effektiv konkurrence, hverken reelt eller potentielt, fra trafikken via Middelhavet. Hertil kommer, at fire af de otte medlemmer af SEUSA-konferencen, som er konferencen for trafikken mellem Middelhavet og USA, også er medlemmer af TAA, og at SEUSA-konferencen fulgte trop med TAA ved at omlægge sin tarif og forhøje fragtraterne (se betragtning 219).

At der kun i ringe omfang er sket omlægninger af trafikken fra de nordeuropæiske havne til middelhavshavnene efter de af TAA-rederierne foretagne forhøjelser (se betragtning 220), viser også, at middelhavsrueten ikke udgør noget reelt alternativ.

- (457) Kommissionen finder tillige, at der for langt størstedelen af lasterne og kunderne inden for containertransport i linjefart over Altanterhavet ikke er nogen effektiv konkurrence fra hverken trampfart og konventionel linjefart eller specialfarter (se betragtning 58).
- (458) Inden for søtransport opfattes potentiel konkurrence normalt som en af de væsentligste kilder til konkurrence, og netop garantien for potentiel konkurrence var forudsætningen for gruppefritagelsen for linjekonferencer (jf. ottende betragtning i forordning (EØF) nr. 4056/86). Denne kilde til konkurrence blev nærmere analyseret under betragtning 165 til 188, og kun de vigtigste konklusioner af denne analyse anføres nedenfor.
- (459) Kommissionen finder, at der i denne sag består en vis grad af potentiel konkurrence, i kraft af mulighederne for, at visse større containerlinjerederier, der opererer i andre fragtområder, begynder at sejle i atlanttrafikken, men at denne mulighed begrænses dels af de særlige forhold, der gør sig gældende for atlanttrafik-

ken, og dels de særlige træk ved den her omhandlede aftale (se betragtning 184). Den potentielle konkurrence begrænses ydermere af, at de fleste potentielle konkurrenter har indgået aftaler med TAA-medlemmer inden for andre fragtområder (se betragtning 177 og 178 og bilag II). Endelig mener den, at den eksisterende grad af potentiel konkurrence ikke siden TAA's ikrafttrædelse har kunnet lægge noget reelt konkurrencepres på TAA-medlemmerne.

- (460) Også de mange udtalelser fra afskibere, der hævder at have måttet tage imod tilbud fra TAA, som der ikke kunne forhandles om (»take it or leave it«), taler deres tydelige sprog om mangel på effektiv konkurrence på hele det relevante marked.
- (461) Af alle disse grunde finder Kommissionen, at TAA er en aftale, som giver sine medlemmer mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende transporttydelser.

C. Individuel fritagelse for fastsættelsen af priser for landtransporten

- (462) For at afgøre, om der kan indrømmes individuel fritagelse for TAA-medlemmernes fælles fastsættelse af priserne for landtransporten, må man først se på, om de fire betingelser i traktatens artikel 85, stk. 3, således som de er uddybet i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68, er opfyldt.

1. Fremme af den tekniske eller økonomiske udvikling

- (463) Ifølge artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 er den første betingelse, der skal være opfyldt, for at forbuddet i forordningens artikel 2 ikke gælder, at aftalen, vedtagelsen eller den samordnede praksis
- »bidrager til
 - at forbedre kvaliteten af transporttydelserne, eller
 - at fremme en større kontinuitet og stabilitet i tilfredsstillelsen af transportbehovet på de markeder, hvor udbud og efterspørgsel er underkastet stærke tidsbestemte svingninger, eller
 - at forøge virksomhedernes produktivitet, eller
 - at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling«.

Forbedring af kvaliteten af transportydelse

- (464) TAA-aftalerne om fastsættelse af priserne på landtransport ser ikke ud til at føre til nogen forbedring af transportydelseernes kvalitet eller at bidrage indirekte til en sådan forbedring. Hvert af de rederier, der anvender TAA's europæiske tarif for landtransport, har deres egne landtransportarrangementer, som de tilbyder afskiberne. Kvaliteten varierer, afhængig af hvem der udfører transporten, men fragtraterne for landtransport er stort set ensartet. Det betyder, at TAA-medlemmerne ikke har noget større incitament til at forbedre den service, de tilbyder afskiberne i forbindelse med landtransport.
- (465) De forbedringer af servicekvaliteten, som kunderne kan fremprovokere, opnås ikke via fælles prisfastsættelse som i denne aftale, men kan kun opnås gennem direkte forhandlinger mellem individuelle rederier og deres kunder.

Fremme af større kontinuitet og stabilitet i tilfredsstillelsen af transportbehovet på de markeder, hvor udbud og efterspørgsel er underkastet stærke tidsbestemte svingninger; forøgelse af virksomhedernes produktivitet; forbedring af produktionen eller fordelingen af ydelserne

- (466) TAA-medlemmernes kollektive fastsættelse af fragtraterne for landtransporten virker ikke til fremme for kontinuitet og stabilitet på markedet for landtransport. De enkelte TAA-medlemmer lader som regel landtransporten udføre af vognmænd og jernbaner og optræder således som transportformidlere på landtransportmarkedet. De køber transportydelser til forskellige priser fra landtransportvirksomheder og sælger ydelserne videre til afskiberne til en ensartet pris. TAA fremmer derfor ikke kontinuitet eller stabilitet på markedet for landtransportydelser.
- (467) Det er ydermere ikke godtgjort, at det særlige markedssegment inden for landtransportydelser, hvorpå TAA-medlemmerne optræder som såvel købere som sælgere, skulle være præget af større tidsbestemte svingninger.
- (468) Af de i betragtning 464 og 466 nævnte grunde forekommer TAA's medlemsrederier ikke at kunne forøge produktiviteten inden for landtransportydelser i betragtning af, at de på dette marked hovedsagelig optræder som mellemmænd mellem de egentlige transportører og transportbrugere (selv om de rent privatretligt måske optræder som fragtførere, bruger egne konnossementer og påtager sig det fulde ansvar). Heller ikke for de få rederier, der selv direkte udfører landtransport via datterselskaber, er der noget, der tyder på, at deres deltagelse i

TAA's European Inland Tariff virker til fremme af produktiviteten.

- (469) Med hensyn til forbedring af produktionen eller fordelingen af landtransportydelser er det ikke godtgjort, at TAA-medlemmernes fastsættelse af priser for landtransportydelser fører til en forbedring af produktionen af disse ydelser, som rederierne simpelthen køber af vognmænd og jernbaner til forskellige priser og derefter videresælger til en ensartet pris fælles for alle rederier. En sådan praksis øger ikke produktionen af sådanne ydelser.
- (470) Hvad fordelingen angår, er der i betragtning af, at hvert medlemsrederi tilbyder sine egne, individuelle landtransportarrangementer, intet i den nuværende aftale, der tyder på, at den kollektive prisfastsættelse fører til en bedre fordeling.
- (471) I forbindelse med disse aspekter af deres aftale har TAA-medlemmerne forsvaret sig med at henvise til, hvad medlemmerne af Far Eastern Freight Conference (FEFC) udtalte over for Kommissionen i en sag, der verserer for Kommissionen. Deres argumenter går ud på, at prisfastsættelsesaftaler angående landtransportdelen har til formål at sikre stabiliteten i kombinerede transportter på samme måde som konferencernes prisaftaler for søtransporten, der er omfattet af fritagelsen i forordning (EØF) nr. 4056/86.
- (472) Denne argumentation holder ikke stik her, eftersom TAA-aftalerne angående søtransporten ikke er omfattet af fritagelsen efter artikel 3 i forordning (EØF) nr. 4056/86.
- (473) Når prisaftalerne angående landtransportdelen tager sigte på samme formål som TAA-aftalerne angående søtransporten som led i kombineret transport, kan de derfor ikke anses at opfylde den første betingelse i traktatens artikel 85, stk. 3, eller den første betingelse i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68.

Konklusion

- (474) I lyset af ovenstående må der derfor drages den konklusion, at TAA-aftalerne om en fælles europæisk tarif for landtransport ikke fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling.
- (475) Tværtimod kan TAA-medlemmernes fælles prisfastsættelse for landtransportdelen lægge hindringer i vejen for de nye investeringer, der normalt vil blive gennemført i en situation med fuld konkurrence.

(476) Faktisk kan begrænsningen eller udelukkelsen af konkurrencen mellem TAA-rederierne indbyrdes forhindre de enkelte rederier i at benytte nyt udstyr eller ny teknologi til at reducere de priser, der anvendes over for kunderne, og til at vinde markedsandele, og således afholde dem fra at foretage større investeringer.

(477) Det må derfor konkluderes, at TAA-medlemmernes fælles prisfastsættelse for landtransport som led i kombineret transport ikke opfylder den første af betingelserne i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68.

2. Brugernes andel af fordelene

(478) Kommissionen finder, at transportbrugerne ikke sikres en rimelig andel af de fordele, TAA-aftalerne om fælles fastsættelse af landtransportpriser er forbundet med, og den anden betingelse i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 er derfor heller ikke opfyldt.

(479) Som nævnt har den britiske (BSC), den franske (CNUT) og den tyske (DSVK) transportbrugerorganisation samt også den europæiske organisation (ESC) klaget over specielt dette aspekt af TAA-aftalen.

(480) Speditørerne har via deres repræsentative organisationer (Nordisk Speditørforbund, CLECAT og FFOCT) klaget over inddragelsen af landtransport i prisaftalerne under henvisning til, at der ikke gælder nogen gruppefritagelse efter artikel 85, stk. 3, for dette område.

(481) Af disse grunde finder Kommissionen, at aftalen i sin nuværende form ikke giver forbrugerne nogen rimelig andel i fordelene ved de konkurrencebegrænsende aftaler inden for landtransport.

3. Konkurrencebegrænsningernes nødvendighed

(482) Det er ikke godtgjort, at konkurrencebegrænsningerne er nødvendige for at opnå de økonomiske fordele, et udbud eller et forbedret udbud af kombineret transport kan give.

(483) I den sammenhæng må det understreges, at TAA-rederierne for størstepartens vedkommende ikke selv udfører, men blot videresælger landtransportydelser, og at deres landtransportaktiviteter administreres af rederierne selv, der tilbyder kunderne

disse ydelser, uden at TAA-sekretariatet er inddraget heri.

(484) Eftersom konkurrencebegrænsningerne ikke i sig selv giver nogen økonomiske fordele, kan de heller ikke være nødvendige for at opnå sådanne fordele.

(485) Det kan anføres, at et øget udbud af kombineret transport vil bidrage til at fremme den tekniske og økonomiske udvikling. Men en sådan udvikling vil kunne finde sted, uden at der indrømmes individuel fritagelse for TAA's aktiviteter inden for landtransport, hvilket fremgår af, at uafhængige virksomheder (uden for TAA) er i stand til at tilbyde kombineret transport af god kvalitet på individuelt grundlag. I øvrigt er det ikke nødvendigt for TAA-medlemmerne at bruge TAA-strukturerne for at tilbyde sådanne ydelser (hvilket de allerede gør) individuelt.

(486) Desuden var speditørerne begyndt at tilbyde afskibne dør-til-dør service, da rederierne gjorde deres entré på landtransportmarkedet, og det gør de stadigvæk, skønt de aldrig har fået lov til at danne karteller, og det vil de også fortsætte med at gøre i fremtiden, ligesom rederierne gør det, men uden kollektiv fastsættelse af priserne på landtransportydelser.

(487) TAA har forsvaret sig med, at aftalerne om fastsættelse af priserne på landtransportdelen er nødvendige for stabiliteten i trafikken og dermed for pålideligheden i udbuddet af linjetransport, for aftaler, der kun omfatter søtransporten, ville ikke kunne skabe den fornødne stabilitet for kombineret transport. Aftalerne angående landtransporten hævdes således at være nødvendige for, at TAA-aftalerne kan få den ønskede virkning for søtransportdelen.

(488) Dette argument kan ikke accepteres, i det omfang hvor TAA's pris- og kapacitetsaftaler angående søtransporten ikke opfylder den første af betingelserne i traktatens artikel 85, stk. 3. TAA's prisaftaler angående landtransport tager således sigte på mål, der ikke opfylder den første betingelse i artikel 85, stk. 3, og de kan ikke betragtes som værende nødvendige efter artikel 85, stk. 3, eller artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68.

(489) Det må følgelig konkluderes, at TAA's nuværende praksis med fastsættelse af fragtrater for landtransport ikke er nødvendig for at kunne tilbyde eller forbedre udbuddet af kombineret transport.

4. Udelukkelse af konkurrencen for en væsentlig del af markedet

- (490) Da ingen af de tre første betingelser for individuel fritagelse af prisaftalerne angående landtransportdelen er opfyldt, er der ingen grund til at se nærmere på, om aftalerne vil kunne antages at opfylde den fjerde betingelse, der drejer sig om, at konkurrencen ikke må udelukkes.

5. Konklusion med hensyn til artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68

- (491) Der kan ikke efter artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 indrømmes individuel fritagelse for TAA-aftalerne om fastsættelse af priserne på landtransport som led i kombineret transport ⁽¹⁷¹⁾.

D. Konklusion

- (492) Efter gennemgang af aftalen fremgår det, at TAA (med hensyn til aftalens bestemmelser om prisfastsættelse inden for sø- og landtransport og begrænsning af kapacitetsudnyttelsen) ikke opfylder de betingelser for fritagelse, der er fastsat i traktatens artikel 85, stk. 3 —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

TAA-aftalens bestemmelser om pris- og kapacitetsaftaler udgør overtrædelser af EF-traktatens artikel 85, stk. 1.

Artikel 2

EF-traktatens artikel 85, stk. 3, og artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 kan ikke bringes i anvendelse på de i artikel 1 omhandlede bestemmelser i TAA-aftalen.

Artikel 3

De virksomheder, denne beslutning er rettet til, bringer omgående de i artikel 1 fastlåede overtrædelser til ophør.

Artikel 4

De virksomheder, denne beslutning er rettet til, afholder sig i fremtiden fra enhver aftale eller samordnet praksis, der kan have samme eller tilsvarende formål eller virkning som de i artikel 1 omhandlede aftaler og praksis.

Artikel 5

De virksomheder, denne beslutning er rettet til, underretter inden for en frist på to måneder de kunder, med hvem de har indgået servicekontrakter og andre kontraktrelationer inden for rammerne af TAA, om, at de pågældende kunder efter ønske kan genforhandle eller straks opsige kontrakterne.

Artikel 6

Denne beslutning er rettet til de i bilag I angivne medlemmer af TAA.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. oktober 1994.

På Kommissionens vegne

Karel VAN MIERT

Medlem af Kommissionen

⁽¹⁷¹⁾ Med hensyn til linjekonferencers eller rederigrupperes fastsættelse af transportpriser for landtransport henvises generelt til Kommissionens rapport om søtransport af 8. juni 1994, SEK(94) 933 og IP(94) 508.

BILAG I

Liste over TAA's medlemmer

Sea-Land Service, Inc.
Seattleweg 7
NL-3195 ND Pernis-RT

A.P. Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København

Atlantic Container Line AB
50 Cragwood Road
South Plainfield
New Jersey 07080
USA

Hapag Lloyd
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg 1

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

P&O Containers Limited
Beagle House
Braham Street
UK-London E1 8EP

MSC Mediterranean Shipping Company
18, chemin Rieu
CH-1208 Genève

OOCL (UK) Ltd
OOCL House
Levington Park
Bridge Road
Levington
UK-Suffolk IP10 0NE

Polish Ocean Lines
Gdynia 81-364
10 Lutego 24
Poland

DSR-Senator Lines GmbH
Martinstraße 62-66
D-28195 Bremen 1

Cho Yang Shipping Company Ltd
Cheong Ahm Building
85-3 Seosomun-Dong Chung-Ku
Seoul
Korea

NYK Line (Europe) Ltd
Beaufort House
15 St Botolph Street
UK-London EC3A 7NY

NOL (Neptune Orient Lines) Ltd
Tricom Shipping Agencies Inc
15 Exchange Place
Jersey City
New Jersey 07302
USA

Transportación Marítima Mexicana SA de CV (TMM)
Av. de la Cúspide N° 4755
Col. Parques del Pedregal
Tlalpan 14010 México, DF
México

Tecomar SA de CV
Benjamin Franklin 232
11800 México, DF
México

BILAG II

TAA-medlemmerne henviser til syv store, verdensomspændende outsider-rederier, som vil kunne trænge ind på atlantmarkedet og konkurrere med TAA. Nedenfor angives, hvilke aftaler hvert af disse syv rederier er med i i de to andre store øst-vest-trafikker i verden. Også et betydeligt antal TAA-rederier er med i disse aftaler.

	Common Service Agreement	Conference Agreement	Stabilization Agreement	Other
Hanjin		TWRA	TSA EATA	FETTSCA
Yangning			TSA EATA	FETTSCA
Hyundai	with Sealand and Norusia on the FE trade with NYK and NOL on the transatlantic trade	TWRA	TSA EATA	
K-Line	with NOL and OOCL on the FE trade	FEFC ANERA TWRA	TSA EATA	FETTSCA
NOL	with Hapag Lloyd and NYK on the FE trade with NYK and NOL on the transpacific trade	FEFC ANERA	TSA EATA	FETTSCA
APL	with OOCL on the transpacific trade	ANERA TWRA	TSA	
Cosco ⁽¹⁾				

Forkortelser:

FEFC	Far Eastern Freight Conference (Europe-Far East trade)
ANERA	Asia-North America Eastbound Rate Agreement (Transpacific Eastbound)
TWRA	Transpacific Westbound Rate Agreement
TSA	Transpacific Stabilization Agreement
EATA	Europe-Asia Trade Agreement
FETTSCA	Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (Europe-Far East Trade), opsagt den 10. maj 1994.

⁽¹⁾ Se den nedenfor citerede avisartikel.

At stabiliseringsaftaler som TAA, TSA og EATA også virker meget tiltrækkende for asiatiske rederier, har de tydeligt gives udtryk for:

»Asian shipowners in stability pacts call«

»A surprise call for all independent operators to join their appropriate liner trade stabilization agreements has been made by representatives of Asian shipowners' organizations.

An unanimous recommendation that all non-participating lines should join the Transpacific, Transatlantic and Europe-Asia stabilization agreements has been issued by the Asian Shipowners' Forum following a meeting in Beijing [...].

The success of this appeal was ensured when Chinese representatives backed the call.

China's support was something of a surprise as it has previously displayed a less than enthusiastic attitude towards shipping agreements and conferences.

An addendum to a communique agreed at the forum was proposed by the Chinese delegation »recommending« that all non-participating lines join to explore ways of further strengthening the agreements« ⁽¹⁾.

Cosco er det største kinesiske rederi.

⁽¹⁾ Lloyd's List, 19. maj 1994.

BILAG III

Markedsforhold

1. Due to the relatively large carrying capacity of a ship, a basic division of the total market for sea transport is between (a) markets for sea transport and less-than-full shiploads, and (b) markets for sea transport of full shiploads. Shippers of less-than-full shiploads are primarily served by shipping lines maintaining regular services between specified port according to schedules advertized well in advance — in short, by liner shipping (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, s. 16).
2. ... the traditional competition between the liner and the all-purpose tramp belongs to the past. In the future, some competition between the liners and tramps will remain, and will take two forms. First, there are bulk ships that are designed to take both bulk and general cargo or containers. These are few in number and do not constitute a severe threat to the liner trade ... The other form of competition is simply that with the general increase in the volume of international trade, the borderline between general cargo and bulk will gradually shift. Some commodities that were potential liner cargo (such as sugar and rice) will become minor bulk, moving in quantities that are sufficient to fill a ship (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, s. 19).
3. Another way of distinguishing liner cargo from bulk cargo is by the presence or absence of packages. It is true that 'packaged cargo' is rather close to an exhaustive definition of liner cargo (Jansson and Shneerson, *Liner Shipping Economics*, Chapman and Hall 1987, s. 20).
4. As a result of the container revolution, the nature of competition between ships has fundamentally changed. The tramps which could move quite readily into liner markets have disappeared and *on developed routes the liner market is now dominated by cellular container ships* (Kommissionens kursivering). A similar trend is in evidence in developing countries, although with rather more reliance on flexible ships. Part of the old tramp market has been taken over by specialized semi-bulk ships (and this applies particularly to large flows of timber and vehicles, etc.), whilst much of the rest has been incorporated into the liner sector, either being containerized or in some cases carried in flexible ships in association with containers. However, although tramp competition has disappeared there is competition between ship types for the medium-sized parcels of bulk and semi-bulk cargoes, and some bulk and semi-bulk ships also provide fringe competition by carrying containers (S. Gilman, *The Competitive Dynamics of Container Shipping*, Gower 1983, s. 28).
5. What we do find critical is the provision of a regular, reliable service. It is easy to understand the reasons for this. Shippers of large consignments are in a position to charter ships for their requirement, but *most shippers who use liner services* (Kommissionens kursivering) do so because their consignments at any particular time are small relative to the size of ships used in the trade. For producers of consumer goods and many industrial inputs, it is important to maintain a supply of these in all markets used at all times; if shipping services operated irregularly, the costs of stockpiling at either end of the trade would be high, especially at a time of high interest rates. For suppliers of capital goods it is important to be able to give firm delivery times when tendering for a project. Important sources of trade growth are in goods not previously traded, and in the opening of new markets for goods already traded. Since consignments of such goods are usually small initially, they travel largely by liner, so that regular liner services to an area aid its development as a export market (M. G. Graham and D. O. Hughes, *Containerization in the Eighties*, Lloyds of London Press 1985, s. 45).
6. Ships are to a large extent designed for specific trades and, as a result, cannot easily be moved from one trade to another. Thus, vessels on the north Atlantic are predominantly full container vessels, whereas liners operating between the United Kingdom and India or Africa tend to be break-bulk vessels. The difference in vessel types mirrors not only the nature of the commodities transported (whether they be containerized or not), but also port infrastructure and the capabilities of the inland transport systems in the countries served (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, s. 47).
7. A full shipload in the tramp market ... might vary from perhaps 4 000 to some 30 000 tonnes. Although this is not much when compared to the trade volume of major bulk commodities, it is enormous in terms of industrial products. Industrial products are sold in a large number of markets, with the result that the flows to any one market are limited in size. The relatively high value of such products makes them expensive to store, hence producers try to minimize the time spent in transit or storage. Products of this nature, therefore, cannot economically be shipped in the quantities associated with bulk commodities except under special conditions (G. K. Sletmo and E. W. Williams Jr, *Liner Conferences in the Container Age*, Macmillan 1981, s. 48).

8. The difference between the nature of the services offered by liners and tramps may not have much significance for shippers on routes with a heavy population of tramps and a correspondingly high likelihood of finding tramp space, at the typically lower rate, whenever wanted (the expected frequency of the need for space being less for some shippers than for others). Given any one level of requirement for regularity or frequency, shippers must always consider the possibility that tramps may, in the future, be drawn elsewhere by the forces of demand, and they must evaluate this possibility in terms of the higher 'basis' liner rates, which are exacted from shippers who are trying to use liners and tramps in combination (E. Bennathan and A. A. Walters, 'Shipping Conferences: an Economic Analysis', in *Journal of Maritime Law and Commerce*, Volume 4, 1972, s. 109).
