

Επίσημη Εφημερίδα

των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

.....

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

2000/627/ΕΚ:

- ★ Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2000, σχετικά με διαδικασία του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ [Υπόθεση IV/34.018 — Συμφωνία τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (FETTCSA)] [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2000) 1170]

1

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαΐου 2000

σχετικά με διαδικασία του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ

[Υπόθεση IV/34.018 — Συμφωνία τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (FETTCSA)]

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2000) 1170]

(Τα κείμενα στη δανική, αγγλική, γαλλική και γερμανική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(2000/627/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1216/1999⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 1 και το άρθρο 115 παράγραφος 2,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουλίου 1968, περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1 και το άρθρο 22 παράγραφος 2,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φινλανδίας και της Σουηδίας, και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 1 και το άρθρο 19 παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής της 19ης Απριλίου 1994 να κινηθεί τη σχετική διαδικασία,

Αφού έδωσε στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις την ευκαιρία να διατυπώσουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις αιτιάσεις της Επιτροπής και να υποβάλουν άλλες ενδεχομένως παρατηρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 19 του κανονισμού αριθ. 17, το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, το άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, και τον κανονισμό (ΕΚ) 2842/98 της Επιτροπής, της 22ας Μαΐου 1998, σχετικά με τις ακροάσεις στο πλαίσιο ορισμένων διαδικασιών κατ' εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ΕΚ⁽⁵⁾,

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων, τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των μεταφορών και τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

ΣΥΝΟΨΗ

- (1) Στην απόφασή της, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της συμφωνίας τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (Fast East Trade Tariff Charges and Sucharges Agreement — εφεξής «FETTCSA») παραβίασαν το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 με τη σύναψη συμφωνίας για τη μη χορήγηση εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τιμών των τελών και πρόσθετων τελών. Η συμφωνία για τη μη χορήγηση εκπτώσεων δεν μπορεί να

⁽¹⁾ ΕΕ 13 της 21.2.1962, σ. 204/62.

⁽²⁾ ΕΕ L 148 της 15.6.1999, σ. 5.

⁽³⁾ ΕΕ L 175 της 23.7.1968, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 354 της 30.12.1998, σ. 18. Πριν τεθεί σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2842/98, η Επιτροπή ακολούθησε τη διαδικασία που προβλέπεται στους κανονισμούς της Επιτροπής αριθ. 99/63/ΕΟΚ, (ΕΟΚ) αριθ. 1630/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 4260/88.

τύχει απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ούτε δυνάμει του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμα για την παράβαση.

- (2) Τα πρακτικά των συνεδριάσεων που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 40 έως 54 φανερώνουν ότι τα μέρη συζητήσαν πιθανούς τρόπους για την ευθυγράμμιση των πρακτικών που ακολουθούν τα μέλη της ναυτιλιακής διάσκεψης εμπορευματικών μεταφορών Άπω Ανατολής με τις πρακτικές των κυριότερων ανταγωνιστών τους εκτός διάσκεψης όσον αφορά τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη. Οι συζητήσεις αυτού του είδους στο πλαίσιο της FETTCSA προχώρησαν πέρα από δραστηριότητες που συνάδουν με μια «τεχνική συμφωνία» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Κάθε συμφωνία που απορρέει από τέτοιου είδους συζητήσεις συνιστά παράβαση του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ. Τα πρακτικά δεν αποδεικνύουν ότι καταχωρίστηκε ειδική συμφωνία πέραν εκείνης για τη μη χορήγηση εκπτώσεων, η παρούσα απόφαση δεν διαπιστώνει παράβαση σε σχέση με τις συζητήσεις των μερών σχετικά με το νόμισμα του τιμολογίου και σχετικά με τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη.

ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- (3) Η συμφωνία τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (FETTCSA) υπεγράφη στις 5 Μαρτίου 1991 μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών που πραγματοποιούν δρομολόγια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής. Η FETTCSA τέθηκε σε ισχύ στις 4 Ιουνίου 1991.
- (4) Τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA υποστηρίζουν ότι «στόχος της συμφωνίας είναι η βελτίωση της λειτουργίας του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών με την εισαγωγή μεγαλύτερης διαφάνειας και σαφήνειας όσον αφορά τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη και με την τυποποίηση της μεθόδου υπολογισμού τους».
- (5) Στις 15 Ιουλίου 1991, το ευρωπαϊκό συμβούλιο φορτωτών υπέβαλε επίσημως καταγγελία στην Επιτροπή κατά της FETTCSA.
- (6) Στις 28 Σεπτεμβρίου 1992, η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής ενημέρωσε τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA σχετικά με την άποψή της ότι η συμφωνία FETTCSA εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1 (σήμερα άρθρο 81 παράγραφος 1), ότι δεν ήταν «συμφωνία τεχνικού περιεχομένου» κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και ότι θα έπρεπε να κοινοποιηθεί για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει αν μπορούσε να χορηγηθεί μεμονωμένη παρέκκλιση.
- (7) Στις 19 Απριλίου 1994 η Επιτροπή εξέδωσε κοινοποίηση αιτιάσεων.
- (8) Στις 26 Μαΐου 1994, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι η συμφωνία κατεγγέλθηκε από τα μέρη της FETTCSA στις 10

Μαΐου 1994. Γνωστοποιήθηκε στην Επιτροπή ότι η τελευταία συνάντηση των μερών της FETTCSA πραγματοποιήθηκε στις 8 Σεπτεμβρίου 1992.

- (9) Η συμφωνία FETTCSA δεν κοινοποιήθηκε στην Επιτροπή για τη χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση, καθότι τα συμβαλλόμενα μέρη θεώρησαν ότι αποτελεί συμφωνία τεχνικού περιεχομένου η οποία διέπεται από το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
- (10) Η Επιτροπή κρίνει ότι η συμφωνία FETTCSA εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, καθώς και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

2. ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

2.1. Τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA

- (11) Όλα τα μέρη της FETTCSA ήταν ναυτιλιακές εταιρείες. Αρχικά τα μέλη ήταν είκοσι: δεκατέσσερις εταιρείες ήταν μέλη της ναυτιλιακής διάσκεψης εμπορευματικών μεταφορών Άπω Ανατολής (Far Eastern Freight Conference — FEFC), ενώ οι υπόλοιπες έξι ήταν ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που ασκούσαν δραστηριότητες στα ίδια δρομολόγια (βλέπε κατωτέρω).

Μέλη της FEFC	Ben Line Container Holdings Ltd (Ben Line) Compagnie Générale Maritime (CGM) East Asiatic Company (EAC) Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd) Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K Line) A.P. Møller — Maersk Line (Maersk) Malaysia International Shipping Corporation Bhd (MISC) Mitsui O.S.K. Lines Ltd (MOL) Nedlloyd Lijnen BV (Nedlloyd) Neptune Orient Lines Ltd (NOL) Nippon Yusen Kaisha (NYK) Orient Overseas Container Line (OOCL) P&O Containers Ltd (P&O) Polish Ocean Line (POL)
Ανεξάρτητες εταιρείες	Cho Yang Shipping Co. Ltd (Cho Yang) Deutsche Seereederei Rostock GmbH (DSR) Evergreen Marine Corp (Taiwan) Ltd (Evergreen) Hanjin Shipping Co. Ltd (Hanjin) Senator Linie GmbH & Co. KG (Senator) Yangming Marine Transport Corp (Yangming)

- (12) Αποδέκτες της κοινοποίησης αιτιάσεων ήταν δεκαοκτώ μέλη της FETTCSA: οι ανωτέρω εταιρείες, πλην της Ben Line και της EAC. Στις 14 Ιουλίου 1992, η Επιτροπή πληρο-

φορήθηκε ότι η Ben Line έπαψε να ασκεί ναυτιλιακές δραστηριότητες στις 2 Ιουλίου 1992. Στις 23 Ιουλίου 1993, η Επιτροπή πληροφορήθηκε (στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης-Ασίας, East Asia Trades Agreement, EATA, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 19, 20 και 21), ότι η East Asiatic Company και η Ben Container Line Ltd δεν εκμεταλλεύονται πλέον πλοία στα εν λόγω δρομολόγια, μολονότι τα πλοία που εκμεταλλεύονται εξακολούθησαν να χρησιμοποιούνται για ένα διάστημα στα ίδια δρομολόγια από τη Maersk.

- (13) Από τον Ιανουάριο του 1991, η DSR και η Senator παρέιχαν από κοινού υπηρεσίες στα δρομολόγια Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής και το 1994 συγχωνεύθηκαν. Το 1994 η CGM αποχώρησε από το δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής και το 1996 αγοράστηκε από την Compagnie Maritime d'Affrètement. Το 1997, από τη συγχώνευση της Nedlloyd Lijnen BV και της P&O Containers Limited, προέκυψε η P&O Nedlloyd Container Line Ltd, η Harpag Lloyd AG μεταβίβασε τις δραστηριότητες της στον τομέα της θαλάσσιας τακτικής μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων στη Harpag Lloyd Container Line GmbH και η Hanjin απέκτησε τον έλεγχο της DSR/Senator Lines GmbH.
- (14) Στο πλαίσιο της εξέτασης της FETTCSA πρέπει να ληφθούν υπόψη όχι μόνο τα μερίδια αγοράς των μερών της συμφωνίας στην υπό εξέταση χρονική περίοδο, αλλά και η διάρθρωση της αγοράς. Ειδικότερα, είναι σημαντικό το γεγονός ότι πολλά συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA ήταν μέλη της FEFC και ότι όλα τα μέρη της FETTCSA ήταν μέλη της EATA. Στον πίνακα 1 παρουσιάζονται τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA και το κατά πόσον συμμετέχουν σε καθεμιά από αυτές τις συμφωνίες.

Πίνακας 1: Διάρθρωση της αγοράς — 1993

	EATA	FETTCSA	FEFC
CGM	ναι	ναι	ναι
Cho Yang	ναι	ναι	όχι
DSR/Senator	ναι	ναι	όχι
Evergreen	ναι	ναι	όχι
Hanjin	ναι	ναι	όχι
Harpag-Lloyd	ναι	ναι	ναι
Hyundai	ναι	όχι	όχι
K Line	ναι	ναι	ναι
Maersk	ναι	ναι	ναι
MISC	ναι	ναι	ναι
MOL	ναι	ναι	ναι
Nedlloyd	ναι	ναι	ναι
NOL	ναι	ναι	ναι
NYK	ναι	ναι	ναι
OOCL	ναι	ναι	ναι
P&OCL	ναι	ναι	ναι
Yangming	ναι	ναι	όχι

2.2. Η ναυτιλιακή διάσκεψη εμπορευματικών μεταφορών Άπω Ανατολής (Far Eastern Freight Conference) ⁽⁶⁾

- (15) Η FEFC είναι ένωση ναυτιλιακών εταιρειών που παρέχουν ναυτιλιακές υπηρεσίες τακτικών γραμμών σε δρομολόγια μεταξύ της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Η FEFC δεν παρέχει η ίδια ναυτιλιακές υπηρεσίες ούτε συνάπτει συμβάσεις με φορτωτές ή άλλους πελάτες. Ρυθμίζει ορισμένους όρους, συμπεριλαμβανομένων των τιμολογίων, βάσει των οποίων οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι μέλη της παρέχουν τις υπηρεσίες τους. Η FEFC χρησιμοποιείται από τα μέλη της ως κεντρικό όργανο για τη δημοσίευση των αποφάσεών τους και για την επικοινωνία με άλλους αρμόδιους οργανισμούς, συμπεριλαμβανομένων των συμβουλίων των φορτωτών.
- (16) Βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (απαλλαγή κατά κατηγορίας που έχει χορηγηθεί στις ναυτιλιακές διασκέψεις) τα μέλη της FEFC μπορούν να λειτουργούν με βάση κοινούς ή ίσους ναύλους για την παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.
- (17) Τα μέλη της FEFC συμφωνούν επίσης στα επίπεδα τελών και πρόσθετων τελών που αποτελούσαν το αντικείμενο της FETTCSA. Η απόφαση αυτή ασχολείται μόνο με την επέκταση στις ανεξάρτητες τακτικές γραμμές της απόφασης για τις γραμμές της FEFC σχετικά με τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη και όχι με τη χορήγηση εκπτώσεων. Στο βαθμό που τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη της FEFC σχετίζονται με τις υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς, εμπίπτουν στην απαλλαγή κατά κατηγορία για τις διασκέψεις ναυτιλιακών εταιρειών. Η απόφαση δεν θίγει το ερώτημα εάν οι συμφωνίες για τον καθορισμό των τιμών των τελών και των πρόσθετων τελών που σχετίζονται με υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης εμπίπτουν στο πεδίο της απαλλαγής κατά κατηγορία. Όσον αφορά τις υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς, η Επιτροπή έχει αποφασίσει παλαιότερα ότι οι συμφωνίες καθορισμού τιμών που αφορούν τέτοιου είδους υπηρεσίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απαλλαγής κατά κατηγορία ⁽⁷⁾.

- (18) Το 1991 τα μέλη της FEFC κατείχαν μερίδιο αγοράς ύψους 58 % όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

2.3. Συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης Ασίας (East Asia Trades Agreement — EATA) ⁽⁸⁾

- (19) Η EATA αποτελεί συμφωνία που υπέγραψαν στις 27 Αυγούστου 1992 όλες οι σημαντικές ναυτιλιακές εταιρείες

⁽⁶⁾ Η Far Eastern Freight Conference περιλαμβάνει τις διασκέψεις Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conferences, Hong Kong/Europe Freight Conference, Philippines/Europe Conference και Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference. Οι δραστηριότητες της περιγράφονται αναλυτικότερα στην απόφαση 94/985/EK της Επιτροπής (Far Eastern Freight Conference) (EE L 378 της 31.12.1994, σ. 17).

⁽⁷⁾ Απόφαση 94/985/EK (Far Eastern Freight Conference)· απόφαση 94/980/EK (Trans-Atlantic Agreement) (EE L 376 της 31.12.1994, σ. 1)· απόφαση 1999/243/EK της Επιτροπής (Συμφωνία διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης) (EE L 95 της 9.4.1999, σ. 1).

⁽⁸⁾ Απόφαση 1999/485/EK της Επιτροπής (Συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης — Ασίας) (EE L 193 της 26.7.1999, σ. 23).

που εξυπηρετούν τα δρομολόγια Ευρώπης/Άπω Ανατολής, συμπεριλαμβανομένων δώδεκα μελών της FEFC και επτά ναυτιλιακών εταιρειών οι οποίες δεν είναι μέλη της διάσκεψης, που δραστηριοποιούνται στα δρομολόγια αυτά⁽⁹⁾. Σύμφωνα με τη γραμματεία της ΕΑΤΑ⁽¹⁰⁾, η FETTCSA δημιουργήθηκε το 1991 ως αποτέλεσμα συζητήσεων στις οποίες έλαβαν μέρος διάφορες ναυτιλιακές επιχειρήσεις σχετικά με τον πρόδρομο της ΕΑΤΑ, την ευρωπαϊκή συμφωνία σταθεροποίησης (European Stabilisation Agreement — ESA).

- (20) Η ΕΑΤΑ προέβλεπε την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα και την κατάρτιση προγράμματος διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας στο πλαίσιο του οποίου τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν να μην χρησιμοποιούν ένα μέρος της μεταφορικής τους ικανότητας. Δεδηλωμένος στόχος της ΕΑΤΑ ήταν να μειωθεί ο ανταγωνισμός τιμών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών της ΕΑΤΑ μέσω της τεχνητής μείωσης της μεταφορικής ικανότητας με τακτικές γραμμές που έχουν στη διάθεσή τους οι φορτωτές οι οποίοι επιθυμούν να μεταφέρουν τα εμπορεύματά τους από τη Βόρεια Ευρώπη στη Άπω Ανατολή.
- (21) Τα συμβαλλόμενα μέρη της ΕΑΤΑ κατήγγειλαν τη συμφωνία τους στις 16 Σεπτεμβρίου 1997.

3. Η FETTSCA

3.1. Οι όροι της FETTSCA

- (22) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της συμφωνίας, στόχος της FETTSCA ήταν:
- i) η θέσπιση κλαδικών προτύπων για τον υπολογισμό και τον καθορισμό τελών και πρόσθετων τελών μέσω κοινών διαδικαστικών μηχανισμών και
 - ii) η χρησιμοποίηση ενός κοινού μηχανισμού για τον υπολογισμό και τον καθορισμό των τελών και πρόσθετων τελών εκτός των τομέων των θαλάσσιων ναύλων και κομίστρων χερσαίας μεταφοράς.
- (23) Ειδικότερα, το άρθρο 5 της συμφωνίας προβλέπει τα εξής:
- «Όσον αφορά τον υπολογισμό και τον καθορισμό των τελών και πρόσθετων τελών εκτός των θαλάσσιων ναύλων και των κομίστρων χερσαίας μεταφοράς, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να έρχονται σε συνεννόηση μεταξύ τους για τους ακόλουθους λόγους:
- α) τη θέσπιση ή την εφαρμογή ενιαίων κανόνων σχετικά με τη διάρθρωση και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς και
 - β) τη θέσπιση ή την εφαρμογή συνολικών τιμών και όρων για την οργάνωση και εκτέλεση διαδοχικών ή συμπληρωματικών θαλάσσιων μεταφορών.»

- (24) Ο τρόπος με τον οποίο είναι διατυπωμένοι οι στόχοι του άρθρου 5 στοιχεία α) και β) της συμφωνίας αντικατοπτρίζει αντίστοιχα τη διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία α) και γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4046/86.

- (25) Στο άρθρο 6 της συμφωνίας ορίζεται ότι:

«Τα συμβαλλόμενα μέρη εφαρμόζουν την ίδια μέθοδο υπολογισμού και καθορισμού των τελών και των πρόσθετων τελών ... σύμφωνα με κοινές διαδικασίες και μηχανισμούς οι οποίοι προβλέπονται στο άρθρο 2 και οι οποίοι έχουν καθιερωθεί από το άρθρο 5 της παρούσας συμφωνίας.»

- (26) Τα άρθρα 7 και 11 της συμφωνίας προβλέπουν την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών μεταξύ των συμβαλλομένων μερών σχετικά με οποιοδήποτε θέμα το οποίο εμπίπτει στο αντικείμενο της συμφωνίας, καθώς και για τη διαχείριση της συμφωνίας. Το άρθρο 3 της συμφωνίας προβλέπει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν υποχρεούνται να συμφωνούν σχετικά με την κατάρτιση κοινών σχεδίων δράσης ή να προσχωρούν σε αυτά (εκτός της περίπτωσης κατά την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη ενδέχεται να συμφωνήσουν να πραγματοποιήσουν κοινές δαπάνες ή να αναλάβουν μια συμβατική υποχρέωση έναντι τρίτων) και ότι η προσχώρηση των συμβαλλομένων μερών στη συμφωνία είναι προαιρετική.

- (27) Το άρθρο 11 της συμφωνίας προβλέπει ότι ο γενικός διευθυντής και το προσωπικό της FEFC θα εκτελούν χρέη γραμματείας για την FETTSCA καθόλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας.

3.2. Πεδίο εφαρμογής της FETTSCA

- (28) Τα βασικά τέλη και τα πρόσθετα τέλη τα οποία εφαρμόζονται στα δρομολόγια Ευρώπης-Άπω Ανατολής είναι τα ακόλουθα:
1. Συντελεστής προσαρμογής εφοδιασμού σε καύσιμα (Bunker Adjustment Factor — BAF)
 2. Συντελεστής προσαρμογής συναλλάγματος (Currency Adjustment Factor — CAF)
 3. Τέλη εξυπηρέτησης σε τερματικό σταθμό (Terminal Handling Charges — THC)
 4. Τέλη φορτίου μικρότερου του εμπορευματοκιβωτίου (Less-than-Container-Load Service Charges — LCLSC)
 5. Τέλη κράτησης
 6. Τέλη υπερημερίας
 7. Έκτακτο τέλος ειδικού εξοπλισμού
 8. Πρόσθετα τέλη πολέμου

⁽⁹⁾ Η Hyundai Merchant Marine Co. Ltd ήταν συμβαλλόμενο μέρος της ΕΑΤΑ, αλλά όχι της FETTCSA.

⁽¹⁰⁾ Επιστολή της γραμματείας της ΕΑΤΑ προς την Επιτροπή, της 19ης Οκτωβρίου 1993.

- (29) Μία σύντομη περιγραφή των ανωτέρω τελών και πρόσθετων τελών περιλαμβάνεται στο παράρτημα II. Μεταξύ των υπόλοιπων τελών και πρόσθετων τελών συγκαταλέγονται τα συμπληρωματικά τέλη μεταφορών, τα τέλη ανύψωσης εκτός προτύπων, τα πρόσθετα τέλη επικίνδυνων φορτίων και τα πρόσθετα τέλη συμφόρησης.
- (30) Ένας πίνακας που παρουσιάζει τον τρόπο με τον οποίο ενσωματώνονται τα εν λόγω τέλη και πρόσθετα τέλη στις τιμές που καταβάλλουν οι φορτωτές επισυνάπτεται ως παράρτημα III. Ο πίνακας αυτός λήφθηκε από το NT90, το τιμολόγιο που δημοσιεύει η FEFC⁽¹⁾.

3.3. Η γεωγραφική εμβέλεια της FETTSCA

- (31) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της FETTSCA, η γεωγραφική εμβέλεια της συμφωνίας καλύπτει τις μεταφορές από λιμένες και σημεία της Άπω Ανατολής προς λιμένες και σημεία της Βόρειας Ευρώπης και το αντίστροφο. Στη Βόρεια Ευρώπη ορίζεται ότι περιλαμβάνονται οι χώρες Αυστρία, Βέλγιο, Τσεχοσλοβακία, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ουγγαρία, Ισλανδία, Ιρλανδία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Ελβετία και Ηνωμένο Βασίλειο. Στην Άπω Ανατολή ορίζεται ότι περιλαμβάνονται οι χώρες Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, Δημοκρατία της Κίνας/Ταϊβάν, Χονγκ Κονγκ, Μακάο, Ταϊλάνδη, Λαϊκή Δημοκρατία της Καμπότζης, Βιετνάμ, Σιγκαπούρη, Μαλαισία, Λάος, Βιρμανία, Μπουνέι, Φιλιππίνες και Ινδονησία.

3.4. Η σημασία των τελών και των πρόσθετων τελών

- (32) Σύμφωνα με το συμβούλιο ευρωπαίων φορτωτών και το εθνικό συμβούλιο χρηστών των μεταφορών (Conseil national des Usagers des transports — CNUT)⁽¹²⁾ τα συμπληρωματικά τέλη πέραν των ναύλων, όπως τα πρόσθετα τέλη, μπορούν να ανέρχονται μέχρι το 35 % περίπου των συνολικών μεταφορικών δαπανών για τους φορτωτές ή μέχρι το 60 % του πραγματικού ναύλου. Η γραμματεία της FETTSCA δέχθηκε ότι τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη μπορούν να ανέρχονται (όσον αφορά τα δρομολόγια προς ανατολάς) μέχρι το 60 % του συνολικού τιμολογίου⁽¹³⁾.

4. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΔΥΝΑΜΕΙ ΤΗΣ FETTSCA

- (33) Τα συμβαλλόμενα μέρη πραγματοποίησαν τις ακόλουθες συνεδριάσεις στο πλαίσιο της FETTSCA:
1. 30 Σεπτεμβρίου 1991 — Τεχνική επιτροπή
 2. 9 Ιουνίου 1992 — Διευθυντές
 3. 8 Σεπτεμβρίου 1992 — Διευθυντές

⁽¹⁾ Το NT90 ήταν το τιμολόγιο το οποίο τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1990.

⁽¹²⁾ Επιστολή της CNUT προς την Επιτροπή με ημερομηνία 27 Σεπτεμβρίου 1991.

⁽¹³⁾ Επιστολή της FETTSCA προς την Επιτροπή με ημερομηνία 19 Οκτωβρίου 1992.

- (34) Στις ανωτέρω συνεδριάσεις συμμετείχαν, όπως προκύπτει από τα αντίστοιχα πρακτικά, εκπρόσωποι όλων των ναυτιλιακών εταιρειών (εκτός της Ben Line και της POL και, κατά την πρώτη συνεδρίαση, της MISC), καθώς και ορισμένοι εκπρόσωποι της FEFC. Η παρούσα απόφαση της Επιτροπής βασίζεται στα εν λόγω πρακτικά, στην ίδια τη συμφωνία FETTSCA, σε διάφορες συμπληρωματικές διευκρινίσεις που διαβίβασαν γραπτώς στην Επιτροπή οι γραμματείες της FEFC και της FETTSCA, καθώς και στην απάντηση των συμβαλλομένων μερών στην κοινοποίηση αιτιάσεων της Επιτροπής.

4.1. Συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων

- (35) Η ακόλουθη συμφωνία περιλαμβάνεται στα πρακτικά της συνεδρίασης της 9ης Ιουνίου 1992:

«Σύμφωνα με τις διατάξεις της FETTSCA, πρέπει να συμφωνηθεί ο χρόνος επιβολής των τελών και των πρόσθετων τελών. Ο πρόεδρος δήλωσε ότι οφείλει να γνωστοποιήσει, σύμφωνα με τους όρους της FETTSCA, ότι οι διευθυντές των ναυτιλιακών εταιρειών της FEFC αποφάσισαν ότι όλα τα συμπληρωματικά τέλη, συμπεριλαμβανομένων των CAF/BAF κ.λπ., θα πρέπει να χρεώνονται πλήρως κατά το τιμολόγιο της FEFC από την 1η Ιουλίου 1992. Διατυπώθηκε η εκτίμηση ότι ορισμένες πράξεις έγιναν με βάση τις καθαρές συνολικές τιμές, γεγονός που δυστυχώς απαιτήθηκε πολύς χρόνος για να αλλάξει, αλλά οποιοσδήποτε νέες πράξεις θα συμπεριλαμβάνουν όλα τα συμπληρωματικά τέλη. Προτάθηκε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTSCA να χρεώνουν πλήρως τα συμπληρωματικά τέλη με βάση τα δικά τους τιμολόγια όσον αφορά τα δρομολόγια προς ανατολάς και προς δυσμάς.

Τούτο συμφωνήθηκε ομόφωνα από όλες τις εταιρείες της FETTSCA.» (υπογράμμιση του συντάκτη)

- (36) Η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι οι εταιρείες της FETTSCA που παρέστησαν στη συνεδρίαση (δηλαδή όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTSCA πλην της Ben Line και της POL) συμφώνησαν ότι από την 1η Ιουλίου 1992 δεν θα παραχωρούν πλέον εκπτώσεις επί των συμπληρωματικών τελών που αναφέρονται στα τιμολόγια τους. Στην απάντησή τους προς την κοινοποίηση αιτιάσεων τα μέρη της FETTSCA παραδέχονται ότι «η διατύπωση του σημειώματος της συνεδρίασης των διευθυντών της FETTSCA της 9ης Ιουνίου 1992 δυστυχώς επιδέχεται την ανωτέρω ερμηνεία». Τα μέρη υποστηρίζουν ότι δεν συμφώνησαν να μην παρέχουν εκπτώσεις, αλλά να πάψουν να χρεώνουν καθαρές συνολικές τιμές, δηλαδή να ανακοινώσουν και να χρεώνουν τιμές με ανάλυση των επί μέρους στοιχείων τους «αναφέροντας όλα τα συμπληρωματικά τέλη που περιλαμβάνονται στα τιμολόγια των μεμονωμένων ναυτιλιακών εταιρειών, προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφήνεια για τους φορτωτές»⁽¹⁴⁾. Λαμβανομένης υπόψη της διατύπωσης των πρακτικών, η Επιτροπή δεν θεωρεί πειστική την ερμηνεία της συμφωνίας από τα συμβαλλόμενα μέρη.

- (37) Η Επιτροπή συνάγει, εξάλλου, το συμπέρασμα ότι τα «συμπληρωματικά τέλη» αναφέρονται στα τέλη και πρόσθετα

⁽¹⁴⁾ Απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων, σημείο 2.11.

τέλη που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 28, 29 και 30 ανωτέρω, καθώς και στα ακόλουθα τέλη:

1. Τέλη ανύψωσης εκτός προτύπων (Non-Standard Lift Charges — NSL)
2. Προαιρετικοί προορισμοί
3. Μεταβολή προορισμού (Change of Destination — COD)
4. Μεταβολή καθεστώτος παράδοσης
5. Δέματα των οποίων η αξία υπερβαίνει το σύννηδες ποσό της αποζημίωσης που καταβάλλει ο μεταφορέας βάσει της φορτωτικής

(38) Περιγραφή των ανωτέρω τελών περιλαμβάνεται στο παράρτημα II. Στο τιμολόγιο NT90 της FEFC τα συμπληρωματικά αυτά τέλη αναφέρονται ως κατ' αποκοπή ποσά σε δολάρια ΗΠΑ με βάση το βάρος ή τον αριθμό των προαιρετικών προορισμών ή ανά ΙΕΠ (μονάδα ισοδύναμη προς είκοσι πόδια), ως ποσοστό της εκτιμώμενης αξίας ή με αναφορά σε άλλες που αναφέρονται στο τιμολόγιο⁽¹⁵⁾.

(39) Από τα πρακτικά της συνεδρίασης της 9ης Ιουνίου 1992, που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 35 προκύπτει σαφώς ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες είχαν τη δυνατότητα να προσφέρουν και πράγματι προσέφεραν «καθαρές συνολικές τιμές» που δεν προσδιόριζαν το ποσοστό της τιμής που αντιστοιχούσε στους ναύλους χερσαίας ή θαλάσσιας μεταφοράς και το ποσοστό που αντιστοιχούσε στα τέλη και στα πρόσθετα τέλη.

4.2. Συζήτηση σχετικά με το νόμισμα των τιμολογίων

(40) Οι σημειώσεις των πρακτικών της 8ης Σεπτεμβρίου 1992 αναφέρουν τα εξής:

«Ο πρόεδρος αναφέρει ότι οφείλει να γνωστοποιήσει, σύμφωνα με τους όρους της FETTSCA, ότι οι διευθυντές των ναυτιλιακών εταιρειών της FEFC ξεετάζουν το ενδεχόμενο αλλαγής του νομίσματος του τιμολογίου και ότι, εάν συμβεί αυτό, θα επηρεασθεί ουσιαστικά η βάση υπολογισμού του συντελεστή CAF. Το σημερινό νόμισμα, το δολάριο ΗΠΑ, υπόκειται σε σημαντικές διακυμάνσεις και είναι σήμερα πολύ ασθενές, γεγονός που σημαίνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες υφίστανται σημαντικές απώλειες συναλλάγματος. Οι ναυτιλιακές εταιρείες ξεετάζουν το ενδεχόμενο χρησιμοποίησης του Ecu ή, ενδεχομένως, του γερμανικού μάρκου ή του γιεν και ίσως είναι, κατά συνέπεια, σκόπιμο να συνεδριάσουν οι εταιρείες FETTSCA σε εύθετο χρόνο για να συζητήσουν τα σχετικά θέματα.

Όλες οι παρούσες ναυτιλιακές εταιρείες της FETTSCA εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους να συμμετάσχουν σε παρόμοια συνεδρίαση και θεωρήθηκε ότι το θέμα αυτό πρέπει να αναπτυχθεί σε εύθετο χρόνο.» (η υπογράμμιση του συντάκτη)

(41) Αναφέρθηκε στην Επιτροπή ότι δεν ορίστηκε ημερομηνία για παρόμοια συνεδρίαση (πράγματι η συνεδρίαση της 8ης Σεπτεμβρίου 1992 ήταν η τελευταία συνεδρίαση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της FETTSCA) και ότι το θέμα της αλλαγής του νομίσματος των τιμολογίων δεν συζητήθηκε περαιτέρω. Ωστόσο, τα πρακτικά αυτά δείχνουν ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTSCA συζητήσαν το ενδεχόμενο ανάληψης συντονισμένης δράσης σχετικά με ένα μέτρο το οποίο σύμφωνα με τους όρους του εγγράφου της ίδιας της FETTSCA θα επηρέαζε ουσιαστικά τη βάση υπολογισμού των πρόσθετων τελών CAF που εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTSCA. Στόχος της συντονισμένης αυτής δράσης θα ήταν η μείωση «σημαντικών απωλειών συναλλάγματος».

4.3. Συζητήσεις σχετικά με τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη

BAF και CAF

(42) Στα πρακτικά της 30ής Σεπτεμβρίου 1991 αναφέρονται τα ακόλουθα σχετικά με το συντελεστή προσαρμογής εφοδιασμού σε καύσιμα (BAF):

«... πρέπει να σημειωθεί ότι ο Βόρειος Ατλαντικός είναι ένα δρομολόγιο που μπορεί να ελεγχθεί πολύ ευκολότερα, δεδομένου ότι οι θαλάσσιες αποστάσεις είναι πολύ μικρότερες σε σχέση με τα δρομολόγια της Άπω Ανατολής, ώστε κατά τεκμήριο συνάγεται ότι ο εφοδιασμός σε καύσιμα μπορεί να γίνει μόνο με τιμές Νέας Υόρκης και Ρότερνταμ. Αντίθετα, στα δρομολόγια της Άπω Ανατολής ο εφοδιασμός σε καύσιμα μπορεί να γίνει σε πολλούς ενδιάμεσους λιμένες μεταξύ Ευρώπης και Ιαπωνίας, με αποτέλεσμα μεγαλύτερη διακύμανση των τιμών, καθοτι καλύπτονται είκοσι περίπου λιμένες.»

(43) Όσον αφορά το συντελεστή προσαρμογής συναλλάγματος (CAF), αναφέρονται στα πρακτικά τα ακόλουθα:

«Τα διάφορα στοιχεία της διάρθρωσης κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών της διάσκεψης, καθώς και τα διακινούμενα εμπορεύματα της διάσκεψης δίνονται σε μια ανεξάρτητη εταιρεία λογιστών, η οποία στη συνέχεια υπολογίζει εκ νέου και σε τακτική βάση τη γραμμή 1 του συντελεστή CAF. Η γραμμή 1 χρησιμοποιείται για τη στάθμιση των στοιχείων της δέσμης νομισμάτων της διάσκεψης και για την υπερτίμηση/υποτίμηση τους, σε σχέση με τις βασικές συναλλαγματικές ισοτιμίες οι οποίες σήμερα είναι οι ισχύουσες τον Οκτώβριο του 1989. Στην συνέχεια, υπολογίζεται η γραμμή 2 για να εξαχθεί η γραμμή 3, που συνιστά το συντελεστή CAF βάσης. Η γραμμή αυτή συγκρίνεται με τον εφαρμοζόμενο συντελεστή CAF και εάν η διαφορά υπερβαίνει ορισμένο επίπεδο, τότε επέρχεται αλλαγή του συντελεστή CAF.»

(44) Τα πρακτικά περιέχουν επίσης το ακόλουθο κείμενο σχετικά με τους συντελεστές BAF και CAF:

«Όσον αφορά τους συντελεστές BAF και CAF, από την άποψη της FETTSCA, έχει υποστηριχθεί ότι γενικά, και ιδιαίτερα τώρα που ο αριθμός των CAF έχει μειωθεί από δέκα

⁽¹⁵⁾ Βλέπε NT90, σημείο 3.6.

σε τρία, οι ανεξάρτητες εταιρείες και οι εταιρείες της διάσκεψης θα πρέπει να έχουν παρόμοιες σε γενικές, γραμμές διαρθρώσεις κόστους/νομισματος και εφοδιασμού σε καύσιμα, δεδομένου ότι εξυπηρετούν τα ίδια δρομολόγια. Ωστόσο, οι διαρθρώσεις κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών στις χώρες τους οι οποίες ενδεχομένως μπορούν να επηρεάσουν τα βασικά χρησιμοποιούμενα δεδομένα — για παράδειγμα όσον αφορά τη στάθμιση του εφοδιασμού σε καύσιμα — μπορεί να είναι οριακά διαφορετικές ανάλογα με το ποια είναι η βάση της ναυτιλιακής εταιρείας. Κατά συνέπεια, τούτο μπορεί να αποτελεί ένδειξη της ανάγκης να χρησιμοποιηθούν δείκτες οι οποίοι διατίθενται στο ευρύτερο κοινό.»

«Μολονότι είναι προφανές ότι στο αρχικό αυτό στάδιο της FETTSCA, έργο της επιτροπής είναι να μελετήσει και να αναζητήσει μια κοινή μεθοδολογία για τον υπολογισμό των συμπληρωματικών τελών, εάν υιοθετηθεί απλώς μια μεθοδολογία παρόμοια με εκείνη της FEFC, τούτο ενδέχεται να έχει ως αποτέλεσμα κάθε ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία να υπολογίζει τα επίπεδα των συντελεστών BAF και CAF κατά τρόπο εντελώς αυτόνομο. Σε μια εποχή κατά την οποία οι οργανισμοί φορτωτών δεν παύουν να επικρίνουν τις διαφορές των τελών μεταξύ των διασκέψεων σε εντελώς διαφορετικά δρομολόγια, είναι αμφίβολο το κατά πόσον η εφαρμογή ενός ολόκληρου φάσματος επιπέδων συντελεστών CAF και BAF στο ίδιο δρομολόγιο θα ήταν προς όφελος των φορτωτών. Από την άποψη αυτή, και δεδομένου ότι η γραμματεία δεν έχει πρόσβαση στα λεπτομερή στοιχεία κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών, αλλά μόνο στο μέσο όρο των αποτελεσμάτων, εκφράστηκε η άποψη, οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες να εξετάσουν το ενδεχόμενο να υποβάλλουν τα στοιχεία τους σε ανεξάρτητους λογιστές, τουλάχιστον διερευνητικά, ώστε να εξαχθεί κάποιος ενιαίος συντελεστής όσον αφορά τον εφοδιασμό σε καύσιμα για την Άνω Ανατολή και τη γραμμή 1 του συντελεστή CAF.»

(45) Από τα ανωτέρω αποσπάσματα και από την περιγραφή του BAF και του CAF, που παρέχεται στο παράρτημα II, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχουν διάφορα στοιχεία κόστους που λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των συντελεστών BAF και CAF, τα οποία δεν είναι ίδια για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες, αλλά ποικίλλουν ανάλογα με την κανονότητα κάθε ναυτιλιακής εταιρείας να μεγιστοποιεί τα έσοδά της και να διατηρεί το κόστος της σε ένα ελάχιστο επίπεδο.

(46) Όσον αφορά το συντελεστή BAF, το ύψος του φαίνεται ότι καθορίζεται για κάθε μεμονωμένη ναυτιλιακή εταιρεία σε συνάρτηση με τους κατωτέρω τρεις παράγοντες:

1. τον τόπο εφοδιασμού σε καύσιμα·
2. την αναλογία κόστους εφοδιασμού σε καύσιμα προς τα καθαρά έσοδα από θαλάσσιους ναύλους·
3. το βασικό επίπεδο κόστους εφοδιασμού σε καύσιμα το οποίο ενσωματώνεται στους ναύλους της.

(47) Όσον αφορά τον CAF, η πρακτική της FEFC κατά την υπό εξέταση περίοδο ήταν να βασιζέται το συντελεστή αυτόν σε μια δέσμη νομισμάτων τα οποία σταθμίζονταν ώστε να αντι-

κατοπρίζουν τις περιοχές στις οποίες τα μέλη της FEFC πραγματοποιούσαν τόσο τα έσοδα όσο και τα έξοδά τους (βλέπε παράρτημα II).

(48) Από τις σημειώσεις της συνάντησης της 30ής Σεπτεμβρίου 1991, που αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 42, 43 και 44, προκύπτει ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTSCA συζήτησαν τον υπολογισμό ενιαίου επιπέδου συντελεστών BAF και CAF, προκειμένου αυτό να εφαρμοστεί τόσο από τα μέλη της διάσκεψης, όσο και από τις ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες που ήταν μέλη της FETTSCA.

Τέλη εξυπηρέτησης σε τερματικό σταθμό (THC)

(49) Το σημείωμα της συνεδρίασης της 30ής Σεπτεμβρίου 1991 περιλαμβάνει το ακόλουθο απόσπασμα σχετικά με το συντελεστή THC:

«Τονίστηκε ότι δεν υπάρχει στοιχείο κέρδους στο συντελεστή THC της διάσκεψης και εξηγήθηκε το αποτέλεσμα του μερισμού του κόστους με την αναλογία 80/20 όσον αφορά την περαιτέρω μείωση των επιπέδων των συντελεστών THC. Με βάση την πληροφορία αυτή, ορισμένες ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες ανέφεραν ότι αντιλήφθηκαν τώρα το λόγο για τον οποίο τα επίπεδα του συντελεστή THC της FEFC συχνά φαίνονταν υπερβολικά χαμηλά.»

(50) Η γραμματεία της FEFC, για να διαμορφώσει το συντελεστή THC για κάθε λιμένα εντός της γεωγραφικής εμβέλειας της FEFC, ενοποιεί και εξάγει το μέσο όρο των εξόδων που πραγματοποιούν τα μέλη της. Σύμφωνα με την FEFC, «τα έξοδα αυτά ποικίλλουν, ανάλογα με τη δυναμικότητα κάθε ναυτιλιακής εταιρείας/κοινοπραξίας σε ένα λιμένα και τις συμφωνίες της με ένα φορέα εκμετάλλευσης τερματικού σταθμού»⁽¹⁶⁾.

Τέλη υπηρεσιών φορτίου το οποίο είναι κατώτερο του εμπορευματοκιβωτίου (επιβαρύνσεις υπηρεσιών LCL)

(51) Το σημείωμα της συνεδρίασης της 30ής Σεπτεμβρίου 1991 περιλαμβάνει το ακόλουθο απόσπασμα σχετικά με τις επιβαρύνσεις υπηρεσιών LCL:

«Τα μέλη πληροφορήθηκαν ότι για τον καθορισμό του “στοιχείου THC” (σταθμισμένου κατάλληλα σύμφωνα με το μερισμό 80/20) για τον υπολογισμό των επιβαρύνσεων υπηρεσιών LCL, η διάσκεψη πρέπει να χρησιμοποιεί “αυθαίρετους” συντελεστές που είναι σήμερα 9TW στην Ευρώπη για τους ναύλους τόσο στα προς ανατολάς, όσο και στα προς δυσμάς δρομολόγια και 21,5 M/25 M στην Άνω Ανατολή για ναύλους στα προς ανατολάς και στα προς δυσμάς δρομολόγια.»

(52) Η χρησιμοποίηση «αυθαίρετων συντελεστών» για τον υπολογισμό του στοιχείου THC των τελών υπηρεσιών LCL δείχνει ότι το στοιχείο αυτό δεν βασιζέται στο πραγματικό κόστος των μεμονωμένων ναυτιλιακών γραμμών.

⁽¹⁶⁾ Εγκύκλιος της FETTSCA προς τα μέλη της, FT/3, που υποβλήθηκε στην Επιτροπή ύστερα από αίτηση παροχής πληροφοριών της 7ης Οκτωβρίου 1993.

Τέλη κράτησης και υπερημερίας

- (53) Το σημείωμα της συνεδρίασης της 30ής Σεπτεμβρίου 1991 περιλαμβάνει το ακόλουθο απόσπασμα σχετικά με τα τέλη κράτησης και τα τέλη υπερημερίας:

«Προτού περατωθεί η συζήτηση σχετικά με τα τέλη κράτησης και υπερημερίας, έγινε αναφορά στη σημερινή κατάσταση στην Κορέα, όπου όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες αντιμετωπίζουν σημαντικές καθυστερήσεις όσον αφορά τη μετακίνηση του εξοπλισμού τους λόγω εσωτερικής συμφόρησης στην Κορέα. Με την ελπίδα ότι θα ληφθούν μέτρα για τη διόρθωση της κατάστασης, πραγματοποιήθηκαν διαβήματα μέσω του KSSA για να εξασφαλισθεί ότι εφαρμόζονται πράγματι οποιαδήποτε τέλη κράτησης και υπερημερίας εμφανίζονται στα τιμολόγια των διαφόρων μεταφορέων. Μια ανεξάρτητη ναυτιλιακή εταιρεία ανέφερε ότι δεν παραδίδει το φορτίο έως ότου καταβληθούν τα εν λόγω έξοδα/τέλη.»

- (54) Το απόσπασμα αυτό δείχνει τη σημασία των όρων πληρωμής (δηλαδή των όρων βάσει των οποίων καθορίζεται ο τρόπος πληρωμής και η περίοδος εντός της οποίας πρέπει να γίνει μια πληρωμή) σχετικά με τα τέλη κράτησης και υπερημερίας. Τα εν λόγω τέλη υπολογίζονται βάσει «της εκτίμησης του μακροπρόθεσμου κόστους μίσθωσης του εξοπλισμού που θα έπρεπε να μισθώνουν οι ναυτιλιακές εταιρείες προκειμένου να αντικατασταθεί ο εξοπλισμός που κρατείται από τον πελάτη»⁽¹⁷⁾. Όπως συμβαίνει και με το κόστος εξυπηρέτησης στους τερματικούς σταθμούς, το κόστος μίσθωσης ποικίλλει ανάλογα με τη διαπραγματευτική ικανότητα κάθε συγκεκριμένης ναυτιλιακής εταιρείας.

5. Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

- (55) Η εξεταζόμενη αγορά προϊόντων στο πλαίσιο της εξέτασης της συμφωνίας μη χορήγησης εκπτώσεων από τα μέρη της FETTSCA είναι η αγορά τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς για τη διακίνηση εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Στην αγορά αυτή περιλαμβάνονται, αφενός, λιμένες του Ηνωμένου Βασιλείου, της Ιρλανδίας, του Βελγίου, των Κάτω Χωρών, της Γερμανίας, της Βόρειας Γαλλίας, της Νορβηγίας, της Φινλανδίας, της Δανίας, της Σουηδίας και της Ισλανδίας και, αφετέρου, λιμένες της Ιαπωνίας, της Βόρειας και Νότιας Κορέας, της Ταϊβάν, του Χονγκ Κονγκ, της Σιγκαπούρης, της Μαλαισίας και των Φιλιππίνων.
- (56) Στην παρούσα διαδικασία τα συμβαλλόμενα μέρη υιοθέτησαν τα ίδια επιχειρήματα που προέβαλαν και στην υπόθεση EATA όσον αφορά τον ορισμό της αγοράς και τις ανταγωνιστικές πιέσεις⁽¹⁸⁾. Τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν ότι υπάρχουν διάφοροι εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς εμπορευμάτων από τη Βόρεια Ευρώπη στην Άπω Ανατολή:

- i) ο πρώτος είναι η μεταφορά με εξειδικευμένα πλοία που μπορούν να μεταφέρουν ορισμένα από τα διακινούμενα σε μεγάλες ποσότητες ομοειδή εμπορεύματα του τομέα γενικών εμπορευμάτων·

ii) ο δεύτερος είναι η μεταφορά με πλοία που εκτελούν μεταφορές χύδην εμπορευμάτων ή με εξειδικευμένα πλοία, τα οποία μπορούν να μεταφέρουν και ορισμένα εμπορευματοκιβώτια·

iii) ο τρίτος τρόπος υποστηρίζεται ότι είναι η εναέρια μεταφορά και ο συνδυασμός εναέριας-θαλάσσιας μεταφοράς για τα εμπορεύματα που πρέπει να μεταφέρονται ταχύτερα·

iv) η τέταρτη εναλλακτική λύση είναι η μεταφορά εμπορευμάτων μέσω του υπερσιβηρικού σιδηροδρόμου·

v) η πέμπτη δυνατότητα παρέχεται από μεταφορείς που εκτελούν προς δυσμάς δρομολόγια με αφετηρία τη Βόρεια Ευρώπη, οι οποίοι μπορούν να εξυπηρετήσουν και την Άπω Ανατολή είτε χρησιμοποιώντας χερσαίες σιδηροδρομικές γέφυρες διαμέσου των ΗΠΑ είτε μεταφορώνοντας τα εμπορεύματα σε λιμένες της δυτικής ακτής των ΗΠΑ σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια στον Ειρηνικό (δηλαδή Ευρώπη/ανατολική ακτή των ΗΠΑ/δυτική ακτή των ΗΠΑ/Άπω Ανατολή)·

vi) Τέλος, τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν ότι τα δρομολόγια που εκτελούνται με αφετηρία τη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο αποτελούν σημαντική πηγή ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις που εκτελούν δρομολόγια από τη Βόρεια Ευρώπη στην Άπω Ανατολή.

- (57) Στην συνέχεια εξηγούνται τα συμπεράσματα της Επιτροπής σχετικά με τις δυνατότητες υποκατάστασης αυτών των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

5.1. Υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς

- (58) Για τους ακόλουθους λόγους, καμία από τις εναλλακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς που ανέφεραν τα συμβαλλόμενα μέρη (εκτός από τις υπηρεσίες μέσω του Ειρηνικού, που εξετάζονται χωριστά στις αιτιολογικές σκέψεις 85 έως 88) δεν θεωρείται ότι εμπίπτει στην αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών για τη διακίνηση εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια μεταξύ της Βόρειας Ευρώπης και της Άπω Ανατολής.
- (59) Στην υπόθεση Tetra Pak⁽¹⁹⁾, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αποφάνθηκε ότι η σταθερότητα της ζήτησης για ένα συγκεκριμένο προϊόν αποτελεί το ενδεδειγμένο κριτήριο για τον προσδιορισμό της υπό εξέταση αγοράς και ότι το γεγονός πως διαφορετικά προϊόντα μπορούν σε οριακό βαθμό να αντικαταστήσουν το ένα το άλλο δεν αίρει το συμπέρασμα ότι τα εν λόγω προϊόντα ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντων.
- (60) Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι, για τη συντριπτική πλειονότητα των κατηγοριών προϊόντων και χρηστών των υπηρεσιών τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια, οι άλλες μορφές θαλάσσιας μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της συμβατικής τακτικής μεταφοράς (μετα-

⁽¹⁷⁾ Βλέπε υποσημείωση 16.

⁽¹⁸⁾ Απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων, σημείο 2.41. Η EATA κάλυπτε απευθείας μόνο το εμπόριο προς ανατολάς, ενώ η FETTSCA κάλυπτε και το εμπόριο προς ανατολάς και το εμπόριο προς δυσμάς.

⁽¹⁹⁾ Υπόθεση C-339/94 P, Tetra Pak International SA κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Συλλογή 1996, σ. I-5951, σκέψεις 13-15.

φοράς χύδην φορτίου εντός συσκευασίας), δεν αποτελούν εύλογη εναλλακτική λύση σε σχέση με τις υπηρεσίες μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια στα δρομολόγια που εμπιπτουν στην εξεταζόμενη γεωγραφική αγορά στην προκειμένη περίπτωση και ότι οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν μία ή περισσότερες αυτοτελείς αγορές.

- (61) Οι επιπτώσεις του περιθωριακού ανταγωνισμού από άλλα μέσα μεταφοράς για ορισμένες κατηγορίες προϊόντων μπορούν να περιοριστούν. Τούτο συμβαίνει διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών μεταφορών μπορούν να εντοπίσουν τους φορτωτές αυτών των προϊόντων και, λόγω της διαφοροποίησης της διάρθρωσης των τιμών των τακτικών ναυτιλιακών μεταφορών, προσφέρουν χαμηλότερες τιμές στους εν λόγω φορτωτές χωρίς να επηρεάζονται γενικότερα οι τιμές.

5.1.1. Μη τακτικές υπηρεσίες

- (62) Πρώτον, οι τακτικές υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς αποτελούν ξεχωριστή αγορά από την αγορά των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία⁽²⁰⁾. Εν γένει, η παροχή τακτικών υπηρεσιών ή υπηρεσιών με ελεύθερα φορτηγά από μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι στοιχείο που διαμορφώνει εντελώς διαφορετικές σχέσεις μεταξύ φορτωτών και ναυτιλιακών εταιρειών. Οι τακτικές υπηρεσίες παρέχονται από επιχειρήσεις που λειτουργούν ως «ελεύθεροι μεταφορείς»: τούτο σημαίνει ότι ο παρέχων μεταφορικές υπηρεσίες προσφέρεται να μεταφέρει όλα τα εμπορεύματα που του παρουσιάζονται. Από την άλλη πλευρά, οι υπηρεσίες με ελεύθερα φορτηγά πλοία παρέχονται συνήθως κατόπιν *ad hoc* συμβάσεων που αποτελούν αντικείμενο μεμονωμένων διαπραγματεύσεων.
- (63) Οι συμβάσεις ναύλωσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην περίπτωση εμπορευμάτων που μεταφέρονται σε εμπορευματοκιβώτια⁽²¹⁾, υπό την προϋπόθεση ότι ο φορτωτής διαθέτει επαρκώς μεγάλο όγκο φορτίου ή μπορεί να συνδυάσει τα εμπορεύματά του με τα εμπορεύματα άλλων φορτωτών για κάθε ταξίδι. Επιπλέον, οι υπηρεσίες ναύλωσης, χύδην μεταφοράς και οι εξειδικευμένες υπηρεσίες δεν έχουν κατά κανόνα τη συχνότητα, τακτικότητα ή αξιοπιστία που απαιτούν πολλοί φορτωτές ούτε μπορούν να παράσχουν την από πόρτα σε πόρτα υπηρεσία που συχνά απαιτείται.

5.1.2. Υπηρεσίες χύδην μεταφοράς

- (64) Είναι σαφές ότι πολλά προϊόντα που μεταφέρονται χύδην μπορούν να τοποθετηθούν σε εμπορευματοκιβώτια και ότι πριν από την έλευση της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια (τέλος της δεκαετίας του 1950) όλα τα προϊόντα μεταφέρονταν με κάποιας μορφής χύδην μεταφορά. Στην

προκειμένη περίπτωση, προκειμένου να προσδιοριστούν οι όροι του ανταγωνισμού στην υπό εξέταση αγορά, αρκεί να εξεταστούν οι συνέπειες της δυνατότητας υποκατάστασης της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια από τη χύδην μεταφορά: στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων δεν υφίσταται μακράς διάρκειας υποκατάσταση της μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια από τη χύδην μεταφορά.

- (65) Όλα σχεδόν τα εμπορεύματα μπορούν να μεταφερθούν με εμπορευματοκιβώτια και με την πάροδο του χρόνου είναι πιθανό ότι ο βαθμός χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων στις περισσότερες θαλάσσιες αγορές στις οποίες συμμετέχουν τα κράτη μέλη θα είναι πολύ υψηλός. Στις ώριμες αγορές, όπως είναι οι αγορές Βόρειας Ευρώπης/ΗΠΑ ή οι αγορές Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής, η διαδικασία μετάβασης στη μεταφορά φορτίων με εμπορευματοκιβώτια έχει κατά το μάλλον ή ήττον ολοκληρωθεί, τα δε εμπορεύματα που δεν μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια, ενώ θα ήταν δυνατός αυτός ο τρόπος μεταφοράς, είναι λιγοστά και ενδεχομένως δεν υφίστανται πλέον.

- (66) Επιπλέον, από τη στιγμή που ένα είδος εμπορευμάτων αρχίζει να μεταφέρεται τακτικά με εμπορευματοκιβώτια, είναι απίθανο να μεταφερθεί ξανά με άλλο τρόπο. Τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι οι φορτωτές αποκτούν την συνήθεια να διακινούν μικρότερες ποσότητες, αλλά σε συχνότερα διαστήματα, καθώς και στο γεγονός ότι από τη στιγμή που φορτώνονται τα εμπορεύματα σε ένα εμπορευματοκιβώτιο είναι ευκολότερη η περαιτέρω μεταφορά τους από το λιμένα παράδοσης στον τελικό αποδέκτη μέσω των πολυμεταφορών.

- (67) Έτσι, στο βαθμό που η μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια επεκτείνεται, οι φορτωτές που δεν διακινούν φορτία σε εμπορευματοκιβώτια αρχίζουν σταδιακά να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια, αλλά από τη στιγμή που συνηθίζουν αυτόν τον τρόπο μεταφοράς δεν επανακάμπτουν στις παλιές μεθόδους. Παρόμοια παραδείγματα μονοσήμαντης δυνατότητας υποκατάστασης δεν είναι ασυνήθη⁽²²⁾.

- (68) Ο Drewry⁽²³⁾, βάσει μιας συντηρητικής εκτίμησης, υπολογίζει ότι το ποσοστό μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια επί της παγκόσμιας διακίνησης εμπορευμάτων εν γένει αυξήθηκε από 20,7 % το 1980 σε 35,1 % το 1990, για να φτάσει το 41,6 % το 1994. Ο Drewry προβλέπει ότι μέχρι το 2000 το ποσοστό αυτό θα ανέλθει στο 53,8 %. Η μετάβαση από τη χύδην μεταφορά στη μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια αντικατοπτρίζει όχι μόνο την αλλαγή της φύσης των διακινούμενων εμπορευμάτων (κυρίως από πρώτες ύλες σε βιομηχανικά προϊόντα), αλλά και τα εγγενή χαρακτηριστικά της τακτικής θαλάσσιας μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια.

- (69) Μεταξύ των χαρακτηριστικών αυτών περιλαμβάνονται τα ακόλουθα. Η αποστολή μικρότερων φορτίων, αλλά σε

⁽²⁰⁾ Βλέπε τον ορισμό των «μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία» (*tramp*) στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, όπου δίδεται έμφαση στο γεγονός ότι οι ναύλοι των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία αποτελούν αντικείμενο ελεύθερων διαπραγματεύσεων.

⁽²¹⁾ Πρέπει να σημειωθεί ότι οι εξωτερικές διαστάσεις των εμπορευματοκιβωτίων είναι συνήθως 20 πόδες ή 40 πόδες επί οκτώ πόδες και ότι οι θέσεις εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία έχουν ανάλογες διαστάσεις. Ως εκ τούτου, η τοποθέτηση εμπορευμάτων με μεγαλύτερο μήκος ή πλάτος από τις ανωτέρω διαστάσεις έχει ως αποτέλεσμα τη μη αποτελεσματική αξιοποίηση του χώρου.

⁽²²⁾ Η ανωτέρω μονοσήμαντη δυνατότητα υποκατάστασης δεν περιορίζεται στη ναυτιλία: για παράδειγμα, ενώ τα αναψυκτικά δεν μπορούν να υποκαταστήσουν το εμφιαλωμένο νερό, τούτο δεν σημαίνει απαραίτητα ότι το εμφιαλωμένο νερό δεν μπορεί να υποκαταστήσει τα αναψυκτικά — βλέπε απόφαση 92/553/ΕΟΚ της Επιτροπής (υπόθεση Nestlé/Perrier) (ΕΕ L 356 της 5.12.1991, σ.1).

⁽²³⁾ Drewry, *Global Container Markets*, σελίδες 38 έως 48.

συχνότερα χρονικά διαστήματα, όπως συμβαίνει κατά κανόνα όταν η μεταφορά γίνεται με εμπορευματοκιβώτια, οδηγεί σε μείωση των εξόδων απογραφής. Τα εμπορεύματα που τοποθετούνται σε εμπορευματοκιβώτια είναι λιγότερο εκτεθειμένα σε ζημιές και μικροκλοπές. Είναι επίσης ευχερέστερη η μεταφορά τους μέσω των πολυμεταφορών. Για τους λόγους αυτούς, από τη στιγμή που πραγματοποιείται η μετάβαση από τη χύδην μεταφορά ενός εμπορεύματος στην μεταφορά του με εμπορευματοκιβώτια, πιθανώς ανά δρομολόγιο, η διαφορετική φύση των παρεχόμενων υπηρεσιών έχει ως αποτέλεσμα ότι, μετά το πέρας της μεταβατικής περιόδου, καθίσταται πολύ απίθανη η επάνοδος ενός φορτωτή στη μεταφορά χύδην φορτίου διά θαλάσσης.

(70) Στο πλαίσιο αυτό, δεν έχει σημασία εάν ορισμένα προϊόντα εξακολουθούν να μεταφέρονται και με τους δύο τρόπους μεταφοράς: το βασικό ερώτημα για να διαπιστωθεί εάν υφίσταται δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της ζήτησης είναι κατά πόσον η επιλογή του τρόπου μεταφοράς γίνεται βάσει των χαρακτηριστικών του. Κατ' αυτόν τον τρόπο, το γεγονός ότι ορισμένα προϊόντα χάλυβα μεταφέρονται ενδεχομένως χύδην, ενώ άλλα προϊόντα χάλυβα μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια δεν αποδεικνύει ότι οι δύο τρόποι μεταφοράς μπορούν να υποκαταστήσουν ο ένας τον άλλο, καθότι δεν λαμβάνεται υπόψη η διαφορετική φύση (και αξία) των προϊόντων χάλυβα και οι απαιτήσεις των πελατών όσον αφορά την παράδοση. Το ίδιο ισχύει για τα υπόλοιπα προϊόντα για τα οποία τα μέρη υποστηρίζουν ότι η χύδην μεταφορά τους μπορεί να υποκαταστήσει τη μεταφορά τους με εμπορευματοκιβώτια και το αντίστροφο.

(71) Ακόμη και εάν τα εμπορευματοκιβώτια που διαθέτουν ψυκτικό εξοπλισμό μπορούν να υποκαταστήσουν τη μεταφορά χύδην φορτίου από πλοία ψυγεία⁽²⁴⁾, για τους λόγους που προαναφέρονται τούτο δεν σημαίνει ότι η μεταφορά χύδην φορτίου από πλοία ψυγεία μπορεί να υποκαταστήσει τη μεταφορά φορτίου σε εμπορευματοκιβώτια με ψυκτικό εξοπλισμό. Εκτός από τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η τακτική θαλάσσια μεταφορά με εμπορευματοκιβώτια, όπως η μεταφορά μικρότερων ποσοτήτων και η ταχύτητα μεταβίβασης σε άλλα μέσα μεταφοράς, τα εμπορευματοκιβώτια που διαθέτουν ψυκτικό εξοπλισμό μπορούν να μεταφέρουν ευρύτερο φάσμα προϊόντων σε σχέση με τα πλοία ψυγεία για τη μεταφορά χύδην φορτίου. Στα εν λόγω προϊόντα συγκαταλέγονται οι γούνες και τα δερμάτινα είδη, τα φαρμακευτικά προϊόντα, τα ηλεκτρονικά είδη και τα μαλακά φρούτα, χάρη στις σταθερές θερμοκρασίες και τη δυνατότητα ελέγχου της ωρίμανσης.

(72) Βάσει των ανωτέρω, ενώ σε εξαιρετικές περιπτώσεις είναι δυνατό σε κάποιο βαθμό να σημειωθεί υποκατάσταση μεταξύ της μεταφοράς χύδην φορτίου εντός συσκευασίας και της μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια, δεν έχει αποδειχθεί ότι υφίσταται δυνατότητα υποκατάστασης σε μόνιμη βάση της μεταφοράς σε εμπορευματοκιβώτια από τη χύδην μεταφορά στη συντριπτική πλειονότητα των περιπτώσεων.

(73) Από την πλευρά της προσφοράς, τα συβαλλόμενα μέρη υποστήριξαν ότι οι μεταφορείς φορτίων τύπου «break» και «neo-break» μπορούν εύκολα να μετασκευάσουν τα σκάφη τους προκειμένου να εισέλθουν στην υπό εξέταση αγορά και για το λόγο αυτό πρέπει να θεωρηθούν ως δυνητικο ανταγωνιστές.

(74) Κατ' αρχήν, οποιοδήποτε πλοίο μπορεί να μεταφέρει εμπορευματοκιβώτια. Ο δυνητικός ανταγωνισμός από επιχειρήσεις που διακινούν πλοία τα οποία δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων μπορεί πράγματι να υφίσταται, μόνον εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες δύο προϋποθέσεις. Θα έπρεπε να αποδειχθεί, πρώτον, ότι οι παρέχοντες υπηρεσίες του είδους αυτού θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τα συβαλλόμενα μέρη σε οικονομικό επίπεδο και, δεύτερον, ότι οι πελάτες θεωρούν τη μεταφορά με πλοία που δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων ως λειτουργικά ισοδύναμη με τη μεταφορά με πλοία που δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων.

(75) Όσον αφορά το κατά πόσον πληρούνται η πρώτη από τις σωρευτικές αυτές προϋποθέσεις, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα χαρακτηριστικά και οι επιδόσεις των πλοίων που δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές σε σχέση με τα πλοία που δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων:

«Είναι απολύτως σαφές, και σχεδόν υποδηλώνεται από τη χρησιμοποιούμενη ορολογία, ότι η μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων από κυψελοειδή πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων είναι αποδοτικότερη και παραγωγικότερη από ό,τι η μεταφορά τους με μη κυψελοειδή πλοία όσον αφορά τη μεταφορά μοναδοποιημένων φορτίων [δηλαδή φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια] και, συνεπώς, σημαντικότερη όσον αφορά την ισορροπία προσφοράς/ζήτησης. Κάθε θέση εμπορευματοκιβωτίου σε ένα κυψελοειδές πλοίο εξασφαλίζει μεγαλύτερη ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων σε ετήσια βάση από ό,τι μια θέση εμπορευματοκιβωτίου σε μη κυψελοειδές πλοίο, εφόσον το κυψελοειδές πλοίο:

- παραμένει λιγότερο χρόνο στους λιμένες,
- συνήθως έχει μεγαλύτερη ταχύτητα πλεύσης,
- εκτελεί τακτικά δρομολόγιο»⁽²⁵⁾.

«Ενώ τα πλοία οριζόντιας φόρτωσης (Ro-Ros) μπορούν να φθάσουν μέχρι το 80 % ή και περισσότερο της παραγωγικότητας των κυψελοειδών πλοίων, τα πλοία που μπορούν να φορτωθούν κατά το ήμισυ με εμπορευματοκιβώτια ή τα πλοία μεταφοράς φορτίων χύδην/σε εμπορευματοκιβώτια έχουν πολύ μικρότερη αποδοτικότητα από άποψη τόσο ταχύτητας, όσο και χρόνου εξυπηρέτησης στο λιμένα. Η αναλογία της παραγωγικότητας των κυψελοειδών και των μη κυψελοειδών πλοίων μπορεί βάσιμα να εκτιμηθεί συνολικά σε 2:1⁽²⁶⁾».

(76) Εκτός από τα χαρακτηριστικά από άποψη επιδόσεων, υπάρχουν και ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά που αντιβαί-

⁽²⁴⁾ Σύμφωνα με τον Mats Jansson, Πρόεδρο της Unicool and Cool Carriers, «Το χρησιμοποιούμενο δυναμικό εμπορευματοκιβωτίων με ψυκτικό εξοπλισμό εξακολουθεί να είναι περιορισμένο και οι μέχρι σήμερα δυσμενείς επιπτώσεις στη ζήτηση για ειδικά πλοία ψυγεία είναι μικρές.» (Fairplay, 3 Ιουλίου 1997).

⁽²⁵⁾ Drewry, Global Container Markets, σ. 69.

⁽²⁶⁾ Drewry, Global Container Markets, σ. 71.

νουν στη δυνατότητα υποκατάστασης από την πλευρά της προσφοράς. Το πρώτο από αυτά είναι τα πρόσθετα έξοδα που απαιτούνται για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από πλοία που δεν είναι ειδικά ναυπηγημένα ως πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Τα έξοδα αυτά είναι τόσο πάγια, δεδομένου ότι πρέπει να αγοραστούν αλυσίδες και εξοπλισμός (σύμφωνα με τη Dynamar ανέρχονται σε 150 Ecu ανά θέση εμπορευματοκιβωτίου), όσο και μεταβλητά έξοδα, δεδομένου ότι το εργατικό κόστος είναι υψηλότερο για τη στοιβασία εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία που δεν είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων από ό,τι στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα επιπλέον λιμενικά έξοδα που συνεπάγεται η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων με τα εν λόγω πλοία, λόγω του μεγαλύτερου χρόνου στοιβασίας και, συνεπώς, της παραμονής στο λιμένα για περισσότερο χρόνο.

- (77) Ο δεύτερος λόγος για τον οποίο η δυνητική μεταφορική ικανότητα των πλοίων που δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων είναι μικρότερη από ό,τι ισχυρίζονται τα μέρη είναι το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται παρόμοια πλοία δεν κατέχουν τον ίδιο αριθμό εμπορευματοκιβωτίων με τις ναυτιλιακές εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία που δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων. Κατά κανόνα κάθε συμβαλλόμενο μέρος διαθέτει τρία εμπορευματοκιβώτια ανά θέση εμπορευματοκιβωτίου στα πλοία που εκμεταλλεύεται. Πολλές επιχειρήσεις χύδην μεταφοράς εντός συσκευασίας δεν διαθέτουν καν εμπορευματοκιβώτια. Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι «ο συνολικός αριθμός κιβωτίων σπανίως, και ασφαλώς όχι τα τελευταία δέκα ή πλέον χρόνια, ήταν επαρκής ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί στο ακέραιο η ονομαστική ικανότητα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων από τα μη κυψελοειδή πλοία»⁽²⁷⁾. Η κατάσταση αυτή επιτείνεται από το γεγονός ότι οι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία τα οποία δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων δεν διαθέτουν εν γένει τις ίδιες εγκαταστάσεις στην ξηρά με τις επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πλοία τα οποία δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων.
- (78) Όσον αφορά τους πελάτες, η Επιτροπή δεν δέχεται ότι η πλειονότητα των πελατών των συμβαλλόμενων μερών θα θεωρούσε ότι η χύδην θαλάσσια μεταφορά ομοειδών ή ετεροειδών εμπορευμάτων μπορεί να υποκαταστήσει τη μεταφορά με πλοία που δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων. Οι διαφορές όσον αφορά τους πελάτες είναι το γεγονός ότι δεν εκτελούνται τακτικά εβδομαδιαία ταξίδια και το γεγονός ότι σε πολλές περιπτώσεις τα πλοία που δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιούν διαφορετικούς τερματικούς σταθμούς στους λιμένες ή θέσεις παραβολής από τα πλοία που δεν δέχονται πλήρες φορτίο εμπορευματοκιβωτίων, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται δυσχέρειες στο πλαίσιο των πολυμεταφορών.
- (79) Συνεπώς, η Επιτροπή δεν συμφωνεί ότι οι μεταφορές τύπου «break» και «neo-break» θα πρέπει να θεωρηθούν πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές των τακτικών γραμμών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Οι πλοιοκτήτες σκαφών που δεν είναι ειδικά σχεδιασμένα για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων θα πρέπει να επενδύσουν σημαντικά ποσά σε εμπο-

ρευματοκιβώτια, σε εξοπλισμό στοιβασίας και σε εγκαταστάσεις της ξηράς, καθώς και να υποβληθούν σε υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες, προκειμένου να προσφέρουν υπηρεσίες λιγότερο ελκυστικές για τους καταναλωτές.

5.1.3. Υπηρεσίες μεταφοράς μέσω της Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου

- (80) Τα συμβαλλόμενα μέρη υποστήριξαν επίσης ότι οι υπηρεσίες μεταφοράς με αφετηρία τη Μεσόγειο και τον Εύξεινο Πόντο αποτελούν σημαντική πηγή ανταγωνισμού για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στα δρομολόγια μεταξύ της Ευρώπης και της Άπω Ανατολής. Τα μέρη δεν έδωσαν ούτε ένα συγκεκριμένο παράδειγμα παρόμοιας αλλαγής του δρομολογίου μεταφοράς εμπορευμάτων στην κοινοποίηση αιτιάσεων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΑΤΑ. Επιπλέον, ο Drewry θεωρεί ότι:

«Εάν χρησιμοποιούσαν τους λιμένες της Μεσογείου, τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής θα μπορούσαν να εξοικονομήσουν τουλάχιστον δύο εβδομάδες επί του συνολικού μέσου χρόνου εννιά εβδομάδων που διαρκεί ένα κυκλικό δρομολόγιο (αύξηση της παραγωγικότητας των σκαφών κατά 22 %), αλλά τούτο είναι μάλλον απίθανο στο ορατό μέλλον, λόγω των περιορισμών των νοτιών λιμένων στον τομέα της υποδομής και του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος»⁽²⁸⁾.

- (81) Το 1991, η παραγωγικότητα των λιμανιών της Μεσογείου εξακολουθούσε, σε γενικές γραμμές, να είναι χαμηλότερη σε σχέση με τα λιμάνια της Βόρειας Ευρώπης, ενώ το άμεσο κόστος φορτοεκφόρτωσης ήταν εν γένει υψηλότερο⁽²⁹⁾. Σε περίπτωση αύξησης των τιμών των υπηρεσιών Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής, δεν υπήρχε περίπτωση ένα πλοιοκτήτης εγκατεστημένος στην Βόρεια Ευρώπη να μεταφερθεί στις υπηρεσίες Μεσογείου/Άπω Ανατολής, εκτός εάν η αύξηση των τιμών ήταν τέτοια που θα κόστιζε λιγότερο να καταβάλει το πρόσθετο κόστος της χερσαίας μεταφοράς προς ένα λιμένα της Μεσογείου και το πρόσθετο κόστος χρησιμοποίησης ενός τέτοιου λιμένα⁽³⁰⁾.

- (82) Πέραν του επιχειρήματός τους ότι οι υπηρεσίες Μεσογείου/Άπω Ανατολής μπορούν να υποκαταστήσουν τις υπηρεσίες Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής, τα συμβαλλόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες που προβλέπουν στάσεις στα ενδιάμεσα λιμάνια της Μεσογείου από ή καθ' οδόν προς τη Βόρεια Ευρώπη θα μπορούσαν να αυξήσουν τη μεταφορική τους ικανότητα όσον αφορά τις υπηρεσίες Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής, χρησιμοποιώντας τη μεταφορική ικανότητα που διαθέτουν για το δρομολόγιο Μεσογείου/Άπω Ανατολής. Η Επιτροπή εκτιμά ότι μια εταιρεία που έχει αποφασίσει να εκμεταλλευθεί μια υπηρεσία μεταφοράς μεταξύ Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής με στάσεις σε ενδιάμεσο λιμένα της Μεσογείου, δεν θα αποφάσιζε από τη μια στιγμή στην άλλη να μεταβιβάσει σημαντικό μέρος της μεταφορικής ικανότητας που διαθέτει για τη διακίνηση

⁽²⁸⁾ Drewry, Global Container Markets, σ. 76.

⁽²⁹⁾ Drewry, Global Container Markets, σ. 128 και πίνακας 7.9.

⁽³⁰⁾ Βλέπε απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 1996 (P&O Nedlloyd) σημείο 36· απόφαση δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4046/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (EE L 395 της 30.12.1989, σ. 1).

⁽²⁷⁾ Drewry, Global Container Markets, σ. 70.

φορτίων από τη Μεσόγειο στη διακίνηση φορτίων από τη Βόρεια Ευρώπη. Εάν το έπραττε, θα έχανε το πλεονέκτημα να παρέχει μια μεσογειακή υπηρεσία, ενώ θα εξακολουθούσε να υποβάλλεται στο κόστος των ενδιάμεσων στάσεων σε ένα ή περισσότερα λιμάνια της Μεσογείου.

5.2. Υπηρεσίες εναέριας μεταφοράς

- (83) Οι υπηρεσίες εναέριας μεταφοράς (ή οι υπηρεσίες που συνδυάζουν τη θαλάσσια και την εναέρια μεταφορά) είναι κατάλληλες μόνο για τα προϊόντα που πρέπει να μεταφέρονται ταχύτερα, η δε μεγαλύτερη αξία τους επιτρέπει την επιβάρυνση με υψηλότερο κόστος μεταφοράς.
- (84) Δεδομένου ότι κάθε φορτωτής επιδιώκει να μειώσει τα μεταφορικά του έξοδα στο ελάχιστο αναγκαίο, θα προβεί στα επιπλέον έξοδα της εναέριας μεταφοράς μόνον εάν πρέπει απαραίτητα να παραδοθούν τα εμπορεύματά του ταχύτερα από ό,τι εάν μεταφέρονταν δια θαλάσσης και εάν η αξία των εμπορευμάτων είναι αρκετά υψηλή ώστε να μπορεί να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς. Στην περίπτωση αυτή, δεν θα ήταν σωστό να θεωρηθεί η θαλάσσια μεταφορά ως υποκατάστατο της εναέριας μεταφοράς. Πρέπει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειονότητα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στα προς ανατολάς δρομολόγια από τη Βόρεια Ευρώπη στην Άπω Ανατολή θεωρούνται από τα μέρη της FETTCSA ως χαμηλής αξίας.

5.3. Υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς και υπηρεσίες μεταφοράς μέσω του Ειρηνικού

- (85) Ο υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος και οι υπηρεσίες μέσω του Ειρηνικού βρίσκονταν στη διάθεση των ναυτιλιακών εταιρειών κατά το χρόνο ισχύος της FETTCSA. Ωστόσο, καμία από τις δύο υπηρεσίες δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτέλεσε το κατάλληλο υποκατάστατο των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής.
- (86) Ο υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος δεν αποτελούσε αποτελεσματική μορφή υποκατάστατης μεταφοράς στη δεκαετία του 90, περίοδο οικονομικής και πολιτικής αστάθειας στις χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Είναι γνωστό ότι ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω του υπερσιβηρικού σιδηρόδρομου έχει μειωθεί κατά πολύ μετά την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης. Σε κάθε περίπτωση, είναι γνωστό ότι ένα μόνο πλοίο 4 000 ΙΕΠ μπορεί να μεταφέρει το συνολικό φορτίο πενήντα τρένων μήκους 1,5 μιλίου (περίπου 2,4 χιλιομέτρων). Επιπλέον, η μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού και η μειωμένη αξιοπιστία του σημαίνουν ότι, στην καλύτερη περίπτωση, υπήρξε μη αποτελεσματικός ανταγωνιστής: «[Ο υπερσιβηρικός σιδηρόδρομος] αναγγέλλει διάρκεια ταξιδιού 35 έως 45 ημερών μεταξύ Ρότερνταμ και Ιαπωνίας, αλλά αυτό εξαρτάται από τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στην ΕΣΣΔ και στο χρόνο των ανταποκρίσεων στα δύο αυτά σημεία. Το κόστος μεταφοράς [μέσω του υπερσιβηρικού] είναι γενικά χαμηλότερο σε σχέση με τους ναύλους των θαλάσσιων μεταφορών (εκτός διάσκεψης), λόγω της καταρχήν μεγαλύτερης διάρκειας του ταξιδιού. Ωστόσο, όταν οι θαλάσσιοι ναύλοι έχουν συρρικνωθεί, πράγμα που συμβαίνει σήμερα, καθίσταται αμελητέα σχεδόν η ικανότητα του [υπερσιβηρικού σιδη-

ροδρόμου] να προσφέρει ακόμη χαμηλότερες τιμές»⁽³¹⁾. Οι πληροφορίες που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή φανερώνουν ότι αν ο υπερσιβηρικός συμπεριλαμβανόταν στην υπό εξέταση αγορά, θα αντιπροσώπευε μόλις το 2 % των δρομολογίων.

- (87) Τα μέρη δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι η μεταφόρτωση σε λιμένες ή σιδηροδρομικές χερσαίες γέφυρες των ΗΠΑ αντιπροσωπεύει σημαντική ποσότητα των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής. Επιπλέον, η APL προσέφερε το 1991 μία υπηρεσία σιδηροδρομικής χερσαίας γέφυρας στις ΗΠΑ, αλλά δεν αποτελούσε σημαντικό ανταγωνιστή: «εφόσον ο χρόνος ταξιδιού είναι ικανοποιητικός (28 ημέρες), η λειτουργία αποβαίνει δαπανηρή όταν οι αποκλειστικά θαλάσσιες μεταφορές κάνουν το ίδιο χρησιμοποιώντας μόνο ένα πλοίο και δύο ανελκυστήρες». Δεδομένου ότι στο δρομολόγιο προς ανατολάς επικρατούν τη στιγμή αυτή αποκλειστικά θαλάσσιοι ναύλοι, η APL δεν προσφέρει σήμερα την υπηρεσία Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής και δεδομένου ότι, όσον αφορά την άλλη κατεύθυνση, περιορίζεται στην υπηρεσία Ιαπωνίας/Ευρώπης, συνάγεται ότι οι μεταφερόμενες ποσότητες δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές⁽³²⁾.
- (88) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι ακόμη και αν οι υπηρεσίες χερσαίας μεταφοράς και οι υπηρεσίες μεταφοράς μέσω του Ειρηνικού συμπεριλαμβάνονταν στη σχετική αγορά, δεν θα μετέβαλλαν αισθητά τη θέση της FETTCSA στην αγορά.

6. ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ FEFC, ΤΗΣ FETTCSA ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΑΤΑ

- (89) Η Επιτροπή εκτιμά ότι στόχος της FETTCSA υπήρξε η επέκταση της πρακτικής βάσει της οποίας τα μέρη της FEFC συμφωνούν σε κοινή εμπορική πολιτική όσον αφορά τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη στις κυριότερες εταιρείες εκτός διάσκεψης που δραστηριοποιούνται μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής.
- (90) Μολονότι ορισμένα μέλη της FEFC δεν συμμετείχαν στη συμφωνία FETTCSA, το σύστημα καθορισμού των τιμών που εφάρμοζε η FEFC και το γεγονός ότι τα σημαντικότερα μέλη της FEFC ήταν μέρη της FETTCSA διασφάλιζε ότι όλα τα μέλη της FEFC που ασκούσαν δραστηριότητες εντός της γεωγραφικής εμβέλειας της συμφωνίας θα επωφελούντο από τις ενδεχόμενες συνέπειες της FETTCSA στον περιορισμό του ανταγωνισμού, είτε συμμετείχαν στην FETTCSA είτε όχι.
- (91) Οι συμφωνίες ΕΑΤΑ και FETTCSA περιείχαν ουσιαστικά ταυτόσημες διατάξεις που προέβλεπαν το διορισμό του γενικού διευθυντή και του προσωπικού της FEFC στις θέσεις του γραμματέα και της γραμματείας των αντίστοιχων συμφωνιών. Ο ρόλος τους στη διοίκηση των τριών συμφωνιών ήταν πιθανό να ενισχύσει τους ισχυρούς δεσμούς και να αυξήσει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των μελών της διάσκεψης και των εταιρειών που δεν ήταν μέλη της.

⁽³¹⁾ Containerisation International, Μάιος 1991, σ. 39.

⁽³²⁾ Containerisation International, Μάιος 1991, σ. 39.

7. ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ

- (92) Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της ΕΑΤΑ, τα μέρη της ΕΑΤΑ κατείχαν μερίδιο αγοράς ύψους 86 % περίπου επί του συνόλου των προς ανατολάς τακτικών δρομολογίων από τη Βόρεια Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή το 1991⁽³³⁾. Στο ίδιο επίπεδο πρέπει να ανερχόταν και το μερίδιο αγοράς των συμβαλλομένων μερών της FETTCSA κατά την ίδια περίοδο, δεδομένου ότι το μοναδικό μέλος της ΕΑΤΑ που δεν ήταν μέλος της FETTCSA ήταν η Hyundai, η οποία εισήλθε στο δρομολόγιο μεταξύ Ευρώπης και Άπω Ανατολής μόλις τον Αύγουστο του 1992⁽³⁴⁾. Κατ' αυτόν τον τρόπο υπολείπεται ποσοστό 14 % της αγοράς που ονομαστικά δεν επηρεάζεται από τη συμφωνία. Στο ανωτέρω στοιχείο περιλαμβάνεται ένα ποσοστό για τις σχετικά αμελητέες ποσότητες εμπορευμάτων (περίπου 2 %) που μεταφέρονται μέσω του υπερσιβηρικού σιδηροδρόμου.

Πίνακας 2: Όγκος φορτίων και μερίδια αγοράς — 1991

Εμπορεύματα μεταφερόμενα σε εμπορευματοκιβώτια με πλοία τακτικών γραμμών στα προς ανατολάς δρομολόγια από τη Βόρεια Ευρώπη προς την Άπω Ανατολή

	IEΠ	%
ΕΑΤΑ	1 447 000	86
Λοιποί	235 000	14
Σύνολο	1 682 000	100

Πηγή: ΕΑΤΑ

Σημείωση: Τα στοιχεία που αντιστοιχούν στους «λοιπούς» καλύπτουν και τον υπερσιβηρικό σιδηρόδρομο.

- (93) Τα μέρη της ΕΑΤΑ υπολόγισαν ότι τα αντίστοιχα στοιχεία προς αυτά που παρουσιάζονται σχετικά με το μερίδιο αγοράς των μερών της ΕΑΤΑ στον πίνακα 2 ήταν 83,5 % το 1993 και 80 % το 1994. Στα ανωτέρω στοιχεία συμπεριλαμβάνεται το μερίδιο αγοράς της Hyundai. Συνεπώς, το μερίδιο αγοράς των συμβαλλομένων μερών της FETTCSA (που περιλάμβανε όλα τα μέλη της ΕΑΤΑ πλην της Hyundai) θα ήταν χαμηλότερο κατά το αντίστοιχο ποσοστό.

8. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (94) Τα συμβαλλόμενα μέρη εκτιμούν ότι υπήρξε σημαντικός πραγματικός ανταγωνισμός από εταιρείες που δεν ήταν μέλη της ΕΑΤΑ και σημαντική ανταγωνιστική πίεση προερχόμενη από δυνητικό ανταγωνισμό⁽³⁵⁾. Στις αιτιολογικές σκέψεις 95 έως 122 γίνεται αξιολόγηση των ισχυρισμών αυτών.

⁽³³⁾ Απόφαση 1999/485/ΕΚ της Επιτροπής (Συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης Ασίας) (ΕΕ L 193 της 26.7.1999, σ. 23) αιτιολογική σκέψη 80.

⁽³⁴⁾ Η Hyundai εισήλθε στο δρομολόγιο μέσω συμφωνίας διαμοιρασμού σκαφών με τη SeaLand.

⁽³⁵⁾ Στην παρούσα διαδικασία τα μέρη υιοθέτησαν τα ίδια επιχειρήματα όσον αφορά τον ορισμό της αγοράς και τις ανταγωνιστικές πιέσεις με εκείνα τα οποία προέβλεπαν στη διαδικασία της ΕΑΤΑ, παρότι η ΕΑΤΑ κάλυπτε άμεσα μόνο το δρομολόγιο προς ανατολάς, ενώ η FETTCSA κάλυπτε αμφότερα τα δρομολόγια προς ανατολάς και προς δυσμάς. Στο κεφάλαιο αυτό, οι παραπομπές στα επιχειρήματα των συμβαλλομένων μερών είναι παραπομπές στα επιχειρήματα τα οποία προέβλεπαν στην απάντησή τους, στην κοινοποίηση αιτιάσεων κατά τη διαδικασία της ΕΑΤΑ, εκτός αν αναφέρεται διαφορετικά.

- (95) Καταρχήν πρέπει, ωστόσο, να εξεταστεί το επιχειρήμα των συμβαλλομένων μερών ότι η Επιτροπή, εξετάζοντας κάθε στοιχείο δυνητικού και πραγματικού ανταγωνισμού με τη σειρά και χωριστά το ένα από το άλλο δίδει την εντύπωση της αντικειμενικής εκτίμησης κάθε στοιχείου, αλλά ότι αδυνατεί να αξιολογήσει συνολικά τον ανταγωνισμό ο οποίος προέρχεται από διαφορετικές πηγές. Τα μέρη αναφέρονται, στην προκειμένη περίπτωση, στα υποτιθέμενα ανταγωνιστικά εμπόδια που προβάλλουν 1. οι υπηρεσίες που μπορούν δυνητικά να υποκαταστήσουν η μία την άλλη και 2. ο πραγματικός και ο δυνητικός ανταγωνισμός.

- (96) Οι υπηρεσίες που εμφανίζουν το ενδεχόμενο υποκατάστασης εξετάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 88 σε σχέση με τον ορισμό της αγοράς. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 59, το γεγονός ότι διαφορετικά προϊόντα μπορούν, οριακά, να υποκαταστήσουν το ένα το άλλο δεν αίρει το συμπέρασμα ότι τα εν λόγω προϊόντα ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντων. Όσον αφορά τον πραγματικό και το δυνητικό ανταγωνισμό, για τους λόγους που αναφέρονται κατωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA δεν υπέκειντο σε πραγματικό ανταγωνισμό υπό πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές, είτε μεμονωμένα είτε στο σύνολό τους.

8.1. Πραγματικός ανταγωνισμός

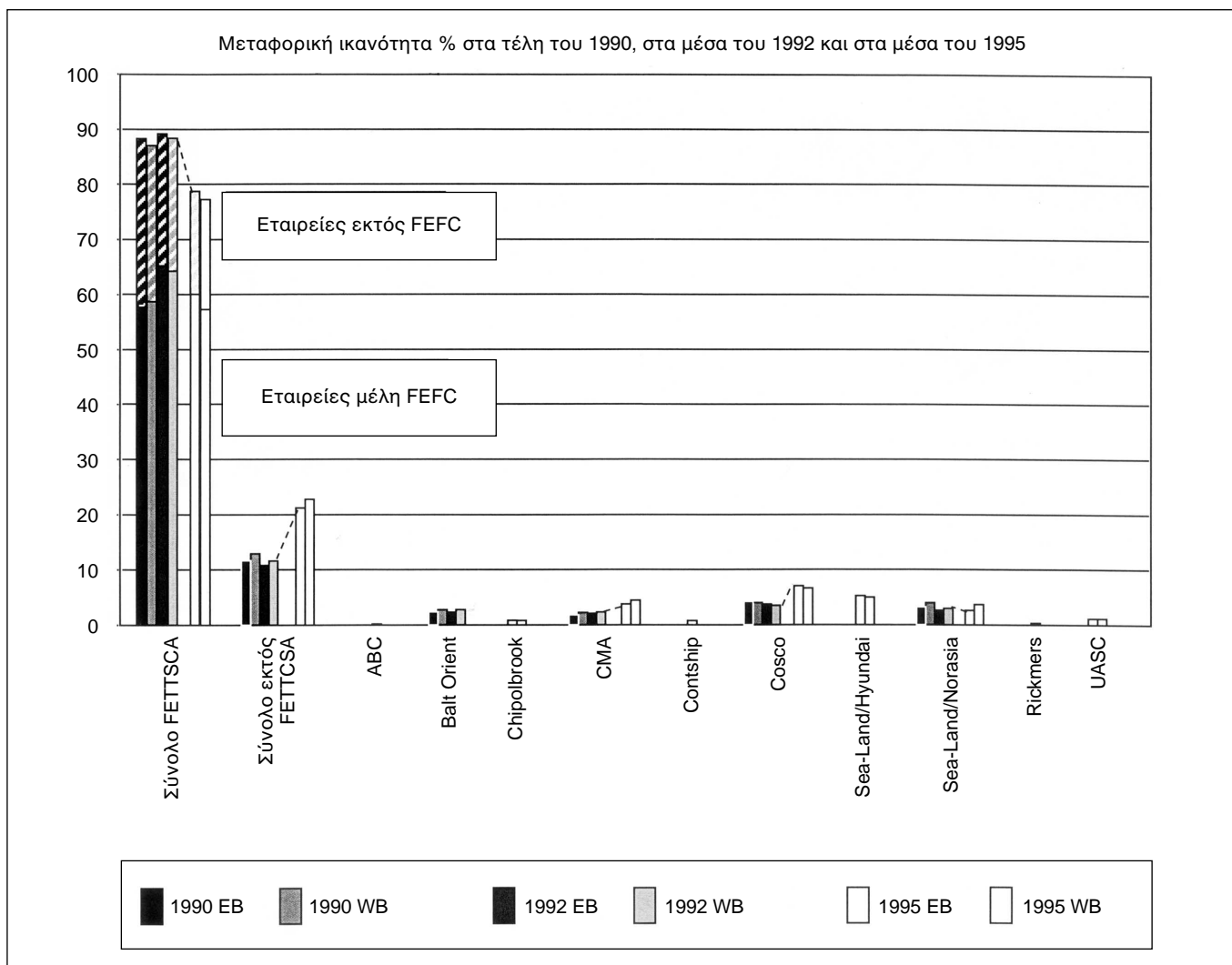
- (97) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι αντιμετώπισαν ανταγωνισμό από ορισμένες επιχειρήσεις, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η COSCO/Broad Remix, η CMA, η Norasia, η Sinopol, η Sinotrans and η USAC, στο απευθείας δρομολόγιο προς ανατολάς μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Άπω Ανατολής.

8.1.1. Μεταφορική ικανότητα και χρησιμοποίηση

- (98) Στην απάντησή τους στην κοινοποίηση αιτιάσεων για την υπόθεση ΕΑΤΑ, τα συμβαλλόμενα μέρη της ΕΑΤΑ προσκόμισαν κατάλογο επιχειρήσεων που δεν είναι μέλη της ΕΑΤΑ και πραγματοποιούν μεταφορές με χρήση εμπορευματοκιβωτίων, στον οποίο εμφανίζεται η μεταφορική τους ικανότητα προς ανατολάς για το 1993. Ωστόσο προκειμένου να σταθμιστεί πλήρως η ανταγωνιστική πίεση που έχουν ασκήσει οι πραγματικοί ανταγωνιστές των συμβαλλομένων μερών της FETTCSA, πρέπει να εξεταστεί αν οι επιχειρήσεις που δεν ανήκαν στην FETTCSA είχαν επαρκή μεταφορική ικανότητα ούτως ώστε να αποσπάσουν σημαντικά μερίδια αγοράς από τα μέλη της FETTCSA.

- (99) Το διάγραμμα που ακολουθεί εμφανίζει τη μεταφορική ικανότητα προς ανατολάς και προς δυσμάς που διαθέτουν οι εταιρείες μέλη της FETTCSA και οι ανεξάρτητες εταιρείες. Το διάγραμμα εμφανίζει τη μεταφορική ικανότητα στα τέλη του 1990 (δηλαδή λίγο πριν από τη σύναψη της συμφωνίας FETTCSA, στις 5 Μαρτίου 1991), στα μέσα του 1992 (δηλαδή ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της συμφωνίας στις 4 Ιουνίου 1991) και στα μέσα του 1995 (δηλαδή ένα έτος μετά τη λήξη της συμφωνίας στις 10 Μαΐου 1994).

Διάγραμμα 1: Μεταφορική ικανότητα Βόρειας Ευρώπη/Άπω Ανατολής



Πηγή: Drewry, Strategy and Profitability in Global Container Shipping 1991, πίνακας 6.18· Drewry, Container Market Profitability του 1997, 1992, πίνακας 5.12· Drewry, Global Container Markets, πίνακας 5.16.

(100) Στο ανωτέρω διάγραμμα, στα αριθμητικά στοιχεία τα σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα δεν περιλαμβάνεται η μεταφορική ικανότητα που διατίθεται για τις μεταφορές Μεσογείου/Άπω Ανατολής.

(101) Όπως φαίνεται στο διάγραμμα, το 1991 και το 1992, το μερίδιο μεταφορικής ικανότητας στα δρομολόγια των εταιρειών μελών της FETTCSA κυμαινόταν μεταξύ 85-90%. Παρότι το μερίδιο αυτό σημείωσε πτώση αργότερα, στα μέσα του 1995, ένα έτος μετά τη λήξη ισχύος της FETTCSA, οι εταιρείες μέλη της FETTCSA εξακολουθούσαν να κατέχουν σημαντικό μερίδιο μεταφορικής ικανότητας το οποίο αντιστοιχούσε στο 79% των μεταφορών προς ανατολάς και στο 77% των μεταφορών προς δυσμάς. Η σημασία των στοιχείων αυτών έγκειται στο γεγονός ότι οι άμεσοι ανταγωνιστές έπρεπε να χρησιμοποιήσουν αξιοσημείωτη μεταφορική ικανότητα προκειμένου να προσελκύσουν σημαντικές ποσότητες εμπορευμάτων από τις εταιρείες FETTCSA. Ορισμένες εταιρείες εκτός

FETTCSA πράγματι εισήγαγαν νέα μεταφορική ικανότητα στο διάστημα 1991 έως 1994 [βλ. σημεία (106) έως (111)].

(102) Ένας άλλος τρόπος για να εκτιμηθεί η σημασία των εταιρειών μελών της FETTCSA είναι η εξέταση του αριθμού των παρεχόμενων υπηρεσιών σε εβδομαδιαία βάση. Είναι ευρέως δεκτό ότι σε μία μειζονος σημασίας θαλάσσια οδό τακτικών γραμμών, ένας μεταφορέας πλήττεται από ένα πολύ σοβαρό ανταγωνιστικό μειονέκτημα όταν δεν μπορεί να προσφέρει δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση, κατά προτίμηση με σταθερή ημέρα αναχώρησης⁽³⁶⁾. Όπως φαίνεται στον πίνακα 3, οι εταιρείες μέλη της FETTCSA προσέφεραν, με μεγάλη διαφορά από τις άλλες εταιρείες, τη μεγαλύτερη αναλογία παρόμοιων υπηρεσιών στο διάστημα 1991/1992.

⁽³⁶⁾ Βλέπε απόφαση 1999/243/ΕΚ (Συμφωνία διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης), αιτιολογικές σκέψεις 284 έως 286 και 365.

Πίνακας 3: Αριθμός εβδομαδιαίων υπηρεσιών στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής, τέλη 1990 και μέσα 1992

Έτος	μη μέλη FETTCSA		μη μέλη FETTCSA	Σύνολο
	FEFC	μη μέλη FEFC		
τέλη 1990	6	4	2	12
μέσα 1992	9	4	3 (*)	16

(*) Περιλαμβάνει την κοινή υπηρεσία POL/CMA 1· η POL ήταν μέλος της FEFC και της FETTCSA, ενώ η CMA όχι.

Πηγή: Drewry, Strategy and Profitability in Global Container Shipping, 1991, πίνακας 6.18· Drewry, Container Market Profitability to 1997, 1992, πίνακας 5.12· Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 9· Drewry, Global Container Markets, σ. 160.

- (103) Κατά το χρόνο ισχύος της συμφωνίας FETTCSA (1991-1994), η ισορροπία προσφοράς/ζήτησης στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής παρουσίαζε την ακόλουθη εικόνα.

Πίνακας 4: Ισορροπία προσφοράς/ζήτησης στο δρομολόγιο μεταξύ Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής, 1991-1994

Έτος	Προς ανατολάς			Προς δυσμάς		
	Καθαρή μεταφορική ικανότητα	Ζήτηση	Χρησιμοποίηση	Καθαρή μεταφορική ικανότητα	Ζήτηση	Χρησιμοποίηση
	(σε εκατομμύρια ΙΕΠ)	(%)	(%)	(σε εκατομμύρια ΙΕΠ)	(%)	(%)
1991	1,26	1,03	81,7	1,68	1,60	95,2
1992	1,52	1,10	72,4	2,02	1,65	81,7
1993	1,53	1,30	85,0	2,36	1,73	73,3
1994	1,92	1,46	76,0	2,57	1,87	72,8

Πηγή: Drewry, Global Container Markets, πίνακας 5.19.

- (104) Ο πίνακας 4 παρουσιάζει τη διαρκή αύξηση της ζήτησης στα δρομολόγια προς ανατολάς και προς δυσμάς. Εμφανίζει επίσης την έλλειψη ισορροπίας μεταξύ της ζήτησης προς ανατολάς και της ζήτησης προς δυσμάς που χαρακτηρίζει το δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής. Το 1991, έτος έναρξης ισχύος της συμφωνίας FETTCSA, παρατηρήθηκε σχεδόν πλήρης χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας προς δυσμάς. Η έκθεση του Drewry του 1991 συμπεραίνει ότι «μεγάλο μέρος των πρόσθετων δρομολογίων προς δυσμάς θα μεταφερθούν φέτος σε πλοία της διάσκεψης λόγω του περιορισμένου χώρου που διαθέτουν οι ανεξάρτητοι μεταφορείς». Αυτό εναρμονίζεται πράγματι με την πρόσφατη στρατηγική καθορισμού των τιμών της FEFC, η οποία συνίσταται στην άσκηση πίεσης για επιβολή αυξήσεων των τιμών δεδομένου ότι τα πλοία που δεν ανήκουν σε μέλη της διάσκεψης μπορούν να φορτώσουν μόνο μία φορά και ότι για το υπολειπόμενο φορτίο (το οποίο σήμερα ισούται σχεδόν με το σύνολο της μεταφο-

ρικής ικανότητας της FEFC), δεν θα είχαν άλλη επιλογή από την καταβολή των υψηλότερων τιμών. Η προφανής επιτυχία της στρατηγικής αυτής μπορεί να κριθεί από την ανακοίνωση που εκδόθηκε το Σεπτέμβριο του 1991 σύμφωνα με την οποία η FEFC σκόπευε να επιβάλει δεύτερη γενική αύξηση τιμών προς δυσμάς (ύψους 400 δολαρίων ΗΠΑ ανά ΙΕΠ) δώδεκα μόλις μήνες μετά την προηγούμενη ανάλογη αύξηση⁽³⁷⁾.

- (105) Τα στοιχεία του πίνακα 4 όσον αφορά τη ζήτηση παραλείπουν τα στρατιωτικά δρομολόγια, καθώς και τα εμπορεύματα που μεταφορτώνονται σε βασικά λιμάνια που εξυπηρετούν τα δρομολόγια και τα κενά εμπορευματοκιβώτια. Κατά συνέπεια, η χρησιμοποίηση την οποία εμφανίζουν όσον αφορά τα πλοία είναι χαμηλότερη της πραγματικής. Τα αριθμητικά στοιχεία για τη μεταφορική ικανότητα υπολογίζονται αφού αφαιρεθεί ο περιορισμός που όρισε η EATA το 1993 και ποσοστό 20 % που αντιστοιχεί σε μείωση των θέσεων εμπορευματοκιβωτίων λόγω περιορισμών του νεκρού βάρους.

8.1.2. Cosco/Broad Remix

- (106) Το 1991, η μεγαλύτερη εταιρεία εκτός FETTCSA που ήταν παρούσα στο δρομολόγιο ήταν η κινέζικη δημόσια επιχείρηση μεταφορών China Ocean Shipping Company (Cosco). Το 1990/91, η Cosco διέθετε ένα και μοναδικό στόλο μικρών σχετικά πλοίων (χωρητικότητας μικρότερης των 1 500 ΙΕΠ) τα οποία προσεγγίζαν κινέζικα λιμάνια, καθώς και το Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη. Το 1992, σε συνεργασία με μια εταιρεία του Χονγκ Κονγκ, την BR Line, η Cosco εκμεταλλευόταν υπηρεσία που προσέφερε έξι αναχωρήσεις μηνιαίως, πάντοτε με σχετικά μικρά πλοία⁽³⁸⁾. Το 1993/94, η Cosco πραγματοποίησε ένα μεγάλο άλμα εισάγοντας νέα πλοία των 3 800 ΙΕΠ και αυξάνοντας έτσι τη μεταφορική της ικανότητα κατά 80 %. Αυτό της επέτρεψε να παρέχει συνολικά δύο στόλους με έξι αναχωρήσεις μηνιαίως, ενώ εξακολούθησε να κάνει στάσεις στα κινέζικα λιμάνια, καθώς και στο Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη⁽³⁹⁾.

- (107) Παρότι η Cosco ήταν σε θέση να ανταποκριθεί στα αυξανόμενα δρομολόγια μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Κίνας — Χονγκ Κονγκ, θα μπορούσε να ανταγωνιστεί τις εταιρείες μέλη της FETTCSA μόνο σε περιορισμένη βάση. Πρώτον, τουλάχιστον μέχρι τη ναυπήγηση, το 1993/94, των νέων πλοίων χωρητικότητας 3 800 ΙΕΠ, οι υπηρεσίες της βασίζονταν σε πλοία με χαμηλές ταχύτητες και μικρή μεταφορική ικανότητα ΙΕΠ. Το 1991, ο χρόνος ταξιδιού για την υπηρεσία Ρότερνταμ/Χονγκ Κονγκ της Cosco ανερχόταν σε 36 ημέρες προς ανατολάς και 30 ημέρες προς δυσμάς, έναντι, π.χ., 21 ημερών και προς τις δυο κατευθύνσεις για την υπηρεσία της Hanjin ή 24 μέρες προς ανατολάς και 21 προς δυσμάς για την υπηρεσία της Maersk⁽⁴⁰⁾. Δεύτερον, δεν υπάρχει σε καμία περίπτωση πιθανότητα ότι η Cosco θα ήταν αποτελεσματικός ανταγωνιστής για εμπορεύματα άλλα από εκείνα που μεταφέρονται από και προς την Κίνα, το

⁽³⁷⁾ Drewry 1991, σ. 141.

⁽³⁸⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 9.

⁽³⁹⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1994, σσ. 6-10.

⁽⁴⁰⁾ Containerisation International, Μάιος 1991, σ. 37· Απρίλιος 1991, σ. 31.

Χονγκ Κονγκ και τη Σιγκαπούρη. Το 1992, παρατηρήθηκε έλλειψη χώρου στη διαδρομή προς δυσμάς της υπηρεσίας της⁽⁴¹⁾. Επίσης δεν είχε άμεσες σταθμεύσεις σε λιμάνια της Κορέας, της Ιαπωνίας και της Ταϊβάν, πράγμα που καθιστούσε λιγότερο πιθανό το ενδεχόμενο να μπορεί να ανταγωνιστεί τις εταιρείες της FETTCSA που παρείχαν απευθείας στάσεις στις χώρες αυτές. Το 1990, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, οι τρεις αυτές χώρες πραγματοποίησαν συνολικά το 56 % προς ανατολάς και το 57 % προς δυσμάς του δρομολογίου Ευρώπης/Άπω Ανατολής⁽⁴²⁾.

8.1.3. Hyundai

(108) Η κορεατική εταιρεία μεταφορών Hyundai Merchant Marine εισήλθε στο δρομολόγιο τον Σεπτέμβριο του 1992, εισάγοντας την υπηρεσία «AEX» από κοινού με τη Sea-Land και τη Norasia. Η Hyundai συνεισέφερε έξι πλοία των 2 640 ΙΕΠ, τα οποία μετακίνησε από τις γραμμές μεταφορών του Ειρηνικού ωκεανού, η Sea-Land συνεισέφερε τρία πλοία των 2 600 ΙΕΠ και η Norasia ναύλωσε θέσεις εμπορευματοκιβωτίων αντίστοιχες με το 50 % του χώρου τον οποίο προμήθευσε η Sea-Land.

(109) Ήταν γνωστό ότι η Hyundai φιλοδοξούσε να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο στα δρομολόγια προς ανατολάς και προς δυσμάς, και έτσι η εισόδός της δεν αποτέλεσε έκπληξη. Ο Drewry αναφέρει σχετικά:

«Η Hyundai αποτελούσε ήδη σημαντική δύναμη στα δρομολόγια του Ειρηνικού, και διαπίστωσε ασφαλώς ότι πολλοί φορτωτές και εσαγωγείς της Ασίας ήταν οι ίδιοι και στα δυο δρομολόγια — αυτό θα αποτέλεσε πράγματι βασικό παράγοντα στην απόφασή της να εισέλθει στη νέα αγορά — ενώ η σημασία και ο χαρακτήρας του απαιτούμενου συνολικού αριθμού τόνων, το επίπεδο εξέλιξης της παρεχόμενης υποδομής και η εμβέλεια των χερσαίων υπηρεσιών και συστημάτων πληροφοριών δεν διέφεραν καθόλου από τις υφιστάμενες δραστηριότητές της στον Ειρηνικό ωκεανό»⁽⁴³⁾.

(110) Η Hyundai προσχώρησε στην ΕΑΤΑ και έτσι, στην απάντησή τους στην κοινοποίηση αιτιάσεων κατά τη διαδικασία της ΕΑΤΑ, τα συμβαλλόμενα μέρη δεν αναφέρουν τη Hyundai ως πραγματικό ανταγωνιστή. Κατά την προσχώρησή της στην ΕΑΤΑ, η Hyundai συμφώνησε να περιορίσει τον ανταγωνισμό που ασκούσε στις εταιρείες μέλη της FETTCSA, συμμετέχοντας στο πρόγραμμα διαχείρισης της μεταφορικής ικανότητας το οποίο παρουσίασε η ΕΑΤΑ.

(111) Η μεταφορική ικανότητα της υπηρεσίας AEX ήταν αξιοσημείωτη· ο Drewry εκτιμά ότι ισοδυναμούσε με το 6,9 % του τότε διαθέσιμου χώρου προς ανατολάς και το 6,5 % του διαθέσιμου χώρου προς δυσμάς⁽⁴⁴⁾. Ωστόσο, τα στοιχεία αυτά πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο της μεγάλης αύξησης του όγκου που είχε σημειωθεί στα δρομολόγια. Το 1993, η ζήτηση σημείωσε ετήσια αύξηση της τάξης του 18 % προς ανατολάς και του 5 % προς δυσμάς. Σε έρευνα του δρομολογίου Ευρώπης/Άπω Ανατολής που πραγματοποιήθηκε τον Οκτώβριο του 1992, ο Lloyd's Shipping

Economist κατέληξε στο ακόλουθο συμπέρασμα βάσει ανάλυσης που αφορά την ενδεχόμενη εισαγωγή νέας μεταφορικής ικανότητας:

«Ωστόσο, αναμένεται ότι η αγορά θα είναι πολύ ισχυρότερη στα μέσα της δεκαετίας του 90 και η πρόσθετη μεταφορική ικανότητα θα μπορούσε απλώς να εξισορροπήσει την τρέχουσα ζήτηση.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι με την άφιξη της Hyundai και της APL [τότε θεωρήθηκε ότι η εισόδός τους θα ήταν άμεση, αλλά στην πραγματικότητα επιτεύχθηκε το 1995], όλες οι σημαντικές εταιρείες που παρέχουν τακτικές υπηρεσίες μεταξύ Ανατολής και Δύσης θα δραστηριοποιούνται στο δρομολόγιο αυτό — σε αντίθεση με το Βόρειο Ατλαντικό, όπου οι εταιρείες ζουν με το φόβο της εισόδου νέων ανταγωνιστών από τη λέσχη των καθιερωμένων παγκόσμιων μεταφορέων, δεν υφίσταται σήμερα λόγος ανησυχίας για τέτοια εξέλιξη»⁽⁴⁵⁾.

8.1.4. Άλλες επιχειρήσεις

(112) CMA. Ο ανταγωνισμός εκ μέρους της Compagnie Maritime d'Affretement (CMA) υπήρξε ενδεχομένως περιορισμένος λόγω του χαρακτήρα των παρεχόμενων υπηρεσιών της. Κατά το διάστημα 1991-1994, η CMA εκμεταλλεύονταν μια κοινή υπηρεσία με την POL, μέλος της διάσκεψης και μέλος της FETTCSA. Είναι μάλλον απίθανο ότι η CMA ακολούθησε επιθετική πολιτική τιμών κατά της διάσκεψης, μέλος της οποίας υπήρξε η POL, εταίρος της στην κοινή υπηρεσία. Τον Μάιο του 1991, η Containerisation International ανέφερε ότι «Βλέποντας ότι ο εταίρος της, POL, είναι ήδη μέλος της [FEFC], η CMA υπέβαλε επίσης αίτηση προσχώρησης»⁽⁴⁶⁾. Εξάλλου, στις αρχές του 1991, εποχή σύναψης της FETTCSA, οι CMA/POL παρείχαν υπηρεσίες με συχνότητα εννέα ημερών. Παρότι η συχνότητα αυτή αυξήθηκε αργότερα με την παροχή εβδομαδιαίας υπηρεσίας με καθορισμένη ημέρα αναχώρησης, η υπηρεσία έκανε στάσεις σε πολλά λιμάνια και «μικρό μόνο μέρος των εμπορευματοκιβωτίων μεταφέρονταν από την αφετηρία μέχρι το τέρμα»⁽⁴⁷⁾. Το 1994, η CMA είχε εισαγάγει στις υπηρεσίες της πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας και ναύλωνε θέσεις στην Tonnage-Sharing Agreement των εταιρειών Nedlloyd/CGM/MISC, μελών της διάσκεψης. Επιπλέον, η CMA είχε ανανεώσει την αίτηση προσχώρησης στη διάσκεψη⁽⁴⁸⁾.

(113) Norasia. Ο ανταγωνισμός που ασκεί η υπηρεσία «AME», την οποία εκμεταλλεύονται από κοινού η Norasia και η Sea-Land θα πρέπει να υπήρξε περιορισμένος λόγω του χαρακτήρα της υπηρεσίας:

«Ας πάρουμε ως παράδειγμα το συνδυασμό της Sea-Land Service και της Norasia Line που προτείνουν εβδομαδιαίους απόπλους με αφετηρία την Ευρώπη και στάσεις σε τέσσερα λιμάνια πριν από την άφιξή τους στην Άπω Ανα-

⁽⁴¹⁾ Lloyd's Shipping Economist, Μάρτιος 1992, σ. 29.

⁽⁴²⁾ Drewry 1991, πίνακας 6.20, σ. 141.

⁽⁴³⁾ Drewry, North-South Trades, Σεπτέμβριο 1995.

⁽⁴⁴⁾ Drewry 1992, σ. 83.

⁽⁴⁵⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 10.

⁽⁴⁶⁾ Containerisation International, Μάιος 1991, σ. 35.

⁽⁴⁷⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 8.

⁽⁴⁸⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 8.

τολή. Βασική αγορά τους είναι στην πραγματικότητα η Βόρεια Ευρώπη προς τη Μέση Ανατολή και την Ινδία, που αυξάνεται με φορτίο από τις Ηνωμένες Πολιτείες και τη Μεσόγειο (το οποίο μεταφορτώνεται στο Algeciras και τη Μάλτα, αντίστοιχα). Πράγματι, κάθε ενδιάμεση στάση αποτελεί μια δευτερεύουσα αγορά στο συνολικό δρομολόγιο Ευρώπης/Απω Ανατολής (πράγμα που επιτρέπει πολλαπλή χρήση των θέσεων) και παρέχει αξιοσημείωτη δυνατότητα επανατοποθέτησης. Ωστόσο, παρά την αξιοσημείωτη δραστηριότητα μιας τέτοιας σύνθετης υπηρεσίας, οι επιδόσεις της στις απευθείας συνδέσεις Ευρώπης/Απω Ανατολής εκτιθενται κατ' ανάγκη σε κάποιους κινδύνους. Επίσης, δεν είναι άξιο απορίας ότι με τόσες ενδιάμεσες στάσεις και σχετικά ασθενή ταχύτητα (17 κόμβους), η Sea-Land/Norasia χρησιμοποιεί δεκατρία πλοία (εκ των οποίων τα δέκα ανήκουν στη Norasia): αντιθέτως, οι κοινοπραξίες μέλη της διάσκεψης χρησιμοποιούν μόνον οκτώ ή εννέα πλοία ανά στόλο από την αφετηρία μέχρι το τέρμα»⁽⁴⁹⁾.

- (114) Εξάλλου, παρότι η Norasia δεν είναι μέλος της διάσκεψης, η στάση της έναντι ενός ισχυρού ανταγωνισμού τιμών περιγράφεται ως ακολούθως:

«Η Norasia έχει ... αποφύγει να εμπλακεί ιδιαίτερα στις οργανώσεις των ναυτιλιακών εταιρειών· είναι μέλος δύο μόνον ανοικτών διασκέψεων που καλύπτουν τη Βόρεια Ευρώπη και τη Μεσόγειο προς τη Μέση Ανατολή. Ωστόσο, όσον αφορά τις τιμές, υποστηρίζει σαφώς τους οργανισμούς που έχουν συσταθεί με σκοπό την επίτευξη λογικών επιπέδων τιμών»⁽⁵⁰⁾.

- (115) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 108, η Sea-Land και η Norasia συμμετείχαν επίσης μαζί με τη Hyundai στην υπηρεσία «ΑΕΧ» που ξεκίνησε τη δραστηριότητά της τον Σεπτέμβριο του 1992.

- (116) Sinotrans. Η Sinotrans μπορούσε να ασκήσει πολύ περιορισμένο ανταγωνισμό λόγω της χαμηλής μεταφορικής ικανότητας της υπηρεσίας της στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Μέσης Ανατολής και του περιορισμένου αριθμού των προορισμών τους οποίους εξυπηρετεί. Κατά το εξεταζόμενο διάστημα, παρείχε μηνιαία υπηρεσία μεταξύ Βόρειας Ευρώπης και Χονγκ Κονγκ, καθώς και λιμανιών της Κίνας, με τρία πλοία χωρητικότητας μεταξύ 1 000 και 1 300 ΙΕΠ⁽⁵¹⁾.

- (117) USAC. Η USAC θα μπορούσε επίσης να ασκήσει πολύ περιορισμένο ανταγωνισμό διότι, «παρότι παρείχε εβδομαδιαία υπηρεσία, αποτελεί ένα συνονθύλευμα ξεχωριστών υπηρεσιών από την Ευρώπη και την Άπω Ανατολή προς τον Κόλπο· τα πλοία της μεταφέρουν επίσης φορτίο από και προς τη Νότια Ασία και τη Μεσόγειο»⁽⁵²⁾. Εκτιμάται ότι λίγες μόνον από τις θέσεις εμπορευματοκιβωτίων χρησιμοποιήθηκαν για τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής⁽⁵³⁾.

8.2. Δυνητικός ανταγωνισμός

- (118) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι υπάρχουν πολλοί διεκδικητές των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών και ότι υπήρχαν πιθανότητες εισόδου και έμμεσης εισόδου για επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και δεν ήταν ακόμη παρούσες στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής.

8.2.1. Διεκδίκηση

- (119) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι οι τακτικές θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν παράδειγμα αγοράς την οποία διεκδικούν πολλοί ανταγωνιστές. Υποστηρίζουν επομένως ότι η ύπαρξη δυνητικού ανταγωνισμού εγγυάται την παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικές τιμές. Στις αποφάσεις TACA και EATA, η Επιτροπή απεφάνθη ότι πολλοί οικονομολόγοι αμφισβητούν τη δυνατότητα εφαρμογής της θεωρίας των διεκδικήσιμων αγορών όσον αφορά τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και ότι πρέπει να υπάρξει διάκριση μεταξύ της διεκδίκησης των αγορών και της ευελιξίας όσον αφορά τη διανομή των πλοίων στα διάφορα δρομολόγια⁽⁵⁴⁾. Στις αποφάσεις αυτές, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι συμφωνίες ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με τους ναύλους (διασκέψεις) ή τη μεταφορική ικανότητα (κοινοπραξίες), ή συμφωνίες καρτέλ οι οποίες περιορίζουν ακόμη περισσότερο τον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών για τον καθορισμό των τιμών μεταξύ μελών μιας διάσκεψης και ανεξάρτητων εταιρειών, δεν μπορούν να εξεταστούν αποκλειστικά και απλοϊκά βάσει της θεωρίας των διεκδικήσιμων αγορών. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει και στην παρούσα περίπτωση.

8.2.2. Είσοδος μέσω της αναδιανομής των πλοίων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων

- (120) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η Επιτροπή δεν έχει λάβει υπόψη το γεγονός ότι υπάρχει πιθανότητα εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε άλλα δρομολόγια να εισέλθουν στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής (δηλαδή δυνατότητα εισόδου μέσω της αναδιανομής των πλοίων εις βάρος άλλων δρομολογίων).

- (121) Οι εισοδοί μέσω της αναδιανομής πλοίων στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Απω Ανατολής, δρομολόγιο μείζονος σημασίας μεταξύ Ανατολής και Δύσης, θα ήταν πιθανότερο να προέλθουν από τις μεγάλες παγκόσμιες εταιρείες μεταφορών που δεν δραστηριοποιούνται ακόμη στο δρομολόγιο αυτό. Το 1991, ο Drewry κατέγραψε δεκαοκτώ «παγκόσμιους μεταφορείς» με βάση κριτήρια όπως το μέγεθος, η παρουσία στα δρομολόγια-Ανατολής-Δύσης, ο εμπορικός προσανατολισμός και τα στοιχεία του ενεργητικού⁽⁵⁵⁾. Τρεις ακόμη μεταφορείς αναφέρθηκαν ως υποψήφιοι για τον τίτλο του παγκόσμιου μεταφορέα⁽⁵⁶⁾. Από αυτούς τους 21 μετα-

⁽⁵⁴⁾ Απόφαση 1999/243/ΕΚ της Επιτροπής (Συμφωνία διατλαντικής ναυτιλιακής διάσκεψης) (ΕΕ L 95 της 9.4.1999, σ. 1) αιτιολογικές σκέψεις 350-357· απόφαση 1999/485/ΕΚ (Συμφωνία δρομολογίων Ευρώπης-Ασίας) (ΕΕ L 193 της 26.7.1999, σ. 23) αιτιολογικές σκέψεις 125-132.

⁽⁵⁵⁾ Drewry 1991, πίνακας 2.7, σ. 31.

⁽⁵⁶⁾ Ο.α., σ. 30. Ο Lloyd's Shipping Economist, Νοέμβριος 1992, σσ. 18 και 19 κατέγραψε 19 «επικεφαλής παγκόσμιους μεταφορείς» στους οποίους δεν περιλαμβάνονται η ACL και η MISC από τον κατάλογο του Drewry.

⁽⁴⁹⁾ Containerisation International, Μάιος 1991, σ. 35.

⁽⁵⁰⁾ Lloyd's Shipping Economist, Μάιος 1994, σ. 17.

⁽⁵¹⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σσ. 7 και 9· Οκτώβριος 1994, σσ. 8 και 10.

⁽⁵²⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σ. 8.

⁽⁵³⁾ Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1992, σσ. 7 και 8· Lloyd's Shipping Economist, Οκτώβριος 1994, σ. 8.

φορείς που είτε χαρακτηρίζονται ήδη παγκόσμιοι είτε διεκδικούν αυτό το χαρακτηρισμό, οι δεκαπέντε ήταν μέλη της FETTCSA και μόνον τρεις δεν συγκαταλέγονται στους πραγματικούς ανταγωνιστές που έχουν ήδη αναφερθεί: η Atlantic Container Line (ACL), η American President Line (APL) και η Zim.

- (122) Η ACL είναι μια εταιρεία που σήμερα, όπως και παλαιότερα, δραστηριοποιείται μόνο στο Βόρειο Ατλαντικό. Η Zim, κατά το εξεταζόμενο διάστημα, εκμεταλλευόταν μια υπηρεσία μεταξύ Νότιας Ευρώπης/Απω Ανατολής, αλλά οι ευρωπαϊκές της υπηρεσίες αφορούσαν μάλλον τη Νότια παρά τη Βόρεια Ευρώπη. Συνεπώς, η APL ήταν ο μοναδικός παγκόσμιος μεταφορέας χωρίς παρουσία στο δρομολόγιο, του οποίου ωστόσο η είσοδος θεωρείτο πιθανότατη. Έτσι, το Lloyd's Shipping Economist, τον Οκτώβριο 1992, κατέληξε στο συμπέρασμα (το οποίο αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 107) ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο δρομολόγιο Ευρώπης/Απω Ανατολής δεν είχαν λόγους να φοβούνται την επικείμενη είσοδο εταιρειών από τη λέσχη των καθιερωμένων παγκόσμιων μεταφορέων.

ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

9. ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- (123) Τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη που καλύπτονται από τη FETTCSA αφορούν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, υπηρεσίες σιδηροδρομικής, οδικής και εσωτερικής πλωτής μεταφοράς (ή βοηθητικές προς αυτές υπηρεσίες) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και υπηρεσίες που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των ανωτέρω δύο κανονισμών και, συνεπώς, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17.
- (124) Η Επιτροπή έχει εφαρμόσει στην παρούσα υπόθεση τις εφαρμοστέες διαδικασίες βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, καθώς και του κανονισμού αριθ. 17. Συνεπώς, ακόμη και εάν η Επιτροπή έχει σφάλει ως προς τον προσδιορισμό του (των) κανονισμού(-ών) που έχει(-ουν) εφαρμογή σχετικά με τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη, τα συμβαλλόμενα μέρη επωφελήθηκαν από τις διαδικαστικές ασφαλιστικές δικλίδες που προβλέπονται σε όλους τους δυνάμει ισχύοντες κανονισμούς.
- (125) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα βασικά τέλη και πρόσθετα τέλη εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διαφόρων κανονισμών ως εξής:

9.1. Συντελεστής προσαρμογής εφοδιασμού σε καύσιμα (Bunker Adjustment Factor — BAF)

- (126) Μέσω του συντελεστή BAF επιτυγχάνεται προσαρμογή της τιμής από τον μεταφορέα, ούτως ώστε να αντικατοπτρίζεται το τρέχον κόστος εφοδιασμού σε καύσιμα έναντι ενός βασικού επιπέδου που ενσωματώνεται στους ναύλους. Ο συντελεστής BAF αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές και, σενυπώς, μια περιοριστική συμφωνία σχετικά με τον εν λόγω συντελεστή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

9.2. Συντελεστής προσαρμογής συναλλάγματος (Currency Adjustment Factor — CAF)

- (127) Μέσω του συντελεστή CAF επιτυγχάνεται προσαρμογή της τιμής από τον μεταφορέα, προκειμένου να αντισταθμιστούν οι διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών μεταξύ του νομίσματος στο οποίο ο μεταφορέας χρεώνει τους φορτωτές και των νομισμάτων στα οποία ο μεταφορέας πραγματοποιεί τις δαπάνες του. Ο συντελεστής CAF μιας διάσκεψης βασίζεται στη στάθμιση των συνεπειών των διακυμάνσεων των νομισμάτων στα οποία κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πραγματοποιεί τα έσοδα ή/και τις δαπάνες της έναντι του νομίσματος του τιμολογίου. Κατά το μέτρο που ο συντελεστής CAF εφαρμόζεται στις τιμές της θαλάσσιας μεταφοράς, των λιμενικών υπηρεσιών και της χερσαίας μεταφοράς, μια περιοριστική συμφωνία σχετικά με τον εν λόγω συντελεστή εμπίπτει αντίστοιχα στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, του κανονισμού αριθ. 17 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

9.3. Τέλη εξυπηρέτησης σε τερματικό σταθμό (Terminal Handling Charges — THC)

- (128) Τα εν λόγω τέλη χρεώνονται από τον μεταφορέα προκειμένου να καλυφθούν ορισμένα έξοδα που επιβαρύνουν τον μεταφορέα σε έναν λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της παραλαβής/παράδοσης εμπορευματοκιβωτίων, της επιθεώρησης των εμπορευματοκιβωτίων, της διακίνησης εμπορευματοκιβωτίων εντός της περιοχής του λιμένα και της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων προς ή από το πλοίο. Η διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων σε έναν λιμένα (ενδεχομένως σε συνδυασμό με άλλες υπηρεσίες, όπως η επιθεώρηση και η αποθήκευση) περιλαμβάνει τουλάχιστον εν μέρει εργασίες φορτοεκφόρτωσης και άλλες υπηρεσίες διακίνησης φορτίου εντός του λιμένα, οι οποίες δεν εμπίπτουν στις θαλάσσιες μεταφορές⁽⁵⁷⁾. Συνεπώς, μια περιοριστική συμφωνία σχετικά με τα εν λόγω τέλη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 και όχι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Κατά το μέτρο που μια συμφωνία σχετικά με τα εν λόγω τέλη έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων χερσαίας μεταφοράς, έχει εφαρμογή ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και όχι ο κανονισμός αριθ. 17⁽⁵⁸⁾.

9.4. Τέλη για υπηρεσίες φορτίου μικρότερου του εμπορευματοκιβωτίου (Less-than-Container-Load LCL)

- (129) Τα εν λόγω τέλη χρεώνονται από τον μεταφορέα προκειμένου να καλυφθούν ορισμένα έξοδα που τον επιβαρύνουν όταν τα προς μεταφορά προϊόντα δεν αντιστοιχούν στο πλήρες φορτίο ενός εμπορευματοκιβωτίου. Τα πρόσθετα έξοδα που σχετίζονται με τα φορτία που είναι μικρότερα του εμπορευματοκιβωτίου περιλαμβάνουν τα έξοδα παραλαβής/παράδοσης των προϊόντων, τη διευθέτηση των προϊόντων εντός του εμπορευματοκιβωτίου και την εκκένωση των εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και τα διοικητικά έξοδα. Οι εργασίες αυτές αποτελούν υπηρεσίες διακί-

⁽⁵⁷⁾ Βλέπε σχετικά με τη διακίνηση φορτίου στα αεροδρόμια, απόφαση 98/190/ΕΚ της Επιτροπής (Flughafen Frankfurt/Main AG) (ΕΕ L 72 της 11.3.1998, σ. 30).

⁽⁵⁸⁾ Βλέπε υπόθεση C-264/95 P, Επιτροπή κατά UIC, Συλλογή 1997, σ. I-1287, σκέψη 42.

νησης φορτίου εντός του λιμένα ή του τερματικού σταθμού. Δεν αποτελούν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς. Ως εκ τούτου, μια περιοριστική συμφωνία σχετικά με τα τέλη για υπηρεσίες LCL εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 και όχι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Κατά το μέτρο που μια συμφωνία σχετικά με τα εν λόγω τέλη έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων χερσαίας μεταφοράς, έχει εφαρμογή ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και όχι ο κανονισμός αριθ. 17⁽⁵⁹⁾.

9.5. Τέλη κράτησης και υπερημερίας

- (130) Πρόκειται για τέλη που καταβάλλουν οι φορτωτές για φορτία ή/και εξοπλισμό που κρατήθηκαν πέραν του ελεύθερου χρόνου που διατίθεται για την παραλαβή των εμπορευμάτων σε λιμένα/τερματικό σταθμό/αποθήκη εμπορευματοκιβωτίων και για την κράτηση των εμπορευματοκιβωτίων/αμαξωμάτων των μεταφορέων πέραν του προβλεπόμενου ελεύθερου χρόνου. Οι εργασίες αυτές μπορούν να θεωρηθούν ισοδύναμες αντίστοιχα με τις υπηρεσίες αποθήκευσης φορτίων και μίσθωσης εξοπλισμού. Δεν συνιστούν υπηρεσίες θαλάσσιας μεταφοράς. Ως εκ τούτου, μια περιοριστική συμφωνία σχετικά με τα εν λόγω τέλη εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αριθ. 17 και όχι του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Κατά το μέτρο που μια συμφωνία σχετικά με τα τέλη κράτησης ή υπερημερίας έχει ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον καθορισμό τιμών και όρων χερσαίας μεταφοράς, έχει εφαρμογή ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και όχι ο κανονισμός αριθ. 17⁽⁶⁰⁾.

10. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 2 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68

- (131) Για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 144, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα συμβαλλόμενα μέρη παρέβησαν το άρθρο 81 παράγραφος 1 στοιχείο α) της συνθήκης και το άρθρο 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, με τη συναφή συμφωνία, στο πλαίσιο της FETTCSA, να μην χορηγούν εκπτώσεις επί των δημοσιευμένων τιμών των τελών και πρόσθετων τελών.

10.1. Άρθρο 81 παράγραφος 1: περιορισμός του ανταγωνισμού

- (132) Δεδηλωμένος στόχος της FETTCSA (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 22 έως 27) ήταν η δημιουργία προτύπων για τον υπολογισμό των τελών και πρόσθετων τελών, καθώς και η χρησιμοποίηση ενός κοινού μηχανισμού για τον υπολογισμό των τελών και των πρόσθετων τελών. Οι διατάξεις της συμφωνίας αντικατόπτριζαν το γράμμα του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχεία γ) και στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 σχετικά με τις «συμφωνίες τεχνικού περιεχομένου».
- (133) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 35 έως 39, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν να μην παρέχουν εκπτώσεις επί των δημοσιευμένων τιμών των τελών και πρόσθετων τελών, είτε οι εν λόγω τιμές δημοσιεύονταν στο

πλαίσιο του τιμολογίου της FEFC είτε δημοσιεύονταν από έναν μεμονωμένο μεταφορέα. Τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη αποτελούν δυνητικά σημαντικό μέρος του συνολικού τιμήματος που καταβάλλουν οι φορτωτές. Μια συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τιμών περιορίζει τον ανταγωνισμό τιμών, κατά παράβαση του άρθρου 81 παράγραφος 1 στοιχείο α), ακόμη και εάν τα συμβαλλόμενα μέρη της εν λόγω συμφωνίας δεν συμφωνούν ρητά ως προς το ύψος δημοσιευμένων τιμών τους⁽⁶¹⁾.

- (134) Μια συμφωνία μεταξύ των μερών για τη μη χορήγηση εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τιμών μειώνει αισθητά τη δυνατότητα των ναυτιλιακών εταιρειών να ανταγωνίζονται επί της τελικής τιμής που επιβάλλεται στους πλοιοκτήτες. Ο ναύλος θαλάσσιας μεταφοράς και τα κόμιστρα οδικής μεταφοράς εσωτερικού ενδέχεται να είναι χαμηλότερα από το ήμισυ της τιμής που έχει καταβάλει ο εν λόγω πλοιοκτήτης, οπότε μειώνεται το πεδίο εφαρμογής της έκπτωσης σε σχέση με τη συνολική τιμή, πράγμα που αντιστοιχεί σε σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού των τιμών.
- (135) Τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν ορθώς επισημάνει ότι η Επιτροπή δεν παρουσίασε στοιχεία σχετικά με το πραγματικό ύψος των τιμών. Ωστόσο, αρκεί μια συμφωνία να έχει ως στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού για να έχει εφαρμογή το άρθρο 81 παράγραφος 1⁽⁶²⁾. Δεν είναι απαραίτητο να αποδειχθεί ότι εφαρμόστηκε μια παρόμοια συμφωνία, μολονότι οι πραγματικές συνέπειες της συμφωνίας, όπου μπορούν να αποδειχθούν, είναι ίσως σημαντικές για τον καθορισμό του προστίμου.
- (136) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 36, η Επιτροπή δεν έχει πειστεί από τον ισχυρισμό των συμβαλλομένων μερών ότι συμφώνησαν απλώς να σταματήσουν να χρεώνουν «καθαρές συνολικές» τιμές «προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφήνεια για τους φορτωτές»⁽⁶³⁾. Εντούτοις, το γεγονός ότι υπήρχαν «καθαρές συνολικές» τιμές, τις οποίες, όπως παραδέχονται τα συμβαλλόμενα μέρη, συμφώνησαν ότι θα αποφεύγουν να προσφέρουν στο μέλλον, αποτελεί καθαυτό απόδειξη ότι υπήρχε ανταγωνισμός ως προς το ύψος των τελών και πρόσθετων τελών και ότι η πρόθεση των συμβαλλομένων μερών της FETTCSA ήταν να εξαλειφθεί ή τουλάχιστον να περιοριστεί ο ανταγωνισμός αυτός.
- (137) Επιπλέον, η συμφωνία να μην χρεώνονται «καθαρές συνολικές τιμές» έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της διαφάνειας των τιμών εις βάρος του ανταγωνισμού. Είναι πράγματι δυσκολότερο να ελεγχθούν οι τιμές ενός ανταγωνιστή όταν

⁽⁶¹⁾ Απόφαση 74/292/ΕΟΚ της Επιτροπής (συμφωνίες μεταξύ παραγωγών γυάλινων δοχείων) (ΕΕ L 160 της 17.6.1974, σ. 1), αιτιολογικές σκέψεις 35 και 36· απόφαση 75/497/ΕΟΚ της Επιτροπής (κανόνες IFTRA για τους παραγωγούς ακατέργαστου αλουμινίου) (ΕΕ L 228 της 29.8.1975, σ. 3), αιτιολογική σκέψη 10.

⁽⁶²⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 56 και 58/64 Grundig και Consten κατά Επιτροπής, Συλλογή 1996, σ. 365· υπόθεση T-35/92 John Deere Ltd κατά Επιτροπής, Συλλογή 1994, σ. II-0957, σκέψη 61· συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-305/94 κ.λπ. LVM και λοιποί κατά Επιτροπής, δεν δημοσιεύτηκε ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 741· απόφαση 84/405/ΕΟΚ της Επιτροπής (Zinc Producer Group) (ΕΕ L 220 της 17.8.1984, σ. 27), αιτιολογική σκέψη 71· απόφαση 1999/210/ΕΚ της Επιτροπής (British Sugar) (ΕΕ L 76 της 22.3.1999, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 75.

⁽⁶³⁾ Απάντηση στην κοινοποίηση αιτιάσεων, σημείο 2.11.

⁽⁵⁹⁾ Επιτροπή κατά UIC, σκέψη 42.

⁽⁶⁰⁾ Επιτροπή κατά UIC, σκέψη 42.

προσφέρει «συνολικές» τιμές παρά όταν προσφέρει τιμές αναλυμένες στα συστατικά τους στοιχεία.

- (138) Καθίσταται σαφές από την όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ότι ο εξωτερικός ανταγωνισμός προς τα μέλη της διάσκεψης αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα για τη χορήγηση της απαλλαγής κατά κατηγορία. Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 15 και 18, το 1991, οι εταιρείες της FEFC διέθεται συνδυασμένο μερίδιο αγοράς της τάξης του 58 %, ενώ συμφωνούν στην επιβολή κοινών κομίστρων για τις υπηρεσίες τους. Δεδομένου ότι τόσο μεγάλο μέρος της προσφοράς πραγματοποιείται με προσυμφωνημένες τιμές, ιδιαίτερη σημασία προσλαμβάνει η άσκηση πραγματικού ανταγωνισμού υπό τις εκτός διάσκεψης εταιρείες. Συμφωνίες όπως η συμφωνία των μερών περί μη χορήγησης εκπτώσεων, παρέχουν στα μέλη μιας διάσκεψης τη δυνατότητα να επεκτείνουν τη δύναμή τους στην αγορά υιοθετώντας μια αντιανταγωνιστική συμπεριφορά από κοινού με ναυτιλιακές εταιρείες που δεν είναι μέλη της διάσκεψης. Τέτοιου είδους συμφωνίες έχουν εν γένει σκοπό να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό μέρος των υπηρεσιών που παρέχονται στην εξεταζόμενη αγορά.
- (139) Οι δυνητικές συνέπειες της συμφωνίας των μερών για τη μη χορήγηση εκπτώσεων ενδέχεται να ήταν σημαντικές λόγω του υψηλού μεριδίου που κατείχαν τα συμβαλλόμενα μέρη στη σχετική αγορά.

10.2. Άρθρο 81 παράγραφος 1: Συνέπειες στο εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών

- (140) Στη συμφωνία για τη μη χορήγηση εκπτώσεων συμμετείχαν εταιρείες της διάσκεψης και εταιρείες εκτός διάσκεψης που ασκούσαν δραστηριότητες σε αρκετά κράτη μέλη και στόχος της ήταν ο περιορισμός του ανταγωνισμού μεταξύ των εν λόγω ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά τις τιμές που χρέωναν για τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού τιμών μεταξύ των εν λόγω εταιρειών ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τα πλεονεκτήματα που θα αποκτούσαν διαφορετικά οι αποτελεσματικότερες από αυτές. Τούτο με τη σειρά του ήταν δυνατό να επηρεάσει το κανονικό πρότυπο αύξησης και μείωσης του μεριδίου αγοράς που θα μπορούσε να αναμένεται εάν δεν υπήρχε η συμφωνία. Ο περιορισμός αυτός του ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών που ασκούν δραστηριότητες σε πολλά κράτη μέλη ήταν συνεπώς πιθανό να επηρεάσει και να αλλοιώσει τις ροές των συναλλαγών στον τομέα των μεταφορικών υπηρεσιών στην κοινή αγορά, οι οποίες θα ήταν διαφορετικές εάν δεν υπήρχε η συμφωνία.
- (141) Επιπλέον, οι περιοριστικές πρακτικές στον τομέα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών από ή προς κοινοτικούς λιμένες είναι δυνατό να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, διότι μπορούν να επηρεάσουν τον ανταγωνισμό, πρώτον, μεταξύ των λιμένων των διαφόρων κρατών μελών, τροποποιώντας τις περιοχές προσελκύσεως αυτών και, δεύτερον, μεταξύ των δραστηριοτήτων που εκτελούνται στις εν λόγω περιοχές προσελκύσεως⁽⁶⁴⁾. Οι αλλαγές που επέφερε η συμφωνία στο κανονικό πρότυπο της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς μέσω της οποίας οι αποτελεσματικότερες

επιχειρήσεις είναι πιθανό να αυξήσουν το μερίδιο αγοράς τους ενδέχεται να έχουν επίσης επηρεάσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων των διαφόρων κρατών μελών, διευρύνοντας ή μειώνοντας τεχνητά τις περιοχές προσελκύσεώς τους και τα μερίδια αγοράς των ναυτιλιακών εταιρειών που ασκούν δραστηριότητες με βάση τους εν λόγω λιμένες. Ειδικότερα, οι ναυτιλιακές εταιρείες που ασκούν δραστηριότητες με βάση τους αποτελεσματικότερους λιμένες δεν θα μετακύλιαν στους πελάτες τους τη μείωση του κόστους που προκύπτει από την αύξηση της αποτελεσματικότητας ενός λιμένα⁽⁶⁵⁾. Η επίδραση της συμφωνίας επί της κανονικής λειτουργίας των ανταγωνιστικών δυνάμεων μπορεί επίσης να μετέβαλε τη διαθέσιμη σε κάθε λιμένα μεταφορική ικανότητα και να προκάλεσε εκτροπή του εμπορίου μεταξύ σημείων της Ευρώπης και λιμανιών της Βόρειας Ευρώπης, από ορισμένους λιμένες σε άλλους λιμένες, και, κατ' αυτόν τον τρόπο, μπορεί να επηρέασε τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

- (142) Οι συνέπειες όσον αφορά την προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που περιγράφονται στις αιτιολογικές σκέψεις 140 και 141 ενδέχεται να είχαν παρεπόμενες συνέπειες στην προσφορά υπηρεσιών βοηθητικών προς την προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς. Οι υπηρεσίες αυτές περιλαμβάνουν τις υπηρεσίες των επιχειρήσεων προώθησης εμπορευμάτων, τις υπηρεσίες λιμένων, τις υπηρεσίες χερσαίων μεταφορών και τις υπηρεσίες φορτοεκφόρτωσης. Οι συνέπειες επί των εν λόγω υπηρεσιών θα επήλθαν από τις μεταβολές της ροής μεταφορικών υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών.

- (143) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία των μερών περί μη χορήγησης εκπτώσεων θα μπορούσε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

10.3. Άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68

- (144) Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 βασίζεται στις διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, τις οποίες και αντικατοπτρίζει⁽⁶⁶⁾. Δεν αποκλίνει από το ουσιαστικό περιεχόμενο του άρθρου 81 παράγραφος 1 και οι λόγοι που προβάλλονται στις αιτιολογικές σκέψεις 132 έως 143 σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 ισχύουν, συνεπώς, εξίσου και σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

⁽⁶⁵⁾ Ο Drewry περιέγραψε ως εξής τη χρησιμοποίηση των λιμένων στο δρομολόγιο Βόρειας Ευρώπης/Άπω Ανατολής στα μέσα του 1992: «Η εναλλαγή των λιμένων προσέγγισης στη Βόρεια Ευρώπη πράγματι παρουσιάζει σημαντική εναλλαγή μεταξύ των ανταγωνιζόμενων μεταφορέων, όχι μόνο σε ό,τι αφορά την επιλογή των λιμένων (π.χ. Southampton ή Felixstowe στο Ηνωμένο Βασίλειο και Αμβούργο ή Βρέμη στη Γερμανία), αλλά και στη σειρά με την οποία γίνεται η προσέγγιση. Επιπλέον, οι διάφοροι μεταφορείς δίνουν διαφορετικές απαντήσεις στο μονίμως ακανθώδες ερώτημα των μονών ή διπλών προσεγγίσεων ...». Drewry, *Container Market Profitability to 1997*, Δεκέμβριος 1992, σ. 135.

⁽⁶⁶⁾ Απόφαση 93/174/ΕΟΚ της Επιτροπής (Διάρθρωση τιμολογίων κατά τις συνδυασμένες μεταφορές προϊόντων) (ΕΕ L 73 της 26.3.1993, σ. 38), απόφαση όρνω τροποροίθησε από την απόφαση 93/354/ΕΟΚ (ΕΕ L 145 της 17.6.1993, σ. 31), αιτιολογική σκέψη 15.

⁽⁶⁴⁾ Βλέπε έκτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

11. ΑΡΘΡΟ 2 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ)

αποτελεσμα την εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή τεχνικής συνεργασίας.

(145) Τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν ότι οι δραστηριότητες τους στο πλαίσιο της FETTCSA εξαιρούνται από την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 1 δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, το οποίο προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι «η απαγόρευση την οποία επιτάσσει το άρθρο 81 παράγραφος 1 δεν εφαρμόζεται στις συμφωνίες ... που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία μέσω ... στ) της θέσπισης ή εφαρμογής ομοιόμορφων κανόνων σχετικά με τη δομή και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς». Η Επιτροπή διαφωνεί. Οι δραστηριότητες των μερών στο πλαίσιο της FETTCSA προχώρησαν πέρα από δραστηριότητες που συνάδουν με μια συμφωνία τεχνικού περιεχομένου κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1. Ούτε η συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων ήταν συμφωνία τεχνικού περιεχομένου.

(148) Τα συμβαλλόμενα μέρη δήλωσαν ότι συμφωνούν πως οποιαδήποτε συμφωνία περιορίζει τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 δεν αποτελεί τεχνική συμφωνία για τους σκοπούς του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι εξαιρείται από την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1 δυνάμει του άρθρου 2 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού.

11.1. Επεξηγηματικός χαρακτήρας του άρθρου 2 παράγραφος 1

11.2. «Μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα»

(146) Η μόνη περίπτωση κατά την οποία το άρθρο 81 παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή σε μια συμφωνία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του είναι η χορήγηση απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3. Το άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 δεν μπορεί να θεωρηθεί ως απαλλαγή κατά κατηγορία: ούτε αναφέρεται ρητά ότι αποτελεί απαλλαγή ούτε ο κανονισμός περιέχει κάποια αιτιολογική σκέψη ως προς τους τέσσερις όρους του άρθρου 81 παράγραφος 3⁽⁶⁷⁾. Συνεπώς, το άρθρο 2 παράγραφος 1 πρέπει απλώς να θεωρηθεί επεξηγηματικό: παραθέτει διάφορα είδη συμφωνιών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης όταν μοναδικό αντικείμενο και αποτέλεσμα τους είναι η εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή η τεχνική συνεργασία.

(149) Τα συμβαλλόμενα μέρη δήλωσαν ότι συμφωνούν πως η χρησιμοποίηση του επίθετου «μόνος» στο άρθρο 2 παράγραφος 1 περιορίζει το πεδίο εφαρμογής του σε συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή «τεχνικών βελτιώσεων ή συνεργασίας» με τα μέσα που αναφέρονται στις ακόλουθες παραγράφους του εν λόγω άρθρου.

(150) Το Πρωτοδικείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει αποφανθεί ότι η θέσπιση νόμιμης εξαίρεσης για συμφωνίες αμιγώς τεχνικής φύσεως δεν μπορεί να ισοδυναμεί με άδεια του κοινοτικού νομοθέτη επιτρέπουσα τη σύναψη συμφωνιών που έχουν ως αντικείμενο την από κοινού διαμόρφωση των τιμών⁽⁶⁸⁾. Η ίδια αρχή ισχύει για συμφωνίες που επιφέρουν άλλου είδους περιορισμό του ανταγωνισμού, όπως περιορισμό της ελευθερίας των κατασκευαστών να διαφοροποιούν τα προϊόντα τους⁽⁶⁹⁾.

(151) Μια συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων επί σημαντικού τμήματος των τιμών που εφαρμόζονται σε συγκεκριμένο τομέα δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει ως μόνο αντικείμενο ή αποτέλεσμα την επίτευξη τεχνικών βελτιώσεων ή συνεργασίας. Τούτο συνάδει με την έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, καθότι οι συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών οι οποίες περιορίζουν την ελευθερία τους να καθορίζουν τις τιμές κατά γενικό κανόνα έχουν περιοριστικές συνέπειες στον ανταγωνισμό.

11.3. Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ): η διάρθρωση και οι όροι των τιμολογίων μεταφοράς

(152) Το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 αφορά «τη θέσπιση ή εφαρμογή ομοιόμορφων κανόνων σχετικά με τη δομή και τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς». Τα συμβαλλόμενα μέρη δήλωσαν ότι συμφωνούν πως το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) θα είχε εφαρμογή μόνο κατά το μέτρο που δεν υπήρχε επίδραση στις τιμές ή σε άλλους συμβατικούς όρους σχετικά με τους οποίους μπορεί να υπάρξει ανταγω-

⁽⁶⁷⁾ Σύγκρινε την έβδομη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, που σχετίζεται με το άρθρο 2 παράγραφος 1 («ότι ορισμένες μορφές συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών τεχνικού χαρακτήρα είναι δυνατό να εξαιρεθούν από την απαγόρευση συμπτύξεων, διότι κατά γενικό κανόνα δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό») με την όγδοη αιτιολογική σκέψη, που σχετίζεται με την απαλλαγή κατά κατηγορία που προβλέπεται στο άρθρο 3 («ότι είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων...»). Η όγδοη αιτιολογική σκέψη περιέχει τους λόγους για τους οποίους οι τέσσερις όροι του άρθρου 85 παράγραφος 4 θεωρείται ότι πληρούνται.

⁽⁶⁸⁾ Βλέπε υπόθεση T-229/94 Deutsche Bahn AG κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1689, σκέψη 37, σχετικά με παρόμοια εξαίρεση για συμφωνίες τεχνικής φύσεως που προβλέπεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

⁽⁶⁹⁾ Απόφαση 86/399/ΕΟΚ της Επιτροπής (Roofing Felt) (EE L 232 της 19.8.1986, σ. 15): απόφαση της Επιτροπής που επικυρώθηκε με την απόφαση στην υπόθεση 246/86 Belasco κατά Επιτροπής, Συλλογή 1989, σ. 2117.

νισμός και ότι οι όροι που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) δεν περιλαμβάνουν όρους ως προς το ύψος των τιμών, το χρόνο εφαρμογής της μεταβολής των τιμών ή συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων σχετικά με ένα τμήμα του τιμήματος συγκεκριμένης υπηρεσίας.

- (153) Τα παραδείγματα που παρέχονται στο άρθρο 2 αφορούν είδη συμφωνιών οι οποίες, εάν το μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμά τους είναι η εφαρμογή τεχνικών βελτιώσεων ή η τεχνική συνεργασία, δεν εμπίπτουν εν γένει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1. Εφόσον μια συμφωνία μεταξύ ανταγωνιστών σχετικά με τις τιμές σχεδόν πάντοτε εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 όταν υπάρχει επίδραση στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, το είδος των όρων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) δεν είναι δυνατόν να περιλαμβάνει όρους σχετικά με το ύψος των τιμών⁽⁷⁰⁾ ή το χρόνο εφαρμογής της μεταβολής των τιμών. Επιπλέον, η διατύπωση του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ), που αναφέρεται «[σ]τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς», καθιστά σαφές ότι ένα τιμολόγιο μεταφοράς δεν είναι δυνατόν να είναι επίσης όρος της ίδιας της εφαρμογής του.
- (154) Τα τέλη και τα πρόσθετα τέλη αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του τελικού κόστους το οποίο παρουσιάζεται σε έναν φορτωτή⁽⁷¹⁾. Η υποχρέωση να μην χορηγείται έκπτωση όσον αφορά μέρος της τιμής δεδομένης υπηρεσίας δεν αποτελεί συμφωνία ως προς τους όρους εφαρμογής των τιμολογίων μεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ), αλλά συμφωνία σχετικά με το ύψος των τιμών που χρεώνονται.
- (155) Όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 48 στο τμήμα 4.3, τα μέρη συζήτησαν τον υπολογισμό ενός ενιαίου επιπέδου BAF (συντελεστή προσαρμογής εφοδιασμού σε καύσιμα) και CAF (συντελεστή προσαρμογής συναλλάγματος) που θα εφαρμόζονται και από τα μέλη της διάσκεψης και από τις ανεξάρτητες εταιρείες που είναι μέλη της FETTCSA. Το επιχείρημα των μερών ότι συζήτησαν απλώς και μόνο τη μεθοδολογία και όχι το προτεινόμενο κοινό επίπεδο των συντελεστών BAF και CAF, αντιφάσκει με το σημείωμα των πρακτικών της συνεδρίασης της 30ής Σεπτεμβρίου 1991. Στα πρακτικά αναφέρεται ότι «μόνο η υιοθέτηση μιας μεθοδολογίας παρόμοιας με εκείνη της FEFC θα οδηγούσε κάθε ανεξάρτητη εταιρεία να υπολογίζει τα δικά της εντελώς ξεχωριστά επίπεδα συντελεστών BAF και CAF». Εν συνεχεία, αναφέρεται ότι η προοπτική αυτή ενδέχεται να επισύρει την κριτική των φορτωτών. Τέλος, τα πρακτικά κλείνουν με την αναφορά «προς τούτο, και δεδομένου ότι η Γραμματεία δεν έχει πρόσβαση στα λεπτομερή στοιχεία κόστους των εταιρειών, αλλά μόνο στο μέσο όρο των αποτελεσμάτων τους, εκφράστηκε η άποψη οι ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες να εξετάσουν το ενδεχόμενο να υποβάλουν τα στοιχεία τους σε ανεξάρτητους λογιστές, τουλάχιστον διερευνητικά, ώστε να επιτευχθούν τα συνολικά στοιχεία όσον αφορά τον εφοδιασμό με καύσιμα για την Απώ Ανατολή και τη γραμμή 1 του συντελεστή CAF». Η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι τα

μέρη συζήτησαν πρόταση να συμπεριληφθούν τα στοιχεία κόστους των ανεξάρτητων εταιρειών που ήταν μέλη της FETTCSA στον υπολογισμό των ενιαίων συντελεστών BAF και CAF που επρόκειτο να εφαρμόσουν και τα μέλη της διάσκεψης και οι ανεξάρτητες εταιρείες.

- (156) Από τη διατύπωση της εισαγωγικής φράσης της σχετικής παραγράφου του σημειώματος που αφορά το σημείο αυτό («παρότι είναι προφανές ότι στο πρώτο αυτό στάδιο της FETTCSA, έργο της επιτροπής είναι να μελετήσει και να αναζητήσει μία κοινή μεθοδολογία για τον υπολογισμό των πρόσθετων τελών») συνάγεται ότι ο συντάκτης γνώριζε ότι τα συμπεράσματα τα οποία είχαν εξαχθεί υπερέβαιναν την αναζήτηση μιας κοινής μεθοδολογίας. Η καταληκτική φράση εκφράζεται ως απάντηση στην αναμενόμενη κριτική των φορτωτών σε περίπτωση που μια ενιαία μεθοδολογία οδηγούσε σε διαφορετικά επίπεδα τελών. Επιπλέον, στην καταληκτική φράση αναφέρεται ότι οι ανεξάρτητες εταιρείες θα παρείχαν τα δικά τους στοιχεία σε «ανεξάρτητους λογιστές». Πρόκειται προφανώς για την ανεξάρτητη εταιρεία λογιστών «[σ]τα οποία αναφέρεται προηγουμένως στα πρακτικά και στην οποία οι ναυτιλιακές εταιρείες της διάσκεψης διαβιβάζουν τα επιμέρους στοιχεία κόστους τους προκειμένου να υπολογιστεί η γραμμή 1 του συντελεστή προσαρμογής συναλλάγματος της διάσκεψης (CAF). Εάν η συζήτηση στο πλαίσιο της FETTCSA αφορούσε πράγματι μόνο τη μεθοδολογία, οι ανεξάρτητες εταιρείες θα εφαρμόζαν απλώς ένα προσυμφωνημένο μαθηματικό τύπο στα δικά τους στοιχεία κόστους και δεν θα υπήρχε λόγος να διαβιβάζουν τα στοιχεία αυτά σε ανεξάρτητους λογιστές για να επιτευχθούν «τα συνολικά στοιχεία όσον αφορά τον εφοδιασμό σε καύσιμα και τη γραμμή 1 του συντελεστή CAF» (η υπογράμμιση του συντάκτη).

11.4. Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ): καθορισμός και εφαρμογή συνολικών τιμών και όρων

- (157) Αρχικά τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν θεωρήσει ότι η FETTCSA καλύπτεται από το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, το οποίο προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι «η απαγόρευση την οποία επιτάσσει το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ... δεν εφαρμόζεται στις συμφωνίες ... που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία μέσω ... γ) της οργάνωσης και εκτέλεσης διαδοχικών ή συμπληρωματικών θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και του καθορισμού και της εφαρμογής συνολικών τιμών και όρων γι' αυτές τις μεταφορές». Τα συμβαλλόμενα μέρη εγκατέλειψαν αυτό το επιχείρημα και δήλωσαν ότι θεωρούν ότι ο επιδιωκόμενος στόχος της FETTCSA σχετικά με την τυποποίηση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ).
- (158) Καίτοι τα συμβαλλόμενα μέρη δεν επικαλούνται πλέον το ανωτέρω επιχείρημα, είναι σκόπιμο να εκθέσει η Επιτροπή την άποψή της ότι οι δραστηριότητες και οι στόχοι της FETTCSA δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.
- (159) Πρώτον, το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) αναφέρεται σε «διαδοχικές ή συμπληρωματικές θαλάσσιες μεταφορές». Δεν αναφέρεται και δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αναφέρεται σε διαδοχικές ή συμπληρωματικές μεταφορές, δηλαδή μετα-

⁽⁷⁰⁾ Βλέπε απόφαση 93/174/ΕΟΚ (Διάρθρωση τιμολογίων κατά τις συνδασμένες μεταφορές εμπορευμάτων), σημείο 47.

⁽⁷¹⁾ Επιστολή της FETTCSA προς την Επιτροπή της 19ης Οκτωβρίου 1992, παράγραφος 10.

φορές οι οποίες δεν είναι αποκλειστικά θαλάσσιες. Κατά συνέπεια, είναι σαφές ότι η διάταξη αφορά τη μεταφόρτωση και υπηρεσίες βοηθητικές της μεταφόρτωσης. Οι επιχειρήσεις οι οποίες παρέχουν διαδοχικές υπηρεσίες δεν ανταγωνίζονται, κατά κανόνα, τις επιχειρήσεις της αρχικής ή βασικής θαλάσσιας μεταφοράς και για το λόγο αυτό συμφωνίες οι οποίες σχετίζονται με παρόμοιες υπηρεσίες δεν εμπίπτουν, κατά κανόνα, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1.

- (160) Δεύτερον, ο από κοινού υπολογισμός ενός τέλους ή ενός πρόσθετου τέλους το οποίο έχει ως σκοπό να καλύψει μια πρόσθετη δαπάνη την οποία πραγματοποίησε συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί καθορισμό ή εφαρμογή συνολικών τιμών και όρων για μια πλήρη θαλάσσια μεταφορά. Επιπλέον, η φράση «καθορισμός και εφαρμογή συνολικών τιμών» δεν καλύπτει και δεν έχει το ίδιο νόημα με τον από κοινού καθορισμό ορισμένων συγκεκριμένων στοιχείων που περιλαμβάνονται στις τιμές αυτές.

11.5. Άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 (συμφωνίες τεχνικού περιεχομένου)

- (161) Τα στοιχεία γ) και ζ) του άρθρου 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 είναι διατυπωμένα κατά τρόπο παρόμοιο με τα στοιχεία γ) και στ) του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αντίστοιχα. Οι απόψεις της Επιτροπής που αναφέρονται ανωτέρω σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στις δραστηριότητες των μερών στο πλαίσιο της FETTCSA ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, και για τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Η αδυναμία εφαρμογής στις δραστηριότητες των μερών στο πλαίσιο της FETTCSA του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο ζ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 είναι ιδιαίτερα σαφής, καθότι ο κανονισμός αυτός αναφέρει ρητά ότι έχει εφαρμογή «εφόσον οι κανόνες αυτοί δεν καθορίζουν τις τιμές και τους όρους μεταφοράς».

12. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 5 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΟΚ) αριθ. 1017/86

12.1. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86

- (162) Ούτε η FETTCSA ούτε η συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων αποτελούν συμφωνία ή διευθέτηση εντός του πλαισίου της οποίας τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA εφαρμόζουν κοινούς ή ίσους ναύλους. Για το λόγο αυτό, τα μέρη δεν αποτελούν ναυτιλιακή διάσκηψη κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Η απαλλαγή κατά κατηγορία που περιέχεται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 δεν έχει εφαρμογή, καθότι ισχύει μόνο για τις ναυτιλιακές διασκέψεις, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β).

12.2. Άρθρο 81 παράγραφος 3: απαλλαγή σε ατομική βάση

- (163) Δεν έχει υποβληθεί αίτηση για χορήγηση απαλλαγής σε ατομική βάση σχετικά με συμφωνία που συνήφθη στο πλαίσιο

της FETTCSA. Ωστόσο, ενόψει της υποχρέωσης της Επιτροπής δυνάμει του άρθρου 11 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 να εκδώσει απόφαση περί εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3 σε περίπτωση κατά την οποία, ενεργώντας κατόπιν καταγγελίας ή αυτεπαγγέλτως, καταλήξει στο συμπέρασμα ότι μια συμφωνία, απόφαση ή εναρμονισμένη πρακτική πληροί τους όρους του άρθρου 81 παράγραφοι 1 και 3⁽⁷²⁾, είναι απαραίτητο να εξεταστεί εάν η συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων πληροί τους όρους χορήγησης ατομικής απαλλαγής.

- (164) Στην απάντησή τους προς την κοινοποίηση αιτιάσεων της Επιτροπής, τα συμβαλλόμενα μέρη δεν προέβλεψαν επιχειρήματα σχετικά με το κατά πόσον πληρούνται εν προκειμένω οι προϋποθέσεις χορήγησης απαλλαγής σε ατομική βάση. Τα συμβαλλόμενα μέρη υποστήριξαν απλώς ότι δεν υπάρχουν στοιχεία ότι παραβιάστηκε το άρθρο 81 παράγραφος 1 και, συνεπώς, η Επιτροπή δεν απαιτείται να εξετάσει εάν μπορεί να χορηγηθεί απαλλαγή σε ατομική βάση. Βάσει του περιεχομένου του φακέλου της Επιτροπής στον οποίο περιλαμβάνονται οι εκτενείς και λεπτομερείς εξηγήσεις που απέστειλαν ταχυδρομικώς στην Επιτροπή οι γραμματείες της FETTCSA και της FEFC⁽⁷³⁾, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν πληρούνται οι όροι του άρθρου 81 παράγραφος 3.

12.2.1. Συμβολή στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής ή στην προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου

- (165) Η FEFC υποστήριξε τα ακόλουθα:

«Προσπαθούμε απλώς να δημιουργήσουμε ένα κλαδικό πρότυπο κατά τον ίδιο τρόπο με τον οποίο οι κατασκευαστές συσκευών μαγνητοφώνησης έχουν συνάψει συμφωνία σχετικά με το μέγεθος και το σχεδιασμό κασετών μουσικής: η συμφωνία τους δεν είχε ως αποτέλεσμα τον καθορισμό παρόμοιων τιμών από όλους τους κατασκευαστές κασετών, όμως όλοι οι κατασκευαστές παράγουν κασέτες οι οποίες ανταποκρίνονται σε πρότυπα διαστάσεων και σχεδιασμού τα οποία ισχύουν στη βιομηχανία»⁽⁷⁴⁾.

- (166) Η συμφωνία των μερών περί μη χορήγησης εκπτώσεων δεν μπορεί να θεωρηθεί επωφελής. Δεν δύναται ασφαλώς να συγκριθεί με την καθιέρωση ομοιόμορφων διαστάσεων για προϊόντα όπως οι κασέτες. Επίσης, η συμφωνία την οποία παραδέχτηκαν τα μέρη, δηλαδή να μην προσφέρουν συμβάσεις συνολικών καθαρών τιμών, εκτός του ότι ουδόλως προωθεί την οικονομική πρόοδο, επιπλέον είχε ως στόχο τον περιορισμό αυτής της προόδου εμποδίζοντας τις ναυτιλιακές εταιρείες να συνάπτουν διάφορα είδη συμβάσεων με τους πελάτες τους.

⁽⁷²⁾ Το άρθρο 11 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 προβλέπει το ίδιο σχετικά με το άρθρο 2 και το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

⁽⁷³⁾ Βλέπε ιδίως τις επιστολές προς την Επιτροπή της 30ής Ιουλίου 1991 (FEFC/FETTCSA), της 7ης Οκτωβρίου 1991 (FEFC/FETTCSA), της 21ης Οκτωβρίου 1991 (FEFC), της 23ης Δεκεμβρίου 1991 (FEFC/FETTCSA), της 14ης Ιουλίου 1992 (FETTCSA), της 19ης Οκτωβρίου 1992 (FETTCSA) και της 4ης Μαΐου 1993 (FETTCSA).

⁽⁷⁴⁾ Επιστολή της FEFC προς την Επιτροπή της 21ης Οκτωβρίου 1991, παράγραφος 7.

12.2.2. *Εξασφάλιση στους καταναλωτές ενός δίκαιου τμήματος από το όφελος που προκύπτει*

(167) Η FEFC ισχυρίστηκε τα ακόλουθα σχετικά με τη FETTCSA:

«Θα έχει ως αποτέλεσμα μεγαλύτερη διαφάνεια όσον αφορά την παρουσίαση των τιμολογίων και θα επιτρέπει στο χρήστη των μεταφορών να εντοπίζει εκείνα τα στοιχεία του τιμολογίου που εξαρτώνται από κοινούς εξωτερικούς παράγοντες τους οποίους οι μεταφορείς είτε ελέγχουν σε περιορισμένο βαθμό είτε δεν ελέγχουν καθόλου (π.χ. συναλλαγματικές διακυμάνσεις) και να εντοπίζει ταυτόχρονα με σαφήνεια τα στοιχεία του τιμολογίου τα οποία αντικατοπτρίζουν τη σχετική αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των μεταφορέων (π.χ. θαλάσσιοι ναύλοι)»⁽⁷⁵⁾

«Τα πλεονεκτήματα για τους χρήστες των μεταφορών τα οποία προκύπτουν από τον εντοπισμό των κοινών και “κεντρικών” στοιχείων ενός τιμολογίου που επιτρέπει να τονιστεί η σχετική αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα των μεταφορέων είναι προφανή: διαφάνεια μεταξύ των πραγματοποιούμενων εξόδων και των τιμών που προσφέρονται στον καταναλωτή και σαφήνεια του τιμολογίου για εύκολη χρήση του»⁽⁷⁶⁾.

(168) Τα συμβαλλόμενα μέρη προβάλλουν και άλλους ισχυρισμούς για να υποστηρίξουν ότι η συμπεριφορά τους απέβη προς όφελος των φορτωτών: ισχυρίζονται ότι η παραδεγμένη συμφωνία περί μη προσφοράς καθαρών συνολικών τιμών στις συμβάσεις τους έγινε «προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφήνεια για τους φορτωτές» (βλέπε αιτιολογική σκέψη 36 ανωτέρω).

(169) Η συμφωνία των μερών να μην χορηγούν εκπτώσεις δεν απέφερε οφέλη στους καταναλωτές. Η Επιτροπή δεν συμφωνεί ότι η διαφάνεια των τιμών ωφελεί κατ' ανάγκη τους καταναλωτές. Πρέπει να ληφθεί υπόψη η διάρθρωση της εν λόγω αγοράς και να διαχωριστεί η διαφάνεια μεταξύ των ανταγωνιστών (που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την εξομείωση των τιμών σε επίπεδα υψηλότερα από ό,τι εάν δεν υπήρχε διαφάνεια) από τη διαφάνεια μεταξύ προμηθευτών και καταναλωτών. Η μεγαλύτερη διαφάνεια των τιμών μεταξύ προμηθευτών και καταναλωτών δεν είναι επωφελής για τους καταναλωτές εφόσον συνοδεύεται από περιορισμό του ανταγωνισμού τιμών.

12.2.3. *Κατά πόσον είναι απαραίτητοι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού*

(170) Τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA υποστήριξαν ότι:

«Υπάρχουν διάφοροι τρόποι υπολογισμού (και στη συνέχεια καθορισμού) των τελών και πρόσθετων τελών που χρησιμοποιούν οι διάφοροι μεταφορείς. Προκειμένου να αυξηθεί η διαφάνεια των τιμολογίων, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θεώρησαν χρήσιμο να προσδιορίσουν σαφώς και χωριστά τα

διάφορα συστατικά στοιχεία ενός ναυτολογίου, όπως τα κόμιστρα χερσαίας μεταφοράς, το συντελεστή THC και τους θαλάσσιους ναύλους, ούτως ώστε να υπάρξει διαφοροποίηση μεταξύ των στοιχείων των τιμολογίων που οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να ελέγξουν και των στοιχείων που δεν μπορούν να ελέγξουν»⁽⁷⁷⁾.

(171) Αυτό το οποίο θεωρείται χρήσιμο δεν είναι κατ' ανάγκη απαραίτητο. Ακόμη και αν η διαφάνεια τιμών θεωρηθεί επωφελής, δεν ήταν απαραίτητο τα μέρη της FETTCSA να συνάψουν συμφωνία για τη μη χορήγηση εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τιμών.

12.2.4. *Κατά πόσον υφίσταται εξάλειψη του ανταγωνισμού σε ουσιώδες τμήμα των εν λόγω υπηρεσιών*

(172) Σύμφωνα με την FEFC:

«Μια συμφωνία που προκύπτει από την FETTCSA όχι μόνο δεν θα εξαλείψει ή περιορίσει τον ανταγωνισμό, αλλά στην πραγματικότητα θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα μεταξύ των μεταφορέων, δεδομένου ότι ο χρήστης των μεταφορών θα είναι σε θέση να εντοπίζει ευκολότερα τις σχετικές τιμές των ναύλων που ανακοινώνουν οι μεταφορείς και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να συγκρίνει τους ναύλους ώστε να μπορεί να διαπραγματευθεί την καλύτερη δυνατή τιμή»⁽⁷⁸⁾.

(173) Οι ισχυρισμοί της FEFC και της FETTCSA πρέπει να κριθούν υπό το φως των περιορισμών των τιμών που προκύπτουν βάσει της FEFC, του γεγονότος ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη της EATA (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 11 έως 14) και των πολύ υψηλών μεριδίων αγοράς των μερών της FETTCSA.

(174) Στην παρούσα περίπτωση, ωστόσο, το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν παρουσιάζει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά τα πραγματικά επίπεδα τιμών και το γεγονός ότι δεν πληρούνται οι τρεις πρώτοι όροι του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, δεν οδηγεί, επ' ουδενί λόγω, στο συμπέρασμα ότι η Επιτροπή δεν πρέπει να υιοθετήσει επίσημη στάση όσον αφορά τον τέταρτο όρο του άρθρου 81 παράγραφος 3.

12.3. **Άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68**

(175) Το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 βασίζεται στις διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, τις οποίες και αντικατοπτρίζει. Οι λόγοι που προβάλλονται στις αιτιολογικές σκέψεις 163 έως 174 για τους οποίους η FETTCSA δεν πληροί τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 ισχύουν εξίσου και για το θέμα της απαλλαγής σε ατομική βάση

⁽⁷⁵⁾ Επιστολή της FEFC και της FETTCSA προς την Επιτροπή της 30ής Ιουλίου 1991, παράγραφος 15.

⁽⁷⁶⁾ Επιστολή της FEFC και της FETTCSA προς την Επιτροπή της 30ής Ιουλίου 1991, παράγραφος 26.

⁽⁷⁷⁾ Επιστολή της FETTCSA προς την Επιτροπή της 19ης Οκτωβρίου 1992, παράγραφος 2.

⁽⁷⁸⁾ Επιστολή της FEFC και της FETTCSA προς την Επιτροπή της 30ής Ιουλίου 1991, παράγραφος 20.

δυνάμει του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

13. ΠΡΟΣΤΙΜΑ

(176) Τα συμβαλλόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι οποιαδήποτε τυχόν παράβαση απορρέει από το ότι τα συμβαλλόμενα μέρη υπέγραψαν τη συμφωνία FETTCSA καθαυτή έγινε άνευ προθέσεως, διότι τα συμβαλλόμενα μέρη είχαν βάσιμους λόγους, συμπεριλαμβανομένων και σχετικών νομικών συμβουλών, για να θεωρήσουν την FETTCSA ως συμφωνία τεχνικού περιεχομένου επιπίπτουσα στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο στ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86. Ως εκ τούτου, θεωρούν ότι δεν υφίσταται εκ προθέσεως ή εξ αμελείας παράβαση, όπως απαιτείται για την επιβολή προστίμων, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 και του κανονισμού αριθ. 17. Τα συμβαλλόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι σε κάθε περίπτωση η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι σημειώθηκαν συνέπειες στον ανταγωνισμό μεταξύ των μελών της FEFC και των ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών.

(177) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία των μερών για την μη χορήγηση εκπτώσεων πρέπει να χαρακτηριστεί ότι έγινε εκ προθέσεως διότι δεν είναι δυνατό να μη γνώριζαν τα συμβαλλόμενα μέρη ότι οι δραστηριότητές τους στο πλαίσιο της FETTCSA, και ειδικότερα η συμφωνία για τη μη χορήγηση εκπτώσεων, είχαν ως στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, ιδιαίτερα μεταξύ της FEFC και των εκτός διάσκεψης ναυτιλιακών εταιρειών.

(178) Θεωρείται σκόπιμη η επιβολή ενός προστίμου προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η παρούσα απόφαση θα έχει το απαιτούμενο αποτρεπτικό αποτέλεσμα. Μόνο το πρόστιμο έχει συγχρόνως καταστατικό και προληπτικό χαρακτήρα⁽⁷⁹⁾.

13.1. Βασικό ύψος του προστίμου

(179) Το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17 και το άρθρο 19 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 παρέχουν στην Επιτροπή το δικαίωμα να επιβάλλει πρόστιμα, εντός ορισμένων ορίων, σε επιχειρήσεις που έχουν παραβεί το άρθρο 81 παράγραφος 1, είτε εκ προθέσεως είτε εξ αμελείας. Το άρθρο 22 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 περιέχει ανάλογες διατάξεις για τις παραβάσεις του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Κατά τον καθορισμό του προστίμου λαμβάνεται υπόψη τόσο η σοβαρότητα, όσο και η διάρκεια της παράβασης.

(180) Η FETTCSA τέθηκε σε ισχύ στις 4 Ιουνίου 1991. Η συμφωνία για τη μη χορήγηση εκπτώσεων συνήφθη στις 9 Ιουνίου 1992 και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1992. Παρότι η FETTCSA έπαψε να ισχύει μόλις στις 26 Μαΐου 1994 (μετά την έγκριση της κοινοποίησης αιτιάσεων από την Επιτροπή),

η τελευταία συνεδρίαση των συμβαλλόμενων μερών της συγκλήθηκε στις 8 Σεπτεμβρίου 1992, λίγο πριν από την αποστολή επιστολής στις 28 Σεπτεμβρίου 1992 εκ μέρους της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού της Επιτροπής. Προκειμένου να καθορισθεί το ποσό του προστίμου, η Επιτροπή εκτιμά ότι πρέπει να θεωρηθεί ως ημερομηνία λήξης των παραβάσεων την 28η Σεπτεμβρίου 1992. Συνεπώς, πρέπει να θεωρηθεί ότι η διάρκεια της παράβασης ανέρχεται σε τρεις μήνες.

(181) Η συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων ήταν συμφωνία οριζόντιου χαρακτήρα με στόχο τον περιορισμό του ανταγωνισμού τιμών μεταξύ επιχειρήσεων με υψηλό μερίδιο αγοράς. Μια περιοριστική συμφωνία μεταξύ των μελών μιας διάσκεψης και ανεξάρτητων ναυτιλιακών εταιρειών είναι ιδιαίτερα σοβαρή στον τομέα των ναυτιλιακών υπηρεσιών τακτικών γραμμών, όπου η ύπαρξη πραγματικού και δυναμικού ανταγωνισμού από ναυτιλιακές εταιρείες εκτός διάσκεψης αποτελεί μια από τις κυριότερες δικαιολογίες για την απαλλαγή κατά κατηγορία. Μια συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τιμών είναι, ωστόσο, λιγότερο σοβαρή μορφή οριζόντιας συμφωνίας επί των τιμών από μια συμφωνία που ορίζει το επίπεδο των τιμών. Οι οριζόντιες συμφωνίες επί των τιμών θεωρούνται κατά κανόνα πολύ σοβαρές παραβάσεις. Ωστόσο, στην παρούσα περίπτωση, η Επιτροπή δεν έχει λάβει αποδεικτικά στοιχεία όσον αφορά τις συνέπειες της παράβασης στα επίπεδα των τιμών. Εν πάση περιπτώσει οι τυχόν ζημιογόνες συνέπειες της παράβασης δεν διήρκεσαν ενδεχομένως πολύ. Προς τούτο ενδείκνυται η παράβαση να θεωρηθεί σοβαρή και το βασικό ύψος του προστίμου να οριστεί στο χαμηλότερο σημείο της κλίμακας των προστίμων που αντιστοιχούν σε σοβαρές παραβάσεις. Υπό τις συνθήκες αυτές, κρίνεται ενδεδειγμένο το βασικό ύψος του προστίμου, για τα περισσότερα μέρη της FETTCSA, να οριστεί σε 1 300 000 ευρώ.

(182) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη η πραγματική ικανότητα των ενεχόμενων επιχειρήσεων να προκαλέσουν σημαντική ζημία, καθώς και η ανάγκη να διασφαλιστεί ότι το ύψος του προστίμου θα έχει επαρκώς αποτρεπτικό αποτέλεσμα, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να επιβληθεί μεγαλύτερο πρόστιμο στα μεγαλύτερα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA από ό,τι στα μικρότερα, λόγω της σημαντικής διαφοράς μεγέθους τους. Για τον λόγο αυτόν, χώρισε τα συμβαλλόμενα μέρη σε τέσσερις ομάδες ανάλογα με το μέγεθος.

(183) Ο πίνακας 5 περιλαμβάνει τις τέσσερις αυτές ομάδες και το σχετικό μέγεθος καθενός από τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA το 1994 (έτος κατά το οποίο εγκαταλείφθηκε η FETTCSA), σε σύγκριση με τη Maersk, το μεγαλύτερο από τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA. Η σύγκριση πραγματοποιείται βάσει του κύκλου εργασιών όσον αφορά υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων σε εμπορευματοκιβώτια, όταν οι παρεχόμενες υπηρεσίες περιλαμβάνουν και θαλάσσιο σκέλος. Ενδείκνυται να ληφθεί η παγκόσμια ναυτιλία τακτικών γραμμών ως βάση της σύγκρισης του σχετικού μεγέθους των επιχειρήσεων, διότι παρέχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να εκτιμήσει τους πραγματικούς πόρους και τη σπουδαιότητα των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

⁽⁷⁹⁾ Συνεδικασθείσες υποθέσεις T-305/94 κ.λπ. LMV και λοιποί κατά Επιτροπής, Συλλογή 1999, σκέψη 1166.

Πίνακας 5: σχετικό μέγεθος επιχειρήσεων — 1994

		Μέγεθος
Μεγάλος μεταφορέας	Maersk	100
Μεσαίοι έως μεγάλοι μεταφορείς	NYK	58
	MOL	55
	P&O	52
	K Line	49
	Nedlloyd	46
	Hanjin	41
Μικρομεσαίοι μεταφορείς	Hapag-Lloyd	34
	Evergreen	30
	NOL	28
	DSR-Senator	23
	Yangming	23
Μικροί μεταφορείς	Cho Yang	17
	MISC	14
	OOCL	11
	CGM	6

(184) Το γεγονός ότι το 1997 η P&Q συγχωνεύθηκε με τη Nedlloyd, καθώς και το ότι η Hanjin εξαγόρασε την DSR/Senator δεν είναι συναφή, καθότι η παράβαση συνέβη πριν από την ημερομηνία των ανωτέρω γεγονότων.

(185) Η Επιτροπή εξέτασε αν θα πρέπει να είναι διαφορετική η αντιμετώπιση των δώδεκα ναυτιλιακών εταιρειών της FEFC έναντι των έξι εταιρειών εκτός διάσκεψης, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν αμφισβητεί τη συμφωνία που συνήψαν μεταξύ τους οι εταιρείες μέλη της FEFC να μην χρησιμοποιούν εκπτώσεις επί των δημοσιευμένων τιμών τελών και πρόσθετων τελών. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η διάκριση αυτή δεν πρέπει να γίνει διότι στην παρούσα υπόθεση τίθεται σε αμφισβήτηση η επέκταση της συμφωνίας των εταιρειών μελών της FEFC σε εταιρείες εκτός διάσκεψης, και όσον αφορά την επέκταση αυτή δεν υφίσταται βάση διάκρισης ανάμεσα στη σοβαρότητα της συμπεριφοράς των εταιρειών της FEFC, αφενός, και των εκτός διάσκεψης εταιρειών, αφετέρου.

(186) Στον πίνακα 6 ορίζεται το βασικό ύψος του προστίμου για τους μεταφορείς που εμπίπτουν σε κάθε μία από τις τέσσερις κατηγορίες, λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που αναφέρθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 179 έως 185.

Πίνακας 6: Βασικό ύψος των προστίμων (σε ευρώ)

Κατηγορία μεταφορικής εταιρείας	
Μεγάλοι μεταφορείς	1 300 000
Μεσαίοι έως μεγάλοι μεταφορείς	1 000 000
Μικρομεσαίοι μεταφορείς	650 000
Μικροί μεταφορείς	325 000

13.2. Επιβαρυντικοί και ελαφρυντικοί παράγοντες

(187) Κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA δεν επικαλέστηκε κάποιο λόγο που να επιτρέπει να θεωρηθεί ότι ενήργησε ως ουραγός εν αντιθέσει προς κάποιον αρχηγό. Ομοίως, κανένα από τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA δεν προέβαλε στοιχεία κατά τα οποία οποιοδήποτε από τα υπόλοιπα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA να ενήργησε ως αρχηγός. Συνεπώς, δεν υπάρχει λόγος να διαχωριστούν τα επί μέρους συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA όσον αφορά τη συμμετοχή τους στην παράβαση, παρά μόνο με τον τρόπο που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 186.

(188) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 180, η Επιτροπή υποθέτει ότι η παράβαση έληξε με την παραλαβή εκ μέρους των μερών της επιστολής της 28ης Σεπτεμβρίου 1992 που απέστειλε η Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού της Επιτροπής. Η ζημία που επιφέρουν οι περιοριστικές συμφωνίες στους καταναλωτές μειώνεται όταν τα μέρη μιας τέτοιας συμφωνίας διακόπτουν τη συμφωνία τους μόλις παραλάβουν προειδοποιητική επιστολή εκ μέρους της Επιτροπής. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η τεκμαιρόμενη διακοπή της συμφωνίας στην παρούσα υπόθεση δικαιολογεί μείωση του βασικού ύψους του προστίμου που επιβάλλεται σε έκαστο των μερών κατά 20 %.

13.3. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μη επιβολή ή τη μείωση προστίμων σε περιπτώσεις καρτέλ

(189) Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη μη επιβολή ή τη μείωση προστίμων σε περιπτώσεις καρτέλ (εφεξής: «η ανακοίνωση»)⁽⁸⁰⁾ είναι άμεσα εφαρμόσιμα μόνον όσον αφορά περιπτώσεις συνεργασίας που λαμβάνουν χώρα μετά τη δημοσίευσή της στις 18 Ιουλίου 1996. Ωστόσο, η Επιτροπή εφαρμόζει την ανακοίνωση κατ' αναλογία για συνεργασία που έλαβε χώρα πριν από την εν λόγω ημερομηνία⁽⁸¹⁾.

(190) Στην παρούσα υπόθεση, τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάστηκαν με την Επιτροπή στο βαθμό που ανέλαβαν την πρωτοβουλία να την ενημερώσουν για τη σύναψη της συμφωνίας και, στην απάντησή τους προς την κοινοποίηση αιτιάσεων, ανέλαβαν την υποχρέωση να μην υπογράψουν και να μην εφαρμόσουν καμία συμφωνία που θα είχε τους ίδιους δεδηλωμένους στόχους με τη FETTCSA, χωρίς να κοινοποιήσουν προηγουμένως επισήμως τη συμφωνία αυτή στην Επιτροπή, και ότι έδωσαν οικειοθελώς τέλος στην

⁽⁸⁰⁾ ΕΕ C 207 της 18.7.1996, σ. 4.

⁽⁸¹⁾ Απόφαση 1999/210/ΕΚ (British Sugar), αιτιολογική σκέψη 212.

FETTCSA μετά την παραλαβή της κοινοποίησης αιτιάσεων. Πρέπει, ωστόσο, να σημειωθεί επίσης ότι η Επιτροπή ενημερώθηκε για τη συμφωνία περί μη χορήγησης εκπτώσεων μόνο μέσω των απαντήσεων των μερών στις επίσημες αιτήσεις παροχής πληροφοριών σχετικά με τις δραστηριότητές τους στο πλαίσιο της FETTCSA.

- (191) Η συνεργασία των μερών εμπίπτει στο τμήμα Δ της ανακοίνωσης. Η Επιτροπή εκτιμά ότι η συνεργασία των μερών στην παρούσα περίπτωση δικαιολογεί μείωση του βασικού ύψους του προστίμου για καθένα από τα μέρη κατά 10 %.

13.4. Μεσολάβησαν χρονικό διάστημα

- (192) Λόγω του χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε από τη στιγμή που εστάλη η κοινοποίηση αιτιάσεων μέχρι τη λήξη της συμφωνίας, η Επιτροπή εξέτασε την ενδεχόμενη επίπτωση αυτού του γεγονότος στον καθορισμό του ποσού του προστίμου.
- (193) Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι το χρονικό διάστημα που μεσολάβησε αποτελεί λόγο μη επιβολής προστίμου, υπό την προϋπόθεση ότι το μεσολάβησαν χρονικό διάστημα δεν υπερβαίνει το διάστημα παραγραφής για τις διαδικασίες ανταγωνισμού που θεσπίζει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2988/74 του Συμβουλίου⁽⁸²⁾. Το άρθρο 1 του κανονισμού ορίζει ότι η εξουσία της Επιτροπής να επιβάλλει πρόστιμα υπόκειται σε πενταετή παραγραφή όσον αφορά τις παραβάσεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης. Ο χρόνος παραγραφής αρχίζει από την ημέρα κατά την οποία συντελείται η παράβαση ή, σε περίπτωση διαρκούς ή κατ'εξακολούθηση παράβασης, κατά την ημέρα λήξης της παράβασης. Δύνανται, ωστόσο, να διακοπεί ή να ανασταλεί, σύμφωνα με το άρθρο 2 ή το άρθρο 3 του κανονισμού, αντίστοιχα. Βάσει του άρθρου 2 παράγραφος 3 του κανονισμού, η παραγραφή επέρχεται το αργότερο την ημέρα που λήγει χρονική περίοδος ίση με το διπλάσιο του χρόνου παραγραφής.
- (194) Στην παρούσα περίπτωση, το μεσολάβησαν διάστημα δεν εμποδίζει την Επιτροπή να επιβάλει πρόστιμο. Η παραγραφή διεκόπη τον Απρίλιο του 1994 με την κοινοποίηση αιτιάσεων και τον Μάρτιο του 1995, τον Ιούνιο του 1998 και τον Οκτώβριο του 1999 με γραπτές αιτήσεις υποβολής πληροφοριών· το διάστημα που παρήλθε δεν υπερβαίνει το διπλάσιο του χρόνου παραγραφής.
- (195) Η Επιτροπή δεσμεύεται επίσης από τη γενική αρχή του κοινοτικού δικαίου ότι αποφάσεις που ακολουθούν διοικητικές διαδικασίες που αφορούν την πολιτική ανταγωνισμού πρέπει να εκδίδονται εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος⁽⁸³⁾. Η

Επιτροπή θεωρεί ότι το μεσολάβησαν χρονικό διάστημα δεν επηρέασε κατ' ουδέν τρόπο την έκβαση της διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση ούτε ότι παραβιάστηκαν τα δικαιώματα υπεράσπισης των μερών. Η Επιτροπή αναγνωρίζει, ωστόσο, ότι η διάρκεια της διαδικασίας στην παρούσα υπόθεση υπήρξε σημαντική και δικαιολογεί μείωση του βασικού ύψους του προστίμου εκάστου των μερών κατά 100 000 ευρώ.

13.5. Ειδικά επιχειρήματα της DSR-Senator

- (196) Η DSR-Senator υποστήριξε ότι η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη διάφορες ειδικές περιστάσεις κατά την εξέταση της επιβολής προστίμου στην εταιρεία σε σχέση με τη συμμετοχή της στη FETTCSA.
- (197) Πρώτον η DSR-Senator ισχυρίζεται ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι κατά την περίοδο 1991-1994 δεν πραγματοποιήσε κέρδη, αλλά υπέστη σοβαρές ζημιές.
- (198) Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει αποφανθεί ότι το να λαμβάνεται μεμονωμένα υπόψη η δυσχερής χρηματοοικονομική θέση ενός από τα μέρη που μετέχουν σε μια παράβαση ισοδυναμεί με παραχώρηση «αδικαιολόγητου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σε επιχειρήσεις ελάχιστα προσαρμοσμένες στις συνθήκες της αγοράς»⁽⁸⁴⁾. Τα κέρδη που προκύπτουν από μια παράβαση είναι σχετικά· μπορεί να χρειαστεί να αυξηθεί το βασικό ποσό που καθορίζεται βάσει της σοβαρότητας της παράβασης προκειμένου να αυξηθεί η ποινή ούτως ώστε να υπερβαίνει το ποσό των κερδών που αποκτήθηκαν αδικαιολόγητα ως αποτέλεσμα της παράβασης. Το γεγονός ότι μια επιχείρηση είναι ζημιολογική δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να ωφεληθεί από μια παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού. Η εν λόγω επιχείρηση ενδέχεται να ωφεληθεί από τη μείωση των ζημιών της. Συνεπώς, το γεγονός ότι η DSR-Senator δεν πραγματοποίησε κέρδη κατά το εξεταζόμενο διάστημα δεν είναι λόγος μείωσης του ποσού του επιβληθέντος ποστίμου.
- (199) Δεύτερον, η DSR-Senator υποστηρίζει ότι η Επιτροπή οφείλει να λάβει υπόψη το ειδικό χαρακτηριστικό της, ότι δηλαδή δεν κατέχει πλέον σκάφη. Θεωρεί ότι η Επιτροπή έχει αναγνωρίσει ότι το ερώτημα εάν μια εταιρεία αναγκάστηκε να πωλήσει τα πλοία της αποτελεί σημαντικό κριτήριο αξιολόγησης της πραγματικής οικονομικής ικανότητας μιας ναυτιλιακής εταιρείας και, συνεπώς, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη όταν αποφασίζεται η επιβολή προστίμου. Θεωρεί ότι βρίσκεται σε ανάλογη θέση με την Compagnie Maritime Zairoise (CMZ) στην οποία η Επιτροπή δεν επέβαλε πρόστιμο με την απόφαση 93/82/EK (CE-WAL)⁽⁸⁵⁾.
- (200) Η Επιτροπή δεν θεωρεί ότι η θέση της DSR-Senator είναι συγκρίσιμη με τη θέση της CMZ στην υπόθεση CEWAL. Σε αντίθεση με τη DSR-Senator, η CMZ ήταν πραγματικά υπό κατάρρευση, ενώ μοναδική της δραστηριότητα ήταν η πώληση των δικαιωμάτων που κατείχε για μεταφορά εμπο-

⁽⁸²⁾ ΕΕ L 319 της 29.11.1974, σ. 1.

⁽⁸³⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-213/95 και T-18/96 SCK and FNK κατά Επιτροπής, Συλλογή 1997, σ. II-1739, σκέψη 56· συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-305/94 κ.λπ. LVM και λοιποί κατά Επιτροπής, δεν δημοσιεύθηκε ακόμη στη Συλλογή, σκέψη 121. Όσον αφορά τη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Πρωτοδικείου, βλ. την υπόθεση Baustahlgewebe όπου το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων μείωσε κατά 50 000 Ecu πρόστιμο του αιτούντος ανερχόμενο σε 3 εκατομμύρια Ecu ως επανόρθωση για την υπερβολική διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Πρωτοδικείου: υπόθεση C-185/95 Baustahlgewebe κατά Επιτροπής, Συλλογή 1998, σ. I-8417, σκέψεις 47 και 141.

⁽⁸⁴⁾ Συνεκδικασθείσες υποθέσεις 96 έως 102, 104, 105, 108 και 110/82, IAZ κατά Επιτροπής, Συλλογή 1983, σ. 3369, σκέψεις 54 και 55.

⁽⁸⁵⁾ ΕΕ L 34 της 10.2.1993, σ. 20), αιτιολογικές σκέψεις 111 και 112.

ρευμάτων από και προς το Ζαΐρ. Αντιθέτως, η DSR-Senator εκμεταλλεύεται 31 πλοία σε 14 γραμμές⁽⁸⁶⁾.

- (201) Τρίτον, η DSR-Senator ισχυρίζεται ότι η τρέχουσα οικονομική της κατάσταση περιορίζει την ικανότητά της να πληρώσει. Συγκεκριμένα, η DSR-Senator υποστηρίζει ότι το πρόστιμο ύψους 13,75 εκατομμύρια ευρώ που της επιβλήθηκε στην απόφαση TACA προκάλεσε σοβαρή ζημία σε μία ήδη επισφαλή οικονομική θέση. Η επιβολή ενός ακόμη προστίμου θα αύξανε τον κίνδυνο χρεωκοπίας με όλες τις συνακόλουθες αρνητικές συνέπειες.
- (202) Το επίπεδο του προστίμου που επιβάλλει στη DSR-Senator η παρούσα απόφαση δεν είναι τόσο υψηλό που να μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί απειλή της χρηματοοικονομικής βιωσιμότητας της εταιρείας. Επίσης, τα στοιχεία που υπέβαλε η DSR-Senator αποδεικνύουν ότι στη διάρκεια του 1999 η οικονομική της κατάσταση βελτιώθηκε.
- (203) Τέταρτον, η DSR-Senator εκτιμά ότι, στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν στην εταιρεία στην απόφαση TACA. Η Επιτροπή δεν το κρίνει αναγκαίο δεδομένου ότι οι υποθέσεις FETTCSA και TACA αφορούν διαφορετικές παραβάσεις σε διαφορετικές αγορές.

13.6. Ειδικά επιχειρήματα της Cho Yang

- (204) Η Cho Yang υποστηρίζει ότι κατά την εξέταση επιβολής προστίμου σε σχέση με τη συμμετοχή της στη FETTCSA, η Επιτροπή πρέπει να λάβει υπόψη τις οικονομικές δυσχέρειες που αντιμετωπίζει η εταιρεία. Η Cho Yang αναφέρεται στις οικονομικές της δυσχέρειες μετά το 1997, οπότε η Κορέα

περιήλθε σε οικονομική κρίση με συνέπεια την κατάρρευση του νομίσματος (γούον). Παραπέμπει στα επιχειρήματα που διατύπωσε στην αίτησή της προς το Πρωτοδικείο για αναστολή του προστίμου που της επιβλήθηκε στην υπόθεση TACA⁽⁸⁷⁾.

- (205) Η οικονομική κατάσταση μιας επιχείρησης που μετέχει σε παράβαση δεν μπορεί να συνεπάγεται μείωση του ποσού του προστίμου που της επιβάλλεται. Εν πάση περιπτώσει, η Cho Yang είναι μία σημαντική ναυτιλιακή εταιρεία και έχει στην κατοχή της έξι πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, ενώ ναυλώνει άλλα δεκαεπτά πλοία αυτής της κατηγορίας. Αναπτύσσει δραστηριότητα και στα τρία σημαντικά δρομολόγια μεταφοράς εμπορευμάτων από ανατολάς προς δυμάς, καθώς και σε δρομολόγια εντός της Ασίας. Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων και της αναδιάρθρωσης των επιχειρήσεων στην Κορέα, βάσει συμφωνίας που συνήφθη μεταξύ της κορεατικής κυβέρνησης και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, η Cho Yang και ο κυριότερος δανειστής της συνήψαν συμφωνία που περιλαμβάνει πενταετές πρόγραμμα αναδιάρθρωσης της Cho Yang, καθώς και διαφόρων εταιρειών που συνδέονται μαζί της με κοινούς δεσμούς ιδιοκτησίας. Η κατάσταση της εταιρείας εμφανίζει πλέον βελτίωση. Το επίπεδο του προστίμου που επιβάλλεται στην Cho Yang βάσει της παρούσας απόφασης δεν δύναται να θέσει σε κίνδυνο το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης.

13.7. Ύψος των προστίμων

- (206) Στον πίνακα 7 παρατίθεται ο υπολογισμός του ύψους των προστίμων λαμβάνοντας υπόψη το σχετικό μέγεθος κάθε συμβαλλόμενου μέρους της FETTCSA.

Πίνακας 7: πρόστιμα (σε ευρώ)

	Σχετικό μέγεθος	Βασικό ποσό	Μετά τη μείωση λόγω ελαφρυντικών παραγόντων	Μετά τη μείωση λόγω συνεργασίας	Μετά τη μείωση λόγω του μεσολαβήσαντος χρονικού διαστήματος
Mærsk	100	1 300 000	1 040 000	936 000	836 000
NYK	58	1 000 000	800 000	720 000	620 000
MOL	55	1 000 000	800 000	720 000	620 000
P&O	52	1 000 000	800 000	720 000	620 000
K Line	49	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Nedlloyd	46	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Hanjin	41	1 000 000	800 000	720 000	620 000
Hapag-Lloyd	34	650 000	520 000	468 000	368 000
Evergreen	30	650 000	520 000	468 000	368 000
NOL	28	650 000	520 000	468 000	368 000
DSR-Senator	23	650 000	520 000	468 000	368 000
Yangming	23	650 000	520 000	468 000	368 000
Cho Yang	17	325 000	260 000	234 000	134 000
MISC	14	325 000	260 000	234 000	134 000
OOCL	11	325 000	260 000	234 000	134 000
CGM	6	325 000	260 000	234 000	134 000

⁽⁸⁶⁾ <http://www.dsr-senator.com/cooperat.htm>, με ενημέρωση στις 23 Νοεμβρίου 1999.

⁽⁸⁷⁾ Υπόθεση T-191/98 R II Cho Yang Shipping Co., Ltd κατά Επιτροπής, εκκρεμεί.

(207) Τα πρόστιμα που αναφέρονται στον πίνακα 7 σε καμία περίπτωση δεν υπερβαίνουν το 10 % του παγκόσμιου κύκλου εργασιών του ομίλου εταιρειών στον οποίο ανήκει κάθε επιχείρηση για το 1993 ή το 1998.

14. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

(208) Τα συμβαλλόμενα μέρη της FETTCSA παρέβησαν το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης και το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Δεν πληρούνται οι όροι του άρθρου 81 παράγραφος 3 και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Η παράβαση διήρκεσε από την 1η Ιουλίου έως τις 28 Σεπτεμβρίου 1992,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η συμφωνία για την μη χορήγηση εκπτώσεων επί των δημοσιευμένων τελών και πρόσθετων τελών, η οποία συνήφθη μεταξύ των επιχειρήσεων που υπήρξαν πρώην μέλη της συμφωνίας τελών και πρόσθετων τελών δρομολογίων Άπω Ανατολής (Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement — FETTCSA) και στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση συνιστά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

Άρθρο 2

Δεν πληρούνται οι όροι του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

Άρθρο 3

Οι επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση υποχρεούνται να απέχουν στο μέλλον από οποιαδήποτε συμφωνία ή εναρμονισμένη πρακτική που θα είχε το ίδιο ή παραπλήσιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα με τις παραβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 1.

Άρθρο 4

Τα κατωτέρω πρόστιμα επιβάλλονται στις επιχειρήσεις στις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση.

CMA CGM SA	134 000 ευρώ
Hapag-Lloyd Container Linie GmbH	368 000 ευρώ
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	620 000 ευρώ
A.P. Møller — Maersk Line	836 000 ευρώ
Malaysia International Shipping Corporation Berhad	134 000 ευρώ
Mitsui O.S.K. Lines Ltd	620 000 ευρώ
Neptune Orient Lines Ltd	368 000 ευρώ
Nippon Yusen Kaisha	620 000 ευρώ
Orient Overseas Container Line Ltd	134 000 ευρώ
P&O Nedlloyd Container Line Ltd	1 240 000 ευρώ
Cho Yang Shipping Co., Ltd	134 000 ευρώ
DSR-Senator Lines GmbH	368 000 ευρώ
Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd	368 000 ευρώ
Hanjin Shipping Co., Ltd	620 000 ευρώ
Yangming Marine Transport Corp	368 000 ευρώ

Άρθρο 5

Τα πρόστιμα που επιβάλλονται στο άρθρο 4 καταβάλλονται σε ευρώ εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στον τραπεζικό λογαριασμό αριθ. 642-0029000-95 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στην Τράπεζα Banco Bilbao Vizcaya Argentaria BBVA, Avenue des Arts/Kunstlaan 43, B-1040 Βρυξέλλες.

Μετά το πέρας της ανωτέρω περιόδου, το πρόστιμο βαρύνεται αυτοδικαίως με τόκο βάσει του επιτοκίου που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα στις πράξεις της για κύρια αναχρηματοδότηση κατά την πρώτη εργάσιμη μέρα του μήνα κατά τον οποίο εκδόθηκε η παρούσα απόφαση, προσαυξημένο κατά 3,5 εκατοστιαίες μονάδες, δηλαδή κατά 7,25 %.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της παρούσας.

Η παρούσα απόφαση είναι εκτελεστή δυνάμει του άρθρου 256 της συνθήκης ΕΚ.

Βρυξέλλες, 16 Μαΐου 2000.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

CMA CGM SA
22 Quai Galliéni
F-92158 Paris Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Rosenstraße 17
D-20079 Αμβούργο

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2-9 Nishi-Shinbashi 1-Chome
Minato-Ku
Τόκιο 105-8421
Ιαπωνία

A.P. Møller Maersk Sealand
Esplanaden 50
DK-1098 Copenhagen K

Malaysia International Shipping Corporation Berhad
Menara Dayabumi
Jalan Sultan Hishamuddin
50778 Kuala Lumpur
PO Box 10371
50712 Kuala Lumpur
Μαλαισία

Mitsui O.S.K. Lines Ltd
1-1 Toranomon 2-Chome
Minato-Ku
Τόκιο 105-8688
Ιαπωνία

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
NOL Building # 06-00
Σιγκαπούρη 119962

Nippon Yusen Kaisha
Yusen Building
3-2 Marunouchi 2-Chome
Chiyoda-Ku
Τόκιο
Ιαπωνία

Orient Overseas Container Line Ltd
30th-31st Floor Harbour Center
25 Harbour Road
Wanchai
Χονγκ Κονγκ

P&O Nedlloyd Container Line Ltd
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
Ηνωμένο Βασίλειο

Cho Yang Shipping Co., Ltd
51-1, Namchang-Dong, Chung.Ku
Σεούλ
Κορέα

DSR-Senator Lines GmbH
Martinstraße 62-66
D-28195 Βρέμη

Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd
Evergreen Building
166, Section 2, Minsheng East Road
10444 Taipei
Ταϊβάν

Hanjin Shipping Co., Ltd
25-11 Yoido-Dong, Youngdeungpo-Ku
Seoul 150-010
Κορέα

Yangming Marine Transport Corp
271 Ming De 1st Road
Chidu
Keelung
Taiwan 206

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Περιγραφή των τελών και πρόσθετων τελών

1. Συντελεστής προσαρμογής εφοδιασμού σε καύσιμα (BAF)

Ο συντελεστής BAF περιλαμβάνει προσαρμογές οι οποίες αντικατοπτρίζουν το τρέχον κόστος εφοδιασμού σε καύσιμα έναντι του βασικού επιπέδου που ενσωματώνεται στους ναύλους. Η μεθοδολογία βασίζεται στις εκθέσεις ταξιδίων που υποβάλλουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι μέλη της FEFC και οι οποίες περιλαμβάνουν τα συνολικά καθαρά έσοδα από ναύλους για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και υπολογίζουν την αναλογία της συνολικής δαπάνης εφοδιασμού σε καύσιμα προς τους θαλάσσιους ναύλους. Περιλαμβάνει επίσης στάθμιση η οποία εξαρτάται από την αναλογία του εφοδιασμού σε καύσιμα στο διάφορα σημεία που αυτή πραγματοποιείται.

2. Συντελεστής προσαρμογής συναλλάγματος (CAF)

Ο συντελεστής CAF βασίζεται στη στάθμιση κάθε νομίσματος στη δέσμη CAF, η οποία βασίζεται στα νομίσματα στα οποία κάθε ναυτιλιακή εταιρεία πραγματοποιεί τα έσοδα και τις δαπάνες της. Για το σκοπό αυτό κάθε μέλος της FEFC παρέχει ανάλυση των ροών των εμπορευμάτων ανά χώρα, καθώς και λεπτομέρειες όσον αφορά τον επιμερισμό του κόστους (πλήρωμα, επισκευές, τέλη διέλευσης διωρύγων κ.λπ.).

3. Τέλη εξυπηρέτησης σε τερματικό σταθμό (THC)

Τέλη που καταβάλλουν οι φορτωτές για:

- α) την παραλαβή και αποθήκευση από το μεταφορέα προϊόντων σε εμπορευματοκιβώτια που προορίζονται για εξαγωγή ή εμπορευμάτων που προορίζονται για τοποθέτηση εντός εμπορευματοκιβωτίων στον τερματικό σταθμό και τα οποία παρουσιάζονται στο σκάφος για φόρτωση·
- β) την παραλαβή από το μεταφορέα εμπορευμάτων εντός εμπορευματοκιβωτίου από το σκάφος, τα οποία προέρχονται από εισαγωγή και τη διευθέτηση της αποθήκευσής τους στον τερματικό σταθμό, καθώς και τη διακίνησή τους από τον τερματικό σταθμό και
- γ) σχετική τεκμηρίωση που προκύπτει από τα αναφερόμενα στα στοιχεία α) και β) ανωτέρω.

4. Τέλη για υπηρεσίες φορτίου κατώτερου του εμπορευματοκιβωτίου (LCLSC)

Τέλη τα οποία καταβάλλονται από τους φορτωτές για:

- α) την παραλαβή εμπορευμάτων LCL που προορίζονται για εξαγωγή στο σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (δηλαδή στο σημείο στο οποίο ομαδοποιούνται για το σχηματισμό εμπορευματοκιβωτίων) από το μεταφορέα και για την επακόλουθη αποθήκευσή τους και χειρισμό τους σύμφωνα με τις οδηγίες του φορτωτή·
- β) την παραλαβή εμπορευμάτων LCL από το μεταφορέα και για την αποθήκευση και τη διακίνησή τους πριν από την παράδοση στην επιχείρηση οδικής μεταφοράς και
- γ) τη συναφή τεκμηρίωση σχετικά με τα αναφερόμενα στα στοιχεία α) και β) ανωτέρω.

5. Τέλη κράτησης

Τέλη τα οποία επιβάλλονται για εμπορεύματα ή/και εξοπλισμό που κρατήθηκαν πέραν του ελεύθερου χρόνου που διατίθεται για την παραλαβή των εμπορευμάτων σε λιμένα/τερματικό σταθμό/αποθήκη εμπορευματοκιβωτίων.

6. Τέλη υπερημερίας

Τέλη τα οποία καταβάλλουν οι φορτωτές για την κράτηση εμπορευματοκιβωτίων/αμαξωμάτων των μεταφορέων πέραν του προβλεπόμενου ελεύθερου χρόνου.

7. Πρόσθετο τέλος ειδικού εξοπλισμού

Τέλη που καταβάλλονται σχετικά με ειδικό εξοπλισμό.

8. Πρόσθετα τέλη πολέμου

Τέλη που επιβάλλονται για συμπληρωματικές δαπάνες που προκύπτουν από καταστάσεις πολέμου.

Περιγραφή των πρόσθετων τελών

1. Προαιρετικοί προορισμοί

Τέλη που καταβάλλουν οι φορτωτές σε περίπτωση που η φορτωτική παρέχει τη δυνατότητα επιλογής για παράδοση σε δύο ή περισσότερους λιμένες ή τερματικούς σταθμούς εμπορευματοκιβωτίων. Η δήλωση όσον αφορά το λιμένα ή τον τερματικό σταθμό παράδοσης πρέπει να γίνεται σε συγκεκριμένη περίοδο πριν από την αναμενόμενη ημερομηνία άφιξης του πλοίου στον πρώτο λιμένα ή τερματικό σταθμό που αναφέρεται στη φορτωτική.

2. Αλλαγή προορισμού (COD)

Τέλη που καταβάλλουν οι φορτωτές λόγω αλλαγής όσον αφορά το λιμένα εκφόρτωσης.

3. Αλλαγή καθεστώτος παράδοσης

Αλλαγή του καθεστώτος παράδοσης από φορτίο πλήρους εμπορευματοκιβωτίου (FCL — Full container load: όπου ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για την πλήρωση και εκκένωση του εμπορευματοκιβωτίου) και αντίθετα.

4. Δέματα των οποίων η αξία υπερβαίνει την κανονική ευθύνη φορτωτικής του μεταφορέα

Τέλη τα οποία καταβάλλουν οι φορτωτές στην περίπτωση κατά την οποία επιθυμούν να είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας για το φορτίο το οποίο έχει αξία που υπερβαίνει τα όρια που ορίζονται στη φορτωτική του μεταφορέα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ενδεικτικός υπολογισμός — Θαλάσσιοι ναύλοι

1.	Βασικός ναύλος	α	
2.	Εκπτώσεις επί του τιμολογίου σύμβασης/ενδεχόμενες εκπτώσεις	β	
3.	Υποσύνολο	<u>γ</u>	γ
4.	CAF επί του 3	δ	
	BAF επί του 3	ε	
5.	Υποσύνολο	<u>στ</u>	στ
6.	FCL/Τέλος παλέτας		ζ
7.	NSLC		η
8.	Συμπληρωματικά τέλη μεταφορών		θ
9.	Άλλα τέλη θαλάσσιων μεταφορών		ι
10.	Σύνολο θαλάσσιων ναύλων και τελών		<u>ια</u>

Πηγή: NT90 3.1.7