

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 3 päivänä heinäkuuta 2001,

yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi

(Asia COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT)

(tiedoksiannettu numerolla K(2001) 1723)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2003/625/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

sekä katsoo seuraavaa:

ottaa huomioon Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen,

I JOHDANTO

ottaa huomioon Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 57 artiklan,

ottaa huomioon yrityskeskittymien valvonnasta 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 ⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1310/97 ⁽²⁾, ja erityisesti sen 8 artiklan 2 kohdan,

ottaa huomioon menettelyn aloittamisesta tässä asiassa 1 päivänä maaliskuuta 2001 tehdyn komission päätöksen,

on antanut asianomaisille yrityksille mahdollisuuden esittää huomautuksensa komission esittämistä väitteistä,

ottaa huomioon keskittymiä käsittelevän neuvoa-antavan komitean lausunnon ⁽³⁾,

(1) Komissio sai 31 päivänä tammikuuta 2001 asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (jäljempänä "sulautuma-asetus") 4 artiklan mukaisen ennakoilmoituksen, jonka aiheena oli Europe Combined Terminals BV -nimistä yritystä koskevan yhteisen määräysvallan siirtyminen Hutchison Ports Netherlands BV:lle (jäljempänä "Hutchison") ja Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV:lle (jäljempänä "RCPM") sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettulla tavalla.

(2) Komissio päätti 1 päivänä maaliskuuta 2001 aloittaa tässä asiassa menettelyn sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja ETA-sopimuksen 57 artiklan mukaisesti.

(3) Tarkasteltavana olevaa toimenpidettä edelsi komissiolle maaliskuussa 1999 sulautuma-asetuksen 4 artiklan mukaisesti ilmoitettu samankaltainen toimenpide (asia COMP/M.1412). Tämä toimenpide koski ehdotusta, jonka mukaan Hutchison Port Holdings Ltd (jäljempänä "HPH") ja Rotterdam Municipal Port Management (jäljempänä "RMPM") ottaisivat ECT:n yhdessä haltuun yhtä tarkoitusta varten perustetun holdingyhtiön avulla, minkä seurauksena osapuolilla olisi ECT:ssä yhteinen määräysvalta.

(1) EYVL L 395, 30.12.1989, s. 1; oikaisu EYVL L 257, 21.9.1990, s. 13.

(2) EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1.

(3) EYVL C 210, 5.9.2003.

- (4) Kesäkuussa 1999 komissio julkaisi väitetiedoksiannon, jossa se katsoi, että Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevien HPH:n konttiterminaalien ja Rotterdamissa sijaitsevien ECT:n konttiterminaalien yhdistäminen johtaisi määräävän aseman syntymiseen avomerikonttialuksille tarjottavien ahtauspalvelujen markkinoilla Pohjois-Euroopassa.
- (5) Heinäkuussa 1999 HPH ja RMPM päättivät jättää toimenpiteen toteuttamatta.
- (6) Hutchison Atlantic Ltd, Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV ja ABN AMRO Effecten Compagnie BV (jäljempänä "ABN") tekivät alun perin 3 päivänä marraskuuta 1999 ilmoituksen tarkasteltavana olevasta toimenpiteestä, jota ne pitivät sopimuksena, joka kuuluu 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17⁽⁴⁾ eli perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen soveltamisalaan, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1/2003⁽⁵⁾ (asia COMP/37.688/D2 – RCPM + Hutchison + ABN AMRO).
- (7) Komissio julkaisi 24 päivänä lokakuuta 2000 sulautuma-asetuksen 18 artiklassa tarkoitetun väitetiedoksiannon (asia COMP/JV.52 – ECT – Port of Rotterdam), jossa se katsoi, että Hutchison Atlantic Ltd (Hutchison Ports Netherlands -nimisen tytäryhtiönsä kautta) ja RMPM (RCPM-nimisen tytäryhtiönsä kautta) olivat tosiasiallisesti ottaneet haltuun yhteisen määräysvallan ECT:ssä ja näin ollen ilmoitettu toimenpide oli sulautuma-asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu yrityskeskittymä. Komissio päätteli, että koska Hutchison ja RMPM eivät tehneet toimenpiteestä sulautuma-asetuksen mukaista ilmoitusta ja toteuttivat yrityskeskittymän ennen tällaisen ilmoituksen tekemistä, ne rikkoiivat sulautuma-asetuksen 4 artiklan 1 kohtaa ja 7 artiklan 1 kohtaa.
- (8) Komissio katsoi, että Hutchison Atlantic Ltd ja RMPM olivat hankkineet yhteisen määräysvallan ECT:ssä useiden osatekijöiden perusteella, jotka yhdessä osoittivat, että osapuolet toimisivat yhdessä käyttäessään äänioikeuksiaan ECT:ssä (ECT Beheerin kautta).
- (9) Hutchison Atlantic ja RMPM antoivat 20 päivänä joulukuuta 2000 väitetiedoksiantoon vastauksen, jossa ne torjuivat komission näkemyksen toimenpiteestä. Osapuolet peruivat 19 päivänä tammikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä suullista kuulemistä koskeneen pyyntönsä, mutta ilmoittivat samalla toimittavansa mahdollisesti kirjallisia lisälausuntoja.

II OSAPUOLET

- (10) Tärkeimmät määräysvaltaa hankkivat yritykset ovat:
- Hutchison Netherlands BV (jäljempänä "Hutchison"), Hutchison Atlantic Ltd:n tytäryhtiö; Hutchison Atlantic Ltd puolestaan on Hutchison International Port Holdings Ltd:n (jäljempänä "HIPH") välillisesti omistama tytäryhtiö. Kaikki nämä yritykset kuuluvat Hongkongissa toimivaan Hutchison Whampoa -yhtymään. Viimeksi mainittu yritys toimii useilla eri aloilla. HIPH:n ja sen tytäryhtiöiden pääasiallisena toimialana ovat satamien ahtauspalvelut eri puolilla maailmaa. Euroopassa HIPH hallitsee muun muassa Felixstowen ja Thamesportin avomerikonttiterminaleja Yhdistyneessä kuningaskunnassa;
 - Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV (jäljempänä "RCPM"), Rotterdam Municipal Port Managementin (jäljempänä "RMPM") kokonaan omistama holdingyhtiö. Jälkimmäinen on Rotterdamin kaupungin alainen yksikkö. RMPM vastaa Rotterdamin sataman kehittämisestä ja hallinnosta; ja
 - ABN AMRO Effecten Compagnie BV (jäljempänä "ABN"), ABN AMRO Bank NV:n kokonaan omistama tytäryhtiö. ABN AMRO Bank ostaa, myy, hoitaa ja hallinnoi arvopapereita, kiinteistöjä ja muunlaista omaisuutta, myöntää lainoja sekä tarjoaa omaisuudenhoito- ja pankkipalveluja; lisäksi sillä on osakkuuksia muissa yrityksissä.
- (11) Hankinnan kohdeyritys on Europe Combined Terminals BV (jäljempänä "ECT"), joka tarjoaa ahtauspalveluja eräissä Euroopan satamissa, erityisesti Rotterdamin satamassa.
- (12) Ilmoituksen tehneet osapuolet ovat Hutchison ja RCPM. CO-lomakkeella tehty ilmoitus toimitettiin, vaikka osapuolet olivat sitä mieltä, että toimenpide ei ole yrityskeskittymä.

III TOIMENPIDE

- (13) Määräysvaltaa hankkineet yritykset ovat perustaneet uuden holdingyhtiön eli ECT Beheer BV:n (jäljempänä "ECT Beheer"), jonka hallussa on 100 prosenttia ECT:n osakepääomasta. Sekä Hutchisonilla että RMPM/RCPM:llä⁽⁶⁾ on kummallakin 35 prosenttia ECT Beheerin osakkeista; ABN:n osuus on 28 prosenttia ja henkilöstörahastolla (Star) loput kaksi prosenttia.

⁽⁴⁾ EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62.

⁽⁵⁾ EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽⁶⁾ Jäljempänä lyhenteitä RMPM ja RCPM käytetään samaa merkitsevinä, sillä RCPM on RMPM:n määräysvallassa yritys, jolla ei ole omaa liiketoimintaa.

IV YRITYSKESKITTYMÄ

- (14) Tarkasteltavana olevan toimenpiteen myötä Hutchison ja RMPM hankkivat yhteisen määräysvallan ECT:ssä. Yrityskeskittymän käsitteestä yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 mukaan annetun komission tiedonannon⁽⁷⁾ 32 kohdassa todetaan, että "[...] yhteistoiminta voi perustua tosiasiallisiin olosuhteisiin, jos vähemmistöosakkailla on niin merkittävä yhteinen intressi, että se estää niitä toimimasta toisiaan vastaan, kun ne käyttävät yhteisyritystä koskevia oikeuksiaan".
- (15) Komissio perustaa tarkasteltavana olevan toimenpiteen luonnetta koskevat päätelmänsä seuraaviin tekijöihin, jotka komission mielestä yhdessä osoittavat, että on olemassa merkittäviä yhteisiä intressejä, jotka estävät osapuolia toimimasta äänestettäessä toisiaan vastaan:
- osapuolten ("strategisten sijoittajien") välinen yhteisymmärrys, joka on muotoutunut niiden toimituksessa yhdessä edellisen toimenpiteen (asia COMP/M.1412, jota kuvaillaan 3 kohdassa) aikana ja jollaista ei näytä vallitsevan kummankaan osapuolten ja kolmannen pääosakkaan eli ABN:n ("rahoitussijoittajan") välillä. Osallistuessaan edelliseen toimenpiteeseen kummallakin strategisella sijoittajalla oli mahdollisuus tunnustella toisen strategisen sijoittajan ECT:hen liittyviä investointitavoitteita ja päästä yhteisymmärrykseen näiden tavoitteiden yhteensovittamisesta. Nämä tavoitteet olivat ja ovat suurelta osin yhteisiä⁽⁸⁾. Komission käytettävissä olevat tiedot⁽⁹⁾ osoittavat, että ABN:n tehtävänä oli toimia molempien strategisten sijoittajien hankkeiden rahoittajana ja se päätti hankkia huomattavan osakkuuden auttaakseen kahta tärkeää tosiasiallista tai potentiaalista asiakastaan. Lisäksi tiedoista käy ilmi, että ABN aikoo heti tilaisuuden tullen supistaa osakkuuttaan huomattavasti (50 prosenttia tai enemmän). Tämän lyhyen aikavälin suunnitelman vastapainona on kahden strategisen sijoittajan pitkäaikainen sitoutuminen, joka ilmenee muun muassa sitoumuksena säilyttää huomattava osakkuus ECT:ssä ainakin viiden vuoden ajan;
 - osakkuuksien ja äänestysääntöjen rakenne, joka näyttää olevan laadittu nimenomaan siten, että osapuolet voivat käyttää ECT:ssä yhteistä määräysvaltaa. Hutchison ja RMPM omistavat yhteensä 70 prosenttia osakkeista ja äänioikeuksista, ja useimpiin päätöksiin tarvitaan 60 prosentin enemmistö⁽¹⁰⁾; lisäksi niillä on neljä paikkaa viisijäsen-

sessä hallintoneuvostossa⁽¹¹⁾. Vaikka ABN voisi periaatteessa muodostaa äänestyksissä enemmistön jommankumman strategisen sijoittajan kanssa, todisteet osoittavat, että tämä ei ollut tarkoituksena äänioikeuksista ja äänestysäännöistä päätettäessä⁽¹²⁾;

- huomattava strategisten sijoittajien keskinäinen riippuvuus niiden ECT:hen tekemien investointien onnistumisen osalta. Hutchison luottaa siihen, että RMPM varmistaa ECT:n tulevien kehittämissuunnitelmien hyväksytyksi tulemisen, ja RMPM puolestaan odottaa Hutchisonin huolehtivan asiantuntemuksesta ja pääomasta. Ensin mainitun näkökohdan osalta RMPM on ilmoittanut valinneensa ECT:n Rotterdamin sataman länsiosan (Maasvlakte) ainoaksi ahtaajaksi, joka vastaanottaa ja käsittelee suuria aluksia – perusteltuna on pidettävä myös Hutchisonin oletusta, jonka mukaan RMPM asettaa ECT:n etusijalle käsitellessään Rotterdamin toiminnan lisääjennusta koskevia hakemuksia. Toimintaa on laajennettava, jos ECT haluaa säilyttää asemansa Pohjois-Euroopan johtavana konttiterminaalitoiminnan harjoittajana⁽¹³⁾. Yhtä tärkeää on asiantuntemuksen ja pääoman saatavuus. Hutchisonilla on maailman johtavana konttiterminaalitoiminnan harjoittajana kiistämättä hyvät edellytykset avustaa tässä⁽¹⁴⁾;
- strategisten sijoittajien rahoitussijoittajalle antama yhteinen takaus. Yhteinen takaus on annettu osakassopimukseen sisältyvän lausekkeen muodossa (11 lausekkeen 5 kohta), jossa kumpikin strateginen sijoittajan sitoutuu säilyttämään vähintään 24 prosentin osakkuuden ECT:ssä viiden vuoden ajan kaupan toteuttamisesta. Todisteet osoittavat, että lauseke palvelee kahta tarkoitusta: toisaalta se antaa kummallekin strategiselle sijoittajalle varmuuden toisen strategisen sijoittajan vakavasta sitoutumisesta ECT:hen, toisaalta se antaa rahoittajalle eli ABN:lle varmuuden siitä, että sen ECT Beheerille myöntämiin lainoihin liittyvä riski on Hutchison Whampoa -yhtymän ja Rotterdamin sataman takauksen ansiosta rajallinen. Samanaikaisesti 11 lausekkeen 5 kohdan kanssa on sovellettava luottosopimuksen ehtoja, joiden mukaan ABN:llä on oikeus irtisanoa ECT Beheerille myönnettyt lainat, mikäli strategisten sijoittajien osakkuus supistuu sovittua vähimmäistasoa pienemmäksi.

⁽⁷⁾ EYVL C 66, 2.3.1998, s. 5.

⁽⁸⁾ Esimerkiksi Delta 2000-8:n kehittämisen loppuun saattaminen, josta sekä Hutchison että RMPM olivat selvästikin kiinnostuneita.

⁽⁹⁾ Asioiden COMP/37.688/D2 ja COMP/JV.52 yhteydessä toimitetut tiedot, joiden käyttämiseen myös tarkasteltavana olevassa asiassa osapuolet ovat antaneet suostumuksensa.

⁽¹⁰⁾ Lukuun ottamatta osakkaiden perusoikeuksia koskevia päätöksiä, joihin tarvitaan 75 prosentin enemmistö.

⁽¹¹⁾ ABN:llä on oikeus kahteen paikkaan, mutta se on täyttänyt vain yhden.

⁽¹²⁾ ABN lisäsi osakkuutensa 14 prosentista 28 prosenttiin (eli tasolle, jolla sen on periaatteessa mahdollista muodostaa äänestyksissä enemmistö jommankumman strategisen sijoittajan kanssa) aivan viime hetkellä sen jälkeen, kun rahoituslaitos ING oli odottamatta luopunut osakkuudestaan.

⁽¹³⁾ Käytettävissä oleva kapasiteetti on pian käytetty.

⁽¹⁴⁾ Asiantuntevat tarkkailijat yhtyvät Antwerpenin satamaviraston johtajan Baron Delwaiden lausuntoon, jonka mukaan eräät laivanvarustajat valitsevat Rotterdamin Hutchisonin vuoksi (Lloyd's List, 18.5.2001, 30.5.2001 päivätyn osapuolten vastineen liite 8).

- (16) Edellä mainitut seikat nivovat Hutchisonin ja RMPM:n kiinteästi yhteen, ja niiden vuoksi kumpikaan yritys todennäköisesti ei äänestettäessä toimi toista vastaan.
- (17) Osapuolet ovat muun muassa esittäneet, että ilmaistessaan halukkuutensa antaa Maerskin käyttöön maata oman terminaalin kehittämiseksi Deltan alueella Rotterdamissa (mikä sittemmin johti Maerskin ja ECT:n välisen Maersk Delta -yhteisyrityksen perustamiseen) RMPM on toiminut ECT:n (ja Hutchisonin) intressien vastaisella tavalla. Intressieroista on osapuolten mielestä osoitukseksi myös RMPM:n päätös myöntää oikeuksia Euromax-terminaalille (joka on ECT:n ja P&O Nedlloydin yhteisyritys). Osapuolten mielestä näiden terminaalien perustamisen seurauksena ECT:n tulot ja voitot pienenevät huomattavasti.
- (18) Komissio toteaa osapuolten itse esittäneen Maerskin ja P&O Nedlloydin "omien" laitteiden vaihtoehtona sitä, että kyseiset laivayhtiöt lopettaisivat kokonaan toimintansa Rotterdamissa. Riippumatta siitä, oliko tämän vaihtoehdon toteutuminen koskaan mitenkään todennäköinen⁽¹⁵⁾, RMPM saattoi perustellusti katsoa, että oli sekä ECT:n että RMPM:n intressien mukaista sitoa näiden kahden laivayhtiön toiminta Rotterdamiin yhteisyrityssopimusten avulla. Kaikki merkit viittaavat siihen, että Maersk ja P&O Nedlloyd olisivat mieluiten halunneet "omat" terminaalit kokonaan omistukseensa ja määräysvaltaansa. ECT sai huomattavan osakkuuden molemmissa yhteisyrityksissä (33,3 prosenttia Maersk Deltassa; 50 prosenttia Euromaxissa), minkä voidaan katsoa johtuvan suoraan siitä, että RMPM käytti vaikutusvaltaansa ja voimaansa satamaviranomaisena (päättämällä alueiden jaosta ja vuokrasopimuksista) saavuttaakseen ECT:n kannalta mahdollisimman hyvän tuloksen.
- (19) Osapuolet ovat myös viitanneet useisiin RMPM:n johtajan antamiin lausuntoihin, joiden mukaan RMPM:n on satamaviranomaisena mahdotonta suosia ECT:tä muihin yrityksiin verrattuna. Tässä yhteydessä voidaan todeta, että nämä lausunnot ovat ristiriidassa useiden lausuntojen kanssa, joita RMPM on antanut ECT:n johdolle ja työpaikkaneuvostolle⁽¹⁶⁾.
- (20) Lisäksi osapuolet ovat todenneet, että ABN:n osakkuus ECT:ssä ei ole tilapäinen eikä rajoitu hankkeen rahoittamiseen. Tämäkin lausunto on ristiriidassa kyseisen osapuolen useiden lausuntojen kanssa⁽¹⁷⁾. ABN AMRO ei ole salaillut haluaan supistaa osakkuuttaan ECT:ssä heti tilaisuuden tullen.

- (21) Näin ollen päätellään, että tarkasteltavana oleva toimenpide on sulautuma-asetuksen soveltamisalaan kuuluva yrityskeskittymä, koska Hutchison ja RMPM hankkivat yhteisen määräysvallan ECT:ssä mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettulla tavalla.

V YHTEISÖNLAAJUINEN ULOTTUVUUS

- (22) Keskittymään osallistuvien yritysten yhteenlaskettu maailmanlaajuinen liikevaihto⁽¹⁸⁾ on 7 386 miljoonaa euroa (Hutchison 6 694 miljoonaa euroa; RMPM 350 miljoonaa euroa; ECT 342 miljoonaa euroa). Näistä yrityksistä kunkin yhteisönlajuinen liikevaihto on yli 250 miljoonaa euroa (Hutchison [...] miljoonaa euroa; RMPM [...] (*) miljoonaa euroa; ECT [...] miljoonaa euroa), mutta yksikään niistä ei saa yli kahta kolmasosaa yhteenlasketusta yhteisönlajuudesta liikevaihdostaan yhdestä jäsenvaltiosta. Näin ollen ilmoitetulla toimenpiteellä on sulautuma-asetuksen 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu yhteisönlajuinen ulottuvuus.

VI SULAUTUMA-ASETUKSEN 2 ARTIKLASSA TARKOITETTU ARVIOINTI

A. Merkitykselliset markkinat

1. Tuotemarkkinat

- (23) Sekä Hutchison että ECT ovat konttiterminaaliooperaattoreita, jotka tarjoavat avomerikonttialuksille ahtauspalveluja Pohjois-Euroopassa. Muun liiketoiminnan osalta yrityskeskittymän osapuolten välillä ei ole ollenkaan tai juurikaan päällekkäisyyttä.
- (24) Osapuolet itse esittävät⁽¹⁹⁾, että merkityksellisinä tuotemarkkinoina olisi pidettävä avomerikonttialuksille tarjottavien ahtauspalvelujen markkinoita. Tämä markkinamääritelmä voidaan hyväksyä ottaen huomioon seuraavat huomautukset ja muutokset.

⁽¹⁵⁾ Kun tarkastellaan näiden laivayhtiöiden sitoutumista European Rail Shuttle -liikenteeseen, tarvetta koordinoida palvelumuotoja ja aikatauluja samaan yhteenliittymään kuuluvien yritysten kanssa sekä kuljetusliikkeitä koskevia mieltymyksiä, voidaan pitää kyseenalaisena, olisiko Maerskin ja P&O:n taloudellisesti kannattavaa siirtää suurin osa toiminnastaan pois Rotterdamista.

⁽¹⁶⁾ [Lainaus ECT:n hallintoneuvoston kokouspöytäkirjasta.]*

⁽¹⁷⁾ [Lainaus komissiolle toimitetuista tiedoista.]*

(*) Osa tekstistä on poistettu tietojen luottamuksellisuuden vuoksi. Nämä kohdat on kirjoitettu hakasulkuihin ja merkitty asteriskilla.

⁽¹⁸⁾ Tiedot tilikaudelta 1999. Liikevaihto on laskettu sulautuma-asetuksen 5 artiklan 1 kohdan ja liikevaihdon laskemisesta annetun komission tiedonannon mukaan. Siltä osin kuin tietoihin sisältyy ennen 1.1.1999 toteutunutta liikevaihtoa, liikevaihto lasketaan ecun keskipurssien perusteella ja muunnetaan euroiksi suhteessa 1:1.

⁽¹⁹⁾ CO-lomake, sivu 25, "Merkitykselliset markkinat".

(25) Muuta kuin konttirahtia kuljettavat alukset ja lyhyiden matkojen alukset tarvitsevat toisenlaisia palveluja ja laitteita kuin avomerikonttialukset. Vaikka konttiliikenteen eri muodot erotetaan tavallisesti toisistaan, näissä liikennemuodoissa käytetään pohjimmiltaan samanlaisia ahtauspalveluja.

(26) Konttiterminaalitoiminta voidaan jakaa liikennemuodon perusteella seuraavasti:

- a) satamien lähialue liikenne, jossa kontit kuljetetaan (proomulla, kuorma-autolla tai junalla) suoraan avomerikonttialuksesta lähialueelle tai päinvastoin, ja;
- b) jälleenlaivausliikenne, jossa kontit on tarkoitettu kuljetettaviksi edelleen muihin satamiin. Jälleenlaivausliikenne voidaan puolestaan jakaa välitysliikenteeseen ja syöttöliikenteeseen. "Välityksellä" tarkoitetaan konttien siirtämistä avomerialuksesta toiseen (esimerkiksi jostakin Kaukoidän liikennettä harjoittavasta aluksesta johonkin Atlantin yli liikennöivään alukseen). "Syöttöliikenteellä" puolestaan tarkoitetaan konttien siirtämistä avomerialuksesta lyhyiden matkojen alukseen (syöttöliikenteen alukseen) tai päinvastoin.

(27) Komissio katsoi 1 päivänä maaliskuuta 2001 tekemässään päätöksessä, että menettelyn tässä vaiheessa käytettävissä olevat tiedot eivät tue päätelmää, jonka mukaan satamien lähialue liikennettä, syöttöliikennettä tai välitysliikennettä olisi pidettävä erillisinä markkinoina.

(28) Lisätutkimusten perusteella tätä päätelmää on tarpeen tarkistaa.

(29) Osapuolten mielestä satamien lähialue liikenne ja jälleenlaivausliikenne kuuluvat erottamattomasti yhteen, koska jälleenlaivausliikenne luonnostaan liittyy satamien lähialue liikenteeseen ja on siihen nähden toissijaista. Jälleenlaivausliikenteen mahdollisesta jakamisesta syöttö- ja välitysliikenteeseen osapuolet toteavat, että syöttö- ja välityspalveluista sovitaan yhdessä ja samassa terminaali-sopimuksessa ja että terminaalioperaattorit eivät voi harjoittaa eivätkä myöskään harjoita hintasyrjintää näiden liikennemuotojen välillä. Näin ollen osapuolet katsovat, että lähialue- tai jälleenlaivausliikenne ja varsinkaan syöttö- ja välitysliikenne eivät muodosta erillisiä merkityksellisiä tuotemarkkinoita.

Lähialue liikenne ja jälleenlaivausliikenne

(30) Ocean Shipping Consultants Ltd (jäljempänä "OSC"), näyttää kertomuksessaan North European Containerisation⁽²⁰⁾ erottavan jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaalien markkinat useista alueellisista satamien lähialue liikenteen markkinoista⁽²¹⁾. Epäilemättä lähialue- ja jälleenlaivausliikenne liittyvät toisiinsa, koska useimmat avomerikonttialukset⁽²²⁾ kuljettavat sekä lähialue liikenteen että jälleenlaivausliikenteen kontteja ja koska käyntisatama valitaan ensisijaisesti lähialuetta koskevien seikkojen perusteella. Jälleenlaivausliikenteen mahdolliset satama- ja terminaali vaihtoehdot eivät kuitenkaan välttämättä ole samat kuin tietyin lähialue liikenteen mahdolliset satama- ja terminaali vaihtoehdot.

(31) Merkityksellisenä voidaan pitää sitä, että OSC määrittelee Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin erilliseksi markkina-alueeksi, jolla Yhdistyneen kuningaskunnan tärkeimmät avomerisatamat kilpailevat keskenään Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin lähialue liikenteen asiakkaita, kun taas laajemmilla keräilyterminaalien markkinoilla Yhdistyneen kuningaskunnan satamat eivät kilpaile ainoastaan keskenään vaan myös Manner-Euroopan jälleenlaivausliikenneterminaalien kanssa⁽²³⁾. Kuten ilmoituksen tehneet osapuolet ovat toistuvasti korostaneet, jälkimmäinen liikennemuoto ei ole sidottu tiettyyn paikkaan, eli jälleenlaivaus voidaan periaatteessa suorittaa missä tahansa Pohjois-Euroopan satamassa, jossa alus käy ottamassa tai purkamassa lähialue liikenteen rahtia. Jälleenlaivausrahdin kuljetuksessa on siis enemmän mahdollisia satamavaihtoehtoja kuin tietylle lähialueelle vietävän tai tietyltä lähialueelta tuotavan rahdin kuljetuksessa. Tämä näkyy Pohjois-Euroopan terminaalioperaattoreiden hinnoittelussa: jälleenlaivausliikenteen konttien siirrosta perittävät käsittelymaksut ovat yleensä alhaisempia⁽²⁴⁾ kuin lähialue liikenteen konttien siirtomaksut.

⁽²⁰⁾ 223-sivuinen julkaisu, jonka julkaisi OSC Yhdistyneessä kuningaskunnassa vuonna 2000.

⁽²¹⁾ Katso esimerkiksi North European Containerisation -kertomuksen sivut 12-13 ja 6 jakso. Kertomuksessa määritellään neljä alueellista markkina: "North Continent West" (Rouenista Amsterdamiin), "North Continent East" (Hampuri-Bremerhaven), Yhdistynyt kuningaskunta & Irlanti sekä Skandinavia & Baltia.

⁽²²⁾ Edellä johdanto-osa 25 kappaleessa esitetyistä syistä komissio erottaa toisistaan avomerikonttialuksille tarjottavat palvelut sekä lyhyiden matkojen aluksille ja yksiköimätöntä rahtia kuljettaville (kontti)aluksille tarjottavat palvelut. Yrityskeskittymän osapuolet tarjoavat avomerikonttialuksille ahtauspalveluja (joita palvelujen päällekkäisyys nimenomaan koskee).

⁽²³⁾ North European Containerisation, sivu 13.

⁽²⁴⁾ Osapuolten mukaan jälleenlaivauskontin siirrosta perittävä maksu on keskimäärin [huomattavasti]* alhaisempi kuin lähialuekontin siirtomaksu.

- (32) Osapuolten esittämät perustelut ja tiedot tukevat käsitystä, jonka mukaan lähialue liikenne ja jälleenlaivaus liikenne (ahtauspalvelujen osalta) muodostavat erilliset merkitykselliset markkinat. Osapuolet siis esittävät, että Yhdistyneen kuningaskunnan ja Manner-Euroopan satamien välillä ei ole merkittävää kilpailua toistensa lähialue kuljetuksista ja että todellista kilpailua voi olla vain yksittäisten lähialueiden pääsatamien välillä (esimerkiksi Benelux-alueella (Belgiassa, Alankomaissa ja Luxemburgissa) tai Yhdistyneen kuningaskunnan alueella) ⁽²⁵⁾. Lisäksi osapuolet esittävät todisteita kuljetusliikkeiden välisistä rahdin vaihdoista satamien välillä. Näiden tietojen mukaan ⁽²⁶⁾ rahdin vaihdot koskevat kokonaisia laivayhtiöitä tai yksittäisiä reittejä samalla lähialueella sijaitsevien satamien välillä (esimerkiksi Rotterdamin ja Antwerpenin välillä, Felixstowen ja Thamesportin välillä sekä Hampurin ja Bremerhavenin välillä), kun taas jälleenlaivausrahtia vaihdetaan eri lähialueilla sijaitsevien satamien välillä (esimerkiksi Rotterdamin ja Bremerhavenin välillä tai Felixstowen ja Antwerpenin välillä).

- (33) Kolmansien osapuolten vastauksissa vahvistetaan, että lähialue- ja jälleenlaivausliikenteelle tarjotut ahtausalan peruspalvelut ovat pohjimmiltaan samanlaisia, mutta toisaalta niissä yleisesti tuetaan käsitystä, jonka mukaan lähialue liikenteen satama- ja terminaalivaihtoehdot eroavat jälleenlaivausliikenteen satama- ja terminaalivaihtoehdoista.

Syöttö- ja välitysliikenne

- (34) OSC erottaa toisistaan säteittäisen kuljetustoiminnan (eli syöttöliikenteen) ja välitysliikenteen mutta myöntää, että näiden kahden osa-alueen rajaaminen on hankalaa eivätkä tilastot ole täysin aukottomia ⁽²⁷⁾. Tämän vahvistaa komission oma tutkimus, jossa kävi ilmi, että yksittäiset toimijat (laivayhtiöt ja terminaaliooperaattorit) tulkitsevat termit "syöttö" ja "välitys" eri tavoin ⁽²⁸⁾. Tutkimus on lisäksi osoittanut, että useimpien terminaaliooperaattoreiden on nykyisellään vaikea määritellä ja määrällisesti arvioida syöttö- ja välitysliikennettä; tämän vuoksi on syytä olettaa, että niiden olisi myös hankalaa harjoittaa hintasyrjintää näiden kahden liikennemuodon välillä, jos ne haluaisivat sitä harjoittaa.

Tuotemarkkinoita koskeva päätelmä

- (35) Edellä esitettyjen seikkojen perusteella päätellään, että (ahtauspalvelujen osalta) lähialue liikenne ja jälleenlaivausliikenne muodostavat erilliset merkitykselliset markkinat, mutta käytettävissä olevien tietojen perusteella jälleenlaivausliikenteen markkinoita ei voida jakaa toisistaan erillisiin syöttöliikenteen ja välitysliikenteen markkinoihin.
- (36) Ilmoituksen tehneet osapuolet hyväksyvät tämän päätelmän ⁽²⁹⁾.

2. Maantieteelliset markkinat

Lähialue liikenne

- (37) Käytettävissä olevien markkinatutkimusten ja muiden tietojen perusteella Pohjois-Euroopassa on useat erilliset alueelliset lähialue liikenteen markkinat.
- (38) OSC on määritellyt kolme pääasiallista lähialue liikenteen markkina-aluetta ⁽³⁰⁾:
- "North Continent West" käsittää kaikki terminaalit Rouenin ja Amsterdamin välisellä alueella, jossa kilpailupaineet kohdistuvat lähinnä Antwerpeniin ja Rotterdamiin ja johon kuuluu myös Le Havren kapasiteetti;
 - "North Continent East" käsittää nykyisellään lähinnä Bremerhavenin ja Hampurin satamat;
 - Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin markkinat käsittävät Brittein saaret ja niihin sisältyvät Yhdistyneen kuningaskunnan suurimmat välitys-terminaalit ⁽³¹⁾.

⁽²⁵⁾ CO-lomake, sivu 53.

⁽²⁶⁾ Katso esimerkiksi osapuolten vastaus 20.3.2001 päivättyyn komission kyselyyn.

⁽²⁷⁾ North European Containerisation, sivut 176-177.

⁽²⁸⁾ Huolimatta komission pyrkimyksistä määritellä nämä liikennemuodot yksiselitteisesti ilmoituksen tehneille osapuolille ja kolmansille osapuolille lähetetyissä kyselyissä.

⁽²⁹⁾ Osapuolten 30.5.2001 esittämä vastine (jäljempänä "vastine"), 32, 33, 34 ja 37 kohta.

⁽³⁰⁾ North European Containerisation, sivut 12-13. Drewry Shipping Consultants Ltd (jäljempänä "DSC") määrittelee kertomuksessaan European Container Port Market Data (joulukuu 2000) markkina-alueet hieman eri tavalla: Yhdistynyt kuningaskunta, Benelux-maat, Saksa & Skandinaavia, Ranska.

⁽³¹⁾ Tämän asian kannalta merkityksellisiä ovat Felixstowe, Southampton ja Thamesport.

- (39) Neljännen markkina-alueen muodostavat Skandinavia ja Baltia, mutta alueella kuljetettavan rahdin vähäisen määrän vuoksi alusten ei yleensä kannata käydä satamassa (lukuun ottamatta Göteborgin satamaa)⁽³²⁾ – tämän vuoksi kuljetukset tälle markkina-alueelle hoidetaan syöttöliikenteen avulla jonkin pääasiallisen markkina-alueen terminaalien kautta (esimerkiksi Bremerhavenissa sijaitsevan North Sea Terminalin kautta).
- (40) OSC:n päätelmiä Pohjois-Euroopan alueellisista lähialue liikenteen markkinoista tukevat muun muassa tärkeimpien laivayhtiöiden ja yhteenliittymien palvelut; näiden yhtiöiden ja yhteenliittymien alukset käyvät yleensä ainakin yhdessä satamassa kullakin edellä määritellyistä pääasiallisista lähialue liikenteen markkina-alueista.
- (41) Etelä-Euroopan satamat osallistuvat kilpailuun entistä enemmän. Kolmannet osapuolet ovat kuitenkin todenneet lähialue liikenteen markkinoista, että nykyisellään kilpailu rajoittuu siihen, että Etelä-Euroopan satamat pyrkivät valtaamaan uudelleen ”luontaiset” paikalliset ja alueelliset vaikutusalueensa ja että keskitytään kilpailemaan Keski-Euroopan tietyistä markkina-alueista kuten Sveitsin ja Itävallan markkinoista⁽³³⁾. Etelä-Euroopan satamien osallistumisesta kilpailuun Pohjois-Euroopan satamien ”luontaisilla” (siis paikallisilla ja alueellisilla) vaikutusalueilla ei ole todisteita, mutta asia voi olla toisinkin. Osapuolet siteerasivat vastineessaan (ks. 41 kohta ja vastineen V.3 jakso) kolmansien vastauksia, joista on syytä huomata seuraavaa:
- a) Eurogate esitti selvityksen Contship Italian tilanteesta⁽³⁴⁾ ja totesi, että Välimeren alueen satamien välinen kilpailu on vähäistä, minkä vuoksi näitä satamia voidaan tuskin pitää toistensa korvikkeina.
 - b) Algecirasin satamasta, jonka toiminnasta vastaa AP Möllerin tytäryhtiö, voidaan todeta, että maantieteellisesti tämä satama on pohjois-eteläsuuntaisten reittien ja itä-eteläsuuntaisten reittien risteyksessä eikä sen vuoksi ole kovin vertailukelpoinen Pohjois-Euroopan satamien kanssa. Osapuolten siteeraamasta vastauksesta⁽³⁵⁾ ei myöskään käy ilmi, mistä rahti on siirretty.
 - c) Lisäksi on syytä todeta HHLA:n ilmoittaneen selkeästi, että se ei pidä Välimeren satamia Pohjois-Euroopan avomerisatamien korvikkeina⁽³⁶⁾.
 - d) APL:n⁽³⁷⁾ mielestä tällä lähialueella (Ruhrin alue mukaan luettuna) kannattaa liikennöidä, koska se lyhentää Aasiasta peräisin olevan kauttakuluttavien kuljetusaikojen. APL totesi kuitenkin, että kokonaiskustannuksissa voidaan saavuttaa säästöjä ainoastaan, jos muutetaan aikatauluja siten, että reitillä liikennöivien alusten määrää supistetaan nykyisestään. Lisäksi on huomattava, että Gioia Tauroon tai Algecirasiin liittyvä APL:n liikenne ei ole aiemmin kulkenut Pohjois-Euroopassa sijaitsevan sataman kautta. Etelä-Euroopan satamiin mahdollisesti kohdistuvasta yleisestä kiinnostuksesta APL totesi, että Etelä-Euroopan lähialueyhteyksien parantuessa Välimeren alueen satamien avomeriliikenne kasvaa.
 - e) Vastineessa todettiin, että Hanjin kannattaa Etelä-Euroopan satamien osallistumista kilpailuun. Sen lausuntoa on kuitenkin siteerattava laajemmin, koska se muun muassa totesi⁽³⁸⁾, että Algecirasin ja Gioia Tauron satamia ei voida pitää Pohjois-Euroopan satamien korvikkeina. Lisäksi se katsoo⁽³⁹⁾, että Pohjois-Euroopan satamat tuskin jättävät reagoimatta Välimeren satamien pyrkimyksiin markkina-asemansa parantamiseksi. Pohjois-Euroopan satamien kautta tunnetusti kulkee paljon rahtia, ja nämä satamat valvovat varmasti etujaan.
- (42) Osapuolten toimittamien markkinatutkimusten perusteella⁽⁴⁰⁾ päätellään, että Manner-Euroopan lähialue liikenteen eri markkina-alueiden välillä on huomattavaa päällekkäisyyttä, mutta Manner-Euroopan lähialue liikenteen markkinoiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin lähialue liikenteen markkinoiden välillä vain vähän päällekkäisyyttä. Tätä näkemystä kannattavat ilmoituksen tehneet osapuolet ja monet kolmannet. Näin ollen lähialue liikenteen eri markkinoiden täsmällinen rajaaminen voidaan jättää tekemättä, koska tämän asian kannalta riittää todeta, että Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin markkinat (joilla Hutchison toimii) ja Manner-Euroopan markkinat (joilla ECT toimii) muodostavat erilliset merkitykselliset markkinat. Koska Manner-Euroopan lähialue liikenteen markkinoiden ja Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin lähialue liikenteen markkinoiden välillä on vain vähän päällekkäisyyttä, yrityskestävyys ei luo eikä vahvasta määräävää asemaa millään lähialue liikenteen markkinoilla. Tämän vuoksi ei ole tarpeen tutkia tarkemmin yrityskestävyys vaikutuksia näihin markkinoihin.

⁽³²⁾ Tämän markkina-alueen muut pääsatamat ovat Wallhamn, Oslo, Bergen, Helsinki, Kotka, Hamina, Rauma, Pietari, Tallinna, Riika, Ventspils, Klaipeda, Gdynia, Szczecin ja Gdansk (katso North European Containerisation, sivut 146-149).

⁽³³⁾ OSC:tytty tähän näkemykseen – ks. North European Containerisation, sivu 23.

⁽³⁴⁾ Asiakirja-aineiston sivu 1867.

⁽³⁵⁾ Asiakirja-aineiston sivu 2884.

⁽³⁶⁾ Asiakirja-aineiston sivu 3741.

⁽³⁷⁾ Asiakirja-aineiston sivut 2803 ja 2804.

⁽³⁸⁾ Asiakirja-aineiston sivu 2315.

⁽³⁹⁾ Asiakirja-aineiston sivu 2316.

⁽⁴⁰⁾ Ks. esimerkiksi OSC Briefing Paper, sivu 9 (markkinaosuuden tarkastelu).

Jälleenlaivausliikenne

- (43) Käytettävissä olevien tietojen perusteella Pohjois-Euroopan jälleenlaivausliikenteen mahdollisiin korvikkeisiin kuuluvat kaikki tärkeimmät avomerisatamat Göteborgin ja Le Havren välillä⁽⁴¹⁾ eli kaikki satamat, joiden kautta kulkevan lähialue liikenteen rahtimäärän perusteella konttialusten kannattaa käydä satamassa⁽⁴²⁾.
- (44) Komissio on tutkinut, olisiko Algeciras sisällytettävä mahdollisten korvikkeiden luetteloon. Komissio päättää, että tämä kysymys voidaan tarkasteltavana olevassa asiassa jättää avoimeksi, koska AP Møller -yhtymän hoitaman Algecirasin pääkonttiterminaalin⁽⁴³⁾ kautta kulkevista konteista noin 99 prosenttia on Maersk Sealandin eli AP Møllerin tytäryhtiön kuljettamia⁽⁴⁴⁾. Kuljetukset tapahtuvat siis konsernin sisällä, ja niitä ei jäljempänä 71 kappaleessa esitetyistä syistä ole syytä ottaa huomioon määritettäessä markkinaosuuksia⁽⁴⁵⁾. Algecirasin sisällyttäminen ei siis vaikuttaisi juurikaan tai ollenkaan kyseisten markkinoiden rakenteeseen.
- (45) Osapuolet ovat esittäneet, että korvikkeisiin olisi sisällytettävä myös muita Etelä-Euroopan satamia (katso vastineen V.3 jakso). Ne viittaavat muun muassa siihen, että jälleenlaivauskuljetukset Etelä-Euroopan satamien kautta ovat lisääntyneet tuntuvasti viime vuosina sekä absoluuttisesti että suhteessa koko Pohjois- ja Etelä-Euroopan jälleenlaivausliikenteeseen.
- (46) Jälleenlaivausliikenteen kasvu Etelä-Euroopassa ei ole osoitus tämän liikenteen osa-alueen huomattavasta kilpailusta Pohjois-Euroopan ja Etelä-Euroopan satamien välillä. Vaikka eräät Etelä-Euroopan satamat voivatkin palvella päiväntasaajan korkeudella harjoitettavaa välitysluokkennetta, ne eivät ole syöttöliikenteessä vaihtoehtoja Pohjois-Euroopan satamille⁽⁴⁶⁾. Tässä yhteydessä on syytä todeta, että välitysluokkenteen osuus kaikista Pohjois-Euroopan jälleenlaivauskuljetuksista on alle neljännes⁽⁴⁷⁾. Lisäksi jälleenlaivausliikenteen kasvu Etelä-Euroopassa johtuu paljolti Gioia Tauron kaltaisten syöttöliikenteen alueellisten keräilyterminaalien lisääntyneestä merkityksestä. Nämä keräilyterminaalit toimivat jakelukeskuksina sellaisiin Välimeren satamiin suuntautuvassa liikenteessä, joiden kautta kulkevan lähialue liikenteen rahtimäärän perusteella suurten laivayhtiöiden alusten ei kannata käydä satamassa. Nämä Etelä-Euroopan alueelliset keräilyterminaalit ovat vähäisiä kilpailijoita Pohjois-Euroopan tärkeimmille satamille, joiden ensisijaisena tehtävänä jälleenlaivauksen kannalta on toimia alueellisinä jakelukeskuksina (lähiliikenteen kannalta) vähämerkityksisiin Pohjois-Euroopan satamiin ja satamista suuntautuvassa liikenteessä. Lisäksi on otettu huomioon, että useimmat laivayhtiöt ovat vastanneet kieltävästi kysyttäessä, suunnittelevatko ne syöttö- tai välitysluokkenteen siirtämistä Etelä-Euroopan satamien kautta tapahtuvaksi (katso 41 kappale).

Merkityksellisiä markkinoita koskeva päätelmä

- (47) Tässä asiassa merkityksellisinä markkinoina on pidettävä jälleenlaivausliikennettä harjoittaville avomerikonttialuksille tarjottavien ahtauspalvelujen markkinoita Pohjois-Euroopassa.

B. Kilpailua koskeva arvio**1. Markkinoiden nykyinen rakenne***Kuljetusmäärät*

- (48) Tuoreimmat täydelliset tiedot jälleenlaivausliikenteen kuljetusmääristä ovat vuodelta 1999. OSC arvioi, että kyseisenä vuonna Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus Pohjois-Euroopan jälleenlaivausliikenteen markkinoista oli [noin 50 prosenttia]*⁽⁴⁸⁾:

⁽⁴¹⁾ Markkinatutkimusten (esimerkiksi Briefing Paper ja North European Containerisation), ilmoituksen tehneiden osapuolten ja kolmansien osapuolten vahvistama näkemys.

⁽⁴²⁾ Felixstowe, Thamesport, Southampton, Le Havre, Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Bremerhaven, Hampuri, Göteborg.

⁽⁴³⁾ Maersk Sealandin terminaalin arvioitu kapasiteetti vuonna 1999 oli 2 100 000 TEU (TEU on yleisin konttikoko). Algecirasin toisen terminaalin eli Isla Verden arvioitu kapasiteetti oli 200 000 TEU (lähde: Drewry, European Container Port Market Data, joulukuu 2000, sivu 24).

⁽⁴⁴⁾ Lähde: AP Møller (komission tietopyyntöön annettu vastaus).

⁽⁴⁵⁾ Algeciras on yksi Maersk Sealandin pääsatamista Euroopassa ja yhtiön kuljetustoiminnan kannalta olennainen tekijä. Mikään ei viittaa siihen, että Maersk Sealand suunnittelisi kuljetustoimintansa keskeyttämistä ja hankaloittamista luodakseen lisäkapasiteettia kolmansien osapuolten rahtikuljetuksille.

⁽⁴⁶⁾ Katso esimerkiksi North European Containerisation, sivu 23.

⁽⁴⁷⁾ North European Containerisation, sivu 176.

⁽⁴⁸⁾ OSC Briefing Paper, sivu 13.

TAULUKKO 1

(TEU)

Liikennöitsijä	Avomeriliikenne	Jälleenlaivausliikenne	Yhteensä
Hutchison – Felixstowe	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Hutchison – Thamesport	[...]*	[...]*	[< 500 000]*
ECT – Rotterdam	[...]*	[...]*	[> 4 000 000]*
Hutchison & ECT	[...]*	[...]*	[> 7 000 000]*
HHLA – Hampuri	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Hessenatie – Antwerpen ja Zeebrugge	[...]*	[...]*	[> 2 000 000]*
Eurogate – Bremerhaven ja Hampuri	[...]*	[...]*	[> 2 700 000]*
Pohjois-Eurooppa yhteensä	[> 14 000 000]*	[< 5 000 000]*	19 486 000

(%)

Hutchison – Felixstowe	[...]*	[...]*	[> 10]*
Hutchison – Thamesport	[...]*	[...]*	[< 5]*
ECT – Rotterdam	[...]*	[...]*	[> 20]*
Hutchison & ECT	[...]*	[...]*	[30-40]*
HHLA – Hampuri	[...]*	[...]*	[> 10]*
Hessenatie – Antwerpen ja Zeebrugge	[...]*	[...]*	[> 10]*
Eurogate – Bremerhaven ja Hampuri	[...]*	[...]*	[> 10]*
Pohjois-Eurooppa yhteensä	100	100	100

(49) Taulukosta 1 käy ilmi, että lähimpien kilpailijoiden markkinaosuus on alle puolet Hutchisonin ja ECT:n markkinaosuudesta (HHLA: [15-25 prosenttia]*; Eurogate: [15-25 prosenttia]*). Lisäksi komission tutkimus osoitti, että OSC on aliarvioinut ECT:n kuljetusmäärän ⁽⁴⁹⁾. Tämän korjauksen jälkeen Hutchisonin ja ECT:n markkinaosuus nousee [hiukan] ⁽⁵⁰⁾.

(50) On selvää, että sulautuman toteuduttua markkinat ovat erittäin keskittyneet: markkinoiden Herfindahl-Hirschman-indeksi (HHI) olisi 3 079 ⁽⁵¹⁾. Toimenpiteen vuoksi indeksi on noussut 1 129:llä ⁽⁵²⁾. Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus jälleenlaivausliikenteen markkinoista on viime vuosina pysynyt vakaana: OSC arvioi osapuolten yhteenlasketuksi markkinaosuudeksi [alle

⁽⁴⁹⁾ [OSC:n arvio kuljetusmääristä.]*

⁽⁵⁰⁾ [Laskelma kasvusta.]*

⁽⁵¹⁾ Jos HHI on sulautuman jälkeen yli 1 800, markkinoita pidetään erittäin keskittyneinä (ks. Yhdysvaltojen oikeusministeriön vuonna 1992 julkaisemat sulautumia koskevat suuntaviivat).

⁽⁵²⁾ [HHI-laskelma.]*

50 prosenttia]* vuonna 1997. Vuonna 1997 markkinoille oli tyypillistä myös kilpailun hajanaisuus (Hutchisonin ja ECT:n lähimmän kilpailijan osuus jälleenlaivausliikenteen markkinoista vuonna 1997 oli [alle 20 prosenttia]*).

- (51) OSC on myös eritellyt tärkeimpien satamien kautta kulkeeneen jälleenlaivausliikenteen kuljetusmäärät vuosina 1999 ⁽⁵³⁾ ja 1997 ⁽⁵⁴⁾:

TAULUKKO 2

(TEU)	
1999	Jälleenlaivausliikenne
Felixstowe	[> 800 000]*
Thamesport	[< 80 000]*
Southampton	[< 80 000]*
Le Havre	[< 250 000]*
Zeebrugge	[< 50 000]*
Antwerpen	[< 600 000]*
Rotterdam – ECT	[> 1 500 000]*
Rotterdam – muut	[< 80 000]*
Bremen/Bremerhaven	[> 500 000]*
Hampuri	[> 1 000 000]*
Göteborg	[< 30 000]*
Muut	[> 50 000]*
Yhteensä	5 436 000
1997	
Felixstowe	[< 800 000]*
Thamesport	[< 50 000]*
Southampton	[> 60 000]*
Le Havre	[> 100 000]*
Zeebrugge	[< 50 000]*
Antwerpen	[> 200 000]*
Rotterdam	[> 1 000 000]*
Bremen/Bremerhaven	[> 200 000]*
Hampuri	[> 1 000 000]*
Göteborg	[< 30 000]*
Muut	[> 50 000]*
Yhteensä	3 878 100*

- (52) Taulukosta 2 käy ilmi Rotterdamin ja Felixstowen vahva asema jälleenlaivausliikenteen suosikkisatamina. Vuonna 1999 niiden ainoa todellinen haastaja oli Hampuri, jonka kautta kulkenut jälleenlaivausliikenne oli noin puolet Rotterdamin ja Felixstowen yhteenlasketusta jälleenlaivausliikenteestä.

- (53) Lisäksi taulukko 2 havainnollistaa, kuinka keskittyneet jälleenlaivausliikenteen markkinat ovat: viiden sataman (Rotterdam, Hampuri, Felixstowe, Antwerpen, Bremerhaven) osuus Pohjois-Euroopan jälleenlaivausliikenteen kuljetusmäärästä vuonna 1999 oli 91 prosenttia ⁽⁵⁵⁾.

- (54) Osapuolet ovat todenneet, että jälleenlaivausliikenteen markkinoiden merkitys on kärsinyt inflaation sekä absoluuttisesti että suhteessa lähialue liikenteeseen, koska jokainen jälleenlaivausliikenteen kontti kirjataan satamaja terminaalitilastoihin kahteen kertaan. Kolmannet osapuolet eivät yhdy tähän näkemykseen, koska niiden mielestä jokaista jälleenlaivausliikenteen konttia siirretään satamassa kaksi kertaa ja koska jokainen siirto tuo tuloja, vaikkakin yleensä alennettuun hintaan. Lisäksi jokainen siirto ”kuluttaa” terminaalin kapasiteettia. Näin ollen kaksinkertainen kirjaaminen on osoitus jälleenlaivausliikenteen merkityksestä terminaaliohjaajille sekä tulojen että kapasiteetin osalta. Komissio on vahvistanut perusteellisen tutkimuksensa aikana, että terminaaliohjaajien tilastoissa jokaisesta jälleenlaivausliikenteen kontista kirjataan kaksi siirtoa ja jokaisesta lähialue liikenteen kontista yksi siirto.

- (55) Osapuolet ovat myös esittäneet, että vuoden 1999 konttimääriä olisi tarkistettava, koska ECT menetti kaksi suurasiakasta eli Maersk Sealandin ja P&O Nedlloydin. Maersk Benelux BV ja ECT ovat perustaneet yhteisyrityksen (Maersk Delta BV) Maersk Sealand -laivayhtiön omaa terminaalialue varten. Terminaali aloitti toimintansa lokakuussa 2000 mutta toimii täydellä teholla vasta vuonna 2005 ⁽⁵⁶⁾. P&O Nedlloyd ja ECT ovat tehneet aiesopimuksen samanlaisen yhteisyrityksen (Euromax) perustamisesta. Jos aiesopimus johtaa yhteisyritystä koskevaan muodolliseen sopimukseen, yhteisyrityksen odotetaan aloittavan toimintansa vuonna 2004.

⁽⁵³⁾ Vuoden 1999 luvut on mukautettu terminaaliohjaajien tai satamaviranomaisen antamiin tietoihin.

⁽⁵⁴⁾ Briefing Paper, sivu 11.

⁽⁵⁵⁾ Tässä yhteydessä on syytä todeta, että mainittujen viiden sataman osuus Pohjois-Euroopan lähialue liikenteestä on ”vain” 75 prosenttia. Jälleenlaivausliikenteen markkinat ovat siis huomattavasti keskittyneemmät kuin lähialue liikenteen markkinat. Lisäksi on huomattava, että neljän sataman (Rotterdam, Hampuri, Felixstowe ja Antwerpen) osuus jälleenlaivausliikenteen markkinoista oli noin 81,5 prosenttia mutta lähialue liikenteen markkinoista ”vain” 67 prosenttia (lähde: OSC Briefing Paper, taulukko 10).

⁽⁵⁶⁾ Lähde: Maersk Deltan liiketoimintasuunnitelma.

- (56) Komission mielestä vuoden 1999 kuljetusmääriä koskevien lukujen tarkistaminen vuoden 1999 jälkeisten tapahtumien huomioon ottamiseksi olisi virheellistä, koska tällöin ei otettaisi huomioon markkinoiden muuta kehitystä vuoden 1999 ja kyseisten tapahtumien ajankohdan välisenä aikana ⁽⁵⁷⁾.
- (57) Asiakkaan tai asiakkaiden menetyksen vaikutuksia markkinaosuuteen on vaikea ennustaa, mikä käy ilmi osapuolten antamista tiedoista. Vastineensa 182 kohdassa osapuolet toteavat, että vuonna 2000 Genovan sataman kautta kulkeva jälleenlaivausliikenne kasvoi vuoteen 1999 verrattuna 21,6 prosenttia, vaikka Mediterranean Shipping Company (MSC) siirtyikin liikennöimään La Spezian kautta vuonna 1999. Tässä yhteydessä on syytä huomata, että Pohjois-Euroopan jälleenlaivausliikenteen ennustetaan kasvavan vuoteen 2012 mennessä noin 135 prosenttia ⁽⁵⁸⁾. Näin ollen on suhteellisen varmaa, että yhden suuriasiakkaan menettämistä kompensoi muiden asiakkaiden kysyntä.
- (58) Vastineessaan (alkaen sivulta 29) osapuolet esittävät useita vuotta 2000 koskevia tilastoja osoittaakseen, että Hutchisonin ja ECT:n markkinaosuus on vuoden 1999 jälkeen supistunut. Komissio huomauttaa näistä tilastoista seuraavaa:
- a) Vastineen sivulla 29 olevassa taulukossa esitetään Pohjois-Euroopan avomerikonttisatamiin vuosina 1999 ja 2000 kohdistunut kysyntä. Koska merkitykselliset markkinat on määritelty viittaamalla jälleenlaivausliikenteeseen, tällä taulukolla ei ole kovin suurta arvoa. Joka tapauksessa osapuolet eivät ilmoita, mistä vuotta 2000 koskevat luvut ovat peräisin ⁽⁵⁹⁾.
- b) Edellä esitetyt huomautukset koskevat myös sivulla 30 olevaa taulukkoa. Osapuolten mukaan taulukosta käy ilmi, että Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus avomerikonttiliikenteen markkinoista on supistunut [35-40 prosentista]* vuonna 1999 [25-30 prosenttiin]* vuoden 2000 lopussa, kun Maersk Deltan hoidettavaksi siirtynyttä liikennettä ei oteta huomioon (sivu 31, ensimmäinen kohta). Osapuolet katsovat tämän merkitsevän Hutchisonin ja ECT:n markkinaosuuden tuntuva supistumista yhden ainoan vuoden aikana, mitä komissio ei osapuolten mielestä voi jättää huomiotta. Taulukon mukaan vuonna 2000 ECT:stä siirrettiin [hieman yli 1 000 000]* TEU Maersk Deltan hoidettavaksi. Käytettävissä olevien tietojen (Maerskin ja ECT:n vastausten) mukaan Maersk Delta käsitteli kyseisenä vuonna ainoastaan [alle 75 000]* TEU. Näin ollen tämä taulukko on parhaimmillaankin erittäin harhaanjohtava eikä tue millään tavalla päätelmää, jonka mukaan Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus avomerikonttiliikenteen markkinoista olisi supistunut [35-40 prosentista]* vuonna 1999 [25-30 prosenttiin]* vuoden 2000 lopussa ⁽⁶⁰⁾.
- c) Lisäksi vastineen sivuilla 32 ja 33 olevissa taulukoissa osapuolet pyrkivät osoittamaan, että Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus jälleenlaivausliikenteen markkinoista on supistunut [yli 50 prosentista]* vuonna 1999 [30-40]* prosenttiin vuonna 2000. Ensinnäkin on todettava, että vuotta 2000 koskevat jälleenlaivausliikenteen luvut – lukuun ottamatta Felixstowen, Thamesportin ja ECT Rotterdamin lukuja – eivät vastaa vuoden 2000 tosiasiallisia jälleenlaivausliikenteen kuljetusmääriä ⁽⁶¹⁾. Toiseksi komissio toteaa näiden lukujen osoittavan, että osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus vuonna 2000 oli ennen tarkistuksia [hiukan alle 50]* prosenttia. Osapuolten mukaan niiden yhteenlaskettu markkinaosuus vuonna 1999 oli [vielä selvemmin alle 50 prosenttia]* (ks. vastineen sivu 33, 110 kohta). Tämän perusteella osapuolten yhteenlaskettu markkinaosuus on kasvanut vuoden 1999 jälkeen lähes [1,5-3 prosenttia]*. Kolmanneksi: edellä mainittu [30-40 prosentin]* yhteenlaskettu markkinaosuus on saatu vähentämällä kuljetusmäärästä jälleenlaivausliikenteen [125 000-175 000]* TEU, jotka siirrettiin ECT:stä Bremerhaveniin kesäkuussa 2000, ja jälleenlaivausliikenteen [yli 500 000]* TEU, jotka siirrettiin ECT:stä Maersk
- ⁽⁵⁷⁾ Kokonaiskysynnän kasvu ja supistuminen, alemman tuotantoportaan (terminaalipalvelut) ja ylemmän tuotantoportaan (laivakuljetukset) markkinoiden uudet tulokkaat (ja markkinoilta poistuneet yritykset), laivaliikenteen yhteenliittymien ja palvelujen rakenteiden uudistaminen, rahdin vaihdot terminaalien välillä, yksittäisten terminaalien tuottavuuden lisääntyminen tai vähentyminen jne.
- ⁽⁵⁸⁾ North European Containerisation, sivu 185.
- ⁽⁵⁹⁾ Lähteeksi ilmoitetaan "Ocean Shipping Consultants, tammikuu 2001". Tähän kertomukseen (josta tässä asiakirjassa käytetään nimitystä "Briefing Paper") ei sisälly kyseisiä lukuja. Taulukon mukaan ECT käsitteli [alle 4 000 000]* TEU vuonna 2000 – luku poikkeaa Hutchison Whampoa vuosikertomuksen 2000 (sivulla 20) tiedoista, joiden mukaan ECT käsitteli [4 200 000-4 500 000]* TEU vuonna 2000 eli noin [250 000-350 000]* TEU enemmän kuin vuonna 1999.
- ⁽⁶⁰⁾ Ensinnä on syytä huomata, että vastineen 102 kohdan taulukko on matemaattisesti virheellinen (sarakeissa 1 ja 2 toisistaan poikkeavat markkinoiden kokonaisvolyymia esittävät luvut). Tosiasiallinen [alle 75 000]* TEU:n siirto on jo otettu huomioon ECT:n kuljetusmäärää koskevissa tiedoissa, joten tätä lukua ei enää tarvitse korjata.
- ⁽⁶¹⁾ Osapuolten luvut on saatu lisäämällä vuotta 1999 koskeviin satamien tosiasiallisiin kuljetusmääriin kuusi prosenttia (kysynnän on arvioitu kasvaneen tämän verran Pohjois-Euroopassa). Näille luvuille ei ole käytettävissä riippumatonta vahvistusta (esimerkiksi satamatilastoja, markkinatutkimuksia taikka satamatai terminaaliopeaattorilta saatuja tietoja).

Deltaan vuonna 2000. Tältä osin komissio huomauttaa, että osapuolet ovat todenneet ECT:n jälleenlaivausliikenteen luvun ennen tarkistuksia [$>1\,500\,000$]*⁽⁶²⁾ ilmaisevan kyseisen terminaalien tosiasiallisen kuljetusmäärän vuonna 2000. Näin ollen ei liene tarpeen tehdä lisätarkistuksia ECT:stä tai ECT:hen samana vuonna (2000) tehtyjen siirtojen huomioon ottamiseksi. Komissio huomauttaa myös, että Maersk Deltan vuonna 2000 jälleenlaivausliikenteessä käsittelemä kuljetusmäärä ei ollut [yli $500\,000$]* TEU vaan [alle $10\,000$]* TEU⁽⁶³⁾.

- (59) Edellä esitetyistä huomautuksista huolimatta kahden tärkeän suurasiakkaan toteutunut tai suunniteltu osallistuminen Rotterdamissa sijaitsevan terminaalinyhteisyyden toimintaan voi olla merkityksellinen tekijä arvioitaessa yrityskeskittymän tulevaa asemaa markkinoilla, minkä vuoksi sitä tarkastellaan jäljempänä (68 kappale ja sitä seuraavat kappaleet; 86 kappale ja sitä seuraavat kappaleet).

Osuus satamassakäynneistä

- (60) Edellä olevat luvut ja taulukot (katso taulukot 1 ja 2) ilmaisevat yrityskeskittymän markkina-aseman vuoden 1999 kuljetusmäärien perusteella. Toisena osoituksena osapuolten vahvasta markkina-asemasta on niiden suuri osuus keskeisten laivayhtiöiden satamassakäynneistä Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisessä liikenteessä sekä Atlantin ylittävässä liikenteessä. Tämän liikenteen osuuden Pohjois-Euroopan konttiliikenteestä on arvioitu olevan lähes kolme neljännestä. Lisäksi on syytä huomata, että Euroopan ja Kaukoidän välisessä liikenteessä käytetään uusimpia ja suurimpia aluksia (katso jäljempänä oleva 97 kappale ja sitä seuraavat kappaleet, joissa käsitellään suurten alusten vaikutuksia)⁽⁶⁴⁾.
- (61) Drewryn mukaan⁽⁶⁵⁾ Hutchisonin ja ECT:n osuus (Felixstowe, Thamesport, ECT Rotterdam) keskeisten kuljetusliikkeiden viikoittain tekemistä satamassakäynneistä Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisessä reittiliikenteessä vuonna 2000 oli [alle 40 prosenttia]*. Hampurin osuus oli [alle 20 prosenttia]*, Le Havren [lähes 10 prosenttia]* ja Antwerpenin [alle 10 prosenttia]*.

- (62) Osapuolten osuus keskeisten Atlantin ylittävää reittiliikennettä harjoittavien yhtiöiden viikoittaisista satamassakäynneistä Pohjois-Euroopassa samana vuonna (2000) oli noin [30 prosenttia]*. Sekä Bremerhavenin että Le Havren osuus oli [alle 20 prosenttia]* ja Antwerpenin osuus [noin 15 prosenttia]*.

Kapasiteetti

- (63) Terminaalien ja satamien kapasiteettia koskevissa tilastoissa ei tehdä eroa lähialue liikenteen kapasiteetin ja jälleenlaivausliikenteen kapasiteetin välillä. Näin ollen näiden tilastojen avulla voidaan parhaimmillaankin tarkastella hyvin puutteellisesti osapuolten nykyistä ja mahdollista tulevaa asemaa jälleenlaivausliikenteen markkinoilla.
- (64) Kuten 1 päivänä maaliskuuta 2001 tehdyssä päätöksessä (64 kappale) mainitaan, Drewry ja OSC ovat kumpikin laatineet erilliset, toisistaan eroavat arviot Pohjois-Euroopan nykyisen avomeriliikenteen määrällisestä ja rakenteellisesta kapasiteetista. Drewryn arvion mukaan Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus Pohjois-Euroopan avomerisatamien kapasiteetista vuonna 1999 oli [noin 30 prosenttia]*. OSC puolestaan arvioi, että osapuolten osuus Pohjois-Euroopan avomerisatamien kapasiteetista vuonna 2000 oli [alle 30 prosenttia]*⁽⁶⁶⁾.
- (65) Näiden kahden arvion välillä on huomattavia eroja, joita ei voida täysin selittää sillä, että ne koskevat eri vuosia. Kapasiteetin arvioiminen on monimutkaista, koska siinä on otettava huomioon useita tekijöitä kuten laituripaikkojen pituudet, nostureiden lukumäärä, lastausalueet ja työvoiman tuottavuus, jotta todellisesta kapasiteetista voidaan tehdä kokonaisvaltainen päätelmä. Todellinen kapasiteetti on erotettava piilokapasiteetista, jolla tarkoitetaan arviota potentiaalisesta kapasiteetista ja joka perustuu oletukseen tietystä, vielä saavuttamattomasta tuottavuuden tasosta.
- (66) Osapuolet ovat komission pyynnöstä pyrkineet sovittamaan yhteen Drewryn ja OSC:n arviot. Yhteensovittamisen sekä suoraan satamaviranomaisilta ja terminaaliopeaattoreilta saatujen lisätietojen perusteella komissio on laatinut oman arvionsa kapasiteetista ja kapasiteetin jakautumisesta vuonna 2000. Komission arvio esitetään taulukossa 3.

⁽⁶²⁾ Toisin sanoen jälleenlaivausliikenteen kuljetusmäärä kasvoi [noin $25\,000$]* TEU verrattuna vuoden 1999 lukuihin huolimatta [$250\,000$ - $350\,000$]* TEU:n siirrosta Bremerhaveniin vuonna 2000.

⁽⁶³⁾ Lähde: AP Møller (komission tietopyyntöön annettu vastaus).

⁽⁶⁴⁾ North European Containerisation, sivu 207.

⁽⁶⁵⁾ European Container Port Market Data, sivu 6.

⁽⁶⁶⁾ Kilpailijoiden osuudet esitetään jäljempänä taulukossa 3.

TAULUKKO 3

Satama	Kapasiteetti vuonna 2000	%	(TEU)	
			Tarkistettu kapasiteetti vuonna 2000	%
Felixstowe	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Thamesport	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Southampton	[...]*	[< 6]*	[...]*	[< 6]*
Le Havre	[...]*	[< 12]*	[...]*	[< 12]*
Zeebrugge	[...]*	[< 8]*	[...]*	[< 8]*
Antwerpen	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Rotterdam – ECT	[...]*	[< 22]*	[...]*	[< 22]*
Rotterdam – muut	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Bremerhaven	[...]*	[< 13]*	[...]*	[< 10]*
Hampuri ^(a)	[...]*	[< 20]*	[...]*	[< 20]*
Göteborg ^(a)	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Amsterdam ^(a)	[...]*	[< 2]*	[...]*	[< 2]*
Yhteensä	27 160 000	100	26 816 200	100

^(a) Tiedot saatu Hampurin, Göteborgin ja Amsterdamin satamaviranomaisilta.

(67) Kuten taulukosta 3 käy ilmi, Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu osuus vuoden 2000 kokonaiskapasiteetista oli [30-35 prosenttia]*, joka suunnilleen vastaa niiden osuutta vuoden 1997 kokonaiskapasiteetista [30-35 prosenttia]*. Hampurin osuus oli [alle 20 prosenttia]*, Antwerpenin osuus [10-15 prosenttia]*, Le Havren ja Bremerhavenin osuus [alle 10 prosenttia]*.

(68) Taulukossa 3 on otettu huomioon Maersk Delta BV -terminaalin (Rotterdam) ja North Sea Terminalin (Bremerhaven) erityisolot.

(69) Maersk Delta BV on yhteisyritys, josta Maersk omistaa 66,6 prosenttia ja ECT 33,3 prosenttia. Yhteisyrityksen päätehtävänä on ylläpitää Maersk Sealand -laivayhtiön omaa avomerikonttiliikenteen terminaalia Rotterdamissa. Vaikka ECT:llä on Maersk Deltassa vain vähemmistöosakkuus, sillä on tiettyjä veto-oikeuksia muun muassa yhteisyrityksen hintapolitiikan suhteen. Hallintoneuvostossa sillä on yhtä monta paikkaa kuin Maerskillä,

joskin Maerskin nimittämän puheenjohtajan ääni ratkaisee äänten jakaantuessa tasan. Terminaali aloitti toimintansa lokakuussa 2000 ja ottaa todennäköisesti vuoteen 2005 jatkuvan siirtymäkauden kuluessa vähitellen hoidettavakseen nykyisin ECT:n hoitaman Maersk Sealandin rahdin. Yhteisyritys ei voi ottaa hoidettavaksi kolmansien osapuolten rahtia ennen vuotta 2007 ⁽⁶⁷⁾.

(70) North Sea Terminal on yhteisyritys, josta Maersk omistaa 50 prosenttia ja Eurogate 50 prosenttia. Yhteisyrityksen päätehtävänä on ylläpitää Maersk Sealandin omaa terminaalia Bremerhavenissa. Päinvastoin kuin Maersk Delta -terminaali, North Sea Terminal tarjoaa palveluja myös kolmansille (kolmansien rahdin osuus terminaalin koko kuljetusmäärästä vuonna 2000 oli [hiukan yli 10 prosenttia]*.

⁽⁶⁷⁾ Tämä on kielletty yhteisyrityksen osapuolten välisellä sopimuksella.

- (71) Yleensä silloin kun tavarantoimittaja ja ostaja ovat integroituneet (eli kyseessä ovat konsernin sisäiset toimitukset), kyseistä tuotantoa (konsernin sisäistä tuotantoa) ei pidä sisällyttää merkityksellisiin markkinoihin arvioitaessa markkinaosuuksia. Jos konsernin sisäinen tuotanto voidaan lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä muuttaa konsernin ulkoiseksi tuotannoksi, siitä voi syntyä mahdollista kilpailua. Tarkasteltavana olevassa asiassa on tutkittava kunkin yksittäisen laivayhtiön yksin tai yhdessä omistaman tai hallitseman terminaalin tosiasiallista ja mahdollista käyttöä, jotta voidaan määrittää konsernin sisäiseksi katsottavan tuotannon ja kapasiteetin osuus terminaalin kokonaistuotannosta ja -kapasiteetista.
- (72) Taulukossa 3 Maersk Delta -terminaalin kapasiteetti vuonna 2000 ([alle 1 000 000]* TEU) on jaettu omistajien eli Maerskin ja ECT:n kesken niiden osuuksien mukaisella tavalla (Maersk 66,6 prosenttia, ECT 33,3 prosenttia). Kapasiteetin jakaminen ilmentää sitä, että vaikka ECT:llä on vähemmistöosakkuus, sillä on veto-oikeuksiensa vuoksi yhteistä määräysvaltaa⁽⁶⁸⁾ muun muassa hinnoittelun ja kilpailukieltolausekkeen osalta, joista jälkimmäisellä varmistetaan, että Maersk Delta ei voi kilpailla ECT:n kanssa kolmansien osapuolten rahdin hoitamisesta ennen vuotta 2007. Maerskin osuutta ([...] TEU) on syytä pitää yrityksen sisäisenä kapasiteettina, koska terminaali on yksinomaan Maersk Sealandin käytössä vuoteen 2007 asti. Näin ollen se on jätettävä taulukossa 3 esitettyjen ECT:n markkinaosuuden ja kokonaiskuljetusmäärän ulkopuolelle. ECT:n osuus ([...] TEU), joka ei ole ECT:n sisäistä kapasiteettia, on lisätty ECT:n kapasiteettiin.
- (73) Maerskin (50 prosenttia) ja Eurogaten (50 prosenttia) yhdessä omistaman, Bremerhavenissa sijaitsevan North Sea Terminalin kapasiteetti vuonna 2000 ([1 200 000-1 600 000]* TEU) on jaettu yhteisyrityksen osapuolten kesken suhteessa niiden osuuksiin kuljetusmäärästä vuonna 1999.
- (74) Vuonna 1999 North Sea Terminalin kuljetusmäärästä ([hiukan yli 1 000 000]* TEU) [hiukan alle 90]* prosenttia oli Maersk Sealandin rahtia ja loput [...] kolmansien osapuolten rahtia. Näin ollen [hiukan alle puolet]* kokonaiskuljetusmäärästä oli Maerskin sisäistä tuotantoa, jota ei pidä sisällyttää markkinoihin. Loput [...] on ulkoista tuotantoa (Maerskille ja Eurogatelalle), joka on sisällytettävä markkinoihin.
- (75) Taulukon 3 ulkopuolelle on vastaavasti jätetty [alle puolet]* North Sea Terminalin kapasiteetista. [Loput]* on sisällytetty Bremerhavenin kokonaiskapasiteettiin ([yli 2 300 000]* TEU).
- (76) Osapuolten mielestä tarkasteltavana olevassa asiassa konsernin sisäinen tuotanto ja kapasiteetti olisi sisällytettävä markkinoihin, koska ne a) luovat välillistä kilpailua hintoihin kohdistuvan vertailuvaikutuksen kautta ja b) edustavat mahdollista kilpailua.
- (77) Komissio pitää a kohdan osalta epätodennäköisenä, että konsernin sisäistä tuotantoa (sisäistä myyntiä) varten määrätyillä hinnoilla voisi olla vertailuvaikutus, koska ne todennäköisesti eivät ole läpinäkyviä ja koska konsernin sisäinen hinnoittelu noudattaa muita periaatteita kuin markkinahinnoittelua, toisin sanoen konsernin sisäiset hinnat ovat yleensä muita hintoja alhaisempia⁽⁶⁹⁾. Jos kilpailijat siis voisivat saada tietoa konsernin sisäisistä hinnoista, mikä tosin on epätodennäköistä, ne eivät voisi ilman muuta määritellä, millaisia markkinahintoja konsernin sisäistä tuotantoa harjoittavan toimijan olisi pyydettävä. Konsernin sisäistä tuotantoa harjoittavissa terminaaleissa mahdollinen vertailuvaikutus olisi erittäin vähäinen varsinkin silloin, kun konsernin sisäistä tuotantoa harjoittavalla toimijalla ei ole riittävästi kapasiteettia voidakseen vastata kolmansien osapuolten tarpeisiin.
- (78) Komissio toteaa b kohdasta, että North Sea Terminalin sisäisen tuotannon muuttaminen ulkoiseksi tuotannoksi vastauksena Hutchisonin ja ECT:n hallitsemien terminaalin hinnankorotuksiin ei ole kovin todennäköistä. Bremerhaven on yksi Maersk Sealandin tärkeimmistä keräilyterminaaleista. Jos Maersk Sealandin kuljetukset siirrettiäisiin tästä satamasta muihin satamiin – olettaen, että se olisi mahdollista – jotta North Sea Terminalissa saataisiin lisäkapasiteettia kolmansien osapuolten käyttöön, tästä aiheutuisi Maerskille melkoisia hankaluuksia ja sen laivaliikenteelle lisäkustannuksia. Nämä hankaluuDET ja kustannukset olisivat suuremmat kuin hyöty, jonka Maersk mahdollisesti saisi kolmansille osapuolille tarjottavista palveluista saatavien tulojen lisäyksen muodossa. Mikään ei myöskään viittaa siihen, että North Sea Terminalin kapasiteettia voitaisiin nopeasti laajentaa kolmansien osapuolten kasvaneen kysynnän tyydyttämiseksi.
- (79) Maersk Delta -terminaalilta on luonnollisesti kielletty palvelujen tarjoaminen kolmansille osapuolille tarkasteluajanjaksona (vuoden 2005 loppuun asti)⁽⁷⁰⁾, joten kysymystä mahdollisesta kilpailusta ei synny. Lisäksi ECT:llä on hallintoneuvostopaikkojensa ja veto-oikeuksiensa ansiosta huomattavan paljon vaikutusvaltaa terminaalin toiminnan suhteen. Tämän vuoksi komission mielestä on selvää, että Maersk Delta -terminaalia ei voitaisi missään tapauksessa pitää ECT:n kilpailijana,

⁽⁶⁸⁾ Vaikka ECT:llä ei osapuolten mukaan ole yhteistä määräysvaltaa, yhteisyrityssopimuksessa yksiselitteisesti edellytetään, että sopimuksessa määritellyt yhteisesti sovitut hintapolitiikkaa koskevat muutokset on hyväksyttävä yksimielisesti. Hintapolitiikka koskee Maersk Sealand -laivayhtiön tarjoamia palveluja eli ainoita palveluja, joita Maersk Delta BV tarjoaa vuoteen 2007 asti. Tähän veto-oikeuteen perustuvaa ECT:n määräysvaltaa vahvistaa kilpailukieltolauseke, jossa nimenomaisesti kielletään Maersk Deltaa kilpailemasta ECT:n kanssa kolmansien osapuolten rahdin kuljetamisesta. Yhteinen määräysvalta varmistetaan myös suurinvestointeja ja -hankintoja koskevilla veto-oikeuksilla, jotka menevät pitemmälle kuin osakkaiden perusoikeuksien turvaaminen edellyttää (joka tapauksessa yhteisyrityssopimuksessa on näiden perusoikeuksien suojaa koskeva lauseke).

⁽⁶⁹⁾ Konserneissa on yleisenä käytäntönä laskuttaa sisäisistä palveluista omakustannushinta sellaisenaan tai vain hieman korotettuna.

⁽⁷⁰⁾ Komissio on päättänyt, että tuleva markkinakehitys otetaan huomioon vuoteen 2005 asti. Tämän takarajan jälkeiset tapahtumat ovat yleensä ottaen liian epävarmoja, jotta niihin voitaisiin luottaa tässä arvioinnissa.

vaikka terminaalin katsottaisiin harjoittavan konsernin ulkoista toimintaa. Euromax-terminaali, johon osapuolet viittaavat, aloittaa toimintansa vasta vuonna 2004, ja ECT:llä on siinä joka tapauksessa yhteistä määräysvaltaa, minkä vuoksi sitä ei voida pitää ECT:n (mahdollisena) kilpailijana.

- (80) Ilmoituksen tehneet osapuolet ovat tulkinneet kolmansien osapuolten huomautusten ilmaisevan tukea ehdotukselle, jonka mukaan laivayhtiön omistama tai hallitsema kapasiteetti ja tuotanto olisi kokonaisuudessaan sisällytettävä markkinoihin. Tällöin olisi tehtävä ero terminaalioperaattorin omistamien ja hoitamien, tietyn laivayhtiön käyttöön annettujen laitteiden sekä laivayhtiön osittain tai kokonaan omistamien ja sen käytössä olevien laitteiden välillä. Ensin mainitussa tapauksessa

vertikaalista yhdentymistä (konsernin sisäistä tuotantoa) ei ole, jälkimmäisessä tapauksessa on. On yleistä, että kolmannet osapuolet sekoittavat keskenään nämä kaksi laitetyyppiä ja kutsuvat niitä molempia ”omiksi laitteiksi”. Ensiksi mainitun on tietenkin sisällytettävä markkinoihin (markkinoille suuntautuva tuotanto), jälkimmäistä sen sijaan ei (sisäinen tuotanto).

- (81) Osapuolet ovat esittäneet vastineessaan, että kaikki laivayhtiöiden yhteisomistuksessa oleviin terminaaleihin liittyvä kapasiteetti olisi jätettävä markkinoiden ulkopuolelle. Näin ollen taulukkoon 4 ei sisälly Maersk Delta -terminaalia koskevaa kapasiteettia ([alle 1 000 000]* TEU) eikä [hiukan alle 90 prosentin]* osuutta North Sea Terminalin kapasiteetista (Maersk Sealand -laivayhtiön osuus kuljetusmäärästä):

TAULUKKO 4

(TEU)				
Satama	Kapasiteetti vuonna 2000	%	Tarkistettu kapasiteetti vuonna 2000	%
Felixstowe	[...]*	[> 10]*	[...]*	[> 10]*
Thamesport	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Southampton	[...]*	[< 6]*	[...]*	[< 6]*
Le Havre	[...]*	[< 12]*	[...]*	[< 12]*
Zeebrugge	[...]*	[< 8]*	[...]*	[< 8]*
Antwerpen	[...]*	[< 15]*	[...]*	[< 15]*
Rotterdam – ECT	[...]* ⁽⁷¹⁾	[< 22]*	[...]*	[< 22]*
Rotterdam – muut	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Bremerhaven	[...]*	[< 13]*	[...]* ⁽⁷²⁾	[< 8]*
Hampuri ^(a)	[...]*	[< 20]*	[...]*	[< 20]*
Göteborg ^(a)	[...]*	[< 5]*	[...]*	[< 5]*
Amsterdam ^(a)	[...]*	[< 2]*	[...]*	[< 2]*
Yhteensä	27 160 000	100	25 936 400	100

^(a) Tiedot saatu satamaviranomaisilta.

⁽⁷¹⁾ Luku perustuu osapuolten toimittamaan arvioon, jossa on sovitettu yhteen Drewry:n ja OSC:n arviot. Luku ei sisällä Maersk Delta -terminaalin kapasiteettia, joten siitä ei tarvitse vähentää Maersk Deltan kapasiteettia.

⁽⁷²⁾ [North Sea Terminalia koskevia tietoja.]*

- (82) Kuten taulukosta 4 käy ilmi, niiden terminaalien kapasiteetin sulkeminen pois markkinoilta, joissa Maersk on osakkaana ja joissa se harjoittaa toimintaa (Rotterdamin ja Bremerhavenin satamat), ei vaikuta merkittäväällä tavalla yrityskeskittymän osuuteen kapasiteetista (osuus kasvaa [alle 1 prosenttia]*).

Päätelmä

- (83) Edellä esitetyn nykyistä markkinarakennetta koskevan analyysin perusteella voidaan päätellä, että yrityskeskittymä johtaa määräävän aseman syntymiseen merkityksellillä markkinoilla. Päätelmää tehtäessä huomiota on kiinnitetty erityisesti seuraaviin tekijöihin:
- a) Hutchisonin ja ECT:n nykyinen yhteenlaskettu markkinaosuus on huomattava ja lähimmän kilpailijan markkinaosuus puolestaan on melko pieni;
 - b) Hutchisonin ja ECT:n yhteenlaskettu markkinaosuus on pysynyt vakaana jo kauan;
 - c) jälleenlaivausliikenne on Pohjois-Euroopassa keskittynyt vain viiteen satamaan, joista kaksi on osapuolten hallinnassa; ja
 - d) osapuolten yhteenlaskettu osuus keskeisten laivayhtiöiden satamassakäynneistä Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisessä liikenteessä sekä Atlantin ylittävissä liikenteessä on suuri.

2. Tulevaisuudennäkymät

Kapasiteetin kehitys

- (84) Osapuolten mukaan Hutchisonin ja ECT:n osuus Pohjois-Euroopan avomerisatamien kapasiteetista pienenee vuoteen 2005 mennessä tuntuvasti monien tekijöiden seurauksena.
- (85) Tekijöistä ensimmäinen on mainittu edellä (katso 69 kappale): Maersk Delta -terminaali ottaa asteittain haltuunsa maa-alueet ja perusrakenteet, joita nykyisin käyttää ECT tai jotka on aikoinaan tarkoitettu ECT:n käyttöön. ECT:n mahdollisuuksia konkreettiseen kapasiteetin laajentamiseen Rotterdamin sataman nykyisissä puitteissa näin ollen rajoitetaan. Terminaali on Maersk Sealandin yksinomaisessa käytössä vuoteen 2007 asti.
- (86) Lisäksi ECT ja P&O Nedlloyd ovat tehneet aiesopimuksen Rotterdamiin perustettavasta yhteisestä Euromax-terminaalista, josta ECT omistaa 50 prosenttia ja P&O Nedlloyd 50 prosenttia. Pääinvestoin kuin Maersk Delta -terminaali, Euromax-terminaali perustetaan rakentamattomalle maal-

le, mikä merkitsee kapasiteetin kasvua ⁽⁷³⁾. Terminaalin on määrä palvella ensisijaisesti P&O Nedlloydia ja sen yhteistyökumppaneita mutta myös kolmansia osapuolia, jos sillä on ylimääräistä kapasiteettia. Terminaalin odotetaan aloittavan toimintansa vuonna 2004, jolloin P&O Nedlloydin rahti siirretään sinne asteittain muista terminaaleista.

- (87) Maersk Delta -terminaalin toiminta on ECT:n kannalta ulkopuolisen yrityksen kaltaista liiketoimintaa ja Maerskille konsernin sisäistä tuotantoa. Kilpailukieltolauseke estää sitä kilpailemasta ECT:n kanssa. Maersk Sealandin aluksille tarjottavien ahtauspalvelujen hinnoittelua koskevista suuntaviivoista poikkeaminen edellyttää yhteisyrityksen kummankin osapuolen suostumusta. Näin ollen terminaalin nykyinen kapasiteetti ja kapasiteetin laajennukset on jaettava vallitsevaa tilannetta vastaavalla tavalla. Sama pätee Euromax-terminaaliin. Jälkimmäisen terminaalin tilannetta hankaloittaa se, että periaatteessa terminaali on kolmansien osapuolten käytettävissä. Kun kuitenkin otetaan huomioon, että terminaali aloittaa toimintansa vuonna 2004 ja että vaiheittaisen käyttöönoton aikana P&O Nedlloydin rahdin siirrot ovat etusijalla, komission mielestä on epätodennäköistä, että Euromax käsittelee huomattavia määriä kolmansien osapuolten rahtia ennen vuoden 2005 loppua ⁽⁷⁴⁾. Vaikka Euromax käsitteleekin huomattavia määriä kolmansien osapuolten rahtia tarkasteluajanjaksona, tätä terminaalia – jossa ECT:llä olisi yhteinen määräysvalta – ei voida missään mielessä pitää Hutchisonin ja ECT:n kilpailijana.
- (88) Toinen tekijä, joka osapuolten mukaan (katso vastineen 80 kohta ja sitä seuraavat kohdat) vaikuttaa Hutchisonin ja ECT:n osuuteen kapasiteetista vuoteen 2005 ulottuvana ajanjaksona, on muiden nykyisten avomeriterminaalien ja uusien toimipaikkojen kapasiteettien suunniteltu laajentaminen. OSC:n asiantuntijat otaksuvat, että tämän kehityksen seurauksena Pohjois-Euroopan avomeriterminaalien kokonaiskapasiteetti kasvaa 32,25 miljoonasta TEU:sta vuonna 2000 46,75 miljoonaan TEU:hun vuonna 2005. Hutchisonin ja ECT:n osuuden vuoden 2005 kapasiteetista arvioidaan olevan [hiukan yli 20 prosenttia]* eli [hiukan yli 10]* miljoonaa TEU. Tässä arvioissa osapuolten osuuteen ei ole laskettu mukaan Maersk Deltan eikä myöskään Euromaxin kapasiteettia.
- (89) Taulukossa 5 esitetään vuoden 2005 arvioidut kapasiteetit ja osuudet kokonaiskapasiteetista. Arviot perustuvat OSC:n tietoihin, jotka on ajantasaistettu suoraan ilmoituksen tehneiltä osapuolilta ja kolmansilta saatujen tietojen perusteella. Toisessa sarakkeessa markkinoiden ulkopuolelle on jätetty Maersk Delta-, Euromax-, North Sea- ja MSC-terminaalit (viimeksi mainittu sijaitsee Antwerpenissa):
- ⁽⁷³⁾ ECT:n pääjohtaja Carel van den Driest toteaa 14.11.2000 julkaisutussa P&O Nedlloydin lehdistötiedotteessa, että Euromax varmistaa kasvumahdollisuudet (ECT:n) Delta-terminaalin nykyisille ja uusille asiakkaille useiden vuosien ajaksi.
- ⁽⁷⁴⁾ Maersk Delta -terminaali otetaan käyttöön vaiheittain viiden vuoden kuluessa, ja on kohtuullista olettaa, että Euromaxin vaiheittainen käyttöönotto kestää yhtä kauan.

TAULUKKO 5

(TEU)

	Kapasiteetti vuonna 2005	%	Tarkistettu kapasiteetti 2005
Felixstowe + Thamesport + Harwich	[...]*	[9-13]*	[...]*
Southampton	[...]*	[2-5]*	[...]*
Le Havre	[...]*	[5-7]*	[...]* ⁽⁷⁵⁾
Zeebrugge	[...]*	[3-5]*	[...]*
Antwerpen	[...]* ⁽⁷⁶⁾	[9-14]*	[...]* ⁽⁷⁷⁾
Rotterdam – ECT	[...]*	[9-18]*	[...]* ⁽⁷⁸⁾
Rotterdam – muut	[...]*	[4-12]*	[...]* ⁽⁷⁹⁾
Bremerhaven	[...]* ⁽⁸⁰⁾	[5-10]*	[...]* ⁽⁸¹⁾
Hampuri	[...]* ⁽⁸²⁾	[14-19]*	[...]*
Göteborg	[...]*	[3-5]*	[...]*
Amsterdam	[...]*	[4-6]*	[...]*
Århus	[...]*	[0,5-2]*	[...]*
Vlissingen	[...]*	[2-4]*	[...]*
Shellhaven	[...]*	[0,5-1,5]*	[...]*
Muut	[...]*	[1-2]*	[...]*
Yhteensä	43 154 000	100	39 778 166

⁽⁷⁵⁾ Yhteisyritys, josta MSC omistaa puolet ja Le Havre puolet [...]*.

⁽⁷⁶⁾ Ottaen huomioon osapuolten vastineessaan esittämät seikat (94 kohta sekä siihen sisältyvät alaviitteet) on syytä todeta seuraavaa: Antwerpenin satamaviranomaisen antaman vastauksen liitteessä (asiakirja-aineiston sivut 2260–2262) esitetään laajentamissuunnitelmat. Kuten saatekirjeestä ja liitteestä käy ilmi, rakenteilla on vasta kaksi ensimmäistä vaihetta, jotka saataneen päätökseen vuoteen 2005 mennessä. Deurganckdockin itä- ja länsiosan kolmannen vaiheen rakentamismääräystä ei ole vielä annettu (sivu 2262). Antwerpenin satamaviranomaisen vastauksesta käy myös selvästi ilmi, että alkuperäinen aikataulu ei ole enää realistinen, sillä parlamentti on lykännyt laajentamissuunnitelmia (ks. vastaus 4 sivulla 2261).

Ottaen huomioon edellä esitetyt seikat vuoden 2000 kapasiteettiin voidaan lisätä Deurganckdockin itä- ja länsiosan ensimmäisen ja toisen vaiheen kapasiteettilaajennukset [...]*.

⁽⁷⁷⁾ [...]*.

⁽⁷⁸⁾ [...]*.

⁽⁷⁹⁾ [...]*.

⁽⁸⁰⁾ [...]*.

⁽⁸¹⁾ [...]*.

⁽⁸²⁾ Satamaviranomaisen antama tieto.

(90) Taulukon 5 perusteella Hutchisonin ja ECT:n osuuden kokonaiskapasiteetista voidaan odottaa supistuvan nykyisestä [hiukan yli 30 prosentista]* [hiukan alle 30 prosenttiin]* vuonna 2005. On syytä todeta, että tämä luku on arvioitu aivan liian pieneksi, koska sekä Southamptonissa (P&O Ports) että Århusissa (Maersk Ports) todennäköisesti harjoitetaan huomattavaa sisäistä tuotantoa⁽⁸³⁾. Tämän sisäisen tuotannon jättäminen markkinoiden ulkopuolelle kasvattaisi Hutchisonin ja ECT:n osuutta kapasiteetista.

(91) Lisäksi on huomattava, että tässä ennusteessa ilmeisesti oletetaan, että ECT:n terminaalien tuottavuus ei tarkasteluajanjaksona lisäännä merkittäväällä tavalla. Kun otetaan huomioon Hutchisonin muiden terminaalien tähänastinen tuottavuus⁽⁸⁴⁾, tämä oletamus voidaan kyseenalaistaa. Osapuolten kapasiteettiosuutta on lisäksi verrattava lähimpien kilpailijoiden osuuksiin. Vuonna 2000 lähimmällä kilpailijalla oli [10-15 prosentin]* osuus kokonaiskapasiteetista, vuonna 2005 sen osuuden arvioidaan olevan [samaa luokkaa]*⁽⁸⁵⁾.

(92) Lisäksi pelkkä kapasiteetti ilmaisee puutteellisesti osuutta jälleenlaivausliikenteen markkinoista (katso 63 kappale), eikä voida olettaa, että kaikelle uudelle kapasiteetille on riittävästi kysyntää. Zeebrugge on hyvä esimerkki siitä, että vaikka satamalla olisi alhaisten käsittelymaksujen, riittävän syvyyden ja laivayhtiöiden kannalta hyvän sijainnin kaltaisia kilpailuetuja, sillä voi olla vaikeuksia rahdin saamisessa joutuessaan kilpailemaan vakiintuneiden suurten satamien kanssa⁽⁸⁶⁾. Lisäksi useimmat uudet laitteet edellyttävät jopa useiden vuosien vaiheittaista käyttöönottoa⁽⁸⁷⁾.

(93) Taulukossa 6 esitetään, millainen tilanne olisi vuonna 2005, jos markkinoiden ulkopuolelle jätettäisiin kaikki laivayhtiöiden yhteisomistuksessa oleviin terminaleihin liittyvä kapasiteetti, kuten osapuolet ovat ehdottaneet vastineessaan:

TAULUKKO 6

(TEU)

	Kapasiteetti vuonna 2005	%	Tarkistettu kapasiteetti vuonna 2005
Felixstowe + Thamesport + Harwich	[...]*	[9-15]*	[...]*
Southampton	[...]*	[3-6]*	[...]*
Le Havre	[...]*	[5-8]*	[...]* ⁽⁸⁸⁾
Zeebrugge	[...]*	[3-6]*	[...]*
Antwerpen	[...]*	[8-13]*	[...]* ⁽⁸⁹⁾
Rotterdam – ECT	[...]*	[10-16]*	[...]*

⁽⁸³⁾ Southamptonin pääkonttiterminaalit on yhteisomistuksessa P&O Portsien kanssa. Southampton on myös yksi P&O Nedlloyd -laivayhtiön pääsatamista. Tämän vuoksi huomattava osa Southamptonin kuljetusmäärästä on todennäköisesti sisäistä tuotantoa (P&O Portsien palvelujen tarjoamista P&O Nedlloydille). Sama pätee Århusin terminaaliiin, jota hallitsee AP Møller (Maersk) ja joka on yksi Maersk Sealand -laivayhtiön pääsatamista Euroopassa.

⁽⁸⁴⁾ Katso 103 kappale.

⁽⁸⁵⁾ Briefing Paper, taulukko 14: Hessenatien osuuden kokonaiskapasiteetista ennustetaan olevan [10-15]* prosenttia vuonna 2005. (Huomautettakoon, että tähän lukuun sisältyy Hessenatien ja MSC:n välisen yhteisyrityksen sisäinen kapasiteetti, joten luku on yliarvioitu.)

⁽⁸⁶⁾ North European Containerisation, sivu 55, jolla kysynnän kasvun todetaan olleen pettymys.

⁽⁸⁷⁾ Maersk Delta -yhteisyrityksen liiketoimintasuunnitelman mukaan käyttöönotto tapahtuu vaiheittain viiden vuoden aikana.

⁽⁸⁸⁾ Ilman MSC:n kapasiteettia [...]*.

⁽⁸⁹⁾ Ilman Hessenatien ja MSC:n yhteisyrityksen kokonaiskapasiteettia [...]*.

			(TEU)
	Kapasiteetti vuonna 2005	%	Tarkistettu kapasiteetti vuonna 2005
Rotterdam – muut	[...]*	[0,5-13]*	[...]* ⁽⁹⁰⁾
Bremerhaven	[...]*	[2,5-10]*	[...]* ⁽⁹¹⁾
Hampuri	[...]*	[14-22]*	[...]*
Göteborg	[...]*	[3-6]*	[...]*
Amsterdam	[...]*	[4,5-7,5]*	[...]*
Århus	[...]*	[0,5-3,5]*	[...]*
Vlissingen	[...]*	[2-5]*	[...]*
Shellhaven	[...]*	[0,3-1,2]*	[...]*
Muut	[...]*	[0,7-3,5]*	[...]*
Yhteensä	43 154 000	100	33 454 000

(94) Tämän muutoksen seurauksena osapuolten osuus tulevas-
ta kapasiteetista kasvaa [alle 1 prosenttia]*.

(95) Osapuolten mukaan uudet toimijat, esimerkiksi Vlissingen⁽⁹²⁾, todennäköisesti tarjoavat kovan vastuksen hintakilpailussa vakiintuneiden laitosten kanssa, sillä uusilla laitoksilla on kannustin perustaa hinnoittelunsa rajakustannuksiin saadakseen rahtimääränsä nopeasti kannattavalle tasolle (katso esimerkiksi vastineen 84 ja 95 kohta). Keskimääräiset kokonaiskustannukset alittava hinnoittelu ei kuitenkaan ole loputtomiin kestävä strategia. Lisäksi tällainen strategia houkuttelee vakiintuneet toimijat reagoimaan jollakin samankaltaisella tavalla. Vakiintuneilla toimijoilla on yleensä uusia toimijoita paremmat mahdollisuudet selviytyä pitkittyneestä hintasodasta, koska niillä on ollut enemmän aikaa tehdä poistot investoinneista ja maksaa lainat takaisin. Hutchisonin ja ECT:n tapauksessa on syytä todeta, että yrityskeskittymä nauttii taloudellisesti vahvan Hutchison Whampoa -yhtymän tukea.

⁽⁹⁰⁾ Ilman Maersk Deltan ja Euromaxin kapasiteettia [...]*.

⁽⁹¹⁾ Ilman North Sea Terminalin (Maersk ja Eurogate) kapasiteettia [...]*.

⁽⁹²⁾ Komissio kiinnittää huomiota Vlissingenin kehityksen osalta RMPM:n vuosikertomuksessa 1999 (sivulla 13) esitettyihin tietoihin, joiden mukaan Vlissingenissä suunnitellaan Westerschelden konttiterminaalin rakentamista. Terminaali on aikomus antaa belgialaisen Hessenatien hoidettavaksi. Jos suunnitelmat edistyvät, perusrakenteet luultavasti rakennetaan ja niitä käytetään Exploitiatiemaatschappij Schelde Maasin (ESM) antamien ohjeiden mukaisesti. Komissio korostaa erityisesti sitä, että suunnitelman mukaan sekä Zealand Seaportsilla että RMPM:llä on 50 prosentin osakkuus ESM:ssä (korostus komission).

Liikenteen siirtäminen

(96) Vastineensa 112 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa osapuolet esittävät, että MSC aikoo siirtää Felixstowessa nykyisin harjoittamansa jälleenlaivausliikenteen kokonaisuudessaan muualle ([...]* TEU). MSC ei ole vahvistanut tätä tietoa mutta on ilmoittanut siirtäneensä [noin viidesosan]* TEU Felixstowesta, jonka kautta kuitenkin kulkee edelleen noin [noin neljäsosa]* TEU⁽⁹³⁾.

Suurten alusten vaikutukset

(97) Suurimman vuonna 1988 toimitetun konttialuksen kapasiteetti oli 4 340 TEU. Vuonna 1999 suurimman toimitetun aluksen arvioitu kapasiteetti oli 7 500 TEU⁽⁹⁴⁾. OSC arvioi, että Kaukoidän liikenteessä käytetään vuonna 2005 yleisesti aluksia, joiden kapasiteetti on 5 500–6 500 TEU. Tässä liikenteessä käytettävän suurimman aluksen kapasiteetti on 8 500 TEU⁽⁹⁵⁾. Atlantin ylittävässä liikenteessä käytetään vuonna 2005 yleisesti aluksia, joiden kapasiteetti on 4 000 TEU, ja suurimman aluksen kapasiteetti on 4 800 TEU.

⁽⁹³⁾ Katso MSC:n vastaus, tiedoston sivu 2326.

⁽⁹⁴⁾ North European Containerisation, sivu 209.

⁽⁹⁵⁾ Kannattaa kenties verrata näitä tuoreita arvioita aiempaan kertomukseen (The Competitive Position of Felixstowe versus Rotterdam Terminals, syyskuu 1998), jossa OSC ennusti, että vuonna 2010 Kaukoidän liikenteessä yleisesti käytettävä aluksen kapasiteetti olisi 6 500 TEU ja suurimman aluksen kapasiteetti olisi 8 000 TEU.

(98) Huhtikuun ja joulukuun 2001 välisenä aikana reittiliikennettä harjoittaa kolme konttialusta, joiden kapasiteetti on 4 000–4 999 TEU; 24 alusta, joiden kapasiteetti on 5 000–5 999 TEU; 19 alusta, joiden kapasiteetti on 6 000–6 999 TEU; yksi alus, jonka kapasiteetti on 7 000–7 999 TEU, ja yksi alus, jonka kapasiteetti on 9 000–10 000 TEU⁽⁹⁶⁾. Tammikuussa 2001 Maersk Sealandille toimitettiin 21:s alus kaikkiaan 25:stä konttialuksesta, joiden kapasiteetti on 6 600 TEU / 104 000 dwt. P&O Nedlloydille puolestaan toimitettiin ensimmäinen alus neljästä aluksesta, joiden kapasiteetti on 6 788 TEU⁽⁹⁷⁾. Hapag-Lloyd on tilannut neljä 7 200 TEU:n alusta⁽⁹⁸⁾. Yli 6 000 TEU:n alusten osuus nykyisestä ja tilatusta osastoihin jaetusta kokonaiskapasiteetista oli kesäkuussa 2000 noin 27,5 prosenttia.

(99) Jo vakiintuneet uusimman sukupolven suuret konttialukset (6 400–7 500 TEU) ovat 300–320 metrin pituisia, niiden suurin leveys on 42,8 metriä ja syväys 14,2–14,5 metriä⁽⁹⁹⁾. Seuraavan sukupolven alusten, jotka otettaneen käyttöön vuosien 2003 ja 2008 välisenä aikana, ennustetaan olevan kapasiteetiltaan 8 000–8 500 TEU, pituudeltaan 330–340 metriä, suurimmalta leveydeltään 46–47 metriä ja lasketulta syvyykseltään 14,5 metriä. On syytä todeta, että Maersk Sealandin uusimpien alusten viralliseksi kapasiteetiksi on ilmoitettu 6 600 TEU, mutta niiden kapasiteetin uskotaan tosiasiallisesti olevan noin 8 000 TEU⁽¹⁰⁰⁾.

(100) Tutkimuksista⁽¹⁰¹⁾ ja kolmansien huomautuksista käy ilmi, että suurten konttialusten tulo markkinoille vaikuttaa merkittäväällä tavalla alusten käynteihin Pohjois-Euroopan avomerikonttiasatamissa siten, että satamassakäynnit keskittyvät entisestään⁽¹⁰²⁾ ja että jälleenlaivaus- ja välityksiä samanaikaisesti lisääntyy⁽¹⁰³⁾. Ollakseen kilpailukykyisiä jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaalin on tarjottava:

- tehokkaita konttiterminaalipalveluja,
- suora yhteys avomereltä⁽¹⁰⁴⁾,

⁽⁹⁶⁾ DynaLiners 13/2001, 30.3.2001, sivu 5.

⁽⁹⁷⁾ Containerisation International, maaliskuu 2001, sivu 27.

⁽⁹⁸⁾ North European Containerisation, sivu 207.

⁽⁹⁹⁾ North European Containerisation, sivu 210.

⁽¹⁰⁰⁾ Katso esimerkiksi Lloyd's List, 3.4.2001, sivu 18.

⁽¹⁰¹⁾ Esimerkiksi North European Containerisation, sivu 213, Trinity III Extension Development, sivu 21 ja sitä seuraavat sivut (OSC:n Hutchisonille laatima kertomus).

⁽¹⁰²⁾ Satamassakäynnit ovat jo merkittäväällä tavalla keskittyneet Kaukoidän liikenteessä (jossa käytetään suurimpia aluksia): vuonna 1995 Felixstowen, Rotterdamin ja Hampurin osuus kaikista Euroopan ja Aasian välillä liikennöivien alusten käynteistä Pohjois-Euroopan satamissa oli 34 prosenttia; vuonna 1999 niiden osuus oli noussut 61 prosenttiin.

⁽¹⁰³⁾ Lehtitietojen mukaan (Lloyd's List, 17.5.2001, sivu 5) sekä Lloyd's Register että OSC katsovat, että tämän vuosikymmenen puoliväliin mennessä saatetaan ottaa käyttöön erittäin suuria konttialuksia (ultra large container ships, ULCS), joiden kapasiteetti on 12 500 TEU. Niiden käyttöönottoa puoltaisivat tästä oletettavasti saatavat huomattavat kustannussäästöt (8 000 TEU:n aluksen tapauksessa jopa 19 prosenttia). On syytä huomata, että nämä kustannussäästöt perustuvat satamassakäyntien määrän vähentämiseen (oletettavasti verrattuna 8 000 TEU:n keskivertoaluksen nykyiseen satamassakäyntien määrään).

⁽¹⁰⁴⁾ Katso esimerkiksi North European Containerisation, sivut 206–207.

- laituripaikkoja, joiden syvyys on vähintään 15 metriä, sekä tuloväyliä, joiden syvyys on noin 16 metriä suotuisissa vuorovesiolosuhteissa, ja
- hyvät yhteydet lähialueelle (intermodaaliliikenne mukaan luettuna).

(101) Taulukossa 7 esitetään Pohjois-Euroopan satamien tuotavuutta vuonna 1999 koskevan OSC:n tutkimuksen tulokset tehokkuuskriteerin osalta:

TAULUKKO 7

Terminaali	TEU/ nosturi- teline	TEU/ hehtaari	TEU/ laituri- metri
Le Havre – Port Total	60 700	7 000	278
Zeebrugge – Flanders CT	46 700	5 600	136
Zeebrugge – Ocean CT	52 300	7 800	182
Antwerpen – Hessenatie River Scheldt	127 200	14 600	708
Antwerpen – Noord Natie River Scheldt	74 500	6 100	374
Rotterdam – ECT Delta	119 600	15 500	918
Rotterdam – ECT Home	80 900	12 900	571
Rotterdam – Uniport	56 300	11 300	281
Rotterdam – Hanno	75 000	13 600	200
Bremerhaven – Eurogate	75 400	7 800	387
Hampuri – HHLA	98 000	12 800	650
Hampuri – Eurogate	72 900	11 800	461
Felixstowe	117 000	19 700	1 064
Southampton	76 900	13 600	683

(102) Taulukosta 7 käy ilmi, että Felixstowe ja ECT (Delta) kuuluivat vuonna 1999 Euroopan tuotteliaimpiin terminaleihin. Siitä ilmenee lisäksi, että kaikkein tuotteliaimpien terminaalien (Felixstowe, ECT Delta ja Antwerpen-Hessenatie) ja vähemmän tuotteliaiden terminaalien välillä on huomattavia tuottavuuseroja.

(103) OSC toteaa kertomuksessaan Trinity III Extension Development (sivulla 20), että toinen Hutchisonin hallitsema terminaali eli HIT on maailman tuottavin terminaali. Samassa kertomuksessa (sivulla 21) OSC katsoo, että Felixstowe ja Thamesport eivät todennäköisesti kykene lähitulevaisuudessa lisäämään tuottavuuttaan nykyiseltä tasolta (1 400 TEU/metri). Vuotta 2005 koskevissa OSC:n ennusteissa⁽¹⁰⁵⁾ Manner-Euroopan terminaalien vertailuluvuksi ilmoitetaan 950 TEU/metri ja Yhdistyneen kuningaskunnan terminaalien vertailuluvuksi 1 150 TEU/metri. Nämä vertailuluvut ovat vain hieman

⁽¹⁰⁵⁾ North European Containerisation, sivu 222.

suurempia kuin Felixstowen ja ECT Deltan tuottavuus vuonna 1999. Näin ollen voidaan päätellä, että Hutchisonin ja ECT:n terminaalit ovat todennäköisesti lähitulevaisuudessakin tuottavampia kuin muut Pohjois-Euroopan terminaalit. Osapuolet ovat esittäneet (vastineen 192 kohta), että niitä ei pidä rangaista siksi, että ne mahdollisesti ovat muita toimijoita tehokkaampia. Tämä ei vastaa komission kantaa: komission tavoitteena on arvioida objektiivisesti, kuinka markkinaosuudet tosiasiallisesti kehittyvät (eli analysoida tulevaa markkinarakennetta) – tämän arvioinnin kannalta ilmeisen merkityksellistä on se, että tulevaisuuden kuljetusmäärät voidaan aliarvioida, jos tehokkuuden paranemista ei oteta riittävällä tavalla huomioon.

- (104) Vuonna 1999 viiden Pohjois-Euroopan sataman – Rotterdamin, Hampurin, Felixstowen, Antwerpenin ja Bremerhavenin – kautta kulki 91 prosenttia koko Pohjois-Euroopan jälleenlaivausliikenteestä. Näistä viidestä satamasta kaksi eli Hampuri ja Antwerpen ovat jokisatamia. OSC on todennut näiden satamien kilpailuasemasta seuraavaa:

”Satamateollisuuden kannalta painopiste on aluksen syväyksessä sekä tuloväylien ja laituripaikkojen syvyydessä. Antwerpenin ja Hampurin kaltaiset jokisatamat ovat 1990-luvun alusta lähtien vastanneet teollisuuden kehitykseen syventämällä tuloväyliä. Tämä on ollut tilapäinen tapa reagoida kehitykseen. Nykyisin niillä on kuitenkin niukasti mahdollisuuksia parantaa asemaansa – jos ne eivät halua maksaa erittäin suuria, jopa kohtuuttomia kustannuksia – ja nettovaikutuksena on ollut vuorovesiolosuhteisiin perustuvien kulkurajoitusten lisääntyminen suurimmissa konttiterminalleissa. Kun näiden seikkojen lisäksi otetaan huomioon muut näihin satamassakäynteihin liittyvät haitat, varsinkin jokikuljetuksiin tarvittava aika, hankaluudet kasvavat entisestään. Maersk on ilmoittanut nämä tekijät pääsyyksi, jonka vuoksi se siirsi toimintansa Hampurista rannikon tuntumassa sijaitsevaan Bremerhavenin avomeriterminaliin, ja samanlaisesta kehityksestä on tehty havaintoja eri puolilla maailmaa”⁽¹⁰⁶⁾.

- (105) Antwerpenin satama vahvistaa, että se on valmistautunut ruoppaamaan tuloväylät 13 metrin syvyyksiksi. Lisäruoppaukset ovat mahdollisia, jos lisätiedot niitä puoltavat. Ruoppaustoimenpiteille ei ilmeisesti ole laadittu aikataulua.

⁽¹⁰⁶⁾ North European Containerisation, sivut 206–208. Katso myös sivu 183, jolla OSC toteaa jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaalien perusedellytyksistä seuraavaa: Jälleenlaivausliikenteen taloudellisuus perustuu täysin avomerialusten mittakaavaetuihin. Näin ollen on välttämätöntä, että nämä alan suurimmat alukset voivat kiinnittyä laituriin keskeytyksettä vuorovesien vaihtelusta riippumatta. Tähän liittyvät ongelmat ovat viime vuosina hankaloittaneet toimintaa Antwerpenissa ja Hampurissa. Vaatimukset kasvavat entisestään, kun erittäin suurten alusten markkinaosuus vakiintuu ja kun niiden taloudellisuus tulee yleiseen tietoon.

- (106) Osapuolet katsovat, että määräajan ylittämisestä perittävä sakko ja syväysrajoitukset eivät Antwerpenissa ole käytännössä lopettaneet suurimpien alusten käyntejä satamassa, ja mainitsevat esimerkkinä Maersk Sealandin Knud Maersk -aluksen (K-luokan alus, kapasiteetti 6 000 TEU⁽¹⁰⁷⁾) käynnin satamassa (katso vastineen 90 kohta). Tältä osin on syytä mainita Maerskin päätös, jonka mukaisesti sen suurimmat alukset (S-luokan alukset, joiden virallinen kapasiteetti on yli 6 600 TEU, mutta niiden kapasiteetin uskotaan tosiasiallisesti olevan noin 8 000 TEU) eivät käy Antwerpenin satamassa. Tilannetta voidaan havainnollistaa vertaamalla toisiinsa Maerskin Pohjois-Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä käyttämiä aluksia, joista osa käy Rotterdamin satamassa⁽¹⁰⁸⁾ (AE1) ja osa Antwerpenin satamassa (AE2). Rotterdamin kautta liikennöi kaksi S-luokan alusta ja kolme K-luokan alusta; AE2-liikennettä harjoittaa kaksi K-luokan alusta mutta ei yhtään S-luokan alusta.

- (107) Hampurin satamalla on Skandinavian ja Baltian markkinoiden läheisyyden ansiosta perinteisesti ollut suuri osuus jälleenlaivausliikenteen markkinoista huolimatta Elben ylittämiseen liittyvistä määräajan ylittämisestä perittävistä sakoista ja syväysrajoituksista. Hampurin markkinaosuutta verottaa kuitenkin Bremerhavenin uusi avomerikapasiteetti. Maerskin päätös perustaa yksi Euroopan keräilyterminalleistaan (North Sea Terminal -yhteisyritys) Bremerhaveniin Hampurin asemesta on tässä suhteessa merkityksellinen.

- (108) Liitteen I taulukossa esitetään Pohjois-Euroopan tärkeimpiin avomerisatamiin pääsyn helppous olettaen, että suunnitellut ruoppausohjelmat toteutetaan. Taulukosta käy ilmi, että alus, jonka syväys on 14 metriä (ja jonka kapasiteetti on noin 6 000 TEU), pääsee rajoituksetta vain Bremerhavenin (ruoppauksen jälkeen), ECT Deltan ja Le Havren satamiin. Vaikka Le Havren satama onkin riittävän syvä, alusten pääsyä sinne hankaloittaa heikko tuottavuus ja epäluotettavuus.

- (109) Lisäksi liitteen I taulukko osoittaa, että Felixstowe olisi yksi harvoista satamista, jonne alukset pääsevät suotuisissa vuorovesiolosuhteissa.

- (110) Jos aluksen syväystä lisätään 15 metriin (useimpien yli 6 000 TEU:n alusten syväys on 14,5 metriä), alus pääsee rajoituksetta vain ECT Deltan ja Le Havren satamiin; tällöin Felixstowe on yksi satamista, jonne pääsee yli 50 prosenttia aluksista.

⁽¹⁰⁷⁾ Virallinen luokitus; osapuolet väittävät, että tosiasiallinen kapasiteetti on huomattavasti suurempi.

⁽¹⁰⁸⁾ AE1-liikennettä Pohjois-Euroopassa harjoittavat alukset käyvät lisäksi Felixstowen ja Bremerhavenin satamissa.

- (111) OSC toteaa lähialueyhteyksistä, että Rotterdamista lähtevien intermodaalisten sukkulajunayhteyksien määrä on kasvanut nopeasti ja että Rotterdamin sijainti on vesiliikennejärjestelmän kannalta erinomainen⁽¹⁰⁹⁾. Ei ole sattumaa, että sekä Maersk että P&O Nedlloyd ovat valinneet Rotterdamin yhdeksi Euroopan keräilyterminaaleistaan ja että kumpikin osapuoli on tämän vuoksi tehnyt huomattavia investointeja intermodaaliliikenteeseen⁽¹¹⁰⁾.
- (112) Osapuolten mielestä⁽¹¹¹⁾ satamaoperaattorin suhteellinen asema lähialue liikenteen markkinoilla ei vaikuta siihen, minkä jälleenlaivaussataman kuljetusliike valitsee. Tämä väite on kuitenkin ristiriidassa osapuolten kannan kanssa, jonka mukaan lähialue liikenne ja jälleenlaivausliikenne kuuluvat erottamattomasti yhteen ja käyntisatama valitaan ensisijaisesti lähialuetta koskevien seikkojen perusteella. Aluskoon kasvaessa lähialuetta koskevien seikkojen merkitys kasvaa⁽¹¹²⁾. Näin ollen on ilmeistä, että operaattorilla, jolla on lähialue liikenteeseen liittyvä kilpailuetu (hyvät maantie- ja rautatieyhteydet, hyvä maantieteellinen sijainti), on kilpailuetu myös jälleenlaivausliikenteessä. Tähän päätelmään yhtyvät myös riippumattomat tarkkailijat⁽¹¹³⁾ ja sen vahvistavat satamatilastot, joiden mukaan jälleenlaivausliikenne on keskittynyt voimakkaasti viiteen Pohjois-Euroopan keskeiseen avomerisatamaan, joilla sattumoisin on myös suuri osuus Pohjois-Euroopan lähialue liikenteen markkinoista (katso 53 kappale, alaviite mukaan luettuna).
- Päätelmä*
- (113) Edellä esitetyn, tulevaa kehitystä ja tulevia suuntauksia koskevan analyysin perusteella voidaan päätellä, että yrityskeskittymä johtaa osapuolten määräävän aseman syntymiseen merkityksellisillä markkinoilla siinäkin tapauksessa, että otetaan huomioon tuleva kehitys vuoden 2005 loppuun asti.
- ### 3. Tasapainottava kysyntävoima
- (114) Osapuolten mukaan laivayhtiöillä on merkittävää tasapainottavaa kysyntävoimaa Pohjois-Euroopan terminaaliooperaattoreihin nähden (katso vastineen V.1 jakso).
- (115) Osapuolellet katsovat, että kysyntä on laivayhtiöiden viimeaikaisten yhdistymisten ja yhteenliittymien seurauksena keskittynyt hyvin voimakkaasti. Tästä on osapuolten mielestä hyvänä esimerkkinä Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välinen liikenne, jossa viiden kuljetusliikeryhmittymän osuus kokonaiskapasiteetista on 82 prosenttia (katso vastineen 148 kohta). Felixstowessa asioiden Hutchisonin asiakkaiden ja ECT:n asiakkaiden tapauksessa kysyntä on tätäkin keskittyneempää: neljän kuljetusliikeryhmittymän osuus ECT:n kokonaiskuljetusmäärästä on [60–70 prosenttia]* ja neljän kuljetusliikeryhmittymän osuus Felixstowen kokonaiskuljetusmäärästä on lähes [70–80 prosenttia]*. Koska asiakkaiden osuus alus- ja kuljetuskapasiteetista on aiempaa suurempi ja koska asiakkaat voivat siirtyä kuljettamaan suuria rahtimääriä vaihtoehtoisten satamien kautta, terminaalioperaattoreiden on otettava huomioon asiakkaiden huomattava kysyntä- ja neuvotteluvoima. Lisäksi osapuolellet väittävät, että tärkeän asiakkaan menettämistä huomattavien taloudellisten seurausten vuoksi pelkästään kuljettavien rahtierien menettämisen uhka rajoittaa satamaoperaattoreiden hinnoittelukäytäntöä.
- (116) Markkinoiden keskittyneisyyden osalta osapuolellet viittaavat aiempiin päätöksiin, joissa komissio katsoi, että tietynasteinen kysynnän keskittyminen oli osoitus kysyntävoimasta. Osapuolellet siteeraavat erityisesti päätöksen BP Amoco / Castrol⁽¹¹⁴⁾ jaksoa (katso vastineen 144 kohta), jossa komissio arvioidessaan mahdollisen oligopolin syntymistä totesi, että laivayhtiöillä oli merkittävää kysyntävoimaa merialusten voiteluaineiden toimittajiin nähden.
- (117) Osapuolten siteeraamissa päätöksissä, varsinkin asiaa BP Amoco / Castrol koskevassa päätöksessä, on arvioitu markkinoiden rakennetta, tuotteita ja hankintaehtoja, jotka eivät juurikaan muistuta tarkasteltavana olevaa asiaa. Asiassa BP Amoco / Castrol viisi suurta merialusten voiteluaineiden toimittajaa kävi keskinäistä tarjouskilpailua; asiakkaiden vaihtuvuus oli huomattavaa markkinoilla, joilla ei ollut kapasiteettirajoituksia ja joilla tavarantoimittajan fyysinen läsnäolo ei ollut välttämätön. Tilanne oli olennaisesti erilainen kuin tarkasteltavana olevassa asiassa: ahtauspalvelut eivät ole erillisiä tuotteita, joita voidaan ostaa maantieteellisesti rajoittamattomilla markkinoilla, joilla tavarantoimittajan vaihtaminen ei muutoin juurikaan vaikuta ostajan toimintaan. Siirtyminen satamasta toiseen sitä vastoin riippuu useista tekijöistä ja edellyttää huomattavia muutoksia laivayhtiöiden tarjoamiin palveluihin⁽¹¹⁵⁾. Laivayhtiöiden asema satamaoperaattoreihin nähden on siis aivan erilainen kuin niiden asema alusten käytön kannalta välttämättömien tuotteiden – esimerkiksi voiteluaineiden – toimittajiin nähden.
- (114) Komission päätös asiassa COMP/M.1891– BP Amoco / Castrol (EYVL C 301, 21.10.2000, s. 23).
- (115) Katso 120 kohta sekä 123–126 kohta.

⁽¹⁰⁹⁾ North European Containerisation, sivut 59–60.

⁽¹¹⁰⁾ European Rail Shuttle -liikenteeseen tehdyt yhteiset investoinnit.

⁽¹¹¹⁾ Vastineen 36 kohta.

⁽¹¹²⁾ Suurimpien alusten taloudellisuus perustuu siihen, että alukset ovat merellä mahdollisimman pitkiä aikoja. Näin ollen ainoastaan satamat, jotka pystyvät käsittelemään riittävän suuria lähialue liikenteen rahtimääriä, kilpailevat näiden alusten satamassakäynneistä ja ovat siten tosiasiallisia ja mahdollisia kilpailijoita jälleenlaivausliikenteen markkinoilla.

⁽¹¹³⁾ Katso esimerkiksi North European Containerisation, sivu 213.

- (118) Joka tapauksessa ei voida hyväksyä väitettä, jonka mukaan kysyntä on erittäin keskittynyttä⁽¹¹⁶⁾. Vaikka laivaliikenteen yhteenliittymien jäsenet saattavat useinkin neuvotella kollektiivisesti tietyn terminaalioperaattorin kanssa, näin ei kuitenkaan aina ole asianlaita⁽¹¹⁷⁾ – viime kädessä asiasta päättää kukin yhteenliittymän jäsen itse. On myös syytä huomata, että yhteenliittymien jäsenet käyvät keskenään sekä hintoihin että palveluihin perustuvaa kilpailua eivätkä niiden intressit aina käy yksiin. Tämä koskee kaikkia aloja, myös terminaalioperaattorin valintaa⁽¹¹⁸⁾.
- (119) Mahdollista asiakkaiden keskittymistä on joka tapauksessa verrattava tarjonnan keskittymiseen. Tämä koskee erityisesti Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä liikennettä, johon osapuolet perustavat keskittymistä koskevan arvionsa. Kuten edellä olevasta käy ilmi (katso 104 kappale ja sitä seuraavat kappaleet), nykyisin vain harvat terminaalioperaattorit pystyvät vastaanottamaan suurimpia tässä liikenteessä käytettyjä aluksia. Edellä mainittujen markkinasuuntauksien seurauksena tarjonta todennäköisesti keskittyy entisestään.
- (120) Laivayhtiöiden kyky siirtyä kuljettamaan rahtia (kokonaan tai osittain) vaihtoehtoisten satamien kautta riippuu useista tekijöistä, joita ovat muun muassa käytettävissä oleva kapasiteetti, vakiintuneet reitit ja palvelut sekä tarkoituksenmukaiset lähialue-, syöttö- ja välitysluokkien perusrakenteet.
- (121) Vain harvan nykyisen keräilyterminaalin kapasiteetti riittäisi huomattavien uusien rahtimäärien käsittelemiseen. Tilanne voi muuttua tulevaisuudessa, mutta nykyiselle tilanteelle on oireellista, että osapuolet ovat komissiolle toimittamissaan tiedoissa todenneet, että kapasiteetti, joka vapautuu siirrettäessä P&O Nedlloydin ja Grand Alliancen liikenne uuteen Euromax-terminaaliin, vastaa ainoastaan markkinoiden kasvun mukaista liikenteen kasvua.
- (122) Lisäksi tutkimus on paljastanut, että satamien käsittelymaksut ovat vain yksi eikä kaikista merkittävien tekijä, kun laivayhtiöt tekevät satamassakäyntejä koskevia päätöksiä. Sen sijaan päätöksen kannalta merkittäviä ovat ensisijaisesti lähialueyhteydet, syöttö- ja välityspalvelujen saatavuus, välitön yhteys rannikolle, tuloväylien ja laituriipaikkojen syvyys sekä kyseisen liikenneyhteyden aikataulu. Myös palvelun taso on merkittävä tekijä. Kun laivayhtiö on alkanut liikennöinnin reitillä, johon kuuluu käynti tiettyssä satamassa, sillä on voimakas kannustin jatkaa käyntejä kyseisessä satamassa⁽¹¹⁹⁾. Käyntisataman vaihto edellyttää toiminnan rakenteellista uudistamista, jonka laajuudesta riippuen terminaalioperaattoreilla on usein paljonkin liikkumavaraa sataman käsittelymaksujen korottamiseen, joskaan kustannusten nousu ei ole riittävä syy, jonka perusteella laivayhtiöt voivat vaihtaa käyntisatamaa. Näin ollen käyntisataman vaihto on liiketaloudellisesti perusteltua vain, jos muutokset eivät aiheuta keskeytystä laivayhtiön toimintaan tai muulla tavalla hankaloita sitä.
- (123) Osapuolet ovat todenneet, että sataman vaihdosta ei aiheudu todellista haittaa, sillä siitä aiheutuvat kustannukset eivät ole huomattavia eikä se viivästyttä toimintaa. Komissio on kuitenkin saanut laivayhtiöiltä tietoja, joiden mukaan sataman vaihdot johtavat reittien huomattaviin tarkistuksiin ja terminaalien sulkemisia koskevista muutoksista aiheutui hankaluuksia niiden asiakkaille. Lisäksi reiteistä sovitaan konsortion jäsenten kesken. Jotta konsortiojärjestelyn myötä saatuja tehokkuusvaihteluja ei menetettäisi, laivayhtiöiden olisi otettava huomioon konsortion muiden jäsenten intressit harkitessaan sataman vaihtoa.
- (124) Tältä osin osapuolet esittävät, että jälleenlaivausliikenteessä satama voidaan helposti vaihtaa järkyttämättä laivaliikenteen tasapainoa. Päinvastoin kuin lähialue liikenne, jälleenlaivausliikenne ei ole sidottu tiettyyn paikkaan vaan jälleenlaivausrahti voidaan lastata tai purkaa missä tahansa satamassa, jossa alus käy harjoittaessaan lähialue liikennettä (katso vastineen 116 ja 117 kohta).
- (116) Katso komission päätös asiassa M.1651 – Maersk/Sea-Land (EYVL C 313, 30.10.1999, s. 6).
- (117) Esimerkiksi Eurogate on ilmoittanut tekevänsä laivayhtiöasiakkaidensa kanssa sekä erillisiä sopimuksia että sopimuksia, joista yhteenliittymien edustajat neuvottelevat yhdessä ja jotka jokainen laivayhtiö allekirjoittaa erikseen. Göteborg puolestaan on ilmoittanut neuvottelevansa jokaisen laivayhtiön kanssa erikseen.
- (118) Esimerkiksi P&O Nedlloyd on päättänyt perustaa yhden keräilyterminaaleistaan Rotterdamiin, kun taas Hapag-Lloyd on tehnyt investointeja Hampuriin. Kumpikin liikennöitsijä kuuluu Grand Alliance -yhteenliittymään. Osapuolet itse korostavat, että Grand Alliancen jäsenillä ei ole velvollisuutta käydä Rotterdamin satamassa ja käyttää siellä sijaitsevaa ECT:n ja P&O Nedlloydin Euromax-terminaalia, vaikka tämä voisikin olla P&O Nedlloydin mielestä suotavaa.
- (119) P&O Nedlloyd toteaa komission kyselyyn antamassaan vastauksessa, että vaikka teoriassa kuljetusliikkeit voivat vapaasti vaihtaa käyntisatamaa voidakseen valita saadakseen käyttöönsä suuremman ahtauspalvelujen tarjoajien valikoiman, sataman vaihto on käytännössä vaikeaa. Satamien keskinäisen korvaavuuden puutteen lisäksi kuljetusliikkeen on huolehdittava sitä useammista järjestelyistä, mitä useammin se käy jossakin tiettyssä satamassa. [...] Kun kuljetusliikkeellä siis on vakiintuneet käyntisatamat, sen on taloudellisesti entistä vaikeampaa siirtyä kuljettamaan huomattavaa osaa rahdistaan muiden satamien kautta ja harjoittamaan jälleenlaivauksia. Lisäksi aluskoon kasvaessa kuljetusliikkeen satamassakäyntien määrä vastaavasti pienenee, mikä jälleen lisää Rotterdamin ja Felixstowen satamien merkitystä. CP Ships puolestaan toteaa, että joustavuus on rajallista, sillä laivayhtiön perusrakenteet vaikuttavat erittäin paljon palvelujen laatuun ja kustannuksiin, ja käyntisatamien vaihdon edellyttämä resurssien siirtäminen tai uusien resurssien löytäminen voi olla varsin vaikeaa.

- (125) Sen lisäksi, että jälleenlaivausrahdin kuljetuksia on mahdollisesti sovitettava yhteen konsortion jäsenen välillä, jälleenlaivaussataman valintaan vaikuttavat ensisijaisesti palvelun taso, käytettävissä olevat välitys- ja syöttöliikenneyhteydet sekä maantieteellinen sijainti. Hinta ei ole ensisijainen tekijä (katso 122 kappale). Lisäksi joidenkin jälleenlaivauskuljetusten menettämisen uhka ei todennäköisesti ole riittävän merkittävä tekijä, joka rajoittaisi satamaoperaattoreiden toimintaa. Osapuolet itse ovat todenneet, että jälleenlaivausliikenne on lähialue liikenteeseen nähden toissijaista ottaen huomioon jälleenlaivausliikenteen pienemmät voittomarginaalit ja rahtimäärät.
- (126) Osapuolet ovat esittäneet konkreettisia todisteita sataman vaihdoista (jotka koskevat osaa laivayhtiön toiminnasta tai laivayhtiön toimintaa kokonaisuudessaan) vuosien 1996 ja 2001 välisenä aikana tukeakseen näkemystään, että laivayhtiöt voivat käyttää ja tosiasiallisesti käyttävät markkinavoimaansa kohdistamalla kysyntänsä uudelleen (katso vastineen 154 kohta). Osapuolet eivät ole esittäneet näistä vaihdoista yksityiskohtaisia tietoja lukuun ottamatta Maersk Sealandia, joka siirsi osan jälleenlaivausliikenteestään kulkemaan Rotterdamin asemasta Bremerhavenin kautta. Esitetyt todisteet eivät osoita, että sataman vaihto olisi perustunut hintanäkökohtiin. Käytettävissä olevien tietojen perusteella vaihdot ovat päinvastoin johtuneet ensisijaisesti toimintaa koskevista seikoista (esimerkkinä MSC, joka siirsi osan suurista aluksistaan Antwerpenista Le Havreen) tai uusien konsortiojärjestelyjen jälkeisistä rakenneuudistuksista. Maersk Sealand siirsi jälleenlaivausliikenteensä (Norjaan ja Baltian maihin suuntautuvan syöttöliikenteen) Rotterdamista Bremerhaveniin vuonna 2000 lähinnä parantaakseen syöttöliikenteensä palveluja ja kompensoidakseen Delta Sea-Land -terminaalin kapasiteetin supistumista. Vuosina 1997-1999 sataman vaihtoja tehtiin suhteellisen vähän ja johtavien satamien markkinaosuudet pysyivät melko vakaina, mikä osoittanee, että laivayhtiöt eivät vaihda satamia heppoisin perustein ⁽¹²⁰⁾.
- (127) Osapuolten mielestä markkinoilla tapahtunut kehitys, esimerkiksi satamien käsittelymaksujen väitetty lasku ja laivayhtiöiden omien laitteiden perustaminen, osoittavat, että laivayhtiöt ovat jo menestyksekkäästi käyttäneet tasapainottavaa kysyntävoimaa satamaoperaattoreihin nähden (katso vastineen V.1.5 jakso). Osapuolet katsovat, että laivayhtiöiden rahtimaksujen korotukset viime vuosina eivät ole vastanneet satamien käsittelymaksujen korotuksia ja että viimeksi mainitut ovat reaalisesti jopa laskeneet. Lisäksi osapuolet katsovat, että laivayhtiöt tosiasiallisesti estävät terminaalioperaattoreita laskuttamasta kuljetusliikkeitä suoraan konttien käsittelypalveluista. Osapuolten mielestä tämä antaisi terminaalioperaattoreille mahdollisuuden hankkia uusia asiakkaita houkuttelevien hintojen avulla. Sen sijaan laivayhtiöt ovat ottaneet käyttöön terminaalien käsittelymaksut eli ne laskuttavat kuljetusliikkeitä terminaalioperaattoreiden ahtauspalveluista. Osapuolten mukaan terminaalien käsittelymaksut on määritelty tosiasiallisia satamien käsittelymaksuja korkeammiksi, mikä merkitsee, että laivayhtiöiden on mahdollista periä satamien käsittelymaksuja korkeampia maksuja.
- (128) Satamien käsittelymaksujen osalta osapuolten vastineessa ei todeta selvästi, että keskimääräisten siirtokohtaisten satamien käsittelymaksujen lasku johtuu laivayhtiöiden mahdollisuudesta rajoittaa tai sanella markkinoilla harjoitettavaa hinnoittelua. Tämä voi yhtä hyvin johtua lisääntyneistä rahtimääristä ja paljousalennuksista. Osapuolten toimittamassa kuviossa ⁽¹²¹⁾ esitetään eräiden asiakkaiden tulojen kehitys Felixstowen satamassa vuosina 1992-2000. Osapuolet katsovat kyseisen taulukon tukevan niiden väitettä, jonka mukaan käsittelymaksut ovat tänä aikana laskeneet laivayhtiöiden lisääntyneen kysyntävoiman seurauksena. Komissio ei yhdy tähän näkemykseen. Taulukko osoittaa muun muassa, että [A:] maksoi vuonna 2000 jokaisesta kontista 21 prosenttia vähemmän kuin vuonna 1992. Samana ajanjaksona [A:n] kuljetusmäärä Felixstowessa kasvoi kuitenkin noin 800 prosenttia. Tätä taustaa vasten hinnanlasku on paljon pienempi kuin paljousalennusten ja alentuneiden yksikkökustannusten perusteella olisi voinut olettaa ⁽¹²²⁾. Toisen laivayhtiön eli [B:n] kuljetusmäärä Felixstowessa kasvoi kyseisenä ajanjaksona 344 prosenttia, mutta se ei saanut alennusta konttikohtaisesta maksusta. On totta, että [C:n]* ja [D:n]* kaltaisten laivayhtiöiden vuonna 2000 maksama konttikohmainen maksu oli pienempi kuin vuonna 1992, mutta niiden kuljetusmäärät eivät kasvaneet vastaavalla tavalla. On kuitenkin syytä huomata, että molemmat laivayhtiöt ovat olleet vakavissa taloudellisissa vaikeuksissa – onkin paljon todennäköisempää, että maksujen lasku johtuu pikemmin yhtiöiden maksukyvyttömyydestä kuin niiden kysyntävoimasta. Tältä osin komissio toteaa, että vuonna 1999 Hutchison Whampoa satamien käyttökate oli 39,7 prosenttia ja osakkaille jaettava liikevoitto 24,6 prosenttia liikevaihdosta. Kyseisenä vuotena Yhdistyneessä kuningaskunnassa sijaitsevien Hutchisonin satamien käyttökate oli 11 prosenttia suurempi kuin vuonna 1998 (lähde: Hutchison Whampoa vuosikertomus 1999, sivut 4 ja 18). Seuraavana vuonna (2000) satamatoiminnan käyttökateen ilmoitettiin kasvaneen 11 prosenttia vuoteen 1999 verrattuna. Vuoden 2000 vuosikertomuksessa todetaan lisäksi, että yhtiön maraskuussa 1999 ostama ECT on vaikuttanut myönteisesti

⁽¹²⁰⁾ Lloyd's Listin 25.4.2001 päivätyssä erityisraportissa ("World Top Container Ports", sivu 6) siteerataan Maersk Beneluxin (Maersk Delta -yhteisyrityksen yhden osapuolen) toimitusjohtajaa, jonka mukaan Maerskin jälleenlaivausliikenteen siirtäminen Rotterdamista Bremerhaveniin tuli kalliiksi (lihavointi komission) ja näin ollen ei ole mitään takeita siitä, että Bremerhaveniin ohjattu liikenne siirrettäisiin takaisin Rotterdamiin. Tämä on ristiriidassa ilmoituksen tehneiden osapuolten väitteen kanssa, jonka mukaan jälleenlaivausliikenteessä sataman vaihto käy helposti.

⁽¹²¹⁾ 10.4.2001 päiväty sähköpostiviesti.

⁽¹²²⁾ On syytä muistaa, että suurin osa terminaalioperaattorin kustannuksista on kiinteitä (sataman perusrakenteisiin ja varustuksiin liittyvät kustannukset).

yhtymän tulokseen (vuosikertomuksen sivu 20). Komission mielestä osapuolten kuvausta, jonka mukaan terminaalioperaattoreihin kohdistuu asiakkaiden tuntuja hintapaineita, on vaikea sovittaa yhteen näiden lausuntojen ja lukujen kanssa.

(129) Terminaalien käsittelymaksujen osalta käytettävissä olevissa tiedoissa ei todeta selvästi, että terminaalioperaattorit ovat aiemmin voineet laskuttaa jokaista yksittäistä kuljetusliikettä suoraan tai että tällainen järjestelmä olisi realistinen. Jos laivayhtiöt kuitenkin tosiasiallisesti siirtävät satamien käsittelymaksut asiakkaiden maksettaviksi osana (korotettuja) terminaalien käsittelymaksuja, laivayhtiöillä lienee varsin vähäinen kannustin siirtää kuljetuksensa toiseen satamaan ainoastaan alentaakseen satamien käsittelymaksuja. Vastineensa 167–168 kohdassa osapuolet esittävät samanaikaisesti ja ristiriitaisesti, a) että terminaalien käsittelymaksut eivät vaihtelee satamasta riippuen⁽¹²³⁾ (ja että laivayhtiöt eivät tämän vuoksi siirrä tai eivät voi siirtää asiakkailleen etua, joka kahden sataman tai terminaalin käsittelymaksujen välisestä erosta mahdollisesti syntyy) ja b) että terminaalien käsittelymaksut vaihtelevat satamasta riippuen⁽¹²⁴⁾.

(130) Lisäksi osapuolet katsovat, että kuljetusliikkeiden yksin tai yhdessä omistamien terminaalien perustaminen sellaisiin satamiin, jotka aiemmin kieltäytyivät tällaisten laitosten perustamisesta, ilmentää laivayhtiöiden tasapainottavaa kysyntävoimaa. Kuitenkin on todettava, että ensinnäkin Pohjois-Euroopassa tällaisia terminaaleja on toiminnassa vain kourallinen⁽¹²⁵⁾ ja vakiintuneilla terminaalioperaattoreilla on niissä kaikissa huomattava osuus. Toiseksi se, että perustetaan yhteisomistuksessa oleva laitos, joka on kehitetty ja rakennettu laivayhtiön palvelujen optimoimiseksi, vähentää huomattavasti laivayhtiön kannustinta sataman vaihtamiseen. Näin ollen laivayhtiö on huomattavassa määrin sidottu yhteisomistuksessa olevan terminaalin käyttöön, mikä oletettavasti kumoaa suhteellisen neuvotteluvoiman, jota laivayhtiö muutoin mahdollisesti olisi voinut käyttää uhkaamalla siirtää kuljetuksensa muiden terminaalien kautta tapahtuviksi. Tämä koskee varsinkin yhteisomistuksessa olevia terminaaleja, joissa ECT:llä jo on tai on tulevaisuudessa osakkuus eli Maersk Deltaa ja Euromaxia. Näiden terminaalien on määrä toimia Maersk Sealandin ja P&O

Nedlloydin tärkeimpinä keräilyterminaaleina Pohjois-Euroopassa, ja nämä laivayhtiöt ovat tehneet niihin huomattavia investointeja ja sitoutuneet niihin selkeästi⁽¹²⁶⁾.

VII LOPULLINEN PÄÄTELMÄ

(131) Edellä esitetyistä syistä voidaan päätellä, että yrityskeskittymä johtaisi määrävän aseman luomiseen jälleenlaivausliikennettä harjoittaville avomerikonttialuksille tarjottavien ahtauspalvelujen markkinoilla Pohjois-Euroopassa, jolloin tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla olennaisesti estyisi.

VIII OSAPUOLTEN EHDOTTAMAT SITOUKSET

(132) Osapuolet antoivat 8 päivänä kesäkuuta 2001 sitoumuksia poistaakseen komission toteamat kilpailuongelmat. Sitoumukset esitetään liitteessä II. Ne voidaan esittää tiivistäen seuraavasti:

ECT luovuttaa vähemmistöosakkuutensa Maersk Delta BV -yhteisyrityksessä (jäljempänä "MDBV"), jossa ECT:llä on yhteistä määräysvaltaa, komission hyväksymälle riippumattomalle ostajalle.

Osapuolet toteuttavat toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että MDBV voi hoitaa liiketoimintaansa ulkopuolisen yrityksen tavoin kilpaillen vapaasti ECT:n kanssa asiaa koskevan komission päätöksen tekopäivästä lukien;

MDBV vapautetaan kaikista sopimukseen perustuvista rajoituksista, jotka tällä hetkellä estävät MDBV:tä harjoittamasta liiketoimintaa ulkopuolisena yrityksenä.

Osapuolet huolehtivat siitä, että ECT luopuu veto-oikeudestaan MDBV:ssä.

RMPM huolehtii siitä, MDBV saa käyttöönsä kapasiteettia, jonka avulla MDBV voi kuljettaa kolmansien osapuolten rahtia määrän, joka vastaa [tiettyä määrää]* MDBV:n arvioidusta kokonaiskapasiteetista vuosina 2001–2005.

RMPM vahvistaa, että tontti ja tarvittavat laitteet suunnitelmassa olevalla Maasvlakte II -alueella kohdennetaan avoimen, läpinäkyvän ja ketään syrjimättömän menettelyn perusteella.

⁽¹²³⁾ Osapuolten mukaan hyöty, jonka laivayhtiö saa sataman vaihdon seurauksena alentuneista satamamaksuista, hyödyttäisi suoraan kyseistä laivayhtiötä, koska sen ei olisi mahdollista määritellä terminaalien käsittelymaksuja rahtikonferenssin määrittelemistä maksuista poikkeavalla tavalla (168 kohta). Tämä merkitsee, että terminaalien käsittelymaksut ovat samat kummassakin satamassa (satamassa, josta siirrytään pois, ja satamassa, johon siirrytään).

⁽¹²⁴⁾ Osapuolten mukaan kuljetusliikkeet valitsevat sataman terminaalien käsittelymaksujen perusteella (167 kohta).

⁽¹²⁵⁾ Maersk Delta (Rotterdam), North Sea Terminal (Bremerhaven). Mahdollisesti myös Southampton (P&O Ports) ja Århus (Maersk). Laivayhtiö Hapag-Lloydilla on 25 prosentin osakkuus Hampurissa sijaitsevassa Altenwerder-terminaalissa. On kyseenalaista, olisiko Altenwerderin katsottava kuuluvan (kuljetusliikkeiden) yhteisomistuksessa oleviin terminaaleihin.

⁽¹²⁶⁾ On syytä todeta, että nämä kaksi kuljetusliikettä ovat sitoutuneet käyttämään Rotterdamin satamaa, koska ne ovat investoineet European Rail Shuttle -liikenteeseen, jota harjoittavat säännöllisesti (kontteja kuljettavat) sukkulajunat useisiin Euroopan kohteisiin, muun muassa Milanoon, Mainziin, Mannheimiin, Prahaan ja Bratislavaan.

IX EHDOTETTUIJEN SITOUMUSTEN ARVIOINTI

- (133) Komissio on tutkinut ehdotetut sitoumukset ja katsoo, että niillä varmistetaan merkittävän kilpailun mahdollisuus yhdessä Pohjois-Euroopan tärkeimmistä jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaaleista eikä niistä ei aiheudu uusia kilpailuongelmia. Osakkuuden luovuttamisen ja väliaikaisten toimenpiteiden ansiosta MDBV voi harjoittaa riippumatonta liiketoimintaa ulkopuolisena yrityksenä Rotterdamin satamassa. Rotterdamin satama on yksi hyvin harvoista jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaaleista Pohjois-Euroopassa. Nykyisin Pohjois-Euroopassa toimii ainoastaan viisi jälleenlaivausliikenteen keräilyterminaalia; luultavasti keräilyterminaalien määrä supistuu tulevaisuudessa kolmeen. Luontaisten etujensa ansiosta Rotterdam on todennäköisesti yksi selviytyjistä. Tätä taustaa vasten tehokkaan kilpailun käynnistymisen voidaan Rotterdamissa olettaa rajoittavan huomattavasti markkinavoimaa, jota yrityskeskittymä olisi muutoin voinut käyttää. Oletuksen vahvistaa varsinkin se, että laivayhtiön siirtäessä kuljetuksensa ECT:stä Maersk Deltaan ⁽¹²⁷⁾ – eli siirtäessä kuljetukset ei ainoastaan saman sataman alueella vaan (saman sataman saman osan alueella) – kustannukset ovat merkityksettömät verrattuna kuljetusten siirtämiseen Rotterdamista toiseen satamaan. Lisäksi Maersk Delta -terminaali on jo toiminnassa ja nauttii vahvan yhtymän (AP Møller) tukea. Kun sitoumukset on pantu täytäntöön, se voi näin ollen tarjota välittömän ja tehokkaan vastuksen kilpaillessaan ECT:n kanssa.
- (134) Velvoite tarjota kapasiteettia on välttämätön sen varmistamiseksi, että MDBV:llä on käytettävissään keinot, joiden avulla siitä tulee aktiivinen kilpaileva markkinavoima. Ilman tätä nimenomaista sitoumusta kapasiteettirajoitukset voisivat tosiasiallisesti vähentää MDBV:n mahdollisuuksia osallistua kilpailuun.
- (135) Edellä mainitut a, b ja c sitoumusten osatekijät ovat ehtoja, sillä haluttu rakenteellinen muutos merkityksellillä markkinoilla voidaan saavuttaa ainoastaan panemalla nämä sitoumukset täytäntöön.
- (136) Muut sitoumusten osatekijät lukuun ottamatta d sitoumusta ovat velvollisuuksia, sillä ne koskevat halutun rakenteellisen muutoksen saavuttamiseksi välttämättömiä täytäntöönpanon vaiheita. Tämä koskee erityisesti:
- a) määräyksiä, jotka liittyvät MDBV:n vapauteen päättää tariffeista, tariffirakenteesta ja hinnoittelusta itse ja vapauteen kilpailla muiden ahtausalan yritysten kanssa liitteen II 4 kohdan b ja c alakohdassa kuvatulla tavalla; ja
 - b) liitteen II 7–12 kohdan määräyksiä, jotka liittyvät toimitsijamieheen.

(137) Tässä yhteydessä komissio ottaa huomioon RMPM:n vakuutuksen, jonka mukaan suunnitellun Maasvlakte II -alueen tontti (jonka rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2007) kohdennetaan avoimen, läpinäkyvän ja ketään syrjimättömän menettelyn perusteella (132 kapaleessa mainittu d sitoumus). Tällöin MDBV:llä on samanlaiset mahdollisuudet laajentaa kapasiteettia kuin muillakin Rotterdamin terminaalioperaattoreilla vuoden 2005 jälkeen ⁽¹²⁸⁾.

(138) Kaiken kaikkiaan osapuolten ehdottamat sitoumukset estävät määräävän aseman syntymisen jälleenlaivausliikennettä harjoittaville avomerikonttialuksille tarjottavien ahtauspalvelujen markkinoilla Pohjois-Euroopassa.

(139) Komissio päätelee, että osapuolten ehdottamat sitoumukset ovat riittäviä tämän yrityskeskittymän aiheuttamien kilpailuongelmien poistamiseksi,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Ilmoitettu toimenpide, jolla Hutchison Ports Netherlands BV ja Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV saavat yhteisen määräysvallan Europe Combined Terminals BV:ssä, julistetaan yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi edellyttäen, että liitteessä II esitettyjä ehtoja ja velvollisuuksia noudatetaan täysimääräisesti.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville:

Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV
Galvanistraat 15
PO Box 6622
3002 AP Rotterdam
Nederland

Hutchison Ports Netherlands BV
Nolst Trenité
Plaza Weena 666
PO Box 190
3000 AD Rotterdam
Nederland

Tehty Brysselissä 3 päivänä heinäkuuta 2001.

Komission puolesta

Mario MONTI

Komission jäsen

⁽¹²⁷⁾ Esimerkiksi vastauksena ECT:n pyrkimyksiin korottaa hintoja.

⁽¹²⁸⁾ Maasvlakte II (pinta-ala noin 2 500 ha) on ainoa vuoden 2005 jälkeinen hanke (Rotterdamin) kapasiteetin kehittämiseksi.

LIITE I

POHJOIS-EUROOPAN SATAMIEN SUOTUISAT VUOROVESIOLOSUHTEET

Sovelletaan tulvavuoksen korkeutta ja korkeuseroa
Suotuisilla vuorovesiolosuhteilla viitataan koko ajanjaksoon, jolloin vähimmäissyvyys on käytettävissä

Satama	Nykyinen tulo- väylän vähim- mäisyvyys	Tulva- vuoksen korkeusero	Vajaa- vuoksen korkeusero	Suotuisat vuorovesiolosuhteet aluksen syväyksen ollessa								Kölin alla oleva varavesi
				11,0 m	12,0 m	12,5 m	13,0 m	13,5 m	14,0 m	14,5 m	15,0 m	
Hampuri	13,5	3,8	2,4	ei raj.	ei raj.		73 %		62 %		38 %	1,2 m
Hampuri 2	15,0	3,8	2,4	ei raj.	ei raj.		ei raj.		83 %		63 %	1,2 m
Bremerhaven	14,0	4,2	3,2	ei raj.	ei raj.		90 %		71 %		54 %	1,2 m
Bremerhaven 2	15,5	4,2	3,2	ei raj.	ei raj.		ei raj.		ei raj.		82 %	1,2 m
Rotterdam ECR (Delta)	20,0	1,9	1,5	ei raj.	ei raj.		ei raj.		ei raj.		ei raj.	1,2 m
Rotterdam ECT (Home)	12,0	1,7	1,4	ei raj.	53 %		9 %		*		*	0,5 m
Rotterdam (muut)	Katso jäljempänä oleva huomautus											
Antwerpen 1	13,4	5,7	4,0	ei raj.	ei raj.	ei raj.				5 %		12,5 %
Antwerpen 2	11,6	5,5	4,0	83 %	59 %		41 %		23 %		10 %	12,5 %
Antwerpen 3	12,2	5,5	4,0	ei raj.	78 %		57 %		36 %		22 %	12,5 %
Zeebrugge	13,5	4,7	3,8			93 %		67 %		41 %		10 %
Zeebrugge 2	13,5	4,4	2,8	ei raj.	ei raj.		85 %		57 %		40 %	10 %
Le Havre	15,5	6,7	3,8	ei raj.	ei raj.		ei raj.		ei raj.		ei raj.	1,2 m
Southampton	12,6	4,0	1,9	ei raj.	98 %		76 %		51 %		38 %	1,2 m
Thamesport	11,0	5,2	3,2	80 %	62 %		46 %		29 %		11 %	10 %
Thamesport 2	12,5	5,2	3,2	ei raj.	90 %		68 %		52 %		38 %	10 %
Felixstowe	14,5	3,6	2,3	ei raj.	ei raj.		ei raj.		77 %		52 %	10 %

Huomautukset

ei raj. = ei rajoituksia	* = riittämätön syvyys
Hampuri	Kartan mukainen syvyys huomioiden uusin pieni korjaus 0669/01. Käytetty Cuxhavenin pääsataman tietoja. Oletuksena taulukon mukainen kölin alla oleva varavesi.
Hampuri 2	Laskettu arvioidun väyläsyvyyden mukaan.
Bremerhaven	Kartan mukainen syvyys huomioiden uusin pieni korjaus 0669/01. Käytetty Wilhelmshavenin pääsataman tietoja. Oletuksena taulukon mukainen kölin alla oleva varavesi.
Bremerhaven 2	Laskettu arvioidun väyläsyvyyden mukaan.
Rotterdam ECR (Delta)	Oletuksen mukainen.
Rotterdam ECT (Home)	Maassuus ilmoittaa syvyyden ja kölin alla olevan varaveden (ohje 19.2.2001).
Rotterdam (muut)	Syvyys näyttää olevan Waalhaveniin asti sama kuin ECT:n (Home). Laituripaikkojen syvyyttä ei ole huomattavan vaihtelun vuoksi huomioitu.
Antwerpen 1	Aiempien tietojen mukainen.
Antwerpen 2	Käytetty Antwerpenin (Prosperpolder) vuorovesitaulukkoa. Käytetty tulvavuoksikäyrää, jonka sallima ajanjakso on lyhyempi kuin vajaavuoksikäyrän.
Antwerpen 3	Käytetty Antwerpenin (Prosperpolder) vuorovesitaulukkoa. Käytetty tulvavuoksikäyrää, jonka sallima ajanjakso on lyhyempi kuin vajaavuoksikäyrän. Laskettu arvioidun väyläsyvyyden mukaan.
Zeebrugge	Aiempien tietojen mukainen.
Zeebrugge 2	Laskettu riippumatta aiemmista tiedoista, käytetty samoja kriteereitä kuin muidenkin satamien tapauksessa.
Le Havre	Oletuksena taulukon mukainen kölin alla oleva varavesi.
Southampton	Oletuksena taulukon mukainen kölin alla oleva varavesi.
Thamesport	
Thamesport 2	Laskettu arvioidun väyläsyvyyden mukaan.
Felixstowe	
Hutchisonin meriliikenneyksikkö laski nämä ajanjaksot, jotka voivat vaihdella 2-3 prosenttisyyskää vuorovesikäyrän tulkinnasta riippuen.	

KÄYTETTY MENETELMÄ

Laskettu syväys	14,0 metriä	
Kölin alla oleva varavesi (10 %)	1,4 metriä	Tai muu yleisesti tunnettu
Vähimmäissyvyys	15,4 metriä	
Tulvavuoksen korkeusero	3,6 metriä	Vuorovesitaulukkojen mukainen
Keskimääräinen tulvaluode	0,4 metriä	Vuorovesitaulukkojen mukainen
Nykyinen tuloväylän vähimmäissyvyys	14,5 metriä	
Vuoroveden laskennassa käytettävä peruste	14,9 metriä	
Vähimmäissyvyys	15,4 metriä	Katso edellä
Vedenpinnan vähimmäisnousu	0,5 metriä	
Nousu jaettuna korkeuserolla (0,5 : 3,6)	kerroin 0,14	
Varhaisin syvyys	vuoksi - 5 t 0 min	Lasketaan vuorovesitaulukkojen perusteella
Myöhäisin syvyys	vuoksi + 4 t 24 min	Lasketaan vuorovesitaulukkojen perusteella
Suotuisien vuorovesi-olosuhteiden kesto	9 t 24 min	
Vuoroveden kesto	12 t 20 min	Lasketaan vuorovesitaulukkojen perusteella
9 t 24 min : 12 t 20 min	77,0 %	

LIITE II

Sitoumukset asiassa COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT

I JOHDANTO

1. Hutchison Ports Netherlands BV ja Rotterdam Container Participatie Maatschappij BV ilmoittivat 31. tammi-kuuta 2001 neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (jäljempänä "sulautuma-asetus") 4 artiklan mukaisesti, että molemmat olivat hankkineet 35 prosenttia ECT Beheer BV:n osakkeista. Viimeksi mainittu omistaa 100 prosenttia Europe Combined Terminals BV:n (ECT) osakepääomasta. Ilmoitus toimitettiin, vaikka ilmoituksen tehneet osapuolet olivat sitä mieltä, että ilmoitettu toimenpide ei ole yrityskeskittymä.
2. Tähän liittyen ja esittäen samat varaukset kuin ilmoituksessaan ilmoituksen tehneet osapuolet ja Rotterdam Municipal Port Management (RMPM) (jäljempänä "osapuolet") antavat sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla seuraavat sitoumukset. Sitoumusten edellytyksenä on, että komissio katsoo toimenpiteen soveltuvan yhteismarkkinoille sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla (jäljempänä "päätos").

II ECT:N OSAKKUUDESTA MDBV:SSÄ LUOVUTAAN

3. Osapuolet sitoutuvat siihen, että ECT luovuttaa osakkuutensa Maersk Delta BV:ssä (jäljempänä "MDBV") komission hyväksymälle riippumattomalle ostajalle viimeistään [...] kuluessa päätöksestä. Määräaikaa voidaan osapuolten perustellusta pyynnöstä pidentää [...], jos IV jakson mukaisesti nimitetty toimitsijamies on riittävän vakuuttunut siitä, että hyvistä yrityksistä huolimatta ECT ei ole pystynyt toteuttamaan luovuttamista alkuperäisessä määräajassa. Arvioidessaan osakkeiden luovuttamiselle asetetun määräajan pidentämistä komissio ottaa huomioon ECT:n ja Maersk Benelux BV:n välisen yhteisyrityssopimuksen 4 artiklassa määritellyn menettelyn.

III SUHTEET MDBV:HEN

Sopimukseen perustuvien rajoitusten muutokset

4. Seuraavat osapuolten tekemät sitoumukset tulevat voimaan heti kun päätös on tehty:
 - a) Jotta MDBV voisi hoitaa liiketoimintaansa ulkopuolisen yrityksen tavoin, osapuolet vapauttavat MDBV:n välittömästi ja ilman ehtoja sopimukseen perustuvista rajoituksista, jotka tällä hetkellä estävät MDBV:tä harjoittamasta liiketoimintaa ulkopuolisena yrityksenä, ja ilmoittavat tästä MDBV:lle.
 - b) Osapuolet huolehtivat siitä, että ECT luopuu veto-oikeudestaan MDBV:ssä ja vahvistaa MDBV:n vapauden päättää tariffeista, tariffirakenteesta ja hinnoittelusta itse.
 - c) Osapuolet huolehtivat siitä, että ECT vahvistaa MDBV:n vapauden kilpailla muiden ahtauspalvelujen tarjoajien kanssa, mukaan lukien ETC.

MDBV:n kapasiteetin varmistaminen

5. RMPM sitoutuu siihen, että MDBV voi hankkia riittävästi kapasiteettia hoitaakseen ulkopuolisena yrityksenä liiketoimintamäärän, joka vastaa [tiettyä määrää]* MDBV:n vuotuisesta kokonaiskapasiteetista vuosina 2001-2005. RMPM sitoutuu tarjoamaan MDBV:lle tavanomaisin ehdoin tavoitteen saavuttamisen edellyttämän tontin, laitteet, proomujen lastausalueet ja laiturit. Arvio MDBV:n kapasiteettitarpeesta perustuu [tiettyyn asiakirjaan]*. Jotta RMPM:n sitoumusta ei käytettäisi väärin, laskelmissa ei oteta huomioon sellaista kapasiteetin kasvua, joka ei johdu luonnollisesta kasvusta, kuten yritysostot tai alun perin muissa satamissa käsitelty ylimääräinen liikenne, jonka [tietty varustamo]* on siirtänyt [tietylle terminaalille]*.

6. RMPM vahvistaa, että tontti ja tarvittavat laitteet suunnitelmissa olevalla Maasvlakte II -alueella kohdennetaan avoimen, läpinäkyvän ja ketään syrjimättömän menettelyn perusteella.

IV TOIMITSIJAMIES ⁽¹⁾

Toimitsijamiehen nimittäminen

7. Viimeistään kahden viikon kuluttua siitä, kun komissio on tehnyt päätöksen, osapuolten on ehdotettava komissiolle toimitsijamiestä, joka soveltuu valvomaan edellä mainittuja sitoumuksia ja panemaan ne täytäntöön. Toimitsijamiehen on oltava osapuolista riippumaton. Toimitsijamiehen nimittäminen edellyttää komission hyväksyntää.
8. Jos komissio hylkää ehdotetun toimitsijamiehen, osapuolet ehdottavat uutta toimitsijamiestä kahden viikon kuluttua siitä, kun niille on ilmoitettu hylkäämisestä. Jos komissio hylkää uudenkin toimitsijamiehen, se nimeää sopivan toimitsijamiehen, jonka osapuolet nimittävät tai huolehtivat siitä, että tämä nimitetään.

Toimitsijamiehen valtuutus

9. Viikon kuluessa siitä, kun komissio on hyväksynyt toimitsijamiehen, osapuolten on tehtävä toimitsijamiehen kanssa sopimus tämän valtuutuksesta. Valtuutussopimuksessa toimitsijamiehelle annetaan kaikki oikeudet ja valtuudet, jotka ovat tarpeen tämän tehtävien hoitamiseksi, sekä ilmoitetaan velvollisuudet ja palkkio. Valtuutussopimuksen ehtoille on saatava komission hyväksyntä.
10. Toimitsijamies valvoo sitoumuksen täytäntöönpanoa ja antaa komissiolle sitä koskevia neuvoja sekä varmistaa, että osapuolet noudattavat sitä. Toimitsijamies toimittaa joka kuudes kuukausi komissiolle kirjallisen raportin valtuutuksen mukaisten velvollisuuksiensa hoitamisesta ja ilmoittaa, jos se ei ole pystynyt hoitamaan valtuutustaan kaikilta osin. Osapuolille toimitetaan raporteista jäljennös, josta on poistettu luottamukselliset tiedot.
11. Jos osapuolet eivät ole tehneet komission hyväksymän ostajan kanssa sitovaa sopimusta edellä asetetussa määräajassa (mukaan lukien lisäaika) tai eivät ole toteuttaneet myyntiä kuukauden kuluessa sopimuksesta, toimitsijamiehellä on oikeus toteuttaa luovutus parhain mahdollisin ehdoin hyvän liiketavan mukaisesti. Vähimmäishinta ei sido toimitsijamiestä.
12. Osapuolten on annettava toimitsijamiehelle kaikki apu ja tiedot, joita tämän voidaan kohtuudella olettaa tarvitsevan.
13. Toimitsijamiehen on pidettävä luottamuksellisina kaikki tiedot, jotka sille on toimitettu tai jotka se on saanut muulla tavoin hoitaessaan valtuutustaan. Riippumatta toimitsijamiehen yleisestä velvollisuudesta hoitaa tehtävänsä kolmansista osapuolista riippumattomalla tavalla, toimitsijamiehen on otettava huomioon osapuolten kaupallinen etu tehtävän luonteen sallimissa rajoissa ja sitouduttava tähän valtuutuksessa.

⁽¹⁾ Säännökset perustuvat komission tiedonantoon (ja erityisesti sen 53-57 kohtaan) asetuksen (ETY) N:o 4064/89 ja komission asetuksen (EY) N:o 447/98 mukaan hyväksyttävistä korjaustoimenpiteistä.