



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 13.10.2004  
KOM(2004) 675 lopullinen

**VALKOINEN KIRJA**

**EY:n kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen annetun asetuksen (ETY) N:o  
4056/86 tarkastelusta**

(komission esittämä)

{SEK(2004) 1254}

## 1. JOHDANTO

### 1.1. Valkoisen kirjan tarkoitus

1. Tässä asiakirjassa pyritään hahmottamaan meriliikenteen alan tulevaa kilpailuoikeudellista kehystä. Erityisesti asiakirjassa analysoidaan sitä, olisiko tällä hetkellä sovellettavat asetuksen (ETY) N:o 4056/86 säännökset pidettävä voimassa, kumottava vai olisiko niitä muutettava. Lisäksi asiakirjassa pohditaan sitä, olisiko asianmukaista korvata nykyinen linjakonferensseja koskeva ryhmäpoikkeus, josta säädetään asetuksessa N:o 4056/86, muilla yhteisön välineillä (esimerkiksi toisella ryhmäpoikkeuksella tai suuntaviivoilla), jotka kattavat linjaliikennettä harjoittavien yhtiöiden väliset uudet yhteistyömuodot (jo olemassa olevien yhteistyömuotojen kuten konsortioiden ja liittoutumien lisäksi) reiteillä, joiden määrä- tai lähtöpaikka on EU:ssa.

### 1.2. Neuvoston asetus N:o 4056/86

2. Perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan soveltamisesta meriliikenteeseen annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 4056/86 (jäljempänä 'asetus N:o 4056/86')<sup>1</sup> oli alun perin kaksi tehtävää. Ensinnäkin se sisälsi menettelysäännökset, joissa annettiin komissiolle käytännön välineet tehokasta tietojen hankintaa ja EY:n kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa varten meriliikenteen alalla. Toiseksi se sisälsi eräitä meriliikennettä koskevia aineellisia säännöksiä. Tärkein näistä aineellisista säännöksistä on ryhmäpoikkeus perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan sisältämästä kiellosta tietyille linjakonferenssien sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmille. Asetuksen N:o 4056/86 ensimmäinen tehtävä muuttui tarpeettomaksi 1. toukokuuta 2004 alkaen, jolloin alettiin soveltaa neuvoston asetusta N:o 1/2003. Kyseisellä asetuksella kumottiin asetuksen N:o 4056/86 menettelysäännökset ja luotiin yhteiset kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa koskevat säännöt periaatteessa kaikille aloille meriliikenne mukaan luettuna (joitakin poikkeuksia lukuun ottamatta).<sup>2</sup> Asetuksen N:o 4056/86 aineellisia säännöksiä ei kuitenkaan ole muutettu tähän päivään mennessä. Meriliikennettä koskevien erityisten kilpailuoikeudellisten menettelysääntöjen kumoamisen jälkeen on loogista tarkastella seuraavaksi sitä, ovatko jäljellä olevat meriliikennettä koskevat aineelliset kilpailusäännöt vielä perusteltuja nykyisissä markkinaolosuhteissa.

### 1.3. Tarkastelu

3. Tarkastelun kokonaisvaltainen yhteys EU:ssa on syytä huomioida. Lissabonissa maaliskuussa 2000 kokoontunut Eurooppa-neuvosto<sup>3</sup> pyysi komissiota ”nopeuttamaan markkinoiden vapauttamista sellaisilla aloilla kuin kaasun, sähkö, postipalvelut ja liikenne”. Tarkasteluun on kannustanut myös OECD:n sihteeristön huhtikuussa 2002 julkaistu raportti, jossa esitetyn suosituksen mukaan olisi harkittava hintojen vahvistamista ja tariffineuvotteluja koskevan kilpailuoikeudellisen poikkeuksen poistamista.<sup>4</sup>
4. Tarkastelussa käsitellään pääasiassa nykyistä ryhmäpoikkeusta, joka koskee tiettyjä linjakonferenssien kilpailua rajoittavia menettelytapoja, erityisesti hintojen vahvistamista ja tarjonnan sääntelyä. Tarkastelu koskee kuitenkin myös joitakin

muita asetuksen N:o 4056/86 säännöksiä, nimittäin tiettyjen merikuljetuspalvelujen (kabotaasin eli kansallisten merikuljetuspalvelujen ja (ei-säännöllisten) hakurahtipalvelujen) jättämistä kilpailusääntöjen täytäntöönpanosääntöjen soveltamisen ulkopuolelle, teknisiä sopimuksia koskevaa säännöstä ja lainvalintasäännöstä.

5. Linjaliikennemarkkinat ovat muuttuneet asetuksen N:o 4056/86 18 voimassaolovuoden aikana. Erityisesti linjaliikennepalveluja konferenssin ulkopuolella tarjoavien varustamojen (itsenäisten toiminnanharjoittajien) rooli reiteillä, joiden määrä- tai lähtöpaikka on EU:ssa, on muuttunut tärkeämmäksi. Lisäksi on kehittynyt enemmän varustamojen välisiä yhteistyömuotoja (joihin ei sisälly hintojen vahvistamista), kuten konsortioita ja liittoutumia. Vielä merkittävämpää on se, että varustamojen ja rahdinantajien väliset yksittäiset luottamukselliset sopimukset, kuten yksittäiset palvelusopimukset, ovat lisääntyneet tuntuvasti. Tämän kehityksen perusteella voidaan kysyä, onko linjakonferenssien harjoittamaa hintojen vahvistamista ja kapasiteetin sääntelyä koskeva ryhmäpoikkeus edelleen perusteltu perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla.
6. Jäsenvaltioiden<sup>5</sup> kanssa on sovittu, että tarkastelu on kolmivaiheinen prosessi, joka muodostuu 1) tietojen hankinnasta, 2) komission laatimasta asiakirjasta ja 3) lainsäädäntöehdotuksesta. Tarkasteluprosessi aloitettiin maaliskuussa 2003 julkaisemalla neuvotteluasiakirja (jäljempänä 'vuoden 2003 neuvotteluasiakirja'), joka on saatavilla Internet-osoitteessa <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Huomautuksia saatiin yhteensä 36 asianomaiselta, joihin kuului linjaliikennepalvelujen tarjoajia (varustamoita), liikennepalvelujen käyttäjiä (rahdinantajia ja huolitsijoita), jäsenvaltioita, kuluttajayhdistyksiä ja muita. Rotterdammassa sijaitsevan Erasmus-yliopiston ekonomisteista muodostuva ryhmä avusti vastausten käsittelyssä. Neuvotteluasiakirjaan saadut vastaukset ja lopullinen Erasmus-raportti on julkaistu komission Internet-sivuilla. Joulukuussa 2003 järjestetyn julkisen kuulemisen jälkeen kilpailun pääosasto on selvittänyt kuulemismenettelyn tuloksia ja esittänyt alustavan analyysinsä keskusteluasiakirjassa (jäljempänä 'keskusteluasiakirja'). Keskusteluasiakirjan pohjalta käytiin toukokuussa 2004 neuvotteluja jäsenvaltioiden kanssa, ja se on julkaistu Internet-osoitteessa <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### 1.4. Kysymykset

7. Asetuksen N:o 4056/86 tarkastelussa nousevat pääasiassa esille seuraavat kysymykset:
  - (a) Onko linjakonferenssien harjoittamaa rahtimaksujen vahvistamista sekä tarjonnan ja markkinoiden sääntelyä koskeva ryhmäpoikkeus nykyisissä markkinaolosuhteissa vielä perusteltu perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla?
  - (b) Jos näin ei ole, olisiko välttämätöntä ja asianmukaista säätää muita yhteisön välineitä (kuten toinen ryhmäpoikkeus tai suuntaviivoja), jotka kattavat linjaliikennettä harjoittavien yhtiöiden väliset uudet yhteistyöjärjestelyt reiteillä, joiden määrä- tai lähtöpaikka on EU:ssa (jo olemassa olevien yhteistyömuotojen kuten konsortioiden ja liittoutumien lisäksi)?

- (c) Onko edelleen perusteltua jättää hakurahtipalvelut ja kabotaasi asetuksen N:o 1/2003 sisältämien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle?
- (d) Onko olemassa pätevää syytä säilyttää pelkästään teknisiä sopimuksia koskeva asetuksen N:o 4056/86 erityispoikkeus?
- (e) Onko olemassa pätevää syytä säilyttää asetuksen N:o 4056/86 sisältämä lainvalintasäännös?

## 2. LINJAKONFERENSSIEN RYHMÄPOIKKEUS

8. Asetuksessa N:o 4056/86 säädetään tietyin ehdoin ja velvoittein niin sanotusta ryhmäpoikkeuksesta, joka koskee yhden tai useamman asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan määritelmän mukaisen linjakonferenssin kaikkien jäsenten tai joidenkin jäsenten sopimuksia, päätöksiä ja yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tavoitteena on hintojen ja kuljetusehtojen vahvistaminen ja jotka koskevat lisäksi yhtä tai useampaa seuraavista yhteistyömuodoista:
- kuljetusaikataulujen, lähtöjen tai satamassakäyntien yhteensovittaminen;
  - lähtö- tai satamassakäyntikerroista päättäminen;
  - lähtöjen tai satamassakäyntien yhteensovittaminen tai jakaminen konferenssin jäsenten kesken;
  - kunkin jäsenen tarjoaman kuljetuskapasiteetin sääntely;
  - lastin tai tulojen jakaminen jäsenten kesken.
9. Asetuksesta itsestään, komission päätöksentekokäytännöstä ja tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee, että asetus N:o 4056/86 sisältää ”erittäin poikkeuksellisen” ryhmäpoikkeuksen<sup>6</sup>, koska sillä myönnetään hintojen vahvistamiselle ja kapasiteetin sääntelylle, joita tavallisesti pidetään vakavimpina kilpailunrajoituksina<sup>7</sup>, poikkeus ilman määräaika ja ilman markkinaosuutta koskevia rajoja. Asetus onkin mahdollista ymmärtää ainoastaan sen antamisajankohtana vallinneen tilanteen valossa.
10. Linjakonferenssit ovat pyrkineet tulkitsemaan ryhmäpoikkeusta laajasti. Erityisesti linjakonferenssit katsoivat kapasiteetin käyttämättä jättämistä koskevien sopimusten<sup>8</sup> ja sisämaan kuljetusten hintojen vahvistamisen<sup>9</sup> kuuluvan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Komissio ei ole hyväksynyt tätä kantaa kuten ei myöskään yhteisöjen tuomioistuin. Koska ryhmäpoikkeuksella myönnetään poikkeus perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdasta, sitä olisi tulkittava suppeasti<sup>10</sup>. Perustamissopimuksen muiden määräysten tavoitteet voidaan ottaa huomioon vain siltä osin kuin ne voidaan sisällyttää perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan neljään edellytykseen.<sup>11</sup>

## 2.1. Arviointi

11. EU:n kilpailusäännöt perustuvat siihen oletukseen, että kilpailu takaa parhaat palvelut kuluttajille edullisimpaan hintaan. Tästä syystä perustamissopimuksessa lähdetään siitä, että kilpailua ei saa vääristää ja että kaikkien poikkeusten tästä säännöstä on oltava perusteltuja. Sopimuksille, jotka rajoittavat kilpailua perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla (kuten hintojen vahvistamista ja kapasiteetin sääntelyä koskevat sopimukset), voidaan myöntää poikkeus ainoastaan silloin, kun ne täyttävät perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa määrätyt neljä kumulatiivista edellytystä. Nämä edellytykset ovat seuraavat:
- 1) sopimuksen on tehostettava tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistettävä teknistä tai taloudellista kehitystä (tehokkuus),
  - 2) kuluttajille on jäätävä kohtuullinen osuus näin saatavasta hyödystä (hyödyn välittyminen),
  - 3) rajoitusten on oltava välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi (välttämättömyys), ja lopuksi
  - 4) sopimus ei saa antaa sopimuspuolille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia tuotteita (ei kilpailun poistamista).
12. Perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltaminen sopimusten ryhmiin ryhmäpoikkeusasetuksella perustuu oletukseen, että sen soveltamisalaan kuuluvat kilpailua rajoittavat sopimukset täyttävät kaikki perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan neljä edellytystä.
13. Linjakonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen perustelut esitetään asetuksen N:o 4056/86 johdanto-osan 8 kappaleessa, jossa pohjimmiltaan lähdetään siitä oletuksesta, että konferenssit lisäävät vakautta ja takaavat luotettavat palvelut, mitä ei voitaisi saavuttaa vähemmän rajoittavilla keinoilla. Tältä osin yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut, että *”neuvosto ei nimittäin ole todennut (eikä se olisi voinut sitä tehdääkään), että vakauden käsite olisi tärkeämpi kuin kysymys kilpailusta”*.<sup>12</sup>
14. On syytä huomata, että asetuksen N:o 4056/86 johdanto-osan 8 kappaleessa esitetyt perustelut eivät perustu komission kokemukseen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta linjakonferensseihin<sup>13</sup>. Tältä osin tarkastelun olennainen kysymys koskee sitä, pätevätkö asetuksessa N:o 4056/86 esitetyt perustelut linjakonferenssien harjoittamalle hintojen vahvistamiselle ja tarjonnan sääntelylle (vielä) nykyisten markkinaolosuhteiden ja EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan neljän kumulatiivisen edellytyksen perusteella. Jos näin ei ole, ryhmäpoikkeukselle ei enää ole oikeudellista perustelua, minkä vuoksi se olisi joko poistettava tai sitä olisi tarkistettava. Tämän vuoksi osapuolia on pyydetty toimittamaan tosiseikkoihin perustuvaa näyttöä.
15. Kuten liitteessä tarkemmin selitetään, kuulemisen perusteella näyttää siltä, että linjakonferenssien harjoittamalle hintojen vahvistamiselle sekä tarjonnan ja markkinoiden sääntelylle myönnettyyn ryhmäpoikkeukseen oikeuttavat neljä

kumulatiivista edellytystä eivät enää täyty. Ei ole pitävää taloudellista näyttöä siitä, että oletukset, joiden perusteella ryhmäpoikkeus oli perusteltu sen myöntämisaikana vuonna 1986, pitäisivät nykyisissä markkinaolosuhteissa ja perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan neljän kumulatiivisen edellytyksen perusteella edelleen paikkansa.

### **3. MUUT LINJALIIKENTEEN YHTEISTYÖMUODOT**

#### **3.1. Johdanto**

16. Konferenssit eivät ole ainoa muoto linjaliikenteen harjoittamiseksi. Linjaliikennepalveluja voivat tarjota myös konsortiot ja liittoutumat. Konsortioiden toiminnolle on myönnetty perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla ryhmäpoikkeus tietyin ehdoin ja velvoittein, joista säädetään asetuksessa N:o 823/2000. Varustamot voivat myös yhdistää toimintonsa, jolloin arviointi on suoritettava sovellettavien (kansallisten tai EY:n) yrityskeskittymien valvontaa koskevien sääntöjen perusteella.

#### **3.2. Neuvottelusopimukset ("*Discussion agreements*")**

17. Muita linjaliikenteen yhteistyömuotoja niiden lisäksi, joita jo on käytettävissä EU:hun suuntautuvilla ja EU:sta lähtevillä reiteillä, olisivat esimerkiksi niin sanotut neuvottelusopimukset. Neuvottelusopimuksia käytetään erityisesti Yhdysvaltojen ja Australian reiteillä<sup>14</sup>. Neuvottelusopimus on eräänlainen puitesopimus, jonka nojalla konferensseihin kuuluvat ja niiden ulkopuoliset varustamot pystyvät koordinoimaan joustavasti kilpailukäyttäytymisensä markkinoilla rahtimaksujen ja muiden palveluehtojen osalta. Tällaisten sopimusten soveltamisala ja sisältö voivat vaihdella. Neuvottelusopimukseen sisältyy tavallisesti luottamuksellisten liiketoimintaa koskevien tietojen vaihtoa kilpailijoiden välillä ja sen vuoksi niiden olisi noudatettava tietojenvaihtoa koskevaa yhteisöjen tuomioistuimen vakiintunutta oikeuskäytäntöä. Kuten Yhdysvaltojen tilanne on osoittanut, neuvottelusopimukset houkuttelevat joustavuutensa vuoksi ennen kaikkea perinteisesti riippumattomia varustamoja. Tässä suhteessa neuvottelusopimukset voisivat kilpailupolitiikan kannalta olla konferensseja huonompi vaihtoehto, sillä ne voivat poistaa konferensseihin kohdistuvan tehokkaan ulkoisen kilpailun.

18. On kuitenkin olemassa muita varustamoiden välisiä yhteistyömuotoja, jotka olisivat EY:n kilpailulainsäädännön mukaisia.

#### **3.3. ELAA:n ehdotus**

19. *European Liners Affairs Association* (ELAA) on esittänyt komissiolle ehdotuksen EU:hun suuntautuvia ja EU:sta lähteviä linjaliikennepalveluja<sup>15</sup> koskevaksi uudeksi sääntelyrakenteeksi, joka sen mielestä voisi korvata asetuksen N:o 4056/86.<sup>16</sup> Komissio on ottanut tämän ehdotuksen huomioon ja korostaa, ettei se ole tulos neuvotteluista tai sopimuksesta komission kanssa. Ehdotus sisältää ainoastaan ELAA:n mielipiteen siitä, mitkä olisivat asianmukaiset puitteet linjaliikenteen yhteistyölle. ELAA:n ehdotuksen pääkohdat ovat seuraavat<sup>17</sup>:

- varustamoiden välinen tietojenvaihto ja neuvottelut, jotka koskevat yhteenlaskettua kapasiteetin käyttöä ja markkinoiden kokoa eri reiteillä ja kahden alueen välillä (tiedot kuukauden viiveellä);
- lastikehitystä koskevien tietojen vaihto, niistä keskustelu ja niiden arviointi reiteittäin (yhteenlaskettujen tietojen perusteella kuukauden viiveellä);
- yhteenlaskettua tarjontaa ja kysyntää koskevista reitti-/lastikohtaisista tiedoista keskustelu ja niiden arviointi; kysyntää koskevien reitti- ja lastikohtaisten ennusteiden julkaisu;
- varustamot saavat tietoonsa oman markkinaosuutensa kullakin reitillä, alueella ja kussakin satamassa (yhteenlasketut tiedot kuukauden viiveellä);
- hintaindeksi eriteltynä alustyyppin (esim. kylmäkuljetusalue, kuivalastialue) ja/tai reitin mukaan (yhteenlasketut tiedot kolmen kuukauden viiveellä). Nämä tiedot julkaistaan;
- julkisiin ja läpinäkyviin laskentakaavoihin perustuvat maksujen korotukset ja lisämaksut, joiden yksityiskohdista keskustellaan rahdinantajien kanssa.

### **3.4. ELAA:n ehdotusta koskevat alustavat huomautukset**

20. Komissio suhtautuu myönteisesti varustamoiden halukkuuteen miettiä sitä, kuinka linjaliikenne voitaisiin tulevaisuudessa järjestää muulla tavoin kuin nykyistä konferenssijärjestelmää käyttäen. Alan toimijat ovat itse todenneet, että tietyt varustamot eivät nykyisin ole aina erityisen kiinnostuneita toiminnoista, joille asetuksella N:o 4056/86 myönnetään poikkeuslupa (erityisesti hintojen vahvistaminen sekä tarjonnan ja markkinoiden sääntely), vaan ennemminkin niihin liittyvästä ”keskusteluprosessista”. On kuitenkin selvää, että ehdotetut uudet linjavarustamoiden väliset yhteistyöjärjestelyt on arvioitava huolellisesti, jotta voidaan määrittää niiden yhdenmukaisuus EY:n kilpailusääntöjen kanssa.
21. Komissio on tietoinen siitä, että konferensseissa toimivat varustamot ovat tottuneet toimintoihin, jotka muilla toimialoilla olisi tavallisesti kielletty EY:n kilpailusääntöjen nojalla. Tämän konferensseissa toimivien varustamoiden etuoikeutetun aseman vuoksi niistä joidenkin voisi olla vaikea sopeutua tilanteeseen, jossa niiden on noudatettava tavanomaisia EY:n kilpailusääntöjä muiden toimialojen tavoin. Tämän perusteella on ymmärrettävää, että liiketoiminnalliselta kannalta tarkasteltuna varustamot mahdollisesti pyrkivät nykyisen järjestelmän asteittaiseen käytöstä poistamiseen tai vähintään löytämään vaihtoehtoisen järjestelmän, joka on lähellä nykyistä järjestelmää ja jossa otetaan parhaiten huomioon erityisasema, jossa ne mielestään ovat. On kuitenkin pidettävä mielessä, että linjaliikennealan erityiskohtelun jatkaminen EY:n kilpailusääntöjen nojalla verrattuna muihin pääomavaltaisiin toimialoihin, joilla kiinteät kustannukset ja kysynnän heilahtelut ovat suuria (kuten esim. lentoliikenne), on perusteltava vakuuttavasti. Lisäksi on otettava huomioon vaihtoehtoisen järjestelmän vaikutus linjaliikennealaan *kokonaisuudessaan*; konferensseissa toimivien varustamojen etujen lisäksi on otettava huomioon myös niiden kilpailijoiden (riippumattomat toimijat), asiakkaiden (rahdinantajat) ja loppukuluttajien edut. ELAA on korostanut, että sen ehdotuksesta hyötyy koko linjaliikenneala, eivät pelkästään varustamot vaan myös niiden

asiakkaat. Tämän perusteella komissio toivoo saavansa kaikilta asianomaisilta, erityisesti rahdinantajilta, Euroopan rahdinantajien neuvoston (ESC) kaltaisilta yhdistyksiltä ja yksittäisiltä rahdinantajilta huomautuksia ehdotuksen eri osatekijöistä.

### **3.5. Päätelmä**

22. Jos nykyinen linjakonferenssien harjoittamalle hintojen vahvistamiselle ja kapasiteetin sääntelylle myönnetty ryhmäpoikkeus kumotaan, EU:hun suuntautuville tai EU:sta lähtevillä reiteillä toimivat linjakonferenssit, sellaisina kuin ne määritellään asetuksessa N:o 4056/86, eivät periaatteessa enää ole sopuosoinnussa perustamissopimuksen 81 artiklan kanssa.<sup>18</sup> Onkin kysyttävä, millaisilla yhteisön oikeudellisilla välineillä olisi annettava ohjeita siitä, sovelletaanko 81 artiklaa muihin linjaliikennevarustamojen välisiin yhteistyömuotoihin. Tällaisten oikeudellisten välineiden tarve ja muoto riippuu luonnollisesti pitkälti ehdotetun yhteistyöjärjestelyn sisällöstä. Ennen kaikkea on tärkeää tietää, rajoittaako se kilpailua perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla ja jos rajoittaa, täyttyvätkö edellytykset perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaiselle poikkeukselle.
23. Komissio toivoo kolmansien osapuolten ottavan kantaa siihen, onko varustamoiden välistä mahdollista uutta yhteistyöjärjestelyä koskeva oikeudellinen väline tarpeellinen ja minkä muotoinen se voisi olla.

## **4. KABOTAASI- JA HAKURAHTIPALVELUT**

24. Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa määritellyt kansainväliset hakurahtipalvelut ja merikuljetuspalvelut, jotka suoritetaan yksinomaan yhden ja saman jäsenvaltion satamien välillä (kabotaasi), kuten asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa säädetään, eivät tällä hetkellä kuulu yhteisön kilpailusääntöjen täytäntöönpanosääntöjen soveltamisalaan asetuksen N:o 1/2003 32 artiklan a ja b alakohdan mukaisesti.<sup>19, 20</sup>
25. Kuten liitteessä tarkemmin selvitetään, ei ole esitetty uskottavia perusteluja, miksi näihin palveluihin olisi sovellettava erilaisia täytäntöönpanosääntöjä kuin ne säännöt, joita neuvoston päätöksen mukaan olisi sovellettava kaikkiin muihin toimialoihin. Ei ole myöskään selitetty, mitä kielteisiä vaikutuksia tällä menettelyn muutoksella voisi olla alalla. Edellä esitetyn perusteella komissio ehdottaa, että meriliikenteen kabotaasi- ja hakurahtipalvelut saatetaan asetuksen N:o 1/2003 sisältämien yleisten täytäntöönpanosääntöjen soveltamisalaan. Jotta hakurahtipalvelujen alalla toimijat voisivat asianmukaisesti arvioida erityisesti ”poolisopimuksiaan”, komission aikomuksena on kuitenkin antaa jonkinlaista ohjeistusta, jonka muoto on vielä määritettävä.

## **5. TEKNISET SOPIMUKSET**

26. Asetuksen N:o 4056/86 2 artiklassa annetaan meriliikenneyhtiöille lupa tehdä sopimuksia, joiden ainoana tarkoituksena tai seurauksena ovat tekniset parannukset tai tekninen yhteistyö. Tällaiset sopimukset eivät kuulu perustamissopimuksen 81



artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Artiklassa esitetään joitakin esimerkkejä, kuten aluksia ja laitteita koskevat standardit ja tyytit sekä kuljetusaikataulujen yhteensovittaminen jatkoyhteyksien osalta.

27. Tämä teknisten sopimusten erityispoikkeus on luonteeltaan puhtaasti toteava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut (ks. tarkempi selvitys liitteessä). Sen vuoksi asiakirjassa ehdotetaan tämän säännöksen kumoamista. Neuvosto kumosi vastaavan säännöksen lentoliikenteen alalla aikaisemmin tänä vuonna.

## 6. LAINVALINTA

28. Asetuksen N:o 4056/86 9 artiklassa säädetään menettelystä, jota on noudatettava siinä tapauksessa, että asetuksen soveltaminen johtaisi ristiriitaan kolmannen maan lakien kanssa. Tässä tapauksessa komission on kuultava asianmukaisia kolmannen maan viranomaisia ja pyydyttävä tarvittaessa neuvostoa valtuuttamaan neuvottelujen aloittaminen. Tämä säännös sisällytettiin asetukseen N:o 4056/86 sen antamisajankohtana siitä syystä, että asetuksen N:o 4056/86 katsottiin kansainvälisen meriliikenteen ominaispiirteiden vuoksi mahdollisesti johtavan ristiriitaan tiettyjen kolmansien maiden lakien ja sääntöjen kanssa ja haittaavan yhteisön tärkeitä kaupankäyntiä ja meriliikenteeseen liittyviä etuja (asetuksen N:o 4056/86 *johdanto-osan 15 kappale*).
29. Kuten liitteessä tarkemmin selitetään, lainvalintatilanteeseen ei ole tähän mennessä jouduttu eikä sellaiseen joutuminen ole todennäköistä, vaikka linjaliikennekonferensseja koskeva ryhmäpoikkeus kumottaisiin kokonaisuudessaan. Sen vuoksi ei näytä olevan perusteluja tämän säännöksen säilyttämiselle.

## 7. PÄÄTELMÄT

30. Edellä esitetyn perusteella voidaan tarkasteltujen kysymysten osalta esittää seuraavat päätelmät:
- (a) *Onko linjakonferenssien harjoittamaa hintojen vahvistamista sekä tarjonnan ja markkinoiden sääntelyä koskeva ryhmäpoikkeus nykyisissä markkinaolosuhteissa vielä perusteltu perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla?* Ei ole pitävää taloudellista näyttöä siitä, että oletukset, joiden perusteella ryhmäpoikkeus oli perusteltu sen myöntämisaikana vuonna 1986, pitäisivät nykyisissä markkinaolosuhteissa ja perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan neljän kumulatiivisen edellytyksen perusteella edelleen paikkansa. Tämän vuoksi komissio aikoo ehdottaa nykyisen linjakonferensseja koskevan ryhmäpoikkeuksen kumoamista.
  - (b) *Jollei näin ole, aikooko komissio ehdottaa ryhmäpoikkeuksen korvaamista erilaisella oikeudellisella välineellä, joka koskee linjaliikennepalveluja reiteillä, joiden määrä- tai lähtöpaikka on EU:ssa?* Komissio arvioi alan toimijoiden esittämät ehdotukset ja sidosryhmien esittämät huomautukset ottaakseen asianmukaisella oikeudellisella välineellä kantaa vaihtoehtoiseen varustamoiden väliseen

yhteistyöjärjestelyyn. ELAA on jo esittänyt tällaista järjestelyä koskevia konkreettisia ehdotuksia. Ennen kuin komissio ottaa kantaa näihin ehdotuksiin, se pyytää asianomaisia kolmansiä esittämään huomautuksensa ja mahdollisia vaihtoehtoja.

- (c) *Onko edelleen perusteltua jättää hakurahtipalvelut ja kabotaasi (eli kansalliset merikuljetuspalvelut) asetuksen N:o 1/2003 sisältämien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosääntöjen soveltamisalan ulkopuolelle?* Ei ole esitetty uskottavia perusteluja sille, miksi näihin palveluihin täytyisi soveltaa erilaisia täytäntöönpanosääntöjä kuin ne säännöt, joita neuvoston päätöksen mukaan olisi sovellettava kaikkiin toimialoihin. Ei myöskään ole selitetty, mitä kielteisiä vaikutuksia tällä menettelyn muutoksella voisi olla alalla. Tämän vuoksi komissio aikoo saattaa meriliikenteen kabotaasi- ja hakurahtipalvelut asetuksen N:o 1/2003 soveltamisalaan. Komissio antaa hakurahtialalle ohjeita kilpailusääntöjen soveltamisesta tällä alalla.
- (d) *Onko olemassa pätevää syytä säilyttää pelkästään teknisiä sopimuksia koskeva erityispoikkeus?* Asetuksen N:o 4056/86 2 artiklan sisältämä teknisiä sopimuksia koskeva säännös on luonteeltaan puhtaasti toteava, kuten yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut. Komissio aikoo ehdottaa tämän säännöksen kumoamista, kuten neuvosto kumosi vastaavan säännöksen lentoliikenteen alalla aikaisemmin tänä vuonna.
- (e) *Onko olemassa pätevää syytä säilyttää asetuksen N:o 4056/86 sisältämä lainvalintasäännös?* Tähän mennessä ei ole ilmennyt lainvalintatilanteita eikä asetuksen N:o 4056/86 9 artiklan säilyttäminen näytä perustellulta. Ennen kuin komissio ottaa kantaa tähän seikkaan, se pyytää asianomaisia, erityisesti kansainvälisiä vastapuoliaan, esittämään mielipiteensä lainvalintasäännöksen tarpeellisuudesta.

## 8. EHDOTETUT TOIMET

31. Edellä esitettyjen päätelmien perusteella komissio ehdottaa seuraavaa:

- Harkitaan tällä hetkellä sovellettavien asetuksen N:o 4056/86 aineellisten säännösten, erityisesti linjakonferensseja koskevan ryhmäpoikkeuksen ja teknisiä sopimuksia koskevan poikkeuksen, kumoamista.
- Tarkastellaan, millaisella välineellä asetus N:o 4056/86 olisi korvattava, ja laaditaan sitä koskeva ehdotus ottaen huomioon myös EU:n linjaliikennealan kilpailuasema maailmanlaajuisesti.
- Tarkastellaan huolellisesti tässä asiakirjassa mainittua ELAA:n ehdotusta asianomaisilta kolmansilta saatujen huomautusten perusteella samoin kuin kaikkia muitakin ehdotuksia, joita alan toimijat tai muut asianomaiset mahdollisesti esittävät.
- Ehdotetaan asetukseen N:o 1/2003 muutosta, jolla saatetaan hakurahti- ja kabotaasipalvelut sen soveltamisalaan.

– Tarkastellaan huolellisesti, onko syytä säilyttää lainvalintasäännös.

**9. KEHOTUS HUOMAUTUSTEN ESITTÄMISEEN**

32. Komissio kehottaa jäsenvaltioita, kaikkia muita toimielimiä ja asianomaisia toimittamaan tätä valkoista kirjaa koskevat huomautuksensa kahden kuukauden kuluessa sen julkaisemisesta seuraavaan osoitteeseen:

**Kirjeitse seuraavaan osoitteeseen:**

Kilpailun pääosasto  
Euroopan komissio  
Yksikkö D2 (liikenne)  
”White Paper on Maritime Review”  
Rue Joseph II 70, 2/237  
1049 Bryssel

**Sähköpostitse seuraavaan osoitteeseen:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Liite:** Tausta-asiakirja

- 
- <sup>1</sup> Neuvoston asetus (ETY) N:o 4056/86, annettu 22 päivänä joulukuuta 1986, perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamista meriliikenteeseen koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EYVL L 378, 31.12.1986, s. 24), sellaisena kuin se on muutettuna 16 päivänä joulukuuta 2002 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1).
- <sup>2</sup> Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003, annettu 16 päivänä joulukuuta 2002 (EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> OECD:n sihteeristön raportti huhtikuulta 2002, *Competition policy in liner shipping*, s. 74–80, saatavilla Internet-osoitteessa <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- <sup>5</sup> Tilapäinen neuvoa-antava komitea 25. maaliskuuta 2002.
- <sup>6</sup> Ks. esimerkiksi asia T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, Kok. 2002, s. II-1011, 254, 393 ja 484 kohta.
- <sup>7</sup> Vakavimpina kilpailunrajoituksina pidetään yleensä rajoituksia, jotka luonteensa vuoksi kuuluvat perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja jotka eivät tavallisesti täytä edellytyksiä poikkeuksen myöntämiseksi perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla.
- <sup>8</sup> Ks. päätökset asioissa TAA, EATA ja tarkistettu TACA-päätös 14 päivältä marraskuuta 2002 (EYVL L 26, 31.1.2003, s. 53) sekä komission lehdistötiedote IP/02/1677, 14.11.2002.
- <sup>9</sup> Ks. päätökset asioissa TAA, FEFC, TACA ja tarkistettu TACA-päätös 14 päivältä marraskuuta 2002 (EYVL L 26, 31.1.2003, s. 53) sekä komission lehdistötiedote IP/02/1677, 14.11.2002.
- <sup>10</sup> Yhdistetyt asiat T-191/98 ja T-212/98–T-214/98, *TACA*, Kok 2003, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa, 568 kohta.
- <sup>11</sup> Ks. asia T-17/93, *Matra*, Kok. 1994, s. II-595, 139 kohta, ja asia 26/76, *Metro (I)*, Kok. 1977, s. 1875, 43 kohta.
- <sup>12</sup> Asia T-395/94, *TAA*, Kok 2002, s. II-00875, 261 kohta.
- <sup>13</sup> Vertailun vuoksi ks. esimerkiksi konsortioista annettu asetus N:o 823/2000 (EYVL L 100, 20.4.2000, s. 24), moottoriajoneuvoista annettu asetus N:o 1400/2002 (EYVL L 203, 1.8.2002, s. 30) ja vertikaalisista sopimuksista annettu asetus N:o 2790/1999 (EYVL L 336, 29.12.1999, s. 21), joissa komissio nimenomaan viittasi kyseisellä alalla hankittuun kokemukseen, jonka ansiosta komissio pystyi määrittelemään ne sopimusten ryhmät, joiden voitaisiin tavallisesti katsoa täyttävän 81 artiklan 3 kohdassa vahvistetut edellytykset.
- <sup>14</sup> Ks. tämän asiakirjan liitteenä oleva näitä alueita koskeva tarkempi kuvaus.
- <sup>15</sup> ELAA määrittelee ehdotuksessaan linjaliikennepalvelut ”tavaroiden kuljetukseksi, joka tapahtuu säännöllisellä tavalla tietyllä reitillä tai tietyillä reiteillä satamien välillä etukäteen ilmoitetuin aikatauluin ja päivämäärin ja joka on myös tilapäisluontoisesti jokaisen kuljetuksen käyttäjän käytettävissä maksua vastaan, ja siihen liittyviksi toiminnoiksi” (vrt. asetuksen N:o 823/2000 2 artiklan 2 kohta).
- <sup>16</sup> ELAA:n lopullinen ehdotus, päivätty 6. elokuuta 2004, on saatavilla osoitteessa [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa\\_proposal/elaa\\_proposal\\_6\\_august\\_2004\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf).
- <sup>17</sup> ELAA:n ehdotusta kuvaillaan tarkemmin liitteessä.

- 
- <sup>18</sup> Tämä koskee ainakin linjakonferensseja, jotka muodostuvat kahden tai useamman aluksia käyttävän ja linjaliikennepalveluja yhdenmukaisin tai yhteisin rahtimaksuin tarjoavien varustamojen ryhmästä (vrt. linjakonferenssien määritelmä asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa).
- <sup>19</sup> Asetus N:o 1/2003 korvasi 1. toukokuuta 2004 alkaen asetuksen N:o 4056/86 menettelysäännöt. Käytännössä kabotaasi- ja hakurahtipalvelujen jättämisellä asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalan ulkopuolelle ei ole enää ollut merkitystä 1. toukokuuta 2004 jälkeen.
- <sup>20</sup> Väärinkäsitysten välttämiseksi on syytä todeta, että aineellisia kilpailusääntöjä (EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artikla) sovelletaan myös näihin palveluihin. Ne on jätetty ainoastaan kilpailusääntöjen *täytäntöönpanosääntöjen* soveltamisalan ulkopuolelle, toisin sanoen asetusta N:o 1/2003 ei sovelleta hakurahti- ja kabotaasipalveluihin.