

EUROOPAN TALOUSALUEESEEN LIITTYVÄT TIEDOTTEET

EFTAn VALVONTAVIRANOMAINEN

Suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta meriliikennepalveluihin

(2012/C 35/06)

- A. Tämä tiedonanto on annettu Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'ETA-sopimus', ja valvontaviranomaisen ja tuomioistuimen perustamisesta tehdyn EFTA-valtioiden sopimuksen, jäljempänä 'valvonta- ja tuomioistuin sopimus', määräysten nojalla.
- B. Euroopan komissio, jäljempänä 'komissio', on antanut suuntaviivat EY:n perustamissopimuksen 53 artiklan soveltamisesta meriliikennepalveluihin⁽¹⁾. Kyseiset suuntaviivat eivät ole oikeudellisesti sitovia, mutta niissä esitetään periaatteet, joiden mukaisesti komissio määrittelee markkinat ja arvioi yhteistyösopimuksia niillä meriliikennepalvelujen aloilla, joihin 25 päivänä syyskuuta 2006 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006 aikaansaadut muutokset vaikuttavat suoraan, eli linjaliikennepalvelujen, kabotaasipalvelujen ja kansainvälisten hakurahtipalvelujen aloilla⁽²⁾.
- C. EFTAn valvontaviranomainen katsoo, että edellä mainittu asiakirja on ETA:n kannalta merkityksellinen. Pitääkseen kilpailuolosuhteet tasapuolisina ja varmistaakseen ETA:n kilpailusääntöjen yhdenmukaisen soveltamisen koko Euroopan talousalueella EFTAn valvontaviranomainen antaa tämän tiedonannon sille valvonta- ja tuomioistuin sopimuksen 5 artiklan 2 kohdan b alakohdassa annettujen valtuuksien nojalla. Valvontaviranomainen aikoo noudattaa tässä tiedonannossa määritettyjä periaatteita ja sääntöjä soveltaessaan ETA:n kilpailusääntöjä yksittäisiin asioihin⁽³⁾.
- D. Tämän tiedonannon tarkoituksena on tarjota erityisesti selvittää, miten EFTAn valvontaviranomainen soveltaa 53 artiklaa määritellään markkinoita ja arvioidessaan yhteistyösopimuksia linjaliikennepalvelujen, kabotaasipalvelujen ja kansainvälisten hakurahtipalvelujen aloilla.
- E. Tätä tiedonantoa sovelletaan asioihin, joissa valvontaviranomainen on ETA-sopimuksen 56 artiklan nojalla toimivaltainen viranomainen.

1. JOHDANTO

1. Näissä suuntaviivoissa esitetään periaatteet, joiden mukaisesti EFTAn valvontaviranomainen määrittelee markkinat ja arvioi yhteistyösopimuksia niillä meriliikennepalvelujen aloilla, joihin ETA-sopimuksen osaksi otetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006 aikaansaadut muutokset vaikuttavat suoraan, eli linjaliikennepalvelujen, kabotaasipalvelujen ja kansainvälisten hakurahtipalvelujen aloilla⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ EUVL C 245, 26.9.2008, s. 2.

⁽²⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1419/2006, annettu 25 päivänä syyskuuta 2006, EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan (nykyisin 81 ja 82 artikla) yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen annetun asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta kabotaasipalvelujen ja kansainvälisten hakurahtipalvelujen lisäämiseksi sen soveltamisalaan (EUVL L 269, 28.9.2006, s. 1). Neuvoston asetus (EY) N:o 1419/2006 otettiin osaksi ETA-sopimusta ETA-sopimuksen liitteiden XIII (Liikenne) ja XIV (Kilpailu) sekä pöytäkirjan 21 muuttamisesta tehdyllä ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 153/2006 (EUVL L 89, 29.3.2007, s. 25, ja ETA-täydennysosa N:o 15, 29.3.2007, s. 20).

⁽³⁾ ETA-sopimuksen 56 artiklassa määrätään, onko EFTAn valvontaviranomaisella vai komissiolla toimivalta käsitellä ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklan soveltamisalaan kuuluvaa yksittäistä asiaa. Ainoastaan yhdellä valvontaviranomaisella on toimivalta käsitellä tiettyä yksittäistä asiaa.

⁽⁴⁾ Ks. alaviitteestä 2 yksityiskohtaiset tiedot neuvoston asetuksesta (EY) N:o 1419/2006, annettu 25 päivänä syyskuuta 2006, ja sen ottamisesta osaksi ETA-sopimusta.

2. Näiden suuntaviivojen tarkoituksena on auttaa kyseisiä palveluja etupäässä Euroopan talousalueen satamiin ja/tai satamista tarjoavia yrityksiä ja yritysten yhteenliittymiä arvioimaan, ovatko niiden keskinäiset sopimukset ⁽⁵⁾ yhteensopivia ETA-sopimuksen 53 artiklan kanssa. Näitä suuntaviivoja ei sovelleta muihin aloihin.
3. Neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006 laajennettiin EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16 päivänä joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 ⁽⁶⁾ ja EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan mukaisten komission menettelyjen kulusta 7 päivänä huhtikuuta 2004 annetun komission asetuksen (EY) N:o 773/2004 ⁽⁷⁾ soveltamisalaa sisällyttämällä siihen kabotaasipalvelut ja kansainväliset hakurahtipalvelut. Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1419/2006 ottaminen osaksi ETA-sopimusta muutti vastaavalla tavalla asiaa koskevia ETA:n sääntöjä. Sen vuoksi kaikkiin meriliikennepalveluihin on sovellettu 9. joulukuuta 2006 alkaen yleisiä menettelypuitteita.
4. Neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006 kumottiin myös EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan (nykyisin 81 ja 82 artikla) yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 4056/86 ⁽⁸⁾, jossa säädetään linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta. Poikkeuksen nojalla varustamoilla oli lupa sopia linjakonferensseissa kiinteistä hinnoista ja muista kuljetusehdoista. Asetus kumottiin, koska linjakonferenssijärjestelmä ei enää täyttänyt EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa (nykyisin Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdassa) määrättyjä perusteita. Neuvoston asetuksen (EY) N:o 1419/2006 ottaminen osaksi ETA-sopimusta johtaa siis siihen, että linjakonferenssijärjestelmälle ei enää 18. lokakuuta 2008 lähtien myönnetty ryhmäpoikkeusta ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettusta kiellostä. Sen jälkeen varustamoiden, jotka tarjoavat kuljetuspalveluja yhteen tai useampaan Euroopan talousalueen satamaan ja/tai yhdestä tai useammasta Euroopan talousalueen satamasta, on lopetettava kaikki ETA-sopimuksen 53 artiklan vastainen linjakonferenssitoiminta riippumatta siitä, onko linjakonferensseissa tai neuvottelusopimusten avulla aikaansaatua yhteishinnoittelu sallittua muilla lainkäyttöalueilla, joko suoraan tai epäsuorasti. Lisäksi linjakonferenssin osanottajien olisi huolehdittava siitä, että konferenssijärjestelmän puitteissa tehdyt sopimukset ovat ETA-sopimuksen 53 artiklan mukaisia 18. lokakuuta 2008 lähtien.
5. Nämä suuntaviivat täydentävät valvontaviranomaisen aiemmin muissa tiedonannoissa antamia ohjeita. Koska meriliikennepalveluille ovat tunnusomaisia keskenään kilpailevien varustamojen tekemät laajat yhteistyösopimukset, kyseiseen sektoriin sovelletaan erityisesti seuraavia asiakirjoja: suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin ⁽⁹⁾ ja suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta ⁽¹⁰⁾.
6. Linjaliikenteen horisontaaliset yhteistyösopimukset kuuluvat yhteisten palvelujen tarjonnan osalta EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin (konsortiot) 19 päivänä huhtikuuta 2000 annetun komission asetuksen (EY) N:o 823/2000 soveltamisalaa, sellaisena kuin asetus on otettuna osaksi ETA-sopimusta ⁽¹¹⁾. Komission asetus (EY) N:o 823/2000 korvataan 26. huhtikuuta 2010 alkaen komission asetuksella (EY) N:o 906/2009, joka on annettu 28. syyskuuta 2009 ⁽¹²⁾. Näissä

⁽⁵⁾ 'Sopimuksella' tarkoitetaan tässä sopimuksia, yritysten yhteenliittymien päätöksiä ja yhdenmukaistettuja menettelytapoja.

⁽⁶⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1) otettiin osaksi ETA-sopimuksen liitettä XIV ja pöytäkirjoja 21 ja 23 ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 130/2004, tehty 24 päivänä syyskuuta 2004 (EUVL L 64, 10.3.2005, s. 57, ja ETA-täydennysosa N:o 12, 10.3.2005, s. 42) ja osaksi valvonta- ja tuomioistuintsopimuksen pöytäkirjassa 4 olevaa II lukua 24 päivänä syyskuuta 2004 tehdyllä EFTA-valtioiden sopimuksella.

⁽⁷⁾ Komission asetus (EY) N:o 773/2004 (EUVL L 123, 27.4.2004, s. 18) otettiin osaksi ETA-sopimuksen pöytäkirjoja 21 ja 23 ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 178/2004, tehty 3 päivänä joulukuuta 2004 (EUVL L 133, 26.5.2005, s. 35, ja ETA-täydennysosa N:o 26, 26.5.2005, s. 25) ja osaksi valvonta- ja tuomioistuintsopimuksen pöytäkirjassa 4 olevaa III lukua 3 päivänä joulukuuta 2004 tehdyllä EFTA-valtioiden sopimuksella.

⁽⁸⁾ Neuvoston asetus (ETY) N:o 4056/86 (EYVL L 378, 31.12.1986, s. 4) otettiin osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIV olevan G luvun 11 kohtaa.

⁽⁹⁾ Suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin (EYVL C 266, 31.10.2002, s. 1, ja ETA-täydennysosa N:o 55, 31.10.2002, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta (EUVL C 208, 6.9.2007, s. 1, ja ETA-täydennysosa N:o 42, 6.9.2007, s. 1).

⁽¹¹⁾ Komission asetus (EY) N:o 823/2000 (EYVL L 100, 20.4.2000, s. 24) otettiin osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIV olevan G luvun 11c kohtaa ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 49/2000 (EYVL L 237, 21.9.2000, s. 60, ja ETA-täydennysosa N:o 42, 21.9.2000, s. 3).

⁽¹²⁾ Komission asetus (EY) N:o 906/2009 (EUVL L 256, 29.9.2009, s. 31), ei vielä otettu osaksi ETA-sopimusta.

asetuksissa, sellaisina kuin ne ovat otettuina osaksi ETA-sopimusta, säädetään ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan mukaisista edellytyksistä, joiden täyttyessä ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa määrättyä kieltoa ei sovelleta kahden tai useamman varustamon välisiin sopimuksiin (konsortiot).

7. Nämä suuntaviivat eivät rajoita EFTAn tuomioistuimen, Euroopan unionin tuomioistuimen tai unionin yleisen tuomioistuimen oikeutta erilaisiin tulkintoihin ETA-sopimuksen 53 artiklasta. Suuntaviivoissa esitetyt periaatteita on sovellettava tapauskohtaisesti.
8. Valvontaviranomainen soveltaa näitä suuntaviivoja viiden vuoden ajan.

2. MERILIIKENNEPALVELUT

2.1 Soveltamisala

9. Linjaliikennepalvelut, kabotaasi ja hakurahtiliikenne ovat ne meriliikenteen osa-alueet, joihin ETA-sopimuksen osaksi otettu neuvoston asetus (EY) N:o 1419/2006 on vaikuttanut suoraan.
10. Linjaliikenteellä tarkoitetaan etupäässä kontteihin pakatun rahdin säännöllistä kuljetusta satamiin tiettyä maantieteellistä reittiä käyttäen. Lisäksi linjaliikenteelle on ominaista, että aikataulut ja liikennöintipäivät ilmoitetaan etukäteen ja että kuka tahansa voi käyttää palveluja.
11. Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa, sellaisena kuin se on otettuna osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIV olevan G luvun 11 kohtaa ⁽¹³⁾, määritellään hakurahtiliikenne irt- tai kappalevaroiden kuljetukseksi aluksella, joka on kokonaan tai osittain tilattu yhdelle tai useammalle rahdinantajalle matka- tai aikarahtaus sopimuksen taikka jonkin muun sellaisen sopimusmuodon pohjalta, jota käytetään, kun purjehdukset eivät perustu säännölliseen aikatauluun tai kun niitä ei mainosteta, ja jossa kuljetusmaksut neuvotellaan vapaasti tapauksittain kysynnän ja tarjonnan mukaan. Etupäässä hakurahtiliikenteessä on kyse yhden ainoan tuotteen kuljettamisesta ilman säännöllisiä aikatauluja ⁽¹⁴⁾.
12. Kabotaasilla tarkoitetaan meriliikennepalvelujen tarjoamista kahden tai useamman samassa ETA-valtiossa sijaitsevan sataman välillä, hakurahtiliikenne ja linjaliikennepalvelut mukaan luettuina ⁽¹⁵⁾. Vaikka näissä suuntaviivoissa ei erityisesti käsitellä kabotaasipalveluja, suuntaviivoja sovelletaan kuitenkin kyseisiin palveluihin siltä osin kuin niitä tarjotaan joko linjaliikenteenä tai hakurahtiliikenteenä.

2.2 Vaikutus ETA-valtioiden väliseen kauppaan

13. ETA-sopimuksen 53 artiklaa sovelletaan kaikkiin sopimuksiin, jotka saattavat vaikuttaa olennaisesti ETA-valtioiden väliseen kauppaan. Sopimuksen tai käytännön katsotaan vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan silloin, jos objektiivisten oikeudellisten tai tosiasiallisten seikkojen perusteella on riittävästi aihetta epäillä, että sopimuksella tai käytännöllä saattaa olla suoria tai välillisiä, todellisia tai mahdollisia vaikutuksia ETA-valtioiden välisen kaupan rakenteeseen ⁽¹⁶⁾. Valvontaviranomainen on antanut ohjeita siitä, miten se soveltaa kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä, tiedonannossaan ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklassa tarkoitettua kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä koskevista suuntaviivoista ⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Ks. alaviite 8.

⁽¹⁴⁾ Komissio on määrittänyt useita erityisliikenteen piirteitä, jotka erottavat sen linjaliikenteestä ja hakurahtiliikenteestä. Ne käsittävät säännöllisten palvelujen tarjoamisen tiettyntyyppistä rahtia varten. Yleensä palvelut perustuvat rahtaus sopimuksiin, ja niissä käytetään tietyn rahdin kuljettamista varten teknisesti mukautettuja ja/tai varta vasten rakennettuja erityisalusia. Komission päätös 94/980/EY, tehty 19 päivänä lokakuuta 1994, asiassa IV/34.446 — *Trans-Atlantic Agreement* (jäljempänä "TAA-päätös") (EYVL L 376, 31.12.1994, s. 1), 47–49 kohta.

⁽¹⁵⁾ Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3577/92, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta meriliikenteeseen jäsenvaltioissa (meriliikenteen kabotaasi) (EYVL L 364, 12.12.1992, s. 7), 1 artikla on otettu osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevan V luvun 53a kohtaa ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 70/97 (EYVL L 30, 5.2.1998, s. 42, ja EYVL:n ETA-täydennysosa No 5, 5.2.1998, s. 175).

⁽¹⁶⁾ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomiot asiassa 42/84, *Remia BV ym. v. komissio*, Kok. 1985, s. 2545, 22 kohta, ja asiassa 319/82, *Ciments et Bétons de l'Est v. Kerpen & Kerpen*, Kok. 1983, s. 4173, 9 kohta.

⁽¹⁷⁾ EUVL C 291, 30.11.2006, s. 46, sekä ETA-täydennysosa N:o 59, 30.11.2006, s. 18.

14. Linjaliikennettä ja hakurahtiliikennettä harjoittavien toimijoiden tarjoamat kuljetuspalvelut ovat usein kansainvälisiä, sillä ne yhdistävät Euroopan talousalueen satamat kolmansiin maihin ja/tai niihin liittyy vientiä ja tuontia kahden tai useamman ETA-valtion välillä (eli ETA:n sisäistä kauppaa).⁽¹⁸⁾ Useimmissa tapauksissa kyseiset palvelut vaikuttavat ETA-valtioiden väliseen kauppaan muun muassa sen vaikutuksen vuoksi, joka niillä on kuljetus- ja välipalveluiden tarjonnan markkinoilla⁽¹⁹⁾.
15. Vaikutus ETA-valtioiden väliseen kauppaan on erityisen tärkeä kabotaasipalvelujen kannalta, sillä se määrittää ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisalan sekä kyseisen artiklan ja kansallisen kilpailuoikeuden välisen suhteen ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta tehdyssä valvonta- ja tuomioistuinsovimuksen pöytäkirjassa 4 olevan II luvun 3 artiklan mukaisesti. Palvelujen vaikutusta ETA-valtioiden väliseen kauppaan on arvioitava tapauskohtaisesti⁽²⁰⁾.

2.3 Merkitykselliset markkinat

16. Jotta voitaisiin arvioida sopimuksen vaikutuksia kilpailuun ETA-sopimuksen 53 artiklan kannalta, on ensin määriteltävä merkitykselliset tuote- ja maantieteelliset markkinat. Markkinoiden määrittelyn pää-tarkoituksena on järjestelmällisesti selvittää yrityksiin kohdistuvat kilpailurajoitukset. Asiaa koskevia ohjeita on valvontaviranomaisen tiedonannossa merkityksellisten markkinoiden määritelmästä Euroopan talousalueen kilpailuoikeuden kannalta⁽²¹⁾. Ohjeet on otettava huomioon myös meriliikennepalvelujen markkinoita määriteltäessä.
17. Merkityksellisiin tuotemarkkinoihin kuuluvat kaikki tuotteet ja/tai palvelut, joita kuluttaja pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hinnan ja käyttötarkoituksen vuoksi. Merkitykselliset maantieteelliset markkinat muodostuvat alueesta, jolla yritykset tarjoavat ja hankkivat kyseisiä tavaroita ja palveluja, jolla kilpailuedellytykset ovat riittävän yhtenäiset ja joka voidaan erottaa maantieteellisistä lähialueista erityisesti kilpailuedellytysten huomattavan erilaisuuden perusteella⁽²²⁾. Varustamolla (tai varustamoilla) ei ole suurta vaikutusta vallitseviin markkinaehtoihin, jos asiakkaat voivat helposti siirtyä käyttämään muita palveluntarjoajia⁽²³⁾.

2.3.1. Linjaliikenne

18. Useissa komission päätöksissä ja unionin tuomioistuimen tuomioissa todetaan, että linjaliikenteen konttikuljetuspalvelut muodostavat linjaliikenteen kannalta merkitykselliset tuotemarkkinat⁽²⁴⁾. Nämä päätökset ja tuomiot liittyvät syvänmeren liikenteeseen. Muita kuljetusmuotoja ei ole sisällytetty samoihin palvelumarkkinoihin, vaikka joissakin tapauksissa nämä palvelut saattavat olla rajallisessa määrin vaihdettavissa keskenään. Tämä johtui siitä, että niiden konteissa kuljetettavien tavaroiden osuus, jotka on helppo siirtää muihin kuljetusmuotoihin, kuten lentokuljetukseen, ei ole merkittävä⁽²⁵⁾.

⁽¹⁸⁾ Se, että palvelua tarjotaan ETA:n ulkopuolisesta satamasta tai ulkopuoliseen satamaan ei sinänsä estä vaikutusta ETA-valtioiden väliseen kauppaan. Palveluja käytäviin asiakkaisiin ja muihin Euroopan talousalueen toimijoihin kohdistuvia vaikutuksia on analysoitava huolellisesti, jotta voitaisiin selvittää, kuuluvatko palvelut ETA:n toimivaltaan. Ks. edellä alaviitteessä 17 mainittu tiedonanto ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklassa tarkoitettua kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä koskevista suuntaviivoista.

⁽¹⁹⁾ Komission päätös 93/82/ETY, tehty 23 päivänä joulukuuta 1992 (asiat IV/32.448 ja IV/32.450 – CEWAL) (EYVL L 34, 10.2.1993, s. 1), 90 kohta, jonka Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on vahvistanut yhdistetyissä asioissa T-24/93–T-26/93 ja T-28/93, *Compagnie Maritime Belge ym. v. komissio*, Kok. 1996, s. II-1201, 205 kohta; edellä alaviitteessä 14 mainittu TAA-päätös, 288–296 kohta, jonka Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on vahvistanut asiassa T-395/94, *Atlantic Container Line ym. v. komissio (jäljempänä TAA-tuomio)*, 72–74 kohta; komission päätös 1999/243/EY, tehty 16 päivänä syyskuuta 1998 (asia IV/35.134 – *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (jäljempänä TACA-päätös) (EYVL L 95, 9.4.1999, s. 1), 386–396 kohta; komission päätös 2003/68/EY, tehty 14 päivänä marraskuuta 2002 (asia COMP/37.396/D2 – tarkistettu TACA) (jäljempänä tarkistettu TACA-päätös) (EYVL L 26, 31.1.2003, s. 53), 73 kohta.

⁽²⁰⁾ Ohjeita kauppaan kohdistuvan vaikutuksen soveltamisesta, ks. edellä alaviitteessä 17 mainittu valvontaviranomaisen tiedonanto ETA-sopimuksen 53 ja 54 artiklassa tarkoitettua kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä koskevista suuntaviivoista.

⁽²¹⁾ EYVL L 200, 16.7.1998, s. 48, ja ETA-täydennysosa N:o 28, 16.7.1998, s. 3.

⁽²²⁾ Edellä alaviitteessä 21 mainittu tiedonanto merkityksellisten markkinoiden määritelmästä, 8 kohta.

⁽²³⁾ Edellä alaviitteessä 21 mainittu tiedonanto merkityksellisten markkinoiden määritelmästä, 13 kohta.

⁽²⁴⁾ Edellä alaviitteessä 14 mainittu TAA-päätös ja edellä alaviitteessä 19 mainittu TACA-päätös, 60–84 kohta. Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti TACA-päätöksessä esitetyn markkinoiden määritelmän yhdistetyissä asioissa T-191/98, T-212/98–T-214/98, *Atlantic Container Line AB ym. v. komissio*, antamassaan tuomiossa (jäljempänä TACA-tuomio), Kok. 2003, s. II-3275, 781–883 kohta.

⁽²⁵⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainitun TACA-päätöksen 62 kohta ja edellä alaviitteessä 24 mainitun TACA-tuomion 783–789 kohta.

19. Joissakin tapauksissa saattaa olla asianmukaista määritellä tuotemarkkinat suppeammin siten, että niihin sisällytetään vain tiettytyyppiset merkitse kuljetettavat tuotteet. Esimerkiksi herkästi pilaantuvien tavaroiden kuljetus voidaan rajoittaa jäähdytyskontteihin tai toisaalta mukaan voidaan ottaa kuljetus perinteisissä jäähdytysaluksissa. Vaikka on mahdollista, että irtotavarakuljetusten ja konttirahdin välillä tapahtuu poikkeustilanteissa jonkin verran vaihtoa ⁽²⁶⁾, vaikuttaa siltä, etteivät asiakkaat ole siirtyneet pysyvästi konttikuljetuspalveluista irtorahtipalvelujen käyttäjiksi. Useimpien tavararyhmien ja konttikuljetuspalvelujen käyttäjien kannalta irtolasti ei ole vartenotettava vaihtoehto linjaliikenteen konttikuljetuspalveluille ⁽²⁷⁾. Sen jälkeen kun rahtia on alettu kuljettaa säännöllisesti konteissa, on epätodennäköistä, että sitä enää myöhemmin kuljetettaisiin muilla tavoin ⁽²⁸⁾. Toistaiseksi korvattavuus on ollut linjaliikenteen konttikuljetusten osalta etupäässä yksisuuntaista ⁽²⁹⁾.
20. Merkitykselliset maantieteelliset markkinat koostuvat alueesta, jolla palveluja markkinoidaan. Yleensä markkinat kattavat useita satamia kuljetuspalvelun alku- ja loppupäässä, ja markkinoiden määrittelyssä otetaan huomioon satamien päällekkäiset vaikutusalueet. Linjaliikenteen maantieteellisiin markkinoihin Euroopassa katsotaan kuuluvan useita satamia Pohjois-Euroopassa tai Välimeren alueella. Koska Välimeren alueella toimivat linjaliikennepalvelut voivat korvata pohjoiseurooppalaisten satamien vastaavat palvelut vain hyvin rajoitetusti, niiden katsotaan muodostavan erilliset markkinat ⁽³⁰⁾.

2.3.2. Hakurahtipalvelut

21. Valvontaviranomainen ei ole toistaiseksi soveltanut ETA-sopimuksen 53 artiklaa hakurahtiliikenteeseen. Yritykset voivat harkita arvioinnissaan seuraavia seikkoja siltä osin kuin ne ovat merkityksellisiä niiden tarjoamien hakurahtipalveluiden suhteen.

Seikat, jotka on otettava huomioon määriteltäessä merkityksellisiä tuotemarkkinoita kysynnän kannalta (kysynnän korvattavuus)

22. Määriteltäessä hakurahtiliikenteen merkityksellisiä palvelumarkkinoita otetaan lähtökohdaksi yksittäisen rahtipyynnön ”keskeiset ehdot” ⁽³¹⁾, joiden mukaan yleensä määräytyvät tarvittavan kuljetuksen oleelliset osatekijät. Asiakkaan erityistarpeista riippuen ne käsittävät sekä sellaisia seikkoja, joista voidaan neuvotella, että ehdottomia seikkoja. Tarkasteltaessa jotakin keskeisiin ehtoihin kuuluvaa, neuvoteltavissa oleva seikkaa, kuten alustyyppiä tai aluksen kokoa, saattaa käydä ilmi, että merkitykselliset markkinat ovat kyseisen seikan osalta laajemmat kuin alkuperäisessä kuljetuspyynnössä on määritelty.
23. Palvelun luonne saattaa hakurahtiliikenteessä vaihdella, ja kuljetussopimuksia on monenlaisia. Sen vuoksi voi olla tarpeen määrittää, katsovatko palvelujen käyttäjät, että aikarahtaussopimukseen, matkarahtaussopimukseen ja rahtaussopimukseen perustuvat palvelut ovat keskenään korvattavissa. Jos näin on, palvelut saattavat kuulua samoihin merkityksellisiin markkinoihin.
24. Alustyyppit jaetaan yleensä koon mukaan useisiin luokkiin, jotka on standardoitu ⁽³²⁾. Palvelu, jossa rahdin määrä ja aluksen koko eivät suurelta osin vastaa toisiaan, ei ehkä tarjoa kilpailukykyistä rahtimaksua, koska mittakaavaedut jäävät hyödyntämättä. Sen vuoksi erikokoisten alusten keskinäinen korvattavuus on arvioitava tapauskohtaisesti, jotta saataisiin selville, muodostaako kukin aluskoko erilliset merkitykselliset markkinat.

⁽²⁶⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainittu TACA-päätös, 71 kohta.

⁽²⁷⁾ Edellä alaviitteessä 18 mainittu TAA-tuomio, 273 kohta, ja edellä alaviitteessä 24 mainittu TACA-tuomio, 809 kohta.

⁽²⁸⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainittu TAA-tuomio, 281 kohta, heinäkuussa 2005 tehty komission päätös, asia COMP/M.3829 – MAERSK/PONL (EUVL C 147, 17.6.2005, s. 18), 13 kohta.

⁽²⁹⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainittu TACA-päätös, 62–75 kohta; edellä alaviitteessä 24 mainittu TACA-tuomio, 795 kohta, ja edellä alaviitteessä 28 mainittu komission päätös asiassa MAERSK/PONL, 13 kohta ja 112–117 kohta.

⁽³⁰⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainittu TACA-päätös, 76–83 kohta, ja edellä alaviitteessä 19 mainittu tarkistettu TACA-päätös, 39 kohta.

⁽³¹⁾ Esimerkiksi matkarahtauksen osalta keskeisiä ehtoja ovat kuljetettava rahti, rahdin määrä, lastaus- ja purkusatamat, seisonpäivät tai se päivämäärä, johon mennessä rahdin on oltava perillä, sekä tarvittavan aluksen tekniset tiedot.

⁽³²⁾ Näyttää siltä, että kuljetusala itse katsoo eri aluskokojen muodostavan erilliset markkinat. Ammattialan julkaisuissa sekä Baltic Exchange -lehdessä ilmoitetaan hintaindeksit aluksen standardikoon mukaan jaoteltuina. Myös konsulttien raporteissa markkinat jaotellaan alusten koon perusteella.

Seikat, jotka on otettava huomioon määriteltäessä merkityksellisiä tuotemarkkinoita tarjonnan kannalta (tarjonnan korvattavuus)

25. Kuljetettavan rahdin asettamat fyysiset ja tekniset edellytykset sekä alustyyppi ovat ensimmäiset seikat, joiden perusteella merkityksellisiä markkinoita voidaan arvioida tarjonnan kannalta ⁽³³⁾. Jos aluksia voidaan mukauttaa tietyn tyyppisen rahdin kuljetukseen pienin kustannuksin ja lyhyessä ajassa ⁽³⁴⁾, hakurahtiliikennepalvelujen tarjoajat voivat kilpailla rahdin kuljetuksesta. Siinä tapauksessa merkitykselliset markkinat käsittävät tarjonnan kannalta useamman kuin yhden tyyppisiä aluksia.
26. On kuitenkin olemassa useita alustyyppisiä, jotka on teknisesti mukautettu ja/tai varta vasten rakennettu erityiskuljetuspalveluja varten. Vaikka erityisalukset voivat kuljettaa myös muuntotyypistä rahtia, ne voivat olla epäedullisissa kilpailuasemassa. Sen vuoksi erityispalvelujen tarjoajien mahdollisuudet kilpailla muuntotyypisen rahdin kuljetuksesta saattavat olla rajalliset.
27. Hakurahtiliikenteessä alusten käynnit satamissa perustuvat yksittäisiin pyyntöihin. Alusten liikkuvuutta voivat kuitenkin supistaa terminaalien ja satamien syväysten asettamat rajoitukset tai tiettyjä alustyyppisiä eräissä satamissa tai eräillä alueilla koskevat ympäristönormit.

Muut seikat, jotka on otettava huomioon merkityksellisten tuotemarkkinoiden määrittelyssä

28. Lisäksi on tarkasteltava, onko hakurahtiliikenteessä käytettävien erikokoisten alusten välillä korvaavia ketjuja. Tietyillä hakurahtiliikenteen markkinoilla kaikkein suurimmat ja kaikkein pienimmät alukset eivät ole suoraan keskenään korvattavissa. Korvaavat alukset saattavat kuitenkin hillitä hinnoittelua myös alusvalikoiman ääripäissä ja vaikuttaa siihen, että ääripäätkin sisällytetään markkinoiden laajempaan määritelmään.
29. Eräillä hakurahtiliikenteen markkinoilla on arvioitava, voidaanko alukset katsoa vakituiseksi kapasiteetiksi, jota ei oteta huomioon merkityksellisten markkinoiden tapauskohtaisessa arvioinnissa.
30. Tarjonnan ja kysynnän korvattavuuteen voivat vaikuttaa myös muut seikat, kuten palveluntarjoajan luotettavuus, varmuus, turvallisuus ja lainsäädännön asettamat vaatimukset, esimerkiksi Euroopan talousalueen aluevesillä liikkuville tankkereille asetettu kaksoisrunгон vaatimus ⁽³⁵⁾.

Maantieteellinen ulottuvuus

31. Yleensä kuljetusvaatimuksiin sisältyy maantieteellisiä seikkoja, kuten lastaus- ja purkusatamat tai -alueet. Nämä satamat ovat ensimmäinen seikka, jota hyödynnetään määriteltäessä merkityksellisiä maantieteellisiä markkinoita kysynnän kannalta. Ne eivät kuitenkaan rajoita merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden lopullista määritelmää.
32. Eräät maantieteelliset markkinat voidaan määritellä suunnan mukaan tai ne saattavat olla tilapäisiä, mikä johtuu esimerkiksi siitä, että sääolosuhteet tai satokaudet vaihtelevat kausittain ja vaikuttavat sen vuoksi tietyn tyyppisen rahdin kuljetuksen kysyntään. Tässä yhteydessä merkityksellisiä maantieteellisiä markkinoita määriteltäessä olisi otettava huomioon alusten uudelleen sijoittelu reiteille, painolastissa kuljetavat matkat sekä kaupan epätasapaino.

2.4 Markkinaosuuksien laskeminen

33. Markkinaosuuksien pohjalta voidaan tehdä päätelmiä markkinoiden rakenteesta ja osapuolten ja niiden kilpailijoiden kilpailuasemasta. Valvontaviranomainen ja komissio tarkastelevat markkinaosuuksia markkinaolosuhteiden pohjalta tapauskohtaisesti. Monissa komission päätöksissä ja unionin tuomioistuinten

⁽³³⁾ Esimerkiksi nestemäistä irtorahdia ei voi kuljettaa kuivalle irtorahdille tarkoitetuissa aluksissa, eikä kylmässä säilytetävää rahtia voi kuljettaa autonkuljetusaluksilla. Useat öljytankkerit voivat kuljettaa sekä likaisia että puhtaita öljytuotteita. Tankkerilla ei voida kuitenkaan kuljettaa puhtaita tuotteita välittömästi sen jälkeen, kun sen rahtina on ollut likaisia tuotteita.

⁽³⁴⁾ Kuivaa irtorahdia kuljettavan aluksen muuttaminen viljarahdille sopivaksi hiilenkuljetuksen jälkeen saattaa vaatia ainoastaan yhden päivän puhdistuksen, joka voidaan mahdollisesti suorittaa painolastissa kuljetun matkan aikana. Muilla hakurahtiliikenteen markkinoilla puhdistusaika voi olla pidempi.

⁽³⁵⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 417/2002, annettu 18 päivänä helmikuuta 2002, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 2978/94 kumoamisesta (EYVL L 64, 7.3.2002, s. 1), otettiin osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIII olevan V luvun 56m kohtaa ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 132/2002 (EYVL L 336, 12.12.2002, s. 32, ja ETA-täydennysosa N:o 61, 12.12.2002, s. 26).

päätöksissä⁽³⁶⁾ on todettu, että linjaliikenteen volyymiä ja/tai kapasiteettia koskevia tietoja käytetään perusteena markkinaosuuksia laskettaessa.

34. Hakurahtiliikenteen markkinoilla palveluntarjoajat kilpailevat kuljetussopimuksista eli myyvät matkoja tai kuljetuskapasiteettia. Palvelusta riippuen toiminnanharjoittajat voivat laskea vuosittaiset markkinaosuutensa erilaisten tietojen perusteella⁽³⁷⁾. Näitä tietoja ovat esimerkiksi:

- a) matkojen lukumäärä;
- b) osapuolten osuus kaikesta tietyn tyyppisen rahdin kuljetusmäärästä tai kuljetusten arvosta (kahden sataman tai satamaryhmittymän välillä);
- c) osapuolten osuus aikarahtaussovimusten markkinoista;
- d) osapuolten osuus alusten kapasiteetista (aluksen tyyppin ja koon mukaan jaoteltuna).

3. HORIZONTAALISET SOPIMUKSET MERILIIKENNEPALVELUJEN ALALLA

35. Yhteistyösopimukset ovat yleisiä meriliikennemarkkinoilla. Koska sopimuksia voivat tehdä tosiasialliset tai mahdolliset kilpailijat ja ne voivat vaikuttaa kielteisesti kilpailuparametreihin, yritysten on erityisesti varmistettava, että ne noudattavat kilpailusääntöjä. Meriliikenteen kaltaisilla palvelumarkkinoilla seuraavat seikat ovat erityisen merkityksellisiä arvioitaessa sopimuksen mahdollista vaikutusta merkityksellisillä markkinoilla: tarjotun palvelun hinta, kustannukset, laatu, aikataulu, eriytyminen, innovointi, markkinointi ja myynti.
36. Näiden suuntaviivojen soveltamisalaan kuuluvien palvelujen kannalta voidaan mainita seuraavat kolme keskeistä yhteistyön muotoa: tekniset sopimukset, tietojenvaihto ja poolit.

3.1 Tekniset sopimukset

37. Tietyn tyyppiset tekniset sopimukset eivät välttämättä kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklassa määrätyn kiellon soveltamisalaan, sillä ne eivät rajoita kilpailua. Tämä koskee esimerkiksi sellaisia horisontaalisia sopimuksia, joiden ainoa tavoite ja vaikutus on aikaansaada teknisiä parannuksia tai tehdä teknistä yhteistyötä. Tähän ryhmään voidaan lukea myös sopimukset, jotka liittyvät ympäristövaatimusten täytäntöönpanoon. Sen sijaan siihen eivät periaatteessa kuulu sellaiset kilpailijoiden väliset sopimukset, jotka koskevat hintaa, kapasiteettia tai muita kilpailuparametreja⁽³⁸⁾.

3.2 Linjaliikenteessä toimivien kilpailijoiden välinen tietojenvaihto

38. Tietojenvaihtojärjestelmä perustuu sopimukseen, jonka nojalla yritykset vaihtavat keskenään tietoa tai toimittavat sitä yhteiselimelle, jonka tehtävänä on keskittää, kerätä ja käsitellä tietoa sekä toimittaa sitä takaisin osanottajille yhteisesti sovitussa muodossa ja aikataulussa.
39. Useilla teollisuudenaloilla on yleisenä käytäntönä kerätä, vaihtaa ja julkaista koottuja tilastoja sekä yleistä markkinatietoa. Markkinatietojen julkaiseminen on hyvä keino lisätä markkinoiden avoimuutta sekä tiedottaa markkinoiden toiminnasta asiakkaille. Sen avulla voidaan saavuttaa tehokkuusetua. Sen sijaan

⁽³⁶⁾ Edellä alaviitteessä 19 mainittu TACA-päätös, 85 kohta, edellä alaviitteessä 19 mainittu tarkistettu TACA-päätös, 85 ja 86 kohta, ja edellä alaviitteessä 24 mainittu TACA-tuomio, 924, 925 ja 927 kohta.

⁽³⁷⁾ Kyseisten hakurahtiliikennemarkkinoiden erityispiirteistä riippuen ajanjakso voi olla lyhyempi esimerkiksi markkinoilla, joilla rahtaussovimusten voimassaoloaika on alle vuosi.

⁽³⁸⁾ Komission päätös 2000/627/EY, tehty 16 päivänä toukokuuta 2000 (asia IV/34.018 — *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*) (EYVL L 268, 20.10.2000, s. 1), 153 kohta. Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio asiassa T-229/94, *Deutsche Bahn AG v. komissio*, Kok. 1997, s. II-1689, 37 kohta.

kaupallisesti arkaluonteisten ja yksityiskohtaisten markkinatietojen vaihtaminen saattaa olla eräissä tapauksissa vastoin ETA-sopimuksen 53 artiklaa. Näiden suuntaviivojen tarkoituksena on auttaa linjaliikennepalvelujen tarjoajia arvioimaan, milloin tietojenvaihto on kilpailusääntöjen vastaista.

40. Linjaliikenteen alalla on sallittua sellainen konsortioihin osallistuvien varustamoiden välinen tietojenvaihto, joka kuuluisi muuten ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos se edistää linjaliikennepalvelujen yhteistoimintaa sekä muuta asetuksessa (EY) N:o 823/2000, sellaisena kuin se on otettuna osaksi ETA-sopimusta, säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvaa yhteistyötä ja on tarpeen sen tekemiseksi⁽³⁹⁾. Näissä suuntaviivoissa ei käsitellä tällaista tietojenvaihtoa.

3.2.1. Yleistä

41. Kun tietojenvaihtojärjestelmiä arvioidaan ETA:n kilpailulainsäädännön perusteella, on tärkeä tehdä seuraavat erot.
42. Tietojenvaihto saattaa olla keino edistää kilpailuvastaisten käytäntöjen, kuten kartellin sääntöjen noudattamisen valvonnan, täytäntöönpanoa. Jos tietojenvaihto edistää tällaista kilpailuvastaista käytäntöä, on sitä arvioitava kyseisen käytännön arvioinnin yhteydessä. Tietojenvaihdon tavoitteena voi olla suoraan kilpailun rajoittaminen⁽⁴⁰⁾. Näissä suuntaviivoissa ei käsitellä tämäntyyppistä tietojenvaihtoa.
43. Tietojenvaihto voi kuitenkin olla myös yksinään vastoin ETA-sopimuksen 53 artiklaa vaikutuksensa takia. Näin tapahtuu silloin, kun tietojenvaihto alentaa kyseessä olevien markkinoiden toimintaan liittyvän epävarmuuden astetta tai poistaa tämän epävarmuuden kokonaan ja tämän vuoksi rajoittaa yritysten välistä kilpailua⁽⁴¹⁾. Kaikkien talouden toimijoiden on päätettävä itsenäisesti toiminnastaan markkinoilla. Euroopan unionin tuomioistuin katsoo lisäksi, että sen vuoksi yritykset eivät saa luoda muihin toimijoihin suoraan tai epäsuorasti yhteyksiä, jotka vaikuttavat kilpailijan toimintaan, tai paljastaa omaa (aiottua) toimintaansa, jos yhteydenpidon tavoite tai vaikutus on kilpailun rajoittaminen eli kilpailuolosuhteiden muuttuminen niin, etteivät ne enää vastaa tavanomaisia markkinaolosuhteita ottaen huomioon kyseisten tuotteiden tai palvelujen luonne, yritysten koko ja lukumäärä sekä markkinoiden suuruus⁽⁴²⁾. Sen sijaan sellumarkkinoiden osalta tuomioistuin on todennut, että tuottajien neljännesvuosittain asiakkaille antamat yksipuoliset hintailmoitukset ovat itsessään markkinakäyttäytymistä, joka ei ole omiaan vähentämään kunkin yrityksen epävarmuutta kilpailijoiden tulevista toimista ja joka ei sellaisenaan, ilman tuottajien etukäteen sopimaa yhteistoimintaa, riko EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa (nykyisin SEUT-sopimuksen 102 artiklan 1 kohta)⁽⁴³⁾.
44. Unionin tuomioistuinten oikeuskäytäntö sisältää yleisiä ohjeita tietojenvaihdon todennäköisten vaikutusten tutkimiseksi. Euroopan unionin tuomioistuin on todennut, että jos markkinoilla esiintyy todellista kilpailua, avoimuus todennäköisesti tehostaa tarjoajien välistä kilpailua⁽⁴⁴⁾. Sen sijaan voimakkaasti keskittyneillä oligopolistisilla markkinoilla, joilla kilpailu on jo suuresti vähentynyt, myyntiä koskevien yksityiskohtaisten tietojen vaihtaminen lyhyen ajan kuluessa pääkilpailijoiden kesken niin, että muut toimittajat ja kuluttajat sivuutetaan, on omiaan tuntuvasti vääristämään jäljellä olevaa kilpailua tarjoajien

⁽³⁹⁾ Edellä alaviitteessä 11 mainittua asetusta (EY) N:o 823/2000 sovelletaan kansainvälisiin linjaliikennepalveluihin, joita tarjotaan vähintään yhdestä ETA:n satamasta tai yhteen ETA:n satamaan rahdin kuljettamiseksi ensi sijassa konteissa; ks. asetuksen 1 ja 2 artikla sekä 3 artiklan 2 kohdan g alakohhta.

⁽⁴⁰⁾ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-49/92 P, *komissio v. Anic Participazioni*, Kok. 1999, s. I-4125, 121–126 kohta.

⁽⁴¹⁾ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-7/95 P, *John Deere Ltd v. komissio*, Kok. 1998, s. I-3111, 90 kohta, ja asiassa C-194/99 P, *Thyssen Stahl v. komissio*, Kok. 2003, s. I-10821, 81 kohta.

⁽⁴²⁾ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-238/05, *Asnef-Equifax v. Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, Kok. 2006, s. I-11125, 52 kohta, ja alaviitteessä 40 mainittu tuomio asiassa C-49/92 P, *komissio v. Anic Participazioni*, Kok. 1999, s. I-4125, 116 ja 117 kohta.

⁽⁴³⁾ Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asioissa C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ja C-125/85–C-129/85, *A. Ahlström Osakeyhtiö ym. v. komissio*, Kok. 1993, s. I-1307, 59–65 kohta.

⁽⁴⁴⁾ Edellä alaviitteessä 41 mainittu Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-7/95 P, *John Deere Ltd v. komissio*, 88 kohta.

kesken. Tällaisissa tapauksissa markkinoiden toimintaa koskevien tietojen säännöllinen ja toistuva vaihtaminen johtaa siihen, että yksittäisten kilpailijoiden markkina-asemat ja strategiat paljastuvat säännöllisesti kaikille kilpailijoille ⁽⁴⁵⁾. Yhteisöjen tuomioistuin on lisäksi todennut, että tietojenvaihtojärjestelmä saattaa rikkoa kilpailusääntöjä siinäkin tapauksessa, että markkinat eivät ole erityisen keskittyneet mutta yritysten itsenäinen päätöksentekokyky on alentunut, koska niitä on painostettu kilpailijoiden kanssa käydyissä keskusteluissa ⁽⁴⁶⁾.

45. Sen vuoksi tietojenvaihdon todellisia tai potentiaalisia vaikutuksia on tarkasteltava tapauskohtaisesti, sillä arvioinnin tuloksiin vaikuttavat monet tekijät, jotka vaihtelevat tapauksesta toiseen. Niiden markkinoiden rakenne, joilla tietoja vaihdetaan, sekä tietojenvaihdon luonne ovat kaksi keskeistä tekijää, joita valvontaviranomainen tarkastelee arvioidessaan tietojenvaihtoa. Arvioinnissa on otettava huomioon tietojenvaihdon todelliset tai mahdolliset vaikutukset verrattuna siihen, millaisiksi todelliset kilpailuolosuhteet muodostuisivat ilman tietojenvaihtoa koskevaa sopimusta ⁽⁴⁷⁾. Jotta tietojenvaihto olisi ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan vastaista, sillä on oltava tuntuva haitallinen vaikutus kilpailuparametreihin ⁽⁴⁸⁾.

46. Seuraavat ohjeet liittyvät pääasiassa kilpailurajoitusten arviointiin ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan nojalla. Tietoja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta esitetään 58 kohdassa sekä asiaa koskevassa yleisessä tiedonannossa ⁽⁴⁹⁾.

3.2.2. Markkinoiden rakenne

47. Markkinoiden keskittymisaste sekä tarjonnan ja kysynnän rakenne ovat keskeiset tekijät arvioitaessa sitä, kuuluuko tietojenvaihto ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ⁽⁵⁰⁾.

48. Keskittymisaste on erityisen tärkeä siksi, että kilpailua rajoittavia vaikutuksia esiintyy todennäköisemmin voimakkaasti keskittyneillä oligopolistisilla markkinoilla kuin vähemmän keskittyneillä markkinoilla, ja lisäksi vaikutukset ovat pysyvämmät keskittyneillä markkinoilla. Keskittyneiden markkinoiden suurempi avoimuus saattaa lisätä yritysten keskinäistä riippuvuutta ja vähentää kilpailun intensiteettiä.

49. Tarjonnan ja kysynnän rakenne on myös tärkeää: erityisesti keskenään kilpailevien toimijoiden lukumäärä sekä niiden markkinaosuuksien keskinäinen symmetria ja vakaus ja mahdolliset kilpailijoiden väliset rakenteelliset yhteydet ⁽⁵¹⁾. Valvontaviranomainen voi arvioida myös muita tekijöitä, kuten palvelujen tasalaatuisuutta ja markkinoiden yleistä avoimuutta.

3.2.3. Vaihdeettavien tietojen luonne

50. Kilpailuparametreihin, kuten hintaan, kapasiteettiin tai kustannuksiin, liittyvien kaupallisesti arkaluonteisten tietojen vaihtaminen kilpailijoiden kesken katsotaan todennäköisemmin ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvaksi kuin muunlaisten tietojen vaihtaminen. Tietojen arkaluonteisuutta olisi arvioitava jäljempänä esitettyjen perusteiden nojalla.

⁽⁴⁵⁾ Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio asiassa T-35/92, *John Deere Ltd v. komissio*, Kok. 1994, s. II-957, 51 kohta. Kyseinen kanta vahvistettiin edellä alaviitteessä 41 mainitussa tuomiossa, asia C-7/95 P, *John Deere Ltd v. komissio*.

⁽⁴⁶⁾ Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio asiassa T-141/94, *Thyssen Stahl AG v. komissio*, Kok. 1999, s. II-347, 402 ja 403 kohta.

⁽⁴⁷⁾ Edellä alaviitteessä 41 mainittu Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-7/95 P, *John Deere Ltd v. komissio*, 75–77 kohta.

⁽⁴⁸⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta, 16 kohta.

⁽⁴⁹⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

⁽⁵⁰⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta, 25 kohta.

⁽⁵¹⁾ Linjalikenteessä kilpailijoiden välillä on operatiivisia ja/tai rakenteellisia yhteyksiä, kuten keskinäisiä konsortiosopimuksia, joiden puitteissa varustamot voivat vaihtaa tietoa yhteisten palvelujen tarjoamiseksi. Mahdolliset olemassa olevat yhteydet on otettava huomioon tapauskohtaisesti, kun arvioidaan muun tietojenvaihdon vaikutusta tarkasteltavana oleviin markkinoihin.

51. Jos tietojenvaihto koskee julkisia tietoja, se ei periaatteessa riko ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa⁽⁵²⁾. On kuitenkin tärkeä määritellä markkinoiden avoimuuden aste ja tutkia, lisätäänkö tietojenvaihdolla tiedon määrää lisäämällä sen saatavuutta ja/tai yhdistetäänkö julkisia tietoja muihin tietoihin. Näin saadut tiedot voivat olla kaupallisesti arkaluonteisia ja niiden vaihtaminen saattaa rajoittaa kilpailua.
52. Tiedot voivat olla yksittäisiä tai koottuja. Yksittäiset tiedot koskevat nimeltä mainittua tai tunnistettavissa olevaa yritystä. Kootut tiedot käsittävät tietoja riittävän monesta riippumattomasta yrityksestä, jotta niiden joukosta on mahdollista tunnistaa yksittäisen yrityksen tietoja. Yksittäisten tietojen vaihtamisen kilpailijoiden kesken katsotaan todennäköisemmin kuuluvan ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan⁽⁵³⁾ kuin koottujen tietojen vaihtamisen, joka ei periaatteessa kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Valvontaviranomainen kiinnittää erityistä huomiota tietojen aggregointitasoon. Tiedot pitää esittää niin yleisellä tasolla, ettei niitä voi eritellä, jotta yritykset eivät voi tunnistaa tietojen pohjalta suoraan tai epäsuorasti kilpailijoidensa kilpailustrategioita.
53. Arvioitaessa linjaliikenteen kapasiteettiennusteiden vaihtoa on kuitenkin tärkeä noudattaa suurta tarkastusta, silloinkin kun on kyse aggregoiduista ennusteista ja erityisesti jos kyseisiä tietoja vaihdetaan keskittyneillä markkinoilla. Kapasiteettia koskevat tiedot ovat linjaliikenteen markkinoilla tärkein parametri, jonka avulla on mahdollista koordinoita kilpailukäyttäytymistä, joten sillä on suora vaikutus hintoihin. Sellaisten kapasiteettia koskevien aggregoitujen ennusteiden vaihtaminen, joista voi päätellä kapasiteettien jakautumisen eri reittien kesken, saattaa olla kilpailunvastaista siinä määrin kuin se johtaa tilanteeseen, jossa useat tai kaikki varustamot alkavat soveltaa yhteistä toimintalinjaa ja lopulta tarjota palveluja kilpailukykyisiä hintoja kalliimmilla hinnoilla. Lisäksi on olemassa vaara, että tietoja voidaan eritellä ja yhdistää yksittäisten varustamojen itse ilmoittamiin tietoihin. Näin yritykset voisivat saada selville kilpailijoidensa markkina-asemat ja -strategiat.
54. Tärkeitä tekijöitä ovat myös tietojen ikä ja ajanjakso, jota tiedot koskevat. Tiedot voivat olla historiallisia tai ajankohtaisia tai liittyä tulevaisuuteen. Historiallisten tietojen vaihtaminen ei yleensä kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, sillä tällaisilla tiedoilla ei voi olla käytännön vaikutusta yrityksen tulevaan toimintaan. Komissio on aiemmin katsonut, että yli vuoden ikäiset tiedot ovat historiallisia⁽⁵⁴⁾, kun taas enintään vuoden ikäisiä tietoja on pidetty ajankohtaisina⁽⁵⁵⁾. Arvioitaessa tietojen historiallisuutta tai ajankohtaisuutta on noudatettava tietynasteista joustavuutta ja arvioitava, milloin tietojen voidaan katsoa vanhentuneen merkityksellisillä markkinoilla. Kootut tiedot muuttuvat historiallisiksi lyhyemmässä ajassa kuin yksittäiset tiedot. Vastaavasti on epätodennäköistä, että kuljetusten määriä ja kapasiteettia koskevien ajankohtaisten tietojen vaihto rajoittaisi kilpailua, jos tiedot on aggregoitu siinä määrin, ettei yksittäisten rahdinantajien tai rahdinkuljettajien toimia voi tunnistaa suoraan tai epäsuorasti. Tulevaisuutta koskevat tiedot liittyvät siihen, miten yritys arvioi markkinoiden kehittyvän tai millaista strategiaa se aikoo noudattaa markkinoilla. Tulevaisuutta koskevien tietojen vaihtaminen muodostaa todennäköisesti ongelman erityisesti, jos tiedot liittyvät hintoihin tai tuotantoon. Tällaiset tiedot saattavat paljastaa kilpailijoille yrityksen tulevan liiketoimintastrategian. Samalla tietojenvaihto saattaa heikentää tuntuvasti siihen osallistuvien yritysten välistä kilpailutilannetta, minkä vuoksi se mahdollisesti rajoittaa kilpailua.
55. Myös tietojenvaihdon tiheyttä olisi tarkasteltava. Mitä useammin tietoja vaihdetaan, sitä nopeammin kilpailijat voivat toimia. Tämä puolestaan helpottaa vastatoimenpiteiden toteuttamista ja lopulta vähentää halukkuutta ryhtyä kilpaileviin toimiin markkinoilla. Sen vuoksi niin sanottu piilevä kilpailu saattaa estyä.
56. Tietojen julkaisemistapa on myös otettava huomioon, jotta voidaan arvioida sen mahdollinen vaikutus markkinoihin. Mitä enemmän tietoja annetaan asiakkaille, sitä todennäköisemmin tietojenvaihto ei muodosta ongelmaa. Vastaavasti jos markkinoiden avoimuutta parannetaan ainoastaan tarjoajien hyväksi, on mahdollista, että asiakkaat eivät pysty hyötymään lisääntyvän piilevän kilpailun eduista.

⁽⁵²⁾ Edellä alaviitteessä 24 mainittu TACA-tuomio, 1154 kohta.

⁽⁵³⁾ Komission päätös 78/252/ETY, tehty 23 päivänä joulukuuta 1977, asiassa IV/29.176 – *Vegetable Parchment* (EYVL L 70, 13.3.1978, s. 54).

⁽⁵⁴⁾ Komission päätös N:o 92/157/ETY, tehty 17 päivänä helmikuuta 1992, asiassa IV/31.370 – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (EYVL L 68, 13.3.1992, s. 19), 50 kohta.

⁽⁵⁵⁾ Komission päätös 98/4/EHTY, tehty 26 päivänä marraskuuta 1997, asiassa IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (EYVL L 1, 3.1.1998, s. 10), 17 kohta.

57. Linjaliikenteen alalla hintaindeksillä kuvataan merikontin keskimääräisen kuljetushinnan vaihtelua. Asianmukaisesti aggregoituihin hintatietoihin perustuva hintaindeksi ei todennäköisesti riko ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa edellyttäen, että tiedot esitetään niin yleisellä tasolla, ettei niitä voi eritellä eivätkä yritykset voi niiden pohjalta tunnistaa suoraan tai epäsuorasti kilpailijoidensa kilpailustrategioita. Jos hintaindeksi vähentää epätietoisuutta markkinoiden toiminnasta tai poistaa sen kokonaan ja rajoittaa sen vuoksi yritysten välistä kilpailua, se on vastoin ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa. Arvioitaessa hintaindeksin todennäköistä vaikutusta tiettyihin merkityksellisiin markkinoihin on otettava huomioon tietojen aggregointitaso, tietojen historiallinen tai ajankohtainen luonne sekä indeksin julkaisuviite. Yleisesti ottaen on tärkeä arvioida tietojenvaihtojärjestelmän kaikkia osatekijöitä yhdessä, jotta voidaan ottaa huomioon mahdollinen vuorovaikutus esimerkiksi toisaalta kapasiteettia ja volyymiä koskevien tietojen ja toisaalta hintaindeksin vaihtamisen välillä.
58. Vaikka rahdinkuljettajien välinen tietojenvaihto rajoittaisikin kilpailua, se voi toisaalta myös tuottaa tehokkuusetua, esimerkiksi parantaa investointien suunnittelua ja tehostaa kapasiteetin käyttöä. Tehokkuusedut on näytettävä toteen ja ne on siirrettävä asiakkaille ja niitä on verrattava tietojenvaihdon kilpailunvastaisiin vaikutuksiin ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan puitteissa. Tässä yhteydessä on tärkeä huomata, että yksi ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdassa mainituista ehdoista on, että kuluttajat saavat kohtuullisen osuuden hyödyistä, jotka saavutetaan kilpailua rajoittavalla sopimuksella. Jos kaikki neljä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdassa mainittua kumulatiivista ehtoa täyttyvät, ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa määrättyä kieltoa ei sovelleta ⁽⁵⁶⁾.

3.2.4. Alan yhteistyöjärjestöt

59. Linjaliikenteen alalla kuten muillakin sektoreilla osapuolet voivat keskustella asioista ja vaihtaa tietoja alan yhteistyöjärjestöissä edellyttäen, että yhteistyöjärjestöä ei käytetä a) kartellikokousten järjestämiseen ⁽⁵⁷⁾, b) kilpailunvastaisten päätösten tekemiseen tai kilpailua rajoittavien suositusten antamiseen järjestön jäsenille ⁽⁵⁸⁾ tai c) tietojenvaihtoon, joka vähentää epätietoisuutta markkinoiden toiminnasta tai poistaa sen kokonaan ja rajoittaa sen vuoksi yritysten välistä kilpailua eikä kuitenkaan täytä 53 artiklan 3 kohdassa lueteltuja ehtoja ⁽⁵⁹⁾. Tämä on erotettava alan yhteistyöjärjestöjen sisällä käytävistä täysin laillisista keskusteluista, joissa käsitellään esimerkiksi teknisiä ja ympäristöstandardeja.

3.3 Hakurahtiliikenteen poolisopimukset

60. Hakurahtiliikenteen alalla yleisin horisontaalisen yhteistyön muoto on pooli. Kaikki poolit eivät ole samanlaisia. Eri markkinasegmenteillä toimivilla pooleilla näyttää kuitenkin olevan useimmissa tapauksissa eräitä yhteisiä piirteitä, joita kuvataan seuraavassa.
61. Merikuljetusalalla toimiva pooli käsittää tavanomaisesti useita eri omistajille kuuluvia samantyyppisiä aluksia ⁽⁶⁰⁾, joita hallinnoidaan keskitetysti. Poolin toimitusjohtaja on yleensä vastuussa kaupallisesta hallinnosta (esimerkiksi yhteisestä markkinoinnista ⁽⁶¹⁾, rahtimaksujen neuvottelemisesta sekä tulojen ja matkakustannusten keskittämisestä ⁽⁶²⁾ ja kaupallisesta toiminnasta (alusten reittien suunnittelusta, alusten ohjeistamisesta, asiamiesten nimittämisestä satamiin, asiakkaille suunnatusta tiedottamisesta, rahtilaskujen lähettämisestä, polttoainetilauksista, alusten tuottojen keräämisestä ja niiden jakamisesta

⁽⁵⁶⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

⁽⁵⁷⁾ Komission päätös 2004/421/EY, tehty 16 päivänä joulukuuta 2003, asiassa COMP/38.240 – *Industrial tubes* (EUVL L 125, 28.4.2004, s. 50).

⁽⁵⁸⁾ Komission päätös 82/896/ETY, tehty 15 päivänä joulukuuta 1982, asiassa IV/29.883 – *AROW/BNIC* (EYVL L 379, 31.12.1982, s. 1); komission päätös 96/438/EY, tehty 5 päivänä kesäkuuta 1996, asiassa IV/34.983 – *Fenex* (EYVL L 181, 20.7.1996, s. 28).

⁽⁵⁹⁾ Edellä alaviitteessä 54 mainittu komission päätös 92/157/ETY, *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*.

⁽⁶⁰⁾ Näin pooli kykenee saamaan suuria rahtausopimuksia ja yhdistämään erilaisia sopimuksia sekä vähentämään painolastissa kuljettavien osuuksien määrää suunnittelemalla huolellisesti alusten sijoittelun reiteille.

⁽⁶¹⁾ Esimerkiksi markkinoinnissa poolin alukset esitetään yhtenä kuljetuspalveluja tarjoavana kaupallisena yksikkönä riippumatta siitä, mikä alus kuljettaa lastin käytännössä.

⁽⁶²⁾ Esimerkiksi keskushallinto kerää poolin tulot, jotka jaetaan sen jälkeen osanottajien kesken monimutkaisen painotusjärjestelmän mukaisesti.

ennalta sovitun painotusjärjestelmän mukaisesti jne.). Usein poolin toimitusjohtajan toimintaa valvoo toimeenpaneva komitea, jossa alusten omistajat ovat edustettuina. Alusten tekninen toiminta on yleensä niiden omistajien vastuulla (turvallisuus, miehistö, korjaukset, ylläpito jne.). Vaikka poolin jäsenet markkinoivat palvelujaan keskitetysti, ne toteuttavat usein palvelut erikseen.

62. Merikuljetusalalla toimivien tavanomaisten poolien keskeisin piirre on yhteinen myyntitoiminta, johon liittyy eräitä yhteistuotannon piirteitä. Sen vuoksi pooleihin voidaan soveltaa ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin annettuihin valvontaviranomaisen suuntaviivoihin ⁽⁶³⁾ sisältyviä ohjeita, jotka koskevat tuotantoyhteistyötä sekä myyntiyhteistyötä, joka puolestaan on osa markkinoille saattamista koskevia yhteistyösopimuksia. Koska poolit poikkeavat jossain määrin toisistaan, kutakin poolia on tarkasteltava erikseen, yhteistyön painopiste huomioon ottaen ⁽⁶⁴⁾, jotta voidaan määritellä, kuuluuko pooli 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Jos kuuluu, on määriteltävä, täyttääkö se ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdassa luetellut neljä kumulatiivista ehtoa.

63. Neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006 säädetyt muutokset eivät suoraan koske pooleja, jotka kuuluvat neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 ⁽⁶⁵⁾ soveltamisalaan, koska ne on perustettu yhteisyritykseksi, joka hoitaa pysyvästi kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan (ks. neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 3 artiklan 4 kohta). Kyseisiä pooleja ei käsitellä näissä suuntaviivoissa. Kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan hoitamista käsitellään muun muassa komission konsolidoidussa tiedonannossa toimivaltakysymyksistä, annettu yrityskeskittymien valvonnasta annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 mukaisesti ⁽⁶⁶⁾. Siinä määrin kuin poolien tarkoituksena tai seurauksena on emoyhtiöiden kilpailukäyttäytymisen yhteensovittaminen, yhteensovittamista arvioidaan ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 ja 3 kohdan mukaisin perustein sen toteamiseksi, soveltuuko toimi ETA-sopimuksen toimintaan ⁽⁶⁷⁾.

3.3.1. Poolit, jotka eivät kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan

64. Poolisopimukset eivät kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos poolin jäsenet eivät ole keskenään tosiasiallisia tai potentiaalisia kilpailijoita. Tämä koskee esimerkiksi tapausta, jossa vähintään kaksi laivanomistajaa perustaa poolin, jonka tarkoitus on tehdä tarjouksia rahtaus sopimuksista ja aikaansaada sopimuksia, joista ne eivät voisi yksinään tehdä kilpailukykyisiä tarjouksia tai joita ne eivät voisi toteuttaa yksin. Tämä pätee myös tapauksiin, joissa tällaiset poolit kuljettavat toisinaan muutakin rahtia, jonka osuus kokonaisvolymymistä on vähäinen.

65. Poolit, joiden toiminnalla ei ole vaikutusta keskeisiin kilpailuparametreihin poolien vähämerkityksisyyden takia ja/tai joilla ei ole tuntuvaa vaikutusta ETA-valtioiden väliseen kauppaan ⁽⁶⁸⁾, eivät kuulu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Pooli ei kuitenkaan kuulu vähämerkityksisistä sopimuksista annetun valvontaviranomaisen tiedonannon soveltamisalaan, jos siihen liittyy hinnoista sopimista, yhteinen myyntitoiminta mukaan lukien.

3.3.2. Poolit, jotka yleensä kuuluvat ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan

66. Kilpailijoiden välisten, yhteiseen myyntitoimintaan rajoittuvien poolisopimusten tavoitteena ja vaikutuksena on yleensä koordinoida yritysten hintapolitiikkaa ⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶³⁾ Edellä alaviitteessä 9 mainittujen suuntaviivojen 5 ja 3 luku.

⁽⁶⁴⁾ Edellä alaviitteessä 9 mainitut horisontaalisia yhteistyösopimuksia koskevat suuntaviivat, 12 kohta.

⁽⁶⁵⁾ Neuvoston asetus (EY) No 139/2004, yrityskeskittymien valvonnasta ('EY:n sulautuma-asetus') (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1.), on otettu osaksi ETA-sopimuksen liitteessä XIV olevan A luvun 1 kohtaa ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 78/2004 (EUVL L 219, 19.6.2004, s. 13, ja ETA-täydennysosa N:o 32, 19.6.2004, s. 1).

⁽⁶⁶⁾ EUVL C 95, 16.4.2008, s. 1.

⁽⁶⁷⁾ Edellä alaviitteessä 65 mainittu neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, 2 artiklan 4 kohta.

⁽⁶⁸⁾ Valvontaviranomaisen tiedonanto vähämerkityksisistä sopimuksista, jotka eivät ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla rajoita tuntuvasti kilpailua (EUVL C 67, 20.3.2003, s. 20, ja EUVL:n ETA-täydennysosa N:o 15, 20.3.2003, s. 11), sekä edellä alaviitteessä 17 mainitut suuntaviivat kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitteestä.

⁽⁶⁹⁾ Edellä alaviitteessä 9 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, 5 jakso. Riippumattomien laivameklarien toiminta alusta järjestäessään ei kuulu tähän ryhmään.

3.3.3. Poolit, jotka saattavat kuulua ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan

67. Jos poolin tavoitteena ei ole kilpailun rajoittaminen, on välttämätöntä arvioida sen vaikutuksia kyseisiin markkinoihin. Sopimus kuuluu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, jos sillä on todennäköisesti tuntuva kielteinen vaikutus markkinoiden kilpailuparametreihin, kuten hintoihin, kustannuksiin, palvelujen eriytymiseen, palvelujen laatuun ja innovointiin. Sopimuksilla voi olla tällainen vaikutus, jos ne vähentävät olennaisesti kilpailua sopimuksen osapuolten välillä tai niiden ja kolmansien osapuolien välillä ⁽⁷⁰⁾.
68. Eräät hakurahtiliikenteen poolit eivät harjoita yhteistä myyntitoimintaa, mutta ne koordinoivat jossain määrin kilpailuparametreja (esim. sovittavat yhteen aikatauluja tai tekevät yhteishankintoja). Tällaiset poolit kuuluvat ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan vain, jos sopimuspuolilla on jonkin verran markkinavoimaa ⁽⁷¹⁾.
69. Se, aiheuttaako pooli tuntuja kielteisiä markkinavaikutuksia, riippuu taloudellisesta tilanteesta. Asiassa on otettava huomioon sopimuspuolten yhteenlaskettu markkinavoima sekä sopimuksen luonne ja muut merkityksellisiin markkinoihin liittyvät rakenteelliset tekijät. Lisäksi on tarkasteltava sitä, vaikuttaako poolisopimus osapuolten käyttäytymiseen lähimarkkinoilla, jotka liittyvät läheisesti yhteistyön kohteena oleviin markkinoihin ⁽⁷²⁾. Näin voi käydä esimerkiksi silloin, jos poolin markkinat koskevat metsätuotteiden kuljetusta erityisissä laatikkomaisissa aluksissa (markkinat A), minkä lisäksi poolin jäsenet toimivat irtorahtimarkkinoilla (markkinat B).
70. Merkityksellisiin markkinoihin liittyvien rakenteellisten tekijöiden osalta voidaan todeta, että jos poolin markkinaosuus on pienehkö, on epätodennäköistä, että poolilla on kilpailua rajoittavia vaikutuksia. Markkinoiden keskittymisaste, kilpailijoiden markkina-asema ja lukumäärä, markkinaosuuksien vakaus pitkällä aikavälillä, jäsenyys useissa pooleissa, markkinoille pääsyn esteet ja markkinoille pääsyn todennäköisyys, markkinoiden avoimuus, asiakkaiden tasapainottava neuvotteluvoima sekä palvelujen luonne (esim. tasalaatuiset palvelut/yksilölliset palvelut) olisi otettava huomioon lisätekijöinä arvioitaessa poolin vaikutusta merkityksellisillä markkinoilla.
71. Sopimuksen luonnetta arvioitaessa olisi otettava huomioon lausekkeet, jotka vaikuttavat poolin tai sen jäsenen kilpailutoimintaan markkinoilla. Tällaisia ovat esimerkiksi lausekkeet, joissa poolin jäseniä kielletään toimimasta samoilla markkinoilla poolin ulkopuolella (kilpailukieltolausekkeet) tai jotka sitovat yritykset poolin jäsenyyteen tietyksi ajaksi tai jotka koskevat irtisanomisaikaa (erolausekkeet) tai kaupallisesti arkaluonteisten tietojen vaihtoa. Mahdolliset poolien väliset yhteydet, oli kyse poolin johdosta tai jäsenistä, sekä kustannukset ja tuottojen jako olisi myös otettava huomioon.

3.3.4. ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan sovellettavuus

72. Jos pooli kuuluu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, mukana olevien yritysten on huolehdittava siitä, että ne täyttävät ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdassa määrätyt neljä kumulatiivista ehtoa ⁽⁷³⁾. ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdassa ei suljeta suoraan joitakin sopimuksia sen soveltamisalan ulkopuolelle. Periaatteessa kaikki kilpailua rajoittavat sopimukset, jotka täyttävät ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan neljä edellytystä, kuuluvat poikkeussäännön piiriin. Arvioinnissa sovelletaan liukuvaa asteikkoa. Mitä suuremmasta ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kilpailunrajoituksesta on kyse, sitä suurempia on tehokkuusetujen ja kuluttajien saaman hyödyn oltava.
73. Pooliin kuuluvien yritysten on itse osoitettava, että pooli parantaa kuljetuspalveluja tai edistää teknistä tai taloudellista kehitystä tuottamalla tehokkuusetuja. Tehokkuuseduksi ei katsota kilpailun vähenemiseen olennaisesti kuuluvaa kustannussäästöä, vaan etujen täytyy aiheutua taloudellisen toiminnan yhdistämisestä.

⁽⁷⁰⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

⁽⁷¹⁾ Edellä alaviitteessä 9 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, 149 kohta.

⁽⁷²⁾ Edellä alaviitteessä 9 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, 142 kohta.

⁽⁷³⁾ Edellä alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta.

74. Poolien tehokkuusedut voivat syntyä esimerkiksi käyttöasteen paranemisesta ja mittakaavaeduista. Hakurahtiliikenteen poolit suunnittelevat yleensä yhdessä alusten liikkeit laajentaakseen aluskannan maantieteellistä kattavuutta. Aluskannan kulkualueen laajentaminen saattaa vähentää painolastissa kuljettavien matkojen määrää, joka puolestaan mahdollisesti tehostaa poolin kokonaiskapasiteetin käyttöä ja tuottaa mittakaavaetuja.
75. Kuluttajille on jätävä kohtuullinen osuus näin saatavista eduista. ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan nojalla on arvioitava kaikille kuluttajille merkityksellisillä markkinoilla koituvia etuja eikä yksittäisen kuluttajan saamaa hyötyä ⁽⁷⁴⁾. Välttävän hyödyn on vähintäänkin kompensoitava tosiasialliset tai mahdolliset kielteiset vaikutukset, joita kuluttajille aiheutuu ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitusta kilpailunrajoituksesta ⁽⁷⁵⁾. Välttävän hyödyn arvioimiseksi on otettava huomioon myös hakurahtiliikenteen markkinoiden rakenne sekä kysynnän joustavuus.
76. Pooli ei saa asettaa rajoituksia, jotka eivät ole ehdottoman välttämättömiä tehokkuusetujen saavuttamiseksi. Tältä osin on tarpeen arvioida, olisivatko osapuolet voineet saavuttaa tehokkuusedut yksin. Tässä arvioinnissa on tärkeää ottaa huomioon muun muassa, mikä on pienin tehokas mittakaava, jotta hakurahtiliikenteen markkinoilla voidaan tarjota erityyppisiä palveluja. Lisäksi kaikkien poolisopimukseen sisältyvien rajoittavien lausekkeiden on oltava suhteellisen välttämättömiä ilmoitettujen etujen saavuttamiselle. Rajoittavat lausekkeet voivat olla perusteltuja joko pitkällä aikavälillä tai koko poolin olemassaolon ajan tai ainoastaan siirtymäkaudella.
77. Pooli ei saa myöskään antaa jäsenilleen mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluja.
-

⁽⁷⁴⁾ Edellä alaviitteessä 42 mainittu Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-238/05, *Asnef-Equifax v. Ausbanc*, 70 kohta.

⁽⁷⁵⁾ Alaviitteessä 10 mainitut suuntaviivat ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan soveltamisesta, 24 kohta.