

Euroopan yhteisöjen
virallinen lehti

ISSN 1024-3038

L 95

42. vuosikerta

9. huhtikuuta 1999

Suomenkielinen laitos

Lainsäädäntö

Sisältö

I Säädökset, jotka on julkaistava

.....

II Säädökset, joita ei tarvitse julkaista

Komissio

1999/243/EY:

- ★ **Komission päätös** tehty 16 päivänä syyskuuta 1998 EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan mukaisesta menettelystä (IV/35.134— Trans-Atlantic Conference -sopimus) tiedoksiannettu numerolla K(1998) 2617⁽¹⁾ 1

Hinta: 24,50EUR

⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

FI

Säädökset, joiden otsikot on painettu laihalla kirjasintyyppillä, ovat maatalouspolitiikan alaan kuuluvia juoksevien asioiden hoitoon liittyviä säädöksiä, joiden voimassaoloaika on yleensä rajoitettu.

Kaikkien muiden säädösten otsikot on painettu lihavalla kirjasintyyppillä ja merkitty tähdellä.

II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 16 päivänä syyskuuta 1998,

EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan mukaisesta menettelystä

(IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference -sopimus)

(tiedoksiannettu numerolla K(1998) 2617)

(Ainoastaan englannin-, ruotsin-, saksan- ja tanskankielinen teksti ovat todistusvoimaisia)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(1999/243/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen, 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17⁽¹⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 3 ja 15 artiklan,

ottaa huomioon kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68⁽²⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 11 ja 22 artiklan,

ottaa huomioon perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen

22 päivänä joulukuuta 1986 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86⁽³⁾, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 11 ja 19 artiklan,

ottaa huomioon menettelyn aloittamisesta tässä asiassa 24 päivänä toukokuuta 1996 tehdyn komission päätöksen,

on antanut kyseessä oleville yrityksille mahdollisuuden esittää huomautuksensa komission esittämistä vastaväitteistä ja tuoda esille muita seikkoja asetuksen N:o 17 19 artiklan, asetuksen (ETY) N:o 1017/68 26 artiklan ja asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan mukaisesti, tarkasteltuina yhdessä komission asetusten (ETY) N:o 99/63⁽⁴⁾, (ETY) N:o 1630/69⁽⁵⁾ ja (ETY) 4260/88⁽⁶⁾ kanssa, ja

on kuullut asiasta kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoo-antavaa komiteaa, liikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoo-antavaa komiteaa sekä meriliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoo-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

⁽¹⁾ EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62.

⁽²⁾ EYVL L 175, 23.7.1968, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 378, 31.12.1986, s. 4.

⁽⁴⁾ EYVL L 127, 20.8.1963, s. 2268/63.

⁽⁵⁾ EYVL L 209, 21.8.1969, s. 11.

⁽⁶⁾ EYVL L 376, 31.12.1988, s. 1.

ASIASELOSTUS

I HAKEMUS

- 1) Alla luetellut osapuolet (yksityiskohtaisemmat tiedot osapuolista esitetään liitteessä I) jättivät 5 päivänä heinäkuuta 1994 komissiolle neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86, 12 artiklan 1 kohdan mukaisesti hakemuksen, jolla ne hakivat Trans-Atlantic Conference -sopimukselle, jäljempänä 'TACA', EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan sekä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan mukaisesti poikkeusta:
- A.P. Møller-Maersk Line (Maersk)
- Atlantic Container Line AB (ACL)
- Hapag-Lloyd AG (Hapag Lloyd)
- Nedlloyd Lijnen BV (Nedlloyd)
- P&O Containers Limited (P&O)
- Sea-Land Service, Inc (Sea-Land)
- Mediterranean Shipping Co. (MSC)
- Orient Overseas Container Line (UK) Ltd (OOCL)
- Polish Ocean Lines (POL)
- DSR / Senator Lines (DSR/Senator)
- Cho Yang Shipping Co., Ltd (Cho Yang)
- Neptune Orient Lines Ltd (NOL)
- Nippon Yusen Kaisha (NYK)
- Transportación Marítima Mexicana SA de CV (TMM)
- Tecomar SA de CV (Tecomar).
- 2) Tecomar on ollut tammikuusta 1994 alkaen TMM:n tytäryhtiö. Vuonna 1997 Nedlloyd Lijnen BV ja P&O Containers Limited sulautuivat P&O Nedlloydiksi. Lisäksi Hapag Lloyd AG siirsi konttien linjaliikennetoimintansa Hapag Lloyd Container Linie GmbH:lle ja Hanjin Shipping Co. Ltd, jäljempänä 'Hanjin', hankki määräysvallan DSR/Senatorissa.
- 3) Asetuksen (ETY) N:o 4260/88 4 artiklan 8 kohdan mukaisesti TACA:n osapuolille ilmoitettiin ja niitä pyydettiin esittämään huomautuksensa siitä, että komissio aikoi tutkia myös asetuksen N:o 17 ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 mukaisesti tehdyn hakemuksen yksittäispoikkeuksen saamiseksi, koska osa ilmoitetusta toiminnasta ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalaan.
- 4) TACA korvasi Trans-Atlantic -sopimuksen, jäljempänä, 'TAA', josta ilmoitettiin komissiolle alunperin 28 päivänä elokuuta 1992. Komissio teki 19 päivänä lokakuuta 1994 päätöksen 94/980/EY⁽⁷⁾, jäljempänä 'TAA-päätös', jolla kiellettiin TAA. TAA-päätöksessä kiellettiin osapuolia, joille se oli osoitettu, osallistumasta muun muassa sellaiseen hintojen vahvistamistointintaan, jolla on samat tai samankaltaiset tavoitteet tai vaikutukset kuin mitä TAA:lla oli.
- 5) Kaikki TAA:n entiset osapuolet toimivat nyt TACA:n osapuolina. Hanjinistä tuli TAA:n osapuoli 26 päivänä elokuuta 1994 ja TACA:n osapuoli 31 päivänä elokuuta 1994. Hyundai Merchant Marine Co Ltd:stä, jäljempänä 'Hyundai', tuli TACA:n osapuoli 31 päivänä elokuuta 1995.
- 6) Komission kilpailuasiain pääosaston apulaispääjohtaja kirjoitti 15 päivänä joulukuuta 1994 TACA:n osapuolille ja ilmoitti niille alustavasta arvioinnista, jonka mukaan vaikutti siltä, että tietyt TACA:n määräykset eivät täytä 85 artiklan 3 kohdan edellytyksiä, ja kehotti TACA:n osapuolia esittämään huomautuksensa alustavasta arvioinnista.
- 7) Komissio antoi 21 päivänä kesäkuuta 1995 ja 1 päivänä maaliskuuta 1996 väitetiedoksiannon ja täydentävän väitetiedoksiannon, jotka oli osoitettu TACA:n osapuolille (lukuun ottamatta Hyundaiä, joka ei vielä ollut TACA:n osapuolena ensimmäistä väitetiedoksiannosta annettaessa). Väitetiedoksiannoissa todettiin, että komissio aikoo tehdä päätöksen immuniteetin poistamisesta sakkojen asettamisesta, joka perustui TACA:n ilmoitukseen TACA:n osapuolten välisestä sopimuksesta määrätä yhteisöjen alueella tarjottavien maakuljetuspalvelujen hinnat. Päätös tällaisen immuniteetin poistamisesta tehtiin 26 päivänä marraskuuta 1996⁽⁸⁾.
- 8) Komissio antoi 24 päivänä toukokuuta 1996 väitetiedoksiannon⁽⁹⁾, joka oli osoitettu TACA:n osapuolille ja jossa todettiin muun muassa, että komissio katsoo TACA:n kuuluvan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrättyihin kiellettyihin sopimuksiin ja että siihen sisältyy monia tekijöitä, jotka eivät kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan määräysten soveltamisalaan. Väitetiedoksiannon

⁽⁷⁾ EYVL L 376, 31.12.1994, s. 1.

⁽⁸⁾ K(96) 3414 lopullinen.

⁽⁹⁾ Väitetiedoksianto perustui asetuksen N:o 17 3 artiklaan, asetuksen (ETY) N:o 1017/68 10 artiklaan ja asetuksen (ETY) N:o 4056/86 10 artiklaan.

nossa todettiin myös, että komissio aikoo tehdä päätöksen, jossa todetaan TACA:n osapuolten rikkovan 85 artiklan 1 kohtaa ja vaaditaan niitä lopettamaan sellaiset käytännöt, jotka eivät kuulu 85 artiklan 3 kohdan soveltamisalaan. Väitetiedoksiannossa todettiin lisäksi komission katsovan, että TACA:n osapuolet olivat väärinkäyttäneet määräävää asemaansa EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan vastaisesti.

- 9) Komissio antoi 11 päivänä huhtikuuta 1997 täydentävän väitetiedoksiannon, jossa todettiin, että huolimatta TACA:n ilmoituksesta säteittäisestä kuljetusverkostosta (*hub and spoke system*) (ks. 47 kohta jäljempänä) komissio aikoo edelleen tehdä päätöksen, jossa esitetään, että TACA:n osapuolten toiminta rikkoo 85 artiklan 1 kohtaa ja vaaditaan niitä lopettamaan toiminta, jonka 24 päivänä toukokuuta 1996 annettussa väitetiedoksiannossa katsottiin olevan 85 artiklan 3 kohdan soveltamisalan ulkopuolella. Tällaista toimintaa on myös TACA:n osapuolten yhteisön alueella tarjoamien varustamoiden kuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen silloin, kun kyseiset palvelut eivät kuulu TACA:n säteittäiseen kuljetusverkostoon.
- 10) TACA:n osapuolet esittivät näkemyksensä 6 päivänä toukokuuta 1996 ja 25 päivänä lokakuuta 1996 suullisissa kuulemisissa. Liitteessä II esitetään TAA:ta ja TACA:ta koskevien menetelyiden tärkeimmät vaiheet.

II ILMOITETTU SOPIMUS

- 11) TACA:n osapuolet vakuuttivat komissiolle ilmoituksessa TACA:sta, että kyseessä on linjakonferenssi, joka kuuluu asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 säädettyjen linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksien soveltamisalaan. Osapuolet hakivat vaihtoehtoisesti myös yksittäispoikkeusta. Vaikka TACA:sta ilmoitettiin komissiolle 5 päivänä heinäkuuta 1994, se tuli voimaan vasta 24 päivänä lokakuuta 1994, mikä oli aikaisin Yhdysvaltain lainsäädännön sallima ajankohta.
- 12) Kaksi viikkoa ennen TACA:sta tehtyä ilmoitusta lordi Sterling of Plaistow (TACA:n puheenjohtajan ominaisuudessa) kirjoitti kilpailuasioista vastaavalle komission jäsenelle Karel Van Mierille seuraavasti:

”Mielestäni ehdottamamme muutokset ovat niin huomattavia, että niiden perusteella on parempi laatia uusi sopimus kuin muuttaa vanhaa.

Näin ollen on mielestäni selkeintä ilmoittaa komissiolle, että linjavarustamot luopuvat vanhasta TAA:sta, ja tehdä virallinen ilmoitus uudesta sopimuksesta.” (Kirje 21 päivältä kesäkuuta 1994)

- 13) TACA:ssa otetaan huomioon jäsenten tekemät sopimukset maksuista, kustannuksista ja muista kuljetusten edellytyksistä, joita sovelletaan TACA:n yleistariffin mukaisesti ja joihin sisältyvät merikuljetusten hinnat, kauttakulkuhintojen maaosuudet ja multimodaaliliikenteen hinnat. Yleistariffi sisältää tiettyjen määräpaikkojen välillä kuljetettavan lastin hintataulukon. Taulukossa on määriteltä 26 rahtiluokkaa ja jokaisen luokan hinnat on eritelty. TACA julkaisee tariffit ja ne ovat kaikkien rahdinantajien saatavilla.
- 14) TACA kattaa itään ja länteen suuntautuvan liikenteen, toisaalta Ranskan Bayonnen ja Norjan Nordkappin välisillä leveysasteilla sijaitsevat Euroopan satamat (Venäjän muualla kuin Itämeren rannikolla sijaitsevia satamia, Välimeren satamia sekä Espanjan ja Portugalin satamia lukuun ottamatta) sekä tietyt paikkakunnat, Espanjan ja Portugalin paikkakuntia lukuun ottamatta, joihin kuljetaan näiden satamien kautta, ja toisaalta Yhdysvaltain 48 vierekkäisen osavaltion satamat, District of Columbia sekä tietyt paikkakunnat Yhdysvalloissa, joihin kuljetaan näiden satamien kautta (jäljempänä ’liikenne’).
- 15) Sen lisäksi, että jäsenten lukumäärä on kasvanut yhdestätoista seitsemääntoista (josta se laski kuuteentoista P&O:n ja Nedlloydin sulaututtua), suurimmat erot TAA:n ja TACA:n välillä ovat seuraavat:
- a) TACA:n osapuolet ovat luopuneet monimutkaisista järjestelyistä, jotka liittyivät osaan meriliikenteen käyttämättä jätetystä kapasiteetista (kapasiteetin hallintaohjelma).
- b) TACA:n osapuolet ovat virallisesti luopuneet eri jäsenyyksistä sekä kaksitasoisesta tariffirakenteesta, jotka olivat TAA:n erityispiirteitä.
- c) TACA:n osapuolet ovat luopuneet yksityiskohtaisista määräyksistä, jotka liittyivät osapuolten väliseen alusten lähtö- ja tuloaikojen sekä kaluston vaihtoon.

- d) TACA:n osapuolet ovat muuttaneet itsenäisen⁽¹⁰⁾ toiminnan harjoittamista koskevia sääntöjä.
- e) TACA:n osapuolet ovat muuttaneet palvelusopimuksia koskevia sääntöjä siten, että yksipuolinen toiminta⁽¹¹⁾ on mahdollista TACA:n palvelua koskevien sopimusten ja erillisten palvelusopimusten osalta.
- f) TACA:n osapuolet ovat sopineet vetäytyvänsä Gulfway ja Eurocorde neuvottelusopimuksista⁽¹²⁾.
- 16) TACA:han sisältyy samanlaisia määräyksiä yhteisön alueella tarjottavien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta kuin TAA:ssa oli.

A Heinäkuun 1994 TACA

- 17) Heinäkuun 1994 TACA sisälsi seuraavat tärkeimmät määräykset:
- a) Sopimus maksuista, kustannuksista ja muista kuljetusten edellytyksistä, joita sovelletaan TACA:n yleistariffin mukaisesti ja joihin sisältyvät merikuljetusten hinnat, läpikulkuhintojen maaosuudet ja multimodaaliliikenteen hinnat.
- b) Oikeus poiketa kaikista meriliikenteen tariffihinnoista ja maaosuuksista, jos aloitetaan itsenäinen toiminta⁽¹³⁾ viimeistään viidentenä arkipäivänä ilmoituksen tekemisestä. Itsenäinen toiminta muiden tariffimaksujen
- ja muiden maksujen osalta edellyttää ilmoituksen tekemistä kymmenen päivää aikaisemmin.
- c) Sopimus palvelusopimusmaksuista, lojaliteettisopimusmaksuista sekä maakuljetusten ja lastin merikuljetukseen liittyvien muiden palvelujen maksuista ja kustannuksista konferenssiluonteeseen alueella. Tähän jälkimmäiseen sisältyvät käsittelykustannukset terminaalissa, valuutta- ja polttoainelisa, kaluston vaihtoon ja käyttöön liittyvät kustannukset sekä muut kustannukset, jotka liittyvät konttien maakäyttöön, esimerkiksi seisonta- ja viivästyskustannukset.
- d) Sopimukset rahdinantajien ja yhden tai useamman TACA:n osapuolen välillä tehtyjen palvelusopimusten maksuista sekä muista yksityiskohtaisista säännöistä ja edellytyksistä (joihin sisältyivät meriliikenteen palvelujen lisäksi tarjotuista palveluista aiheutuneet kustannukset), joissa noudatettiin seuraavia menettelyjä:
- i) TACA:n osapuolet voivat tehdä, sen jälkeen kun siitä on sovittu osapuolten kesken ja jos kaikki osapuolet enintään kahta lukuun ottamatta ovat äänestäneet asian puolesta, palvelusopimuksia minkä tahansa sellaisen rahdinantajan kanssa, joka sitoutuu lastin vähimmäismäärään, joka on 100 TEU:ta tai 100 000 Yhdysvaltain dollaria merisatamasta tai satamarahdistä saadusta nettotulosta.
- ii) Jos joku TACA:n osapuolista ei halua osallistua johonkin tiettyyn palvelusopimukseen, se voi toteuttaa yksipuolista toimintaa⁽¹⁴⁾ johon sisältyy sopimuksessa edellytetyn vähimmäismäärän lisäksi vähintään 100 TEU:ta edellyttäen, että yksipuolinen toiminta kestää saman ajan kuin palvelusopimuskin ja että
- jos palvelusopimuksessa edellytetty vähimmäismäärä on enintään 1 000 TEU:ta, on yksipuolisen toiminnan vastattava enintään 100 TEU:ta, tai

⁽¹⁰⁾ Esimerkiksi mahdollisuus veloittaa eri maksu kuin tariffimaksu. Yhdysvaltojen laissa veloitetaan antamaan poikkeuskonferenssin jäsenille mahdollisuus itsenäiseen toimintaan tariffimaksujen osalta. Tämä merkitsee sitä, että jokaisella konferenssin jäsenellä on oikeus poiketa konferenssin tariffista jonkun tietyn tavararyhmän osalta edellyttäen, että siitä on ilmoitettu muille konferenssin jäsenille.

⁽¹¹⁾ Vastaa itsenäistä toimintaa.

⁽¹²⁾ Vuonna 1985 tehtyjen Gulfway ja Eurocorde neuvottelusopimusten perusteella Yhdysvaltain ja Pohjois-Euroopan välillä liikennöivät konferenssin jäsenet neuvottelivat hinnoista ja kuljetusedellytyksistä konferenssin ulkopuolisten, samalla alalla toimivien linjavarustamoiden kanssa.

⁽¹³⁾ Ks. alaviite 10.

⁽¹⁴⁾ Esimerkiksi veloittaa muun kuin palvelusopimuksen mukaisen maksun.

- jos vähimmäismäärä on yli 1 000 TEU:ta, on yksipuolisen toiminnan vastattava enintään 10:tä prosenttia tästä vähimmäismäärästä kuitenkin niin, että se on korkeintaan 200 TEU:ta.
- e) Sopimus intermodaaliliikenteen palvelusopimusmaksujen hinnoista ja itsenäisestä toiminnasta tai yksipuolisesta toiminnasta näiden maksujen suhteen.
- f) Kaikkien palvelusopimusten (lukuun ottamatta tiettyä kausittaista lastausta tai muuta kuin konttilastausta) keston rajoittaminen yhteen kalenterivuoteen (14.2 artiklan a kohta). Yksikään TACA:n osapuolista ei voi tehdä, itsenäisesti tai yhdessä toisen osapuolen kanssa, saman rahdinantajan kanssa konferenssiliikenteen alueella enempää kuin yhden sopimuksen kerrallaan (14.2 artiklan d kohta).
- g) Kielto sisällyttää palvelusopimukseen lauseke, jossa määrätään kyseiseen palvelusopimukseen liittyvien maksujen pienentämisestä suhteessa muiden rahdinantajien muiden sopimusten yhteydessä sopimiin ehtoihin (14.2 artiklan b kohta). Näitä määräyksiä kutsutaan TACA:ssa ”suojalausekkeiksi” ja niitä käsitellään johdanto-osan 489 ja 490 kappaleissa ja sitä seuraavissa kappaleissa.
- h) Määräykset käytettävissä olevasta lastinkuljetuskapasiteetista konferenssiliikenteen alueen itäisellä ja läntisellä vyöhykkeellä seuraavia periaatteita noudattaen:
- i) TACA:n osapuolet tarkkailevat jatkuvasti kysyntä- ja tarjontatilannetta liikenteessä ja kuulevat näistä asioista komission yksiköitä ja kuljetuspalvelujen käyttäjiä, ja
- ii) käytettävissä olevan kapasiteetin enimmäismäärän on vastattava 125 prosenttia konferenssiliikenteen alueeseen kuuluvien satamien ja paikkakuntien välisestä lastinkuljetuksen arvioidusta kysynnästä, mikä tarkistetaan neljännesvuosittain. Tästä kapasiteetin enimmäismäärästä 85 prosenttia jaetaan yksittäisten osapuolien kesken ja jäljelle jäävää 15:tä prosenttia ei merkitä käyttöön. Sellaisia TACA:n osapuolten aluksia, joiden kapasiteetti ylittää 125 prosenttia arvioidusta kysynnästä, ei voida tarjota markkinoille.
- 18) TACA:n kesto ei ole määritelty (9 artikla). Osapuolet voivat luopua siitä ilman seuraamuksia jättämällä kirjallisen ilmoituksen 90 päivää aikaisemmin (7.3 artikla).
- 19) Ilmoituksessa viitattiin sopimuksen sisältämään 25 määräykseen, jotka ovat osapuolten mielestä saattaneet vaikuttaa niiden kaupalliseen vapautteen tehdä itsenäisiä kaupankäyntiin liittyviä päätöksiä. Määräykset koskivat muun ohessa:
- a) sopimuksia välitystoimen määrästä, tasoista ja maksuista sekä huolintapalkkioista, joihin sisältyvät maksuajat ja -ehdot, sekä sellaisten henkilöiden nimeämistä, jotka voivat toimia välittäjinä (5.1 artiklan c kohdan 3 alakohta),
- b) vähimmäis- ja enimmäishintoja, jotka maksetaan rautatie-, ilma-, maantie- tai vesikuljetuksista Euroopan läpikuljettajien palvelujen maaosuuksilla (5 artiklan 1 kohdan c alakohta) ja
- c) mahdollisuutta kokoontua keskenään tai muiden asianomaisten kanssa neuvottelemaan ja päättämään sopimuksista, mukaan lukien tiedonvaihtoa koskevat sopimukset (5.1 artiklan f kohta).
- 20) Heinäkuun 1994 TACA:han sisältyi myös yksityiskohtaisia määräyksiä tilan ja lähtö- ja tuloaikojen ostamisesta (*spacslot chartering*) sekä kaluston vaihdosta, vaikka osapuolet eivät liittäneetkään näitä määräyksiä luetteloon sellaisista sopimusmääräyksistä, jotka niiden mukaan saattavat vaikuttaa niiden-kaupalliseen vapautteen tehdä itsenäisiä kaupankäyntiin liittyviä päätöksiä. Näiden määräysten avulla osapuolten oli mahdollista antaa muille osapuolille tietoja vuokralle annettavasta tai tarvittavasta aluskapasiteetista. TACA:n osapuolten oli mahdollista ostaa muiden TACA:n osapuolten tilaa sekä lähtö- ja tuloaikoja lastin kuljettamiseen linjaliikenteessä, syöttöliikenteessä tai jatkoyhteysaluskalla TACA:n soveltamisalaan kuuluvalla alueella (liite B, 3 jakso).
- 21) TACA:n 10 artiklassa määrätään ”täytäntöönpanoa valvovan viranomaisen” asettamisesta.

- Artiklan mukaisesti osapuolet sopivat perustavansa ja rahoittavansa riippumattoman yksikön, jonka tehtävänä on valvoa osapuolten sopimuksen mukaisia toimia ja velvollisuuksia. Täytäntöönpanoa valvovan viranomaisen tehtävät ja valtuudet määritellään TACA:n liitteessä C (Sisäistä valvontaa koskevat säännöt). Näiden sääntöjen mukaisesti täytäntöönpanoa valvova viranomainen voi tutkia joko omasta aloitteestaan tai valituksen perusteella mitä tahansa väitettyä sopimuksen sääntöjä koskevaa rikkomusta.
- 22) TACA:n mukaan täytäntöönpanoa valvovalla viranomaisella on ”täysin esteetön oikeus tutustua ... kaikkiin asiakirjoihin, jotka voivat liittyä varustamon toimintaan konferenssiliikenteen alueella”, ja sillä on oikeus tarkastaa asiakirjoja ja omaisuutta sekä kuulla eri henkilöitä ja pyytää näiltä lausuntoja. Täytäntöönpanoa valvovalla viranomaisella on myös oikeus määrätä kaikista sopimuksen rikkomisista ja erityisesti eri hintojen vahvistamisjärjestelyjen rikkomisista sakkoja, joiden määrä vaihtelee 100 000 dollarista 150 000 dollariin. Jos tutkittavana oleva osapuoli estää jollakin tavoin tietojen saannin, seuraa siitä lisäksi pakollinen sakko, jonka määrä ensimmäisellä kerralla on 75 000 dollaria, toisella kerralla 150 000 dollaria ja sitä seuraavilla kahden vuoden aikana tapahtuvilla keroilla 250 000 dollaria. Minkä tahansa rikkomisen uusimisesta seuraa suurin mahdollinen sakko, 300 000 dollaria, joka koskee kaikkia yksivuotiskausia. Kaikki näin saadut rahamäärät jaetaan muille osapuolille.
- 23) Ilmoituksessaan 5 päivänä heinäkuuta 1994 TACA:n osapuolet tarjoutuivat tekemään komission kanssa seuraavat sopimukset, jotka tulisivat voimaan, jos komissio myöntäisi TACA:lle yksittäispoikkeuksen tai katsoisi TACA:n kuuluvan linjakonferensseihin sovellettavan ryhmäpoikkeuksen alaan:
- a) TACA:n osapuolet laativat komissiolle välikertomuksen todellisesta kapasiteetista ja arvioidusta kysynnästä, jotta palveluja voitaisiin mahdollisimman tehokkaasti järjestää.
- b) TACA:n osapuolet kuulevat komission yksiköitä ja kuljetuspalvelujen käyttäjiä, jotta kuljetuspalvelujen käyttäjien vaatimukset voidaan arvioida ja erityisesti jotta voidaan ennustaa tulevaa kysyntää.
- c) TACA:n osapuolet ilmoittavat liiketoimintaa koskevat suunnitelmat ja maksujen muutokset kolme kuukautta (kuluva kuukausi mukaan lukien) ennen niiden voimaantuloa.
- d) TACA:n osapuolet tarkistavat pyynnöstä maksujen muutokset, jotka haittaavat huomattavasti yksittäisten rahdinantajien kilpailukykyä ja, jos tarkistamisella ei saada aikaan tyydyttävää ratkaisua, asiaa voidaan käsitellä TACA:n ja rahdinantajien edustajien paneelissa, jotka antaa suosituksensa.
- e) Ne TACA:n osapuolet, jotka ovat myös Eurocorde-neuvottelusopimuksen ja/tai Gulfway-sopimuksen osapuolina, luopuvat näistä sopimuksista.
- f) TACA:n osapuolet eivät levitä luottamuksellisia yritystietoja muille varustamoille, jotka harjoittavat liikennettä Euroopan ja Yhdysvaltojen välisellä tai Euroopan ja Kanadan kauttakulkusatamien (Canadian Gateway) kautta Yhdysvaltoihin ulottuvalla liikennealueella, paitsi jos tarkoituksena on toiminnan järjeistäminen.
- g) TACA:n osapuolet laativat komissiolle neljännesvuosittain kertomuksen sopimuksen soveltamisesta.
- h) TACA:n osapuolet ilmoittavat komissiolle kaikki sopimuksen osapuolten ja muiden varustamoiden väliset hintojen vahvistamista ja kapasiteetin sääntelyä koskevat yhteydenotot.

B Lokakuun 1994 TACA

- 24) TACA:n osapuolet ilmoittivat 17 päivänä lokakuuta 1994 komissiolle TACA:han tehdyistä muutoksista, jotka esitetään jäljempänä.
- 25) Yksityiskohtaiset määräykset kapasiteetin käyttämättä jättämisestä poistettiin. Siitä huolimatta, että kapasiteetinsäätelyohjelmaa koskevat yksityiskohtaiset määräykset poistettiin, TACA:ssa määrätään edelleen, että osapuolet saavat tehdä yhteistyötä, jonka tavoitteena on kunkin osapuolen tarjoamien kuljetus- kapasiteettien sääntely (5.3 artikla). Ilmoituksessa ei selitetä, miten TACA:n osapuolet aikovat tämän toteuttaa.

- 26) Poistettiin 5.1 artiklan c kohdan 6 alakohta, jossa määrättiin rautatie-, ilma-, maantie- tai vesikuljetuksista tehtävistä yhteisistä sopimuksista multimodaaliliikenteen Euroopan maaosuuksien osalta ja tähän kuljetuspalveluun liittyville kuljetusliikkeille maksettavista vähimmäis- ja enimmäishinnoista.
- 27) Poistettiin 5.1 artiklan f alakohta, joka koski toimintaa muiden henkilöiden kanssa, mukaan lukien konferenssien välisiin sopimuksiin sekä yksinoikeus-, etuus- tai yhteistyösopimuksen perustuviin työjärjestelyihin tarvittavien tietojen, tilastojen ja muun tiedonvaihdon merisatama-termiinaalien pitäjien, varustamoiden tai sellaisten varustamoiden kanssa, joilla itsellään ei ole aluksia.
- 28) Ilmoituksen jättämisen ja meriliikenteen tariffimaksuihin tai maakuljetusosuuksiin liittyvän itsenäisen toiminnan aloittamisen (13.1 artiklan a kohdan mukaisesti) välistä odotusaikaa lyhennettiin viidestä työpäivästä kolmeen työpäivään.
- 29) Palvelusopimuksien vähimmäismäärää koskeava sitoumusta (johon viitataan 14.2 artiklan b kohdassa) pienennettiin. Lisättiin uusi määräys, jonka mukaan yksipuolisesta toiminnasta on sovittava rahdinantajan kanssa ja sopimus on toimitettava TACA:n sihteeristölle sen arkistoinniseksi Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissioon (Federal Maritime Commission) viimeistään viidentoista päivän kuluttua alkuperäisen sopimuksen arkistoinnista ja siinä on oltava sama päättymispäivä kuin alkuperäisessä sopimuksessa.
- 30) Menettely, joka mahdollistaa TACA:n osapuolille palvelusopimusten tekemisen (kaikkien paitsi kahden osapuolen puoltaessa niitä), korvattiin siten, että sopimusten tekemiseen tarvitaan keiden tahansa viiden osapuolen hyväksyntä (14.3 artiklan b kohta). Palvelusopimusneuvotteluja koskevat järjestelyt esitellään johdanto-osan 132 kappaleessa.

C Helmikuun 1995 TACA

- 31) Helmikuussa 1995 TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle, että ne olivat sopineet ehdollisesta järjestelysopimuksesta Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kanssa. Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio suostuisi lopettamaan lukuisat tutkimukset, jotka koskivat TACA:n osapuolten väitettä Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain (US Shipping Act) rikkomisia, ja TACA:n osapuolet luopuisivat vuoden 1995 liiketoimintasuunnitel-

mastaan, ottaisivat vuoden 1994 maksut uudelleen käyttöön ja tekisivät joitakin muutoksia TACA:han. Järjestelysopimusehdotuksen tärkeimmät määräykset ovat:

- a) linjavarustamoiden kanssa tehtyjen, konferenssiliikenteeseen liittyvien lukuisten muiden sopimusten purkaminen (Eurocorde- ja Gulfway -sopimukset mukaan lukien);
- b) useiden teknisten muutosten tekeminen TACA:n itsenäistä toimintaa koskeviin määräyksiin, joihin kohdistui seuraavanlaisia vaatimuksia:
- i) sihteeristön on julkaistava välittömästi ilmoitukset aiotusta itsenäisestä toiminnasta,
- ii) TACA:n osapuolilla on oltava oikeus, mutta ei velvollisuus, neuvotella itsenäisestä toiminnasta etukäteen muiden osapuolten kanssa, ja
- iii) jokaisen linjavarustamon olisi laadittava oma politiikkansa siitä, kuka organisaation sisällä voi myöntää oikeuden itsenäiseen toimintaan;
- c) tilanostojärjestelyjen siirtäminen TACA:n soveltamisalan ulkopuolelle (muut kuin väliaikaiset järjestelyt)⁽¹⁵⁾ ja yhteiskuljetuksia koskevat järjestelyt⁽¹⁶⁾ peruutettiin;

⁽¹⁵⁾ Saatuaan komission alustavat huomautukset (ks. johdanto-osan 6 kappale) TACA:n osapuolet kirjoittivat komissiolle 24 päivänä tammikuuta 1995 ja ilmoittivat TACA:n osapuolten rajoittavan TACA:n soveltamisalaa siten, että se kattaisi ainoastaan väliaikaiset lähtö- ja tuloaikojen sekä tilan ostoa koskevat järjestelyt.

⁽¹⁶⁾ Yhteiskuljetusjärjestelyt merkitsevät sitä, että sopimukseen (VSA) alusten yhteiskäytöstä liitetään seuraavankaltaisia määräyksiä: "Osapuoli voi tarjota itsellään käytössä olevaa tilaa muulle kuin osapuolena olevalle yhteistä merikuljetusta harjoittavalle varustamolle (jonkun muun sopimuksen mukaisesti), ... osapuoli voi tarjota toiselle osapuolelle tilaa, jonka se on hankkinut muulta kuin osapuolena olevalle yhteistä merikuljetusta harjoittavalle varustamolle (jonkun muun sopimuksen mukaisesti)...". Käytännön esimerkki tästä olisi seuraavanlainen: Varustamot A, B ja C ovat TACA:n osapuolia. Varustamot A ja B ovat osapuolena erilaisissa sopimuksissa alusten yhteiskäytöstä. Yhteisten tilanostovaltuuksien mukaisesti varustamo A voi tarjota tilaa varustamolle C (tilaa, joka on varattu varustamolle A varustamon B aluksessa) ilman, että varustamo C on osapuolena varustamoiden A ja B välisessä sopimuksessa alusten yhteiskäytöstä.

- d) varustamoiden vaikutusmahdollisuuksien parantaminen palvelusopimusneuvotteluissa (käytössä olevat hyväksymisjärjestelyt kuitenkin säilytettiin ja TACA:n sihteeristölle annettiin mahdollisuus olla läsnä rahdinantajien kanssa käytävissä palvelusopimusneuvotteluissa); joihinkin yleisiin kuljetusliikkeitä, joilla ei ole aluksia (*non-vessel operating common carriers*, NVOCC), kohdistuvat syrjivät käytännöt poistettiin;
- e) muutokset joidenkin TACA:n osapuolten käytäntöihin, jotka koskevat Yhdysvaltain yhteiskäytössä olevien maakonttien käyttämistä;
- f) vuonna 1995 kohonneiden hintojen lasku takaisin vuoden 1994 tasolle (josta aiheutuu TACA:n linjavarustamoille arviolta 60–70 miljoonan Yhdysvaltain dollarin kustannukset).
- 32) TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 9 päivänä maaliskuuta 1995, että Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio oli asettanut TACA:n osapuolille uuden edellytyksen. Tässä edellytyksessä vaadittiin TACA:n osapuolia muuttamaan TACA:ta siten, että yksittäiset TACA:n osapuolet voisivat tehdä vuotta 1996 koskevia palvelusopimuksia ilman muiden TACA:n osapuolten hyväksyntää edellyttäen, että kyseiset sopimukset ovat TACA:n 14.2 artiklan määräysten mukaisia.
- mukaisella tavalla komission soveltaessa yhteisön kilpailusääntöjä maakuljetusten hintojen vahvistamiseen.
- 34) TACA:n osapuolten mukaan
- ”muutosten vaikutukset ovat seuraavanlaisia:
- (1) Jos yksi osapuoli ottaa kaiken vastuun koko tuonti- ja vientitoiminnasta, niin tuonnin ja viennin kuljetusosuuksien käyttäjinä voivat olla eri rahdinantajat.
- (2) Koska tuontikuljetus voi lähteä ja vientikuljetus voi päättyä eri satamiin, ja koska sisämaan paikkakunnan, jossa tuontilasti puretaan ja vientilasti lastataan ei tarvitse olla sama, useammat rahdinantajat huomaavat, että tuonnin ja viennin yhdistelmä voisi sopia niiden kuljetustarpeisiin.
- (3) Tuonnin ja viennin yhdistelmät eivät edellytä tyhjän kontin mukaan ottamista satamasta ja sen palauttamista samaan satamaan. Näin ollen ne vähentävät sekä tyhjen konttien kuljettamista että rahdinantajille tällaisista yhdistelmistä aiheutuvia kustannuksia.”⁽¹⁸⁾

D Lokakuun 1995 TACA

- 33) Lokakuussa 1995 TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 20 päivänä heinäkuuta 1995 voimaan tulleista muutoksista koskien maakuljetusjärjestelyitä, jotka liittyvät tuonti- ja vientikuljetusten yhdistelmiin varustamoiden (*carrier haulage*) ja huolitsijoiden suorittamien kuljetusten (*merchant haulage*) osalta. Nämä muutokset kuvastavat IMC:n (*Intra-Industry Intermodal Committee*) esittämiä suosituksia, jotka koskivat maakuljetuksia ja konferenssitariffeja koskevien syrjivien sääntöjen⁽¹⁷⁾ poistamiseksi toteutettavia toimia. Linjavarustamot perustivat IMC:n varmistaakseen, että ala reagoi yhden-

⁽¹⁷⁾ Ks. IMC:n puheenjohtajan ja Nedlloydin toimitusjohtajan VL Bijvoetsin kirje komissiolle 28 päivältä heinäkuuta 1995.

E Marraskuun 1995 TACA

- 35) TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 24 päivänä marraskuuta 1995, että TACA:n palvelusopimuksia koskevan 14.2 artiklan a ja f kohtaan oli tehty muutoksia. Nämä muutokset pidensivät TACA:n mukaisten palvelusopimusten enimmäiskestoja yhdestä vuodesta kahteen vuoteen⁽¹⁹⁾ ja mahdollistivat valuuttalisan (CAF) tasojen vaihtelun rajoittamisen palvelusopimusten keston ajan.

⁽¹⁸⁾ Ks. TACA:n osapuolten Lovell White Durrantin lainopillisen neuvonantajan kirje komissiolle 3 päivältä lokakuuta 1995.

⁽¹⁹⁾ ”Contracts between Shippers and Shipping Conferences”-tutkimuksen mukaan ainoastaan 17 kahden vuoden sopimusta allekirjoitettiin. Tutkimuksen toteutti komission liikenteen pääosaston puolesta brinkman-ship ltd helmikuussa 1996.

- 36) TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 29 päivänä marraskuuta 1995 Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevasta järjestelystä (*European Inland Equipment Interchange Arrangement*).
- 37) Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn tavoitteen kerrottiin olevan Euroopassa olevien tyhjen konttien tehokkaampi sijoittelu edistämällä tyhjen konttien vaihtamista järjestelyyn osallistuvien välillä. Järjestely sisältää tietokoneavusteisen ilmoitusjärjestelmän, jonka kautta yksittäiset TACA:n varustamot voivat välittää tietoa eri puolilla Eurooppaa olevista ylimääräisistä konteistaan tai konttien puutteesta, jotta muut TACA:n varustamot voivat saada tiedot helposti ja ratkaista, voivatko ne käyttää kontteja tässä sijaintipaikassa tai sen lähistöllä olevan asiakkaan tarpeisiin.
- 38) Ilmoitusjärjestelmän avulla TACA:han kuuluvalla varustamolla, joka tarvitsee tyhjää konttia tietyssä satamassa tai tietyllä sisämaan paikakunnalla, on mahdollisuus ottaa selville, onko tai tulee jollakin TACA:n varustamolla olemaan kyseisessä paikassa tai sen lähistöllä vapaata kalustoa, joka olisi käytettävissä. Järjestelyn avulla varustamo, jolla on todellista tai ennustettua konttien ylijäämää kyseessä olevassa sijaintipaikassa, voi ottaa yhteyttä varustamoon, jolla on ilmoitettu olevan vajetta, ja selvittää, voisiko tämä varustamo hyödyntää sen kalustoa.
- 39) Tämä järjestelmä otettiin käyttöön Beneluxmaissa 1 päivänä elokuuta 1995, jolloin järjestelyyn osallistuvat varustamot tekivät ensimmäiset ilmoitukset, jonka jälkeen ilmoitukset laajenivat muihin TACA:n kattamiin muihin jäsenvaltioihin eri ajankohtina 10 päivään loka-kuuta 1995 mennessä⁽²⁰⁾. Tärkeimmät paikat ovat pääasiassa satamia ja kaupunkeja (kuten Antwerpen tai Pariisi), joiden lähialue kuuluu myös järjestelyn piiriin, ja joissakin tapauksissa jokin tietty nimetty alue (Rein tai Ruhr). Järjestelyn kesto, kuten TACA:nkaan kesto, ei ole määritelty, mutta jokainen TACA:n osapuoli voi sanoutua järjestelystä irti milloin tahansa.
- 40) Jokainen toimeksiantaja ilmoittaa:
- a) nimensä,
 - b) viikot, joita ilmoitus koskee,
 - c) ylijäämän tai vajeen kalustotyyppiä kohti, esimerkiksi tärkeissä sijaintipaikoissa olevan peruskaluston osalta (kuivakontit ja korkeat kontit), ja
 - d) tiedot varustamon yhteyshenkilöstä, johon asiasta kiinnostuneet varustamot ottavat yhteyttä ja jonka kanssa sovitaan tapauskohtaisesti kaluston yhteiskäytöstä.
- 41) Ilmoitukset tehdään käyttämällä sovittuja merkkejä. Ylijäämää tai vajetta kuvataan seuraavasti: i) huomattava ylijäämä ”++” (jolloin varustamolla on paljon ylijäämäisiä kontteja), ii) kohdalainen ylijäämä ”+” tai iii) vaje ”-”. Ilmoitukset tehdään kahden viikon välein ja jokainen ilmoitus toimii yhteenvetona seuraavien kahden viikon arvioidusta kalustotilanteesta. Ilmoitukset järjestelyn mukaisista varsinaisista vaihtopahtumista tehdään TACA:n sihteeristölle neljän viikon välein.
- 42) Toimeksiantajat ovat sopineet vakio-uoioisesta asiakirjasta, jota vaihtoa suorittavat osapuolet voivat käyttää, jos ne eivät ole tehneet tai eivät tulevaisuudessakaan tee erityistä kahdenvälistä, yhteiskäyttöä koskevaa sopimusta. Tähän vakio-uoioiseen asiakirjaan sisältyvät yhteiskäyttöä koskevan sopimuksen Proforma-ehdot (jäljempänä ’Proforma-ehdot’) ja yhteiskäyttöä koskeva sopimus (jäljempänä ’yksinkertaistettu kuljetussopimus’). Proforma-ehdojen vakioehdot koskevat sellaisia asioita kuin konttien ylläpitoa ja vakuutuksia sekä konttien luovutusta ja palautusta. Proforma-ehdot sisältyvät yksinkertaistettuun kuljetussopimukseen, johon kyseessä olevan yhteiskäytön yksityiskohdat lisätään.
- 43) Toimeksiantajat ovat sopineet alustavista päivämaksuista jokaisen kalustotyyppin osalta, mutta ne voivat silti sopia vapaasti muista määristä. Alustavien päivämaksujen sanotaan kuvastavan tilapäiseen ja satunnaiseen yhteiseen käyttöön perustuvia tyyppillisiä markkinahintoja.

⁽²⁰⁾ Ranska: 29.8.1995, Saksa: 12.9.1995, Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti: 26.9.1995, Itävalta, Tanska, Ruotsi ja Suomi: 10.10.1995.

- 44) TACA:n osapuolet ovat ilmoittaneet⁽²¹⁾, että Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn seitsemän ensimmäisen soveltamiskauden aikana vaihdettiin yli 3 600 konttia, minkä ansiosta konttien maakuljetusten lukumäärä on vähentynyt ja tehokkuus parantunut. Tätä tietoa tarkennettiin kuitenkin osapuolten tekemällä seuraavanlaisella ilmoituksella:

”Tämä määrä sisältää kaikki konttien yhteiskäytöt, joissa [TACA:n osapuolet] olivat osallisina. Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn lisäksi jotkut vastaajista ovat osapuolina myös muissa sopimuksissa, joihin sisältyy samankaltainen mahdollisuus”⁽²²⁾.

- 45) Näin ollen konttien vaihtojen lukumäärä 3 600 ei ole peräisin pelkästään niistä konttien vaihtoista, jotka on suoritettu Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn välittömänä seurauksena. Määrään sisältyvät myös kaikki TACA:n osapuolten kesken suoritettavat vaihdot, mukan lukien ne, jotka perustuvat ennen Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn voimaantuloa tehtyihin kahdenvälisiin sopimuksiin. Komissiolle ei ole toimitettu tietoja Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn todellisista vaikutuksista. Toukokuun 6 päivänä 1996 pidetyssä kuulemistilaisuudessa TACA:n osapuolten lainopillinen neuvonantaja totesi, että on mahdotonta määritellä, kuinka suuri osa 3 600 kontinvaihdosta johtuu suoraan Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevasta järjestelystä⁽²³⁾.

- 46) Näin ollen TACA:n osapuolet eivät ole toimittaneet mitään tietoja Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevaan järjestelyyn perustuvasta tyhjien konttien vaihtomäärästä. Ne eivät myöskään ole toimittaneet tietoja siitä, ketkä TACA:n osapuolet ovat osallistuneet konttien vaihtamiseen. Tietoja ei myöskään ole

toimitettu kustannussäästöistä tai muista hyödyistä eikä siitä, miltä osin nämä hyödyt ovat siirtyneet rahdinantajille. Kuten jäljempänä ilmenee, TACA:n osapuolet eivät mitenkään ole pystyneet tukemaan väitettä, jonka mukaan maakuljetusten hintojen vahvistaminen olisi välttämätöntä Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn soveltamiselle.

F Tammikuun 1997 TACA

- 47) Tammikuun 10 päivänä 1997 TACA:n osapuolet ilmoittivat 1 päivänä tammikuuta voimaan tulleesta maakuljetusten yhteistyötä koskevasta säteittäisestä kuljetusverkostosta kolmen kokeilukäytössä olevan keräilyterminaalin (hub) osalta, jotka ovat Frankfurt am Main, Lyon ja München. Ilmoituksen mukaan TACA:n osapuolet voivat laajentaa järjestelmää viiteentoista keräilyterminaaliin.
- 48) TACA:n osapuolet ovat väittäneet, että tämän uuden yhteistyöjärjestelyn myötä, jolla täydennetään muita jo käytössä olevia yhteistyömuotoja, EY:n perustamissopimuksen 83 artiklan 3 kohdan edellytykset täyttyvät ja hintojen yhteiselle vahvistamiselle voidaan myöntää poikkeus osapuolten kaikkien maakuljetuspalvelujen osalta.
- 49) TACA:n osapuolten vahvistamat hinnat varustamon suorittamille kuljetuksille merisataman ja sämaan kohteen välillä lasketaan säteittäisessä kuljetusverkkojärjestelmässä kahden maakuljetustoimen perusteella:
- a) kuljetus merisataman ja sisämaan keräilyterminaalin välillä, jäljempänä 'sisämaakuljetuksen pääosuus', ja
 - b) kuljetus sisämaan keräilyterminaalin ja rahdinantajan toimipaikkojen välillä, jäljempänä 'paikallinen osuus'.
- 50) Vuonna 1997 TACA:n osapuolet ovat vahvistaneet säteittäisen kuljetusverkostojärjestelmän tariffien (joita kutsutaan keräilyterminaalin perusmaksuiksi) mukaiset sisämaakuljetuksen pääosuuden maksut vastaamaan täysin tai lähes TACA:n osapuolille maakuljetuspalveluista aiheutuvia keskimääräisiä kustannuksia. Keräilyterminaalin perusmaksut koostuvat neljästä osatekijästä:

⁽²¹⁾ Vastaus täydentävään väitetiedoksiintoon, 3.17 kohta.

⁽²²⁾ Vastaus täydentävään väitetiedoksiintoon, liitteen VIII alaviite 3.

⁽²³⁾ Joka tapauksessa voidaan todeta, että seitsemän kuukauden aikana suoritettujen vaihtojen lukumäärä 3 600 vastaa yhtä vaihdettua konttia päivässä varustamo kohti.

a) *TACA:n osapuolille yksisuuntaisesta kuljetuksesta lastattuna aiheutuneet keskimääräiset kustannukset*

Kustannukset kuvastavat TACA:n osapuolten kansalliselle maakuljetusliikkeelle suorittamia maksuja. Esimerkiksi kun Saksan sataman ja Münchenin välinen sisämaakuljetuksen pääosuus tapahtuu rautateise, sovellettava tariffimaksu riippuu TACA:n osapuolen maakuljetusliikkeelle, tässä tapauksessa Transfrachtille, kyseisestä maakuljetuksesta suorittamasta keskimääräisestä maksusta. Yhtä lailla Le Havren ja Lyonin keräilyterminaalien välisen kuljetuksen tariffimaksu perustuu TACA:n osapuolen Ranskan kansalliselle rautatierahdin kuljetuslaitokselle CNC:lle suorittamiin maksuihin.

On esitetty, että yksisuuntaisten kuljetusmaksujen käyttöönotto pienentäisi huomattavasti rahdinantajille ja huolitsijoille tyhjen konttien säilyttämisestä aiheutuvia maksuja. (Nykyisen tariffin mukaan maakuljetusmaksu on edestakaisesta kuljetuksesta maksettava maksu, jota laskettaessa otetaan huomioon 100 prosenttia täyden kontin kuljetuksesta merisatamasta määräpaikkaan aiheutuvista kustannuksista ja 85 prosenttia tyhjän kontin satamaan palauttamisesta aiheutuvista kustannuksista.)

b) *Käsittely maakuljetusosuudella*

Tämä sisältää seuraavat kustannustekijät:

- kontin vastaanottaminen ja luovuttaminen rahtiterminaalissa
- konttikaluston kunnan tarkastaminen ja siitä ilmoittaminen
- kontin nostaminen perävaunuun/proomuun/junavaunuun tai sieltä pois
- kontin siirtäminen konttipinoon tai sieltä pois
- tyhjän/täyden kontin varastoiminen.

c) *Tyhjän kontin säilyttämisen / vaihtelun tasaamisen kustannustekijä*

Tämä vastaa keskimääräisiä kustannuksia, joita TACA:n osapuolille aiheutuu tyhjen konttien keräilyterminaalissa säilyttämisestä, ja sillä pyritään tasaamaan lastin vaihteluita.

d) *Hallinto*

Tämä on kiinteä maksu hallinnollisesta toiminnasta, kuten erilaisten tarvittavien tulliasiakirjojen täyttämisestä.

- 51) Säteittäisessä kuljetusverkostojärjestelmässä siirrettävän kontin sisämaan pääosuus on hoidettava joko rautateitse tai sisävesikuljetuksena. Keräilyterminaalien perusmaksu on vahvistettu tietylle tasolle, jota sovelletaan kaikkiin kuljetusliikkeisiin riippumatta siitä mikä terminaalialitaan tai valitsee kuljetuksen suorittava yksittäinen kuljetusliike rautatie- vai proomukuljetuksen.

- 52) Jos rahdinantaja tai huolitsija päättää käyttää paikalliseen kuljetukseen varustamon kuljetusta, tariffi määräytyy yhdistetystä rautatie- ja maantiekuljetuksesta tai yhdistetystä proomu- ja maantiekuljetuksesta maksettavasta maksusta, joka koostuu keräilyterminaalien perusmaksusta sekä keräilyterminaalien ja rahdinantajan toimipaikkojen välisen maantiekuljetuksen tariffimaksusta. Rahdinantaja voi kuitenkin käyttää sisämaan pääosuuteen varustamon kuljetusta, mutta vaihtaa paikallisella kuljetusosuudella huolitsijan tarjoamaan kuljetukseen. Tässä tapauksessa kyseessä olevalla rahdinantajalla on oikeus käyttää sisämaan varastoa, josta maksetaan keräilyterminaalien perusmaksu ja käsittelykustannukset. Rahdinantajan ei tarvitse maksaa muita maksuja huolitsijan kuljetukseen vaihtamisesta paikallisella kuljetusosuudella edellyttäen, että kontti noudetaan ja palautetaan samaan keräilyterminaaliin. Rahdinantaja, joka tuo tavaraa Yhdysvalloista, voi noutaa täyden kontin keräilyterminaalista ja vastaavasti jättää sinne tyhjän kontin, joilloin tavaraa vievä rahdinantaja voi noutaa tyhjän kontin keräilyterminaalista ja jättää sinne täyden kontin.

53) Vaikka ilmoituksessa väitetään, että TACA:n osapuolet ovat vahvistaneet keräilyterminaalin perusmaksut vastaamaan täysin tai lähes TACA:n osapuolille maakuljetuspalveluista aiheutuvia keskimääräisiä kustannuksia⁽²⁴⁾, TACA:n toimittamat tiedot ovat osoittaneet, että sisämaan pääosuuden maksut eivät ole perustuneet kaikkien TACA:n osapuolten keskimääräisiin kustannuksiin, vaan ainoastaan seitsemän osapuolen kustannuksiin. Näiden tietojen perusteella voidaan lisäksi päätellä, että hallintokustannukset on laskettu nimelliskustannusten eikä todellisten hallintokustannusten perusteella. Vaikka Frankfurtin ja Münchenin maksut tunnusivat olevan lähellä näiden seitsemän linjavarustamon keskiarvoa, TACA:n osapuolten toimittamista tiedoista käy ilmi, että keräilyterminaalin perusmaksut Benelux-maiden satamien kautta Lyonin keräilyterminaaliin ovat yli [liikesalaisuuksia] korkeammat kuin niiden seitsemän linjavarustamon keskimääräiset kustannukset, joihin näiden perusmaksujen on väitetty perustuvan.

Taulukko 1

Lyonin keräilyterminaalimaksujen ja keskimääräisten kustannusten vertailu

Lyon kautta Benelux	TEU (< 13T)	TEU (> 13T)	FEU
Keskimääräiset kustannukset (FRF)	[liikesalaisuuksia]		
Keräilyterminaalin perusmaksut (FRF)	4 215	5 150	5 795
Erotus (FRF)	[liikesalaisuuksia]		
(%)	[liikesalaisuuksia]		

Lähde: TACA:n osapuolet

54) Hakemuksessaan yksittäispoikkeuksen saamiseksi säteittäiselle kuljetusverkostolle TACA:n osapuolet esittivät, että komissiolle ilmoitettujen järjestelyjen tarkoituksena on parantaa kuljetuspalveluja ja että ne näin ollen täyttävät yhden vaadituista edellytyksistä yksittäispoikkeuksen myöntämiseksi ilmoitetuille järjestelyille. Hakemuksessa sanottiin, että säteittäisessä kuljetusverkostossa konttien sisämaakuljetuksen pää-

osuus tapahtuu joko rautateitse tai sisävesikuljetuksena ja että TACA:n säteittäisen kuljetusverkoston käyttö auttaisi näin ollen vähentämään maantiekuljetuksia, mikä puolestaan vähentäisi ruuhkia ja hyödyttäisi ympäristöä.

55) Komissio lähetti TACA:n osapuolille 17 päivänä helmikuuta 1997 asetuksen (ETY) N:o 4056/86 16 artiklan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 19 artiklan säännösten mukaisesti pyynnön, jossa kehoitettiin toimittamaan tiedot, joista ilmenee, että Münchenin ja Lyonin keräilyterminaaleihin voidaan toimittaa kontteja proomukuljetuksena. TACA:n osapuolet toimittivat 10 päivänä maaliskuuta 1997 komissiolle vastauksen vahvistaen, että molempiin keräilyterminaaleihin voidaan tehdä proomukuljetuksia: TACA:n osapuolet vakuuttavat, että kuljetukset sekä Münchenin että Lyonin keräilyterminaaleihin voivat tapahtua sekä rautateitse että proomulla.

56) Lisäksi TACA:n osapuolet totesivat, että säteittäistä kuljetusverkostoa sovelletaan konttien proomukuljetuksiin sekä Lyonin ja Münchenin keräilyterminaaleihin että niistä muualle. Tammiukuun 10 päivänä tehdyn ilmoituksen liitteessä 5 annetut keräilyterminaalin perusmaksut Lyonin ja Münchenin osalta koskevat myös proomukuljetusta.

57) Komissio lähetti TACA:n osapuolille 12 päivänä maaliskuuta 1997 uuden pyynnön (senkin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 16 artiklan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 19 artiklan säännösten mukaisesti), jossa kehoitettiin toimittamaan lisää tietoja Münchenin ja Lyonin proomukuljetuksista. TACA:n osapuolet vastasivat 26 päivänä maaliskuuta 1997 komissiolle kirjeellä, jossa sanottiin, että Pohjois-Euroopan satamien ja Münchenin ja Lyonin keräilyterminaalien välillä ei harjoiteta proomukuljetuspalveluja.

58) TACA:n osapuolet totesivat 14 päivänä huhtikuuta 1997 komissiolle lähettämässään kirjeessä, että ellei toisin nimenomaan sovita, TACA:n osapuolten perustaessa keräilyterminaalin tähän keräilyterminaaliin ja siitä muualle tehtäviin kuljetuksiin sovelletaan vain yhtä maksuluokkaa, jota sovelletaan samalla tavoin sekä rautatie- että proomukuljetuksiin ja jossa ei yleensä eritellä käytettyä kuljetusmuotoa. Näin ollen se seikka, että maksuja sovelletaan samalla tavoin sekä rautatie- että proomukuljetuksiin, ei mer-

(24) Poikkeusta koskeva hakemus, 4.10 kohta.

kitse sitä, että molemmat kuljetusmuodot olisivat kyseisen keräilyterminaalin kannalta maantieteellisesti yhtä merkittäviä. TACA:n osapuolet selittivät myös, että sisävesikuljetuksen osuudet Münchenin ja Lyonin keräilyterminaalien ja Pohjois-Euroopan satamien välillä eivät sovellu proomukuljetukseen.

- 59) Lisäksi Benelux-maiden ja Frankfurt am Mainin keräilyterminaalin välisille maakuljetusten pääosuuksille sovittuja maksuja sovelletaan ainoastaan proomukuljetuksiin.

III MERKITYKSELLISET MARKKINAT

- 60) TACA:n jäsenten komissiolle jättämässä hakemuksessa selitettiin, että osapuolet joutuvat vastaamaan seuraavien ulkopuoliseen kilpailuun

- a) muut suoran liikenteen konttikuljetusta harjoittavat linjavarustamot,
- b) vaihtoehdoisen reittien konttikuljetusta harjoittavat linjavarustamot,
- c) muut linjavarustamot,
- d) muut kuin linjavarustamot, ja
- e) lentoyhtiöt.

ausgesetzt ist.

- 61) Euroopan yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomiossaan 14 päivänä marraskuuta 1996 asiassa C-333/94 P, Tetra Pak International v. komissio⁽²⁵⁾, että jonkin tietyn tuotteen kysynnän vakaus on soveltuva peruste merkityksellisten markkinoiden määrittelemiseksi, ja se seikka, että eri tuotteet ovat jossakin määrin vaihdettavissa keskenään, ei estä tekemästä päätelmää, jonka mukaan nämä tuotteet kuuluvat erillisille tuotemarkkinoille.

A Asian kannalta merkitykselliset tuotemarkkinat — merikuljetukset

- 62) Komissio katsoo, että lentokuljetus muodostaa eri markkinat kuin konttien linjaliikenne muun muassa siitä syystä, että ei ole pystytty osoittamaan, että huomattava osuus tavaroiden konttikuljetuksesta olisi helposti vaihdettavissa lentokuljetukseen⁽²⁶⁾. Pohjois-Atlantin ylittävän las-

tin lentokuljetus on kaksikymmentä kertaa kalliimpaa ja yhdeksän kertaa nopeampaa kuin merikuljetus. Näihin määriin eivät sisälly ylimääräiset viivästymiset ja niistä aiheutuvat kustannukset, jotka johtuvat satamien ruuhkista erityisesti silloin, kun on purettava isoimpia laivoja, ja joka saattaa kestää jopa kahdeksan päivää sekä lähtö- että tulopäässä⁽²⁷⁾.

- 63) Vastauksessaan väitetiedoksiintoon TACA:n osapuolet eivät enää ole sitä mieltä, että merikuljetuspalvelut voidaan korvata lentokuljetuspalveluilla.

- 64) Komissio katsoo lisäksi, että useimpien tavararyhmien ja konttikuljetuspalvelujen käyttäjien kannalta muut merikuljetuksen muodot, mukaan lukien perinteinen linjakuljetus (kappale-tavarakuljetus), eivät ole järkevä vaihtoehto konttikuljetus-palveluille tämän asian kannalta merkityksellisillä maantieteellisillä markkinoilla, ja että nämä palvelut muodostavat jo itsessään yhdet tai useammat markkinat.

- 65) On selvää, että monia irtotavaroita voidaan kuljettaa konteissa ja että ennen konttien keksimistä kaikki tavarat kuljetettiin jonkinlaisena irtotavarakuljetuksena. Kyseessä olevan asian osalta on tärkeää pohtia konttikuljetuksen korvaamisesta irtotavarakuljetuksella aiheutuvia seurauksia, jotta voidaan määritellä asian kannalta merkityksellisten markkinoiden kilpailuolosuhteet; irtotavarakuljetuksen korvaamisen pohtiminen ei ole asian kannalta olennaista.

- 66) Lähes kaikki lasti voidaan kuljettaa konteissa ja onkin todennäköistä, että ajan myötä konttikuljetusten osuus suurimmassa osassa merikuljetusten markkinoita, jäsenvaltiot mukaan lukien, tulee olemaan hyvin korkea. Edistyneillä mark-

⁽²⁵⁾ Kok. 1996, s. I-5951, 13, 14 ja 15 kohta.

⁽²⁶⁾ Tavarat kuljetetaan konttialuksissa sinetöidyissä laatikoissa, joiden yleisimmät tyypit ovat TEU (*twenty foot equivalent units*) ja FEU (*forty foot equivalent units*).

⁽²⁷⁾ KS. "The Journal of Commerce, Shipping Review & Outlook", 6.1.1997, s. 73C. Pohjois-Atlantin ylittävän kuljetuksen kesto on säännöllisessä linjaliikenteessä tavallisesti kaksi tai kolme viikkoa.

kinoilla, kuten Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välisillä tai Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisillä markkinoilla, siirtyminen konttikuljetuksiin on jo lähes täydellistä ja käytössä on enää harvoja muita lastin konttikuljetusmuotoja, joiden osalta siirtyminen konttikuljetukseen olisi mahdollista.

- 67) Lisäksi on epätodennäköistä, että kun tietyn tyyppistä lastia on ryhdytty säännöllisesti kuljettamaan konteissa, sitä enää koskaan kuljetettaisiin muuten kuin konttikuljetuksena. Syynä tähän on se, että rahdinantajat tottuvat pienempiin ja useammin toimitettaviin eriin sekä siihen, että kun lasti on lastattu konttiin, se on helpompi toimittaa multimodaalikuljetuksena luovutussatamasta edelleen sen vastaanottajalle.
- 68) Näin ollen kun konttikuljetusten määrä lisääntyy, muissa kuin konteissa kuljetettavien lastien rahdinantajat siirtyvät käyttämään konttikuljetuspalveluja ja totuttuaan konttikuljetukseen eivät enää vaihda takaisin muuhun kuljetukseen. Esimerkit tällaisesta yksisuuntaisesta korvattavuudesta ovat yleisiä.
- 69) Drewry⁽²⁸⁾ on tehnyt varovaisen arvion, jonka mukaan konttikuljetuksen osuus maailman kaikesta lastinkuljetuksesta on kasvanut 20,7 prosentista vuonna 1980, 35,1 prosenttiin vuonna 1990 ja 41,6 prosenttiin vuonna 1994. Drewry ennustaa, että vuoteen 2000 mennessä osuus on

kasvanut 53,8 prosenttiin. Irtotavarakuljetuksen vaihtuminen konttikuljetukseen kuvastaa kuljetettavien tavaroiden laadun muuttumisen lisäksi (erityisesti raaka-aineista valmistuotteisiin) myös konttien linjakuljetuksen ominaispiirteitä.

- 70) Näihin ominaispiirteisiin sisältyy seuraavat seikat: Konttikuljetukselle tyypillisten pienempien erien ja tiheämpien kuljetusten ansiosta varastointikustannukset ovat pienemmät. Konttitavara ei vahingoitu eikä sitä varasteta niin helposti. Konttitavaraa on myös helpompi kuljettaa multimodaalikuljetuksena. Jos tavara on siis siirretty irtokuljetuksesta konttikuljetukseen mahdollisesti yksi reitti kerrallaan, erot tarjottavan palvelun laadussa merkitsevät sitä, että siirtymisvaiheen päättyessä rahdinantaja hyvin todennäköisesti ei enää vaihda takaisin irtokuljetukseen⁽²⁹⁾.
- 71) Tässä yhteydessä ei ole merkityksellistä, että joitakin tavaroita voidaan silti vielä kuljettaa molemmilla tavoilla. Olennainen kysymys kysynnän korvautumisen kannalta on, onko kuljetusmuodon valinta tehty kuljetusmuodon ominaispiirteiden perusteella. Väite, jonka mukaan joitakin terästuotteita voidaan kuljettaa irtotavarakuljetuksena ja joitakin toisia taas konttikuljetuksena, ei todista, että nämä kaksi kuljetusmuotoa olisivat täysin korvattavia keskenään, koska väitteessä ei oteta huomioon terästuotteiden erilaisuutta (ja erilaista arvoa) eikä asiakkaiden esittämiä toimitusvaatimuksia. Sama koskee myös muita tuotteita, joiden osalta TACA:n osapuolet esittävät irtotavara- ja konttikuljetuksen keskinäistä korvattavuutta.
- 72) TACA:n osapuolten esittämä ainoa yksityiskohdainen esimerkki [liiketalous] on siinä mielessä mielenkiintoinen, että kuten johdanto-osan 210–213 kappaleessa esitetään, se osoittaa TACA:n osapuolten harjoittavan hintasyrjintää, jolla ne houkuttelevat siirtämään marginaalituotteet pois irtotavarakuljetuksesta ilman, että tämä vaikutta rahtimaksuihin yleisesti. Ei ole todisteita siitä, että irtotavarakuljetuksen tarjoajat voivat harjoittaa samanlaista syrjintaasiakkaidensa suhteen.
- 73) Kylmäkuljetuspalvelujen osalta TACA:n osapuolet väittävät, että kylmäkuljetuskonteilla voidaan korvata irtotavaran kylmäkuljetus. Vaikka

⁽²⁸⁾ Drewry, Global Container Markets, London 1996, s. 38–48.

⁽²⁹⁾ Tämänkaltaisen yksisuuntaisen korvautumisen ei rajoitu ainoastaan kuljetusalaan. Esimerkiksi se, että virvoitusjuomat eivät korvaa pullotettua vettä, ei välttämättä merkitse sitä etteikö pullotettu vesi voisi korvata virvoitusjuomia. Ks. komission päätös 92/553/ETY (asia IV/M.190, Nestlé, v. Perrier), EYVL L 356, 5.12.1992, s. 1.

tämä voi pitää paikkansa⁽³⁰⁾, edellä mainittujen syiden vuoksi tämä ei merkitse sitä, että irtotavaran kylmäkuljetuspalvelut korvaavat kylmäkuljetuskonttipalvelut. Niiden muiden etujen lisäksi, joita konttien linjakuljetuspalvelut tarjoavat, kuten pienemmät tavaraerät ja nopeampi siirtyminen muihin kuljetusmuotoihin, voidaan kylmäkuljetuskonteissa kuljettaa laajempaa tuotevalikoimaa kuin irtotavaran kylmäkuljetuksessa. Tällaisia tuotteita ovat esimerkiksi turkikset ja nahat, lääkkeet elektroniset laitteet sekä tasaisen lämpötilan ja kypsymisen säätelyn ansiosta myös marjat.

- 74) Vaikka irtotavarakuljetuksen ja konttikuljetuksen välillä saattaakin joissakin eritystapauksissa esiintyä jonkinlaista korvautuvuutta, näiden tietojen perusteella suurimmassa osassa tapauksia ei voida osoittaa, että oltaisiin siirtymässä pysyvästi konttikuljetuksesta irtotavarakuljetukseen.
- 75) Palvelujen tarjonnan osalta TACA:n osapuolet ovat väittäneet, että irtolastia kuljettavat varustamot ja neo break -lasti kuljettavat varustamot pystyvät helposti muuttamaan aluksiaan niin, että ne pääsevät asian kannalta merkityksellisille markkinoille, ja tästä syystä niitä on tarkasteltava mahdollisina kilpailijoina. Lisäksi osapuolet ovat väittäneet, että on olemassa huomattava määrä erittäin suuria linjavarustamoita, joiden aikomuksena on liittyä Atlantin ylittävään liikenteeseen. Kysymyksiä mahdollisesta kilpailusta (ja TACA:n osapuolten esittämiä todisteita asiansa tueksi: Dynamarin raportti) käsitellään johdanto-osan 278–282 kappaleessa.

B Asian kannalta merkitykselliset maantieteelliset markkinat — merikuljetukset

- 76) Vaikka joidenkin rahdinantajien mielestä Välimeren satamat voitaisiin korvata Pohjois-Euroopan satamilla, vain harvan, jos yhdenkään, rahdinantajan mielestä Pohjois-Euroopan satamat voitaisiin korvata Välimeren satamilla.

- 77) Huolimatta TACA:n osapuolten väitteestä, että kaikki Pohjois-Euroopan satamat voidaan korvata TACA:n soveltamisalueeseen kuuluvilla Välimeren satamilla, ei tähän ensinnäkään ole todellisia mahdollisuuksia eikä ole esitetty todisteita siitä, että Pohjois-Euroopan rahdinantajat pystyisivät korvaamaan Pohjois-Euroopan satamat 20. pituusasteen itäpuolella tai 36. leveysasteen eteläpuolella olevilla satamilla (joihin kuuluvat osittain tai kokonaan Kreikka, Turkki, Libanon, Israel, Kypros, Egypti, Libya, Tunisia, Algeria ja Marokko) (tai päin vastoin), Espanjan Algecirasta ehkä lukuun ottamatta.

- 78) Tiedot Ranskan, Espanjan, Italian ja Kroatian satamien käyttämisestä korvaamiseen eivät lisäksi johda päätelmään, että näiden maiden satamat olisivat riittävän, jos lainkaan korvaavia, ja niiden voitaisiin katsoa niiden kuuluvan samoille markkinoille Pohjois-Euroopan satamien kanssa. TACA:n osapuolet ovat toimittaneet seuraavat todisteet siitä, että rahdinantajat ovat korvanneet Pohjois-Euroopan satamat Välimeren satamilla:

”[liikesalaisuuksia] siirsi huomattavan osan kuljetuksestaan Välimeren satamiin vuosina 1994 ja 1995. Vaikka TACA:n osapuolet kuljettavatkin osan tämän rahdinantajan kaikista kuljetuksista, [liikesalaisuuksia] kuljettaa silti noin [liikesalaisuuksia] TEU:ta vuodessa Välimeren kautta.”

”Myös [liikesalaisuuksia] kuljettaa arviolta [liikesalaisuuksia] TEU:n lastin Välimeren satamien kautta SEAC:n varustamoiden sekä itsenäisten linjavarustamoiden kuljettamina. Osa tästä lastista kuljetettiin aikaisemmin Pohjois-Euroopan kautta. [liikesalaisuuksia] sijaitsevalta tuotantolaitoksesta peräisin oleva lasti kuljetetaan ilmeisesti yhä sekä Pohjois-Euroopan että Välimeren satamien kautta.”

”[liikesalaisuuksia] on siirtänyt noin [liikesalaisuuksia] TEU:n lastin TACA:n osapuolilta Välimeren liikenteeseen Evergreenin kuljettavaksi.”

⁽³⁰⁾ Unicoolin ja Cool Carriersin pääjohtajan Mats Janssonin mukaan käytetty kylmäkuljetuskonttikapasiteetti on yhä rajallinen ja sen kielteinen vaikutus erikoistuneiden kylmäkuljetusalusten kysyntään on pieni (Fairplay, 3.10.1997).

- 79) Näiden tietojen perusteella (noin 8 000–10 000 TEU:n väitetty siirto) TACA:n osapuolet katsovat, että noin 48 000 TEU:ta olisi sisällytettävä kokonaisuudessaan, joilla TACA toimii. TACA:n osapuolten mukaan tämä merkitsisi kokonaisuudessaan noin kahden prosentin kasvua. Koska TACA:n osapuolten TACA:n liikennöntialueen ulkopuolella kuljettava lasti ei sisälly TACA:n markkinaosuuteen, se laskee TACA:n osapuolten osuutta merkityksellisillä markkinoilla noin yhden prosentin.
- 80) Komissio ei katso, että TACA:n osapuolten esittämät todisteet ovat painavampia kuin se tosiikka, että Välimeren satamat eivät voi korvata Pohjois-Euroopan satamia. Välimeren satamien soveltumattomuutta Pohjois-Amerikan laivaukseen osoittaa ensinnäkin se, että TACA:n osapuolet, jotka ovat myös alusten yhteiskäyttöä koskevan sopimuksen (*Vessel Sharing Agreement* eli VSA) osapuolia, tekevät kaksi tai kolme edestakaista rautatiekuljetusta viikossa Milanon ja Rotterdamin välillä; TACA:n osapuolet eivät ole toimittaneet tietoja, joiden mukaan joku rahdinantaja olisi kuljettanut merkittäviä lastimääriä Pohjois-Euroopasta Pohjois-Amerikkaan Välimeren satamien kautta.
- 81) Ei ole myöskään todisteita siitä, että kyseessä olevat lastit olisi voitu kuljettaa Pohjois-Euroopan satamien kautta. Kolmanneksi, TACA:n osapuolten esittämien kolmen esimerkin osalta ilmenee, että kahdessa tapauksessa kolmesta laivaus tehtiin käyttämällä yhden TACA:n osapuolen Välimeren liikenteen palveluja.
- 82) Tässä yhteydessä on syytä todeta, että Välimeren satamat eivät näytä voivan korvata Pohjois-Euroopan satamia edes Euroopan ja Kaukoidän välisten palvelujen osalta, joissa Välimeren satamien maantieteelliset edut ovat huomattavasti suuremmat kuin Atlantin ylittävien palvelujen osalta. Drewry toteaa, että:
- ”Kulkemalla Välimeren satamien kautta Euroopan ja Kaukoidän välillä liikennöivät alukset säästäisivät ainakin kaksi viikkoa niiden keskimäärin yhdeksän viikkoa kestävästä edestakaisesta matkasta (alusten tuottavuusaste kasvaisi 22 prosenttia), mutta tämä ei vaikuta lähitulevaisuudessa todennäköiseltä, mikä johtuu eteläisten satamien ja Euroopan rautatiejärjestelmän infrastruktuurien rajoituksista.”⁽³¹⁾
- 83) Muiden kuljetusmuotojen taholta tulevaa vähäistä kilpailua joissakin tuoteryhmissä voidaan lisäksi rajoittaa. Tämä on mahdollista siksi, että linjavarustamot pystyvät tunnistamaan tällaisten tuotteiden rahdinantajat ja tarjoamaan linjaliikenteen eriytetyn hintajärjestelmän ansiosta näille rahdinantajille alhaisempia hintoja vaikuttamatta yleiseen hintatasoon (ks. johdanto-osan 203–213 kappale).
- C Asian kannalta merkityksellisiä merikuljetusten markkinoita koskevat päätelmät**
- 84) Edellä mainittujen syiden vuoksi komissio katsoo, että TACA:n kannalta merkitykselliset merikuljetuspalvelujen markkinat koskevat Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välistä konttien linjakuljetusta, jota harjoitetaan Pohjois-Euroopan satamien sekä Yhdysvaltojen ja Kanadan satamien välisillä merireiteillä.⁽³²⁾
- D Osuudet asian kannalta merkityksellisillä merikuljetusmarkkinoilla**
- 85) TACA:n osapuolten toimittamat luvut niiden markkinaosuuksista on esitetty alla taulukoissa 2 ja 3. Näihin lukuihin sisältyy joitakin irtotavaroita (*bulk*) ja kappaleitavaroita (*break-bulk*), joita kuljetetaan Kanadan kauttakulkusatamien kautta tuotemerkkinoille ja Islannin ja Puerto Ricon kautta maantieteellisille markkinoille ja jotka eivät kuulu TACA:n soveltamisalueeseen: Jäljempänä esitetyissä luvuissa TACA:n markkinaosuudet on siten arvioitu liian pieniksi, vaikka tuskin kovin suurena määrinä. Mahdollisen kilpailun vaikutuksia tarkastellaan johdanto-osan 276–306 kappaleessa.

”Kulkemalla Välimeren satamien kautta Euroopan ja Kaukoidän välillä liikennöivät alukset säästäisivät ainakin kaksi viikkoa niiden keskimäärin yhdeksän viikkoa kestävästä edestakaisesta matkasta (alusten tuottavuusaste kasvaisi 22 prosenttia), mutta

⁽³¹⁾ Drewry, *Global Container Markets*, s. 76.

⁽³²⁾ Nämä markkinat esitetään yksityiskohtaisemmin TAA-päätöksen johdanto-osan 25–70 kappaleessa: TACA:n osapuolet viittaavat TAA-päätökseen Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn poikkeusta koskevan hakemuksen 1.4 kohdassa.

Taulukko 2

Konttikuljetusten markkinaosuudet 1994–1996

(Pohjois-Eurooppa ja Yhdysvallat Kanadan kauttakulkusatamat mukaan lukien)

	1994 (TEU)	1994 (%)	1995 (TEU)	1995 (%)	1996 (TEU)	1996 (%)
TACA						
Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välinen suora liikenne	1 317 785		1 358 983		1 342 684	
Liikenne kauttakulkusatamien kautta	57 455		90 607		86 406	
TACA yhteensä	1 375 240	60,65	1 449 590	61,55	1 429 090	59,83
Muu kuin TACA						
Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välinen suora liikenne	574 776	25,35	643 675	27,34	638 194	26,72
Liikenne kauttakulkusatamien kautta	317 339	14,00	261 536	11,11	321 067	13,45
Yhteensä	2 267 355	100	2 354 801	100	2 388 351	100

Lähde: PIERS/TACA

- 86) Nämä luvut voidaan jakaa neljään eri luokkaan sen perusteella, millä Pohjois-Amerikan rannikolla satama sijaitsee: luokat ovat Yhdysvaltojen itärannikko ja länsirannikko, Meksikonlahti sekä Kanadan itärannikon satamat, joiden kautta tavara kuljetetaan Yhdysvaltojen keski- ja länsiosiin (Kanadan kauttakulkusatamat).

Taulukko 3

Markkinaosuudet luokittain 1994–1996

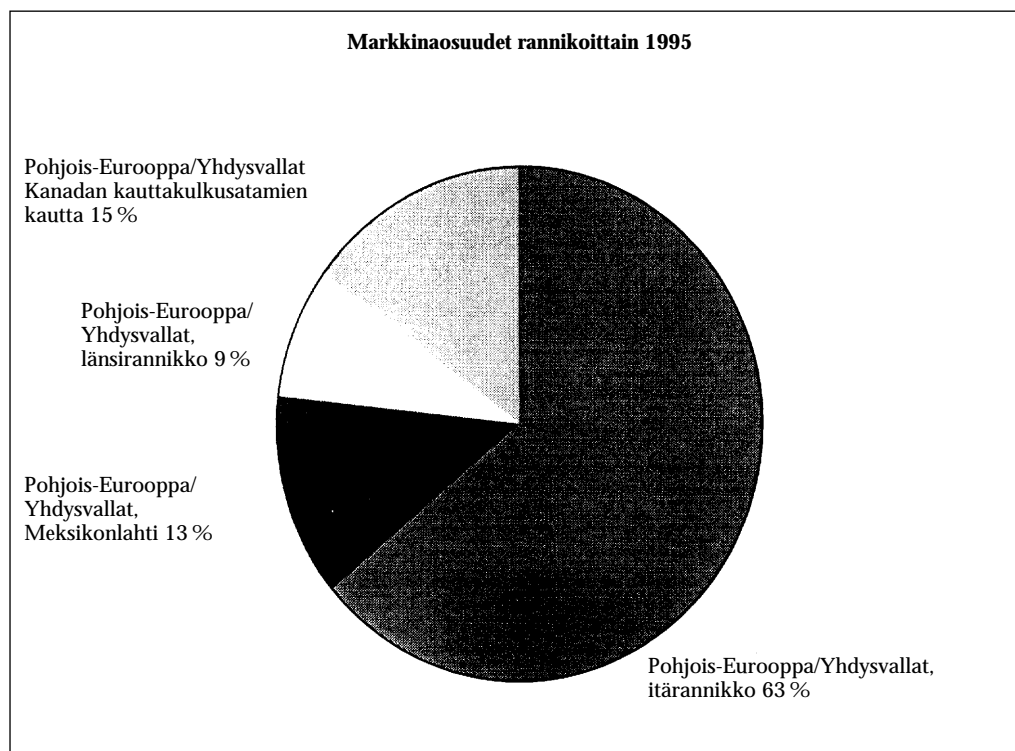
(%)

		1994	1995	1996
Pohjois-Eurooppa – Yhdysvallat	TACA	71	69	69
Itärannikko	Evergreen	13	14	13
	Lykes	5	5	5
	Muut	12	12	12
Pohjois-Eurooppa – Yhdysvallat	TACA	59	56	61
Meksikonlahti	Evergreen	0	0	3
	Lykes	18	19	17
	Muut	23	24	18
Pohjois-Eurooppa – Yhdysvallat	TACA	72	68	68
Länsirannikko	Evergreen	14	15	15
	Lykes	0	0	0
	Muut	14	17	17
Pohjois-Eurooppa – Yhdysvallat	TACA	15	26	21
Kanadan kauttakulkusatamat	Evergreen	0	0	0
	Lykes	0	0	0
	Muut	85	74	79

Lähde: PIERS.

87) Näiden luokkien suhteelliset osuudet esitetään seuraavassa kuviossa:

Kuvio



88) Taulukoiden 2 ja 3 sekä kuvion perusteella voidaan tehdä seuraavanlaiset päätelmät: Vuosina 1994, 1995 ja 1996 TACA:n osapuolten osuus markkinoista oli noin 60 prosenttia. Markkinaosuus oli joka vuosi yli 55 prosenttia jokaisessa Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välistä suuraa liikennettä kuvastavassa luokassa. Markkinaosuus Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain itärannikon välisestä liikenteestä oli jokaisena vuonna noin 70 prosenttia, mikä on yli neljä kertaa suurempi kuin seuraavaksi suurimman luokan osuus.

89) Drewryn⁽³³⁾ mukaan merikuljetusten kysyntä Pohjois-Euroopan satamien sekä Yhdysvaltain, Kanadan ja Meksikon satamien välillä kasvoi yli seitsemän prosenttia vuosien 1993 ja 1994 välillä ja melkein kuusi prosenttia vuosien 1994 ja 1995 välillä. Journal of Commerce -julkaisussa todettiin 1 päivänä lokakuuta 1997, että liikenne kasvoi 6–9 prosenttia vuosittain.

⁽³³⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 88.

90) TACA:n osapuolet julkaisivat 13 päivänä lokakuuta 1997 vuoden 1998 liiketoimintasuunnitelmansa: siihen sisältyi vuoden 1998 kasvuennuste, joka oli länteen suuntautuvan liikenteen osalta noin 8–9 prosenttia ja itään suuntautuvan liikenteen osalta noin 3–4 prosenttia. Suunnitelmassa todettiin lisäksi, että markkinoiden kasvu vuonna 1997 pitää sisällään uusien liikenteenharjoittajien mukanaan tuomat kapasiteetit sekä Yhdysvaltain suorien liikennepalvelujen että Kanadan kautta kulkevien palvelujen osalta. Vuonna 1998 jatkuva kasvu merkitsee näin ollen todellista kasvua TACA:n osapuolille.

E Asian kannalta merkitykselliset maakuljetusten markkinat

91) Tämän päätöksen kannalta merkityksellisiä maakuljetuspalveluja ovat yhteisön alueella suoritettavat maakuljetuspalvelut, jotka rahdinantajat hankkivat yhdessä muiden palvelujen kanssa osana Pohjois-Euroopan ja Amerikan Yhdysvaltojen välistä konttikuljetusten multimodaaliliikennetoimintaa. Nämä palvelut eivät ole osa

edellä kuvailtujen merikuljetuspalvelujen markkinoita vaan muodostavat erilliset markkinat.

V TACA:N TARIIFI

92) Nämä maakuljetuspalvelut voidaan toteuttaa kahdella tavalla: joko huolitsijan tai varustamon tarjoamina kuljetuspalveluina. Jos kuljetus toteutetaan varustamon tarjoamina kuljetuspalveluina, sen järjestää yksi markkinoilla olevista, edellä kuvailtuja merikuljetuspalveluja tarjoavista linjavarustamoista. Vuonna 1995 TACA:n osapuolet tarjosivat maakuljetuspalveluja yhteisön alueella noin 48 prosentille niiden Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välillä kuljettamasta lastista.

96) Kuten monet muutkin konferenssitariiffit, TACA:n tariffi on viisiosainen, ja jokaiselle seuraavista palveluista on määrätty eri maksu:

- a) maakuljetus satamaan
- b) lastin käsittely satamassa (siirto maakuljetusvälineestä alukseen)
- c) merikuljetus (merikuljetus satamasta toiseen)
- d) lastin käsittely määräsatamassa (siirto aluksesta maakuljetusvälineeseen); ja
- e) maakuljetus määräsatamasta lopullisen määränpäähän.

IV LINJAKONFERENSSIT

93) Yleisesti ottaen linjakonferenssit ovat alusten omistajien yhteenliittymiä, joiden asioita hoitaa sihteeristö. Alusten omistajat toimivat yhdessä yhteisten tai yhdenmukaisten rahtimaksujen asettamiseksi sekä yhteisen politiikan luomiseksi tietyille rahdinantajille tarjottavien hyvitysten ja alennusten suhteen. Liikennealueesta riippuen ne voivat jakaa lastit keskenään monella eri tavalla, sovittaa yhteen aikatauluja, jakaa voitoja keskenään ja sopia toimenpiteistä konferenssiin kuulumattomien kilpailijoiden kilpailuaseman heikentämiseksi. Ne käsittelevät myös jäsenysshakemukset⁽³⁴⁾.

97) Ensimmäinen ja viides näistä palveluista laskutetaan paikallisena valuuttana. Toinen, kolmas ja neljäs laskutetaan Yhdysvaltain dollareina.

94) Päinvastoin kuin linjaliikenteen konsortiot, konferenssit eivät harjoita yhteistä linjapalvelutoimintaa. Muut kuin aikataulujen yhteensovittamista koskevat toiminnalliset kysymykset eivät kuulu konferenssin toiminta-alueeseen. Ei ole epätavallista, että linjakonferenssin sisällä toimii yksi tai useampi konsortio.

98) Myös seuraaville toimille on osoitettu omat maksut: konttien huolto, huolinta- ja tulliselvityskustannukset (Yhdistynyt kuningaskunta ja Irlanti), CFS/irtotavarakuljetus, käsittelykustannukset terminaalissa, CFS/satamamaksut, pakkaamis- ja purkamiskustannukset, valinnainen toimitus ja purkaminen, ylimääräiset kustannukset, lastin alkuperäisen määräsataman muuttaminen, hallinnolliset korvaukset, satamakuljetusmaksut (puuvillaa sisältävät kontit), ennakkomaksut, keräyspalkkiot, väliaikainen eristys, poistomaksut, tankkikonttien (liner bag, flexitank/flexibag) poistomaksut, seisontakustannukset, pysähtymiskustannukset, yhdistetty lasti, noutokustannukset, yhdistetyt laiturij- ja käsittelykustannukset.

95) Konferenssin sihteeristö järjestää konferenssin jäsenten tapaamiset ja valvoo liikenteen edellytyksiä. Jälkimmäistä tehtävää se hoitaa kokoomalla tilastoja liikenteen määristä ja hinnoista, joiden tiedot konferenssin jäsenet toimittavat sihteeristölle. TACA:ssa sihteeristöllä on ollut erityisen korostunut asema, koska se muun muassa osallistuu suoraan palvelusopimusneuvotteluihin ja valvoo, että TACA:n osapuolet noudattavat TACA:n sääntöjä.

99) TACA:n tariffi perustuu TAA:n tariffiin, joka otettiin käyttöön vuonna 1993. TAA:n tariffi korvasi Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä aiemmin käytössä olleet tariffit. TAA:n sihteeristö kuvasi TAA:n korvaamaa länteen suuntautuvan liikenteen tariffia seuraava-

⁽³⁴⁾ Yhdysvaltain liikenteessä konferensseihin voi liittyä ilman muiden jäsenten suostumusta ja niitä kutsutaan sen mukaisesti avoimiksi konferensseiksi.

vasti: ”julkaistu kuudessa osassa, lähes 2 500 sivua, kattaa noin 10 000 tariffinimikettä, pinoon asetettuna 25 cm korkea ja painaa yli 12 kila”⁽³⁵⁾. TACA:n osapuolten mukaan nykyinen TACA:n tariffi on useita tuhansia sivuja: niinpä komission pyydettyä tariffista jäljennöstä se toimitettiin sähköisessä muodossa.

VI TACA:N OSAPUOLTEN TARJOAMAT MAAKULJETUSPALVELUT

- 100) Linjavarustamoiden toiminnan laajentamista maakuljetuksiin käsiteltiin komission päätöksen 94/985/EY⁽³⁶⁾ (IV.33.218–Far Eastern Freight Conference), jäljempänä ’FEFC-päätös’, johdanto-osan 12–29 kappaleessa. Näitä samoja huomautuksia voidaan soveltaa myös TACA:n osapuoliin, ja kymmenen viidestätoista TACA:n jäsenestä kuuluukin Kaukoidän rahtikonferenssiin (Far East Freight Conference).
- 101) Näin ollen TACA:n avulla ei ole järjestetty suoraan tai välillisesti minkäänlaisia maakuljetuksia lukuun ottamatta varustamoiden suorittamia maakuljetusten yhteistä hintojen ja edellytysten vahvistamista. TACA:n jäseninä olevat varustamot neuvottelevat itsenäisesti yksityiskohdista ja edellytyksistä, joiden mukaisesti ne ostavat maakuljetuspalveluja. Tähän mennessä ainoastaan muutamit TACA:n jäseninä olevat linjavarustamot ovat investoineet omaan maakuljetusinfrastruktuuriin (kuten varikoihin) tai kalustoon (kuten vetoajoneuvoihin). Näistä merkittävimpiä ovat P&O sisämaan varastot Yhdistyneessä kuningaskunnassa sekä varustamoiden omistamat maantiekuljetusyritykset (esimerkiksi Nedlloyd ja Maersk).
- 102) Kuten edellä selvitetään, TACA:n osapuolet ovat luoneet kaksi järjestelyä, joille ne ovat hakeneet poikkeusta, ja jotka erottavat ne FEFC-päätöksessä kuvatusta tilanteesta: Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely (European Inland Equipment Interchange Arrangement) ja säteittäinen kuljetusverkosto.

VII PALVELUSOPIMUKSET

A Tariffien ja sopimusten välinen ero

- 103) Konferenssisopimusten erityspiirre on se, että konferenssin jäsenet sopivat yhteisten maksujen

käytöstä. Nämä maksut muodostavat konferenssin tariffin, joka julkaistaan ja joka on kaikkien rahdinantajien saatavilla. Konferenssin tariffissa määrätään lukuisista erilaisista maksuista: perusmaksuista, aikaan ja määrään perustuvista maksuista sekä lojaliteettisopimusten maksuista. Konferenssin jäsenet myöntävät joskus myös salaa alennuksia konferenssitariffiin kasvattaakseen markkinaosuuttaan muiden konferenssin jäsenten kustannuksella.

- 104) Yhdysvaltain laissa veloitetaan antamaan mahdollisuus itsenäiseen toimintaan tariffimaksujen osalta: tämä merkitsee sitä, jokaisella konferenssin jäsenellä on oikeus luopua jonkin tietyn tuoter ryhmän osalta konferenssin tariffista edellyttäen, että siitä ilmoitetaan muille konferenssin jäsenille.
- 105) Tariffijärjestely sisältää perustariffimaksujen mukaisen lastin kuljetuksen lisäksi myös lojaliteettijärjestelyt sekä aikataulua ja määrää koskevat järjestelyt, jolloin tuotteet kuljetetaan tariffimaksujen mukaisesti, mutta nämä maksut ovat alhaisemmat kuin perustariffimaksut. Tariffijärjestelyiden mukaisesti tariffissa määritellään tietyt suhteeseen liittyvät ehdot.

- 106) Tariffijärjestelyiden mukaisesti toimivien varustamoiden odotetaan toimivan kuten yleiset kuljetusliikkeet (common carrier). Lyhyesti määriteltynä yleinen kuljetusliike toimii määrättyjen paikkojen välillä, ei erottele palvelujen tarvisijoita keskenään ja sitoutuu minkä tahansa sille annetun lastin kuljettamiseen. Harvoilla linjavarustamoilla on lakisääteinen velvollisuus toimia yleisenä kuljetusliikkeenä, mutta niiden odote-

⁽³⁵⁾ TAA:n 13 päivänä lokakuuta 1992 päivätty kirje Euroopan rahdinantajien neuvostoille (European Shippers’ Councils).

⁽³⁶⁾ EYVL L 378, 31.12.1994, s.17.

taan silti toimivan kuin ne olisivat sellaisia⁽³⁷⁾. Yhdysvaltain laki edellyttää linjakonferenssin jäseninä olevien varustamoiden toimivan kuten yleiset kuljetusliikkeet, jos ne haluavat, että niihin ei sovelleta Yhdysvaltain kilpailulakeja.

- 107) Tariffijärjestelyjen ja sopimusjärjestelyjen välillä on huomattava ero. Sopimusjärjestelyt eivät ole riippuvaisia tariffissa määräytyistä yksityiskohtaisista säännöistä, vaan osapuolet voivat sopia vapaasti tarpeellisiksi katsomistaan säännöistä.
- 108) Suurin ero on se, että tariffijärjestelyiden hinnat eivät ole itsenäisesti neuvoteltuja hintoja, vaan perustuvat tariffiin. Sopimuskuljetuksissa (esimerkiksi palvelusopimuksissa) hinta ei perustu tariffiin. TACA:n osapuolet selittivät tämän eron komissiolle lähettämässään, 10 päivänä elokuuta 1995 päivätyssä kirjeessä, jossa sanottiin, että TACA:n osapuolet käyttävät ilmaisua ”tariffi” viitatessaan asiakirjaan, jossa konferenssimaksut on esitetty.

B Yhdysvaltain lain mukaiset palvelusopimukset

- 109) Yhdysvaltain vuoden 1984 merilaki (US Shipping Act) mahdollisti ensimmäisen kerran Yhdysvaltain liikenteessä toimiville yleisille kuljetusliikkeille yhden sopimuskuljetuksen muodon: palvelusopimukset. Vaikka palvelusopimukset eivät olleet tuntemattomia Yhdysvaltain liikenteessä ennen vuotta 1984, niiden kehittymistä häytti oikeudellinen epävarmuus siitä, olivatko ne Yhdysvaltain lain nojalla laittomasti syrjiviä.

⁽³⁷⁾ Ks. UNCTAD, The liner conference system. TD/B/C4/62 1970, 10 kappale. Yleisen kuljetuksen ja sopimuskuljetuksen välinen ero on ollut olemassa jo ennen linjakonferensseja. Esimerkki tästä erosta on Yhdistyneen kuningaskunnan kuljetuslaki (UK Carriers Act 1830; 11° Geo. IV & 1° Gul. IV.), joka on parlamentin laki. Sillä rajoitetaan yleisen kuljetuksen velvollisuuksia ja säädetään: ”Provided always, and be it further enacted, That nothing in this Act contained shall extend or be construed to annual or in anywise affect any special Contract between such Mail Contractor, Stage Coach Proprietor, or Common Carrier, and any other Parties, for the Conveyance of Goods and Merchandizes.”

- 110) Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain 3(21) pykälässä määritellään ”palvelusopimus”

”... rahdinantajan ja merikuljetusta harjoittavan yleisen kuljetusliikkeen tai konferenssin välillä tehdyksi sopimukseksi, jossa rahdinantaja sitoutuu toimittamaan tietyn määrän lastia määrätyn ajan kuluessa ja jossa merikuljetusta harjoittava yleinen kuljetusliike tai konferenssi sitoutuu tiettyihin maksuihin ja aikatauluihin sekä määriteltyyn palvelutasoon, joita ovat sovittu tila, kuljetusaika, satamien vaihtaminen tai muu samankaltainen erityispalvelu; ...”

- 111) Palvelusopimukset tulivat voimaan sen jälkeen, kun yhteiset ”lojaliteettisopimukset” kiellettiin Yhdysvaltain vuoden 1984 merilaissa⁽³⁸⁾. Vuoden 1984 lain hyväksymisen aikaan Yhdysvaltain liikenteessä toimivien noin 33 konferenssin tariffeihin sisältyi lojaliteettisopimukseen perustuvia maksuja. Yhdysvalloissa pidettiin konferenssien tai yhteisöjen lojaliteettisopimuksia kilpailua erityisen paljon rajoittavina, koska niiden avulla katsottiin voitavan syrjiä pieniä rahdinantajia. Katsottiin myös, että palvelusopimukset soveltuisivat paremmin Yhdysvaltain vientiliikenteen pitkän aikavälin tavoitteisiin ja ne toimisivat toisena vastapainona (toinen on itsenäinen toiminta) sen varmistamiseksi, että konferensseille myönnetty poikkeus kilpailuoi-keudesta ei johda linjavarustamoiden välisen hintakilpailun liialliseen vähenemiseen.

- 112) Yhdysvaltain lain mukaisesti rahdinantajien on tehtävä palvelusopimukset joko yksittäisten varustamoiden tai konferenssien kanssa. Sopi-

⁽³⁸⁾ Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain 3(14) pykälässä määritellään ”lojaliteettisopimus” ”... meriliikennettä harjoittavan yleisen kuljetusliikkeen tai konferenssin kanssa tehdyksi sopimukseksi, joka on muu sopimus kuin palvelusopimus tai sopimus, joka perustuu aikatauluja ja määriä koskeviin maksuihin, ja jonka avulla myönnetään alemmat maksut rahdinantajalle, joka sitoutuu antamaan kaiken lastinsa tai sovitun lastimäärän kyseessä olevan varustamon tai konferenssin kuljetettavaksi.”

mukset on arkistoitava luottamuksellisesti Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission toimesta. Lyhyt kuvaus palvelusopimusten keskeisimmistä ehdoista⁽³⁹⁾ on myös arkistoitava: Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio julkaisee sen ja näitä samoja ehtoja olisi voitava tarjota ”kaikille samassa tilanteessa oleville rahdinantajille”.

C Lojaliteettijärjestelyt

113) Tariffijärjestelmän mukainen lastin kuljetus ei estä tekemästä muita, lojaliteettijärjestelyitä koskevia sopimuksia rahdinantajien ja alusten omistajien kesken. Tällainen sopimus on edellä esitettyjen syiden vuoksi luonteeltaan täysin erilainen kuin yksinomaan sopimukseen perustuva suhde, jollainen palvelusopimus on. Yhdysvaltain merilaissa käytetty palvelusopimuksen määrittelmä (ks. johdanto-osan 110 kappale) ei ulotu sopimukseen, jotka koskevat prosenttiosuutta tai osaa rahdinantajan lastista.

114) Asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 viitataan erikseen lojaliteettijärjestelyihin, mutta ei mainita lainkaan palvelusopimuksia, ja asetuksen 5 artiklan 2 kohdassa ryhmäpoikkeukseen liitetään useita lojaliteettijärjestelyä koskevia yksityiskohtaisia velvoitteita. Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 10 kappaleessa säädetään, että

”... lisäksi lojaliteettijärjestelyt tulisi sallia vain sellaisten sääntöjen mukaisesti, joilla ei yksipuolisesti rajoiteta käyttäjien vapautta ja siten kilpailua merenkulkuelinkeinossa, tämän kuitenkaan rajoittamatta konferenssin oikeutta määrätä seuraamuksia käyttäjille, jotka sopimattomin keinoin kiertävät konferenssien niille myöntämien alennusten, alennettujen kuljetusmaksujen tai palkkioiden vastineeksi vaadittua lojaliteettivelvoitetta.”

115) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 lojaliteettijärjestelyihin liittyviä säännöksiä olisi tarkasteltava

⁽³⁹⁾ Palvelusopimuksen keskeisiin ehtoihin sisältyvät: a) lähtö- ja määräsamat tai maantieteelliset alueet; b) kyseessä oleva tavara tai kyseessä olevat tavarat; c) lastin vähimmäismäärä; d) linjaliikennemaksut; e) kesto; f) palvelua koskevat sitoumukset ja g) sopimussakot.

UNCTAD:n käyttäytymissääntöjen⁽⁴⁰⁾ mukaisesti. Neuvoston asetuksella (ETY) N:o 954/79⁽⁴¹⁾ annettiin jäsenvaltioille mahdollisuus, mutta ei velvollisuus, ratifioida nämä käyttäytymissäännöt, jotka tulivatkin voimaan 6 päivänä lokakuuta 1983 mutta joita Yhdysvallat eivät koskaan ratifioineet. UNCTAD:n käyttäytymissäännöissä ja erityisesti niiden kappaleessa III (Suhteet rahdinantajiin) ei selkeästi tunneta rahdinantajien ja konferenssien välillä muita sopimuksia kuin lojaliteettisopimukset, joita käsitellään erityisesti käyttäytymissääntöjen 7 artiklassa.

116) On olemassa kolmenlaisia lojaliteettijärjestelyitä: jälkikäteen myönnettävät alennukset, lojaliteettisopimusjärjestelmä ja kaksoishinnoittelua koskeva sopimus.

117) *Jälkikäteen myönnettävien alennusten* osalta rahdinantaja, joka käyttää yksinomaan linjakonferenssin jäsenten aluksia lastin kuljettamiseen konferenssiliikenteen alueeseen kuuluvien satamien välillä, maksaa aluksi täyden kuljetusmaksun, mutta on oikeutettu saamaan myöhemmin takaisin tietyn prosenttiosuuden kaikista kuljetusmaksuista. Alennus lasketaan määrättyltä ajalta (kuljetusajalta), jonka kesto on yleensä kolmesta kuuteen kuukauteen, mutta alennus maksetaan vasta kuljetusajan jälkeisen samanpituisen ajan (lojaliteettiajan) kuluttua edellyttäen, että rahdinantaja on antanut konferenssiin kuuluville linjavarustamoille yksinomaisen tukensa sekä kuljetusaikana että lojaliteettiaikana. Aiemmasta lojaliteetista maksettava korvaus riippuu siten lojaliteetin jatkumisesta myöhemmin. Rahdinantajan saama alennus ei ole lakisääteinen, sillä missään sopimuksessa ei määrätä sen maksamisesta.

118) *Lojaliteettisopimuksissa* varustamo tarjoaa välittömän alennuksen rahdinantajille, jotka allekirjoittavat sopimuksen, jossa ne sitoutuvat antamaan täyden tukensa linjavarustamoille.

⁽⁴⁰⁾ Yhdistyneiden Kansakuntien linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen täysivaltaisuutta käsittelevä konferenssi (United Nations Conference of Plenipotentiaries on a Code of Conduct for Liner Conferences), lopullinen asiakirja ja liitteet, YK, Geneve, Doc TD/Code/11/Rev 1, 9. toukokuuta 1974. Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 3 kappaleessa säädetään seuraavaa: ”... asetuksen (ETY) N:o 954/79 johdanto-osan viimeisessä kappaleessa tarkoitettussa kilpailusääntöjen soveltamista meriliikenteeseen koskevassa asetuksessa olisi otettava huomioon mainitut käyttäytymissäännöt; asetuksella olisi täydennettävä tai täsmennettävä käyttäytymissääntöjä niiden soveltamisalaan kuuluvia konferensseja koskevilta osin.”

⁽⁴¹⁾ EYVL L 121, 17.5.1979, s. 1.

Esimerkki tästä on FEFC:n yleinen rahtisopimus (General Cargo Contract): korvaukseksi konferenssin tariffimaksujen 9,5 prosentin alennuksesta rahdinantajat, jotka allekirjoittavat yleisen rahtisopimuksen, sitoutuvat antamaan [konferenssin] varustamoille täyden tukensa, takaamaan, että kaikki sopimukset konferenssilastin kuljetuksesta tehdään yhden tai useamman [konferenssin] varustamon kanssa ja pidättyvät osallistumasta suoraan tai välillisesti mihinkään järjestelyihin, jotka koskevat konferenssilastin antamista kuljetettavaksi muille kuin [konferenssin] varustamon aluksille. Konferenssilasti on määritelty lastiksi, joka kuljetetaan konferenssiliikenteen maantieteellisellä alueella, mutta johon ei sisälly joitakin tiettyjä, yleensä irtokuljetuksena kuljetettavia tavaroita.

- 119) Kolmas lojaliteettijärjestelyjen muoto ovat sopimukset kaksoishinnoittelusta. Näiden sopimusten mukaisesti veloitetaan täysi konferenssin tariffimaksu rahdinantajilta, jotka eivät allekirjoita *yksinomaista asiakassuhdetta koskevaa sopimusta* konferenssin varustamoiden kanssa, ja alennettu maksu rahdinantajilta, jotka allekirjoittavat tämän sopimuksen.

D Aikaan ja määrään perustuvat maksut

- 120) Aikaan ja määrään perustuvat maksut ovat osa konferenssitariffia: ne ovat alhaisemmat kuin perusmaksut ja ne riippuvat tietyn ajanjakson kuluessa toimitetun lastin määrästä. Näin ollen tietyn kuljetettavaksi otetun tavarain eri määriille on olemassa erilaisia maksuja⁽⁴²⁾. Aikaan ja määrään perustuvat maksut eivät sisällä lisäpalveluja. Aikaan ja määrään perustuvat maksut

⁽⁴²⁾ Tariffissa julkaistu maksu, joka riippuu vastaanotetun lastin määrittelystä kokonaisuudesta tai rahdistaan saadusta kokonaistulosta tietynä ajanjaksona.

ovat, kuten lojaliteettimaksutkin, itse asiassa alennettuja perusmaksuja ja niiden tarkoitus on turvata konferenssin markkinaosuus sitomalla rahdinantajat konferenssin varustamoihin.

- 121) Yhdysvaltain laissa veloitetaan antamaan mahdollisuus itsenäiseen toimintaan aikaan ja määrään perustuvien maksujen osalta, koska ne ovat tariffimaksuja: tämä merkitsee sitä, että jokaisella konferenssin jäsenellä on oikeus luopua jonkin tietyn tuoteryhmän osalta konferenssin tariffista edellyttäen, että siitä ilmoitetaan muille konferenssin jäsenille.

E Palvelusopimusten toteutus käytännössä

- 122) Atlantin ylittävässä liikenteessä noin 50–60 prosenttia kuljetettavasta lastista kuljetetaan palvelusopimusten mukaisesti⁽⁴³⁾, vaikka suurin osa yhdistetystä lastista⁽⁴⁴⁾ kuljetetaan konferenssin aikaan ja määrään perustuvien maksujen (jotka ovat osa konferenssin tariffia) mukaisesti. Palvelusopimusten suuri osuus Atlantin ylittävässä liikenteessä perustuu Yhdysvaltain antamaan lojaliteettisopimuksia koskevaan kieltoon, jollaista ei sisälly muihin kilpailuoikeudellisiin järjestelmiin.

- 123) Tyynenmeren ylittävässä, Yhdysvalloista Kaukoitään päin suuntautuvassa liikenteessä on tehty viime aikoihin asti vain vähän palvelusopimuksia, koska konferenssi on vastustanut niiden

⁽⁴³⁾ TACA:n 6 päivänä heinäkuuta 1995 tekemän, valikoituja rahdinantajia koskevan esittelyn mukaan vuoden 1995 ensimmäisen neljänneksen aikana noin 59,5 prosenttia kaikista TACA:n tekemistä kuljetuksista perustui palvelusopimukseen ja 40,5 prosenttia tariffimaksuihin. "Contracts between Shippers and Shipping Conferences" -tutkimuksen mukaan "TACA on allekirjoittanut noin 450 sopimusta (länteen päin suuntautuvassa liikenteessä) vuodeksi 1996, mikä vastaa lähes 65 prosenttia konferenssin vuosittaisista kuljetuksista." Tutkimuksen toteutti Euroopan yhteisöjen komission kuljetuksen pääosaston puolesta Brinkman-ship ltd helmikuussa 1996.

⁽⁴⁴⁾ Esimerkiksi kollit, jotka huolitsijat ovat yhdistäneet TEU- tai FEU-kuljetuksiksi.

tekemistä, ja jos niitä on tehty, ne ovat koskeneet hyvin suuria määriä⁽⁴⁵⁾. Länteen päin suuntautuvassa liikenteessä sen sijaan on tehty ilmeisesti useita satoja palvelusopimuksia. Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisessä liikenteessä, joissa lojaliteettisopimuksia ei ole kielletty, palvelusopimukset eivät ole samantyyppisiä kuin Yhdysvaltain liikenteessä. Järjestelyt on tehty joko FEFC:n kanssa ja ne perustuvat lojaliteettisopimuksiin tai sitten ne ovat yksittäisiä järjestelyjä ja perustuvat määrien mukaisiin alennuksiin ilman FEFC:n sihteeristöä. Näissä liikenteissä on myös mahdollista neuvotella niin kutsutuista ”kaiken kattavista maksuista” (esimerkiksi hinnat, joihin sisältyy lisäkustannukset).

- 124) Kuten Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission arkistoitujen sopimusten lukumäärästä voidaan päätellä, palvelusopimusten suosio kasvoi huomattavasti sen jälkeen, kun ne vuonna 1984 otettiin käyttöön, ja saavutti huippunsa tammikuussa 1986. Rahdinantajat tekivät palvelusopimuksia saadakseen perustariffimaksuja alhaisempia hintoja. Varustamot tarjosivat niitä, koska ne olivat kiellettyjen lojaliteettisopimusten jälkeen paras vaihtoehto ja niissä houkutteli erityisesti rahdinantajien sitominen tiettyyn varustamoon tai konferenssiin, ja niiden avulla linjavarustamot pystyivät myös suunnittelemaan tulevaisuuttaan.
- 125) Vuoteen 1986 asti useissa palvelusopimuksissa edellytettiin varustamoiden tarjoavan vain joitakin lisäpalveluja, jos yhtään, ja niitä käytettiin pääasiassa konferenssin perusmaksua alhaisempien maksujen saamiseksi, sillä konferenssitariffin tilapäinen alentaminen oli Yhdysvaltain

merilain mukaisesti kielletty. On ilmoitettu, että jotkut palvelusopimukset koskivat vain kolmea TEU:ta ja joidenkin kesto oli vain seitsemän päivää.

- 126) Atlantin ylittävässä liikenteessä toimivat konferenssit alkoivat kieltää erillisiä palvelusopimuksia noin vuodesta 1986 alkaen⁽⁴⁶⁾ estääkseen niistä aiheutuvat tulojen menetykset. Koska Yhdysvaltain laki ei edellytä itsenäistä toimintaa palvelusopimusten suhteen, kyseiset konferenssit alkoivat kieltää myös yhteisiin palvelusopimuksiin perustuvan itsenäisen toiminnan. Atlantin ylittävää liikennettä harjoittavat konferenssit eivät olleet koskaan avoimesti sallineet erillisiä palvelusopimuksia, ennen kuin TACA:n osapuolet ottivat ne käyttöön vuonna 1996.

F TACA:n palvelusopimukset

- 127) Komissio on tarkastanut noin 350 TACA:n vuonna 1995 tekemää yhteistä palvelusopimusta. Lähestulkoon mihinkään näistä sopimuksista ei sisälly itsenäisesti neuvoteltuja palvelua koskevia ehtoja. Niissä määrätään ainoastaan perustariffimaksuja alhaisemmista, määrästä riippuvista tariffimaksuista. TACA:n osapuolet ovat kiistäneet komission väitetiedoksiannossaan esittämät tulokset, joiden mukaan vain harvat vuoden 1995 palvelusopimukset sisältävät itsenäisesti neuvoteltuja palveluja, ja ovat väittäneet, että 98:aan vuonna 1995 tehtyyn palvelusopimukseen sisältyy yksi tai useampi 48:sta eri tyyppisestä lisäpalvelusta.
- 128) Komission mielestä ainoastaan 16 TACA:n osapuolten määrittelemästä 48:sta eri lausekkeesta koskee palveluja eikä hintoja. Näistä lausekkeista 12 esiintyy yhdessä ja samassa palvelusopimuksessa ja koskee yhteensä ainoastaan seit-

⁽⁴⁵⁾ TWRA:n (Transpacific Westbound Rate Agreement) toimitusjohtajan Albert A. Pierce Jr:n mukaan (kuten American Shipper -julkaisussa kerrottiin joulukuussa 1994) lokakuussa 1994 TWRA neuvotteli parhaillaan kolmannesta palvelusopimuksestaan, jossa se tarjosi kaksi prosenttia alennusta tariffimaksuista sitouduttaessa 5 000 FEU:n vähimmäismäärään. American Shipperin lokakuun 1995 numerossa kerrottiin, että tuona vuonna sopimusneuvottelut kestivät kahdeksan kuukautta ja vähimmäismääräksi sovittiin lopulta 9 100 FEU:ta, jolle oli varmistettu tila. American Shipperin helmikuun 1996 numerossa kerrottiin, että vuoden 1996 ensimmäisten viikkojen aikana oli allekirjoitettu 20 sopimusta. Näiden sopimusten lukumäärän arveltiin kasvavan vuonna 1997.

⁽⁴⁶⁾ TWRA:n ja ANERA:n (Asia North America Eastbound Rate Agreement) 1 päivänä heinäkuuta 1986 voimaan tullut erillisten palvelusopimusten kieltäminen aiheutti sen, että Evergreen sanoutui sopimuksista irti välittömästi. Ks. Service Contracts: a case study of unfulfilled promises, N Sahshikumar, Marit. Pol. Mgmt, 1986, osa 16, N:o 13-26.

semää rahdinantajaa: [liikesalaisuuksia] tekemään sopimukseen sisältyy neljä lauseketta, [liikesalaisuuksia] tekemään sopimukseen kaksi ja [liikesalaisuuksia] tekemään sopimukseen kaksi ([liikesalaisuuksia] sopimuksiin sisältyi jokaiseen vain yksi tällainen lauseke). Neljästä muusta tällaisesta lausekkeesta kaksi koskee rahdinantajan suorittamaa kuljetusta, yksi luovutushetkellä suoritettavaa käteismaksua ja yksi matkan aikana tehtävää varastointia.

- 129) Yhdysvaltain lain mukainen pakollinen velvollisuus itsenäiseen toimintaan aikaa ja määrää koskevien maksujen osalta (jonka tarkoitus on ollut edistää kilpailua) selittää ehkä, miksi Atlantin ylittävän liikenteen linjavarustamot ovat tarjonneet mieluummin palvelusopimuksia kuin aikaan ja määrään perustuvia maksuja⁽⁴⁷⁾. TACA:n osapuolten suhtautuminen itsenäiseen toimintaan ilmenee TACA:n 15 päivänä helmikuuta 1996 päivätystä muistioista, jossa tätä toimintaa kutsutaan ”viimeiseksi keinoksi”.
- 130) Yhdysvaltain merilakia käsitelleessä vuoden 1989 kertomuksessaan Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio totesi, että:

”Vuoden 1984 laki sallii selvästi aikaan ja määrään perustuvat maksut ja määrittellee ne maksuiksi, jotka voivat vaihdella riippuen tietyistä ajanjaksoista tarjotun lastin määräästä. Kuitenkin palvelusopimuksia koskevien

⁽⁴⁷⁾ Ks. The Effectiveness of Collusion under Antitrust Immunity — The Case of Liner Shipping Conferences, Paul S. Clyde ja James D. Reitzes, Bureau of Economics Staff Report, Yhdysvaltain meriliikennekomissio, joulukuuta 1995, jossa todetaan, että ”päinvastoin kuin itsenäinen toiminta, joka koski tavanomaisia tariffimaksuja ja jossa alennusta on tarjottava kaikille samaa tavaraa samalla reitillä kuljettaville rahdinantajille, (palvelu)sopimukset voitiin laatia siten, että niiden avulla konferenssivarustamo saattoi helposti tarjota ”valikoituja” alennuksia tietyille rahdinantajalle (tai pienelle määrälle samassa tilanteessa olevia rahdinantajia). Näiden syiden vuoksi itsenäisen toiminnan salliminen olisi saattanut lisätä houkutus petokseen ja vähentää konferenssin mahdollisuutta havaita tällaista petosta ja määrätä siitä seuraamuksia.”

määräysten voimaantulon ja niitä seuranneen palvelusopimusten laajan hyödyntämisen seurauksena vain harvat varustamot tai konferenssit ovat käyttäneet hyväkseen aikaan ja määrään perustuvia määräyksiä.”

- 131) Itsenäisen toiminnan puuttuminen palvelusopimuksista sekä TACA:n palvelusopimuksia koskevat määräykset, muille TACA:n osapuolille ilmoittamista koskeva vaatimus mukaan lukien, merkitsevät, että TACA:n osapuolten välillä esiintyy vähemmän hintakilpailua kuin jos linjavarustamot tarjoaisivat aitoja aikaan ja määrään perustuvia maksuja eivätkä palvelusopimuksiksi naamioituja aikaan ja määrään perustuvia maksuja.
- 132) Erillisten palvelusopimusten voimaantuloon asti TACA:n sihteeristö neuvotteli TACA:n jäsenten puolesta kaikki rahdinantajien ja TACA:n jäsenten väliset palvelusopimukset. Tämän jälkeen TACA:n osapuolet äänestivät TACA:n sihteeristön neuvottelemista palvelusopimuksista. TACA:n osapuoli, joka ei halua osallistua kyseessä olevaan palvelusopimukseen, voi toteuttaa ”yksipuolista toimintaa” tämän palvelusopimuksen osalta. Yksipuolisen toiminnan laajuus on rajoitettu monella eri tavalla, mikä saattaa ehkäistä halukkuutta yksipuoliseen toimintaan.
- 133) Yksipuolisesta toiminnasta on ensinnäkin sovitava rahdinantajan kanssa ja ilmoitettava TACA:n sihteeristölle sopimuksen arkistointiseksi Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissioon viimeistään viidentoista päivän kuluttua alkuperäisen palvelusopimuksen arkistoinnista. Tällä vaihtoehdolla on tarkoitus rajoittaa selkeästi rahdinantajien mahdollisuuksia neuvotella sellaisten linjavarustamoiden kanssa, jotka eivät halua osallistua TACA:n palvelusopimukseen. Se merkitsee myös, että rahdinantajat eivät voi käyttää hyväkseen muuttuvaa markkinatilannetta.
- 134) Toinen merkittävä rajoitus palvelusopimusten yksipuolisen toiminnan laajuuteen on se, että sitä voidaan toteuttaa ainoastaan sellaisen lastin osalta, joka ylittää palvelusopimuksessa sovitun

- vähimmäismäärän. Lisäksi TACA:n osapuoli, joka harjoittaa yksipuolista toimintaa, ei saa osallistua kyseessä olevaan palvelusopimukseen.
- 135) Rajoitusten seuraukset ovat kaksitahoiset. Tavallisesti rahdinantajat pyrkivät tekemään palvelusopimuksia niin suuren lastimäärän osalta kuin ne katsovat mahdolliseksi kuljettaa, koska näin ne saavat suuremman alennuksen tariffimaksuista⁽⁴⁸⁾. Rahdinantajat tietävät, että koska yksipuolinen toiminta koskee ainoastaan sovitun vähimmäismäärän ylittäviä määriä, ne saavat pienemmän alennuksen tariffimaksuista, jos ne neuvottelevat alhaisista vähimmäismääristä, mutta on kuitenkin epävarmaa, saavatko ne sovittua yksipuolisen toiminnan kautta alhaisemmista maksuista loppulastin osalta. Näin ollen rahdinantajat tuskin katsovat, että yksipuolinen toiminta olisi niiden kannalta niin hyödyllistä, että se lisäisi kilpailua TACA:n osapuolten välillä.
- 136) Toinen seuraus rajoituksista on se, että yksipuolinen toiminta ei ole varustamojen kannalta kannattavaa, koska ne eivät voi kuljettaa mitään osaa sovitusta vähimmäismäärästä, ja toisaalta taas niiden on kuljetettava tavaroita ainoastaan yksipuolisesta toiminnasta sovitun maksun mukaisesti. Lisäksi yksipuolisen toiminnan olisi jatkuttava koko palvelusopimuksen keston ajan. Yksipuolinen toiminta on siis varustamon kannalta joustamaton järjestelmä, eikä sen uskota kannustavan TACA:n osapuolia merkittävään keskinäiseen kilpailuun.
- 137) Kolmas merkittävä rajoitus on se, että yksipuolisen toiminnan avulla kuljetettavat määrät ovat liian pieniä, jotta toimintaa voitaisiin laajasti hyödyntää. Palvelusopimusten mukaisesti kuljetettavien määrien olisi tällöin oltava kokonais-
- tarvetta pienempiä ja loppuosa rahdinantajan lastista olisi jaoteltava eri varustamoiden kuljettavaksi. Tämä rajoitus on ehkä liioiteltu, sillä TACA:n osapuolet pystyvät arvioimaan yksittäisen rahdinantajan vuosittaisen kokonaistarpeen aikaisempien liikesuhteiden perusteella.
- 138) Neljäs merkittävä rajoitus on se tosiasia, että yksipuolinen toiminta tapahtuu osana TACA:n palvelusopimuksia eikä sen kesto voi näin ollen olla pidempi kuin TACA:n palvelusopimuksen kesto.
- 139) TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 17 päivänä marraskuuta 1995, että osana TACA:n palvelusopimuksia ei 10 päivään marraskuuta 1995 mennessä ole toteutettu yhtään yksipuolista toimintaa vuonna 1995⁽⁴⁹⁾.
- 140) On myös tärkeä huomata, että TAA:ssa ne osapuolet, jotka eivät kuuluu sopimuskomiteaan (Contract Committee)⁽⁵⁰⁾, voivat vapaasti tehdä erillisiä palvelusopimuksia, joiden maksuista rahdinantaja ja yksittäinen linjavarustamo sopivat suoraan keskenään. Kuten heinäkuussa 1994 ilmoitettiin, TACA:n osalta tämä mahdollisuus poistettiin ja kaikki TACA:n osapuolet sitoutuivat TACA:ssa määritellyjä palvelusopimuksia koskeviin rajoituksiin.
- 141) Kuten johdanto-osan 32 kappaleessa esitetään, TACA:n osapuolet ilmoittivat komissiolle 9 päivänä maaliskuuta 1995 muuttaneensa TACA:ta siten, että siinä sallittiin yksittäisten TACA:n osapuolten tekemän vuoden 1996 palvelusopimuksia ilman vähintään viiden muun TACA:n osapuolen hyväksyntää edellyttäen, että sopimukset olivat TACA:n 14.2 artiklan mukaisia.
- 142) TACA:n osapuolet esittivät vastauksessaan väitetiedoksiantoon, että 28 päivään elokuuta 1996 mennessä TACA:n osapuolet olivat tehneet noin 60 erillistä palvelusopimusta. Näistä sopimuksista ei ollut äänestetty TACA:n osapuolten kesken, vaikka niiden määräykset olikin esitelty muille TACA:n osapuolille.

⁽⁴⁸⁾ Palvelusopimusten mukaiset alennukset eri tariffiluokkien maksuista määräytyvät yleensä vähimmäismääriä koskevien sitoumusten luokitusten mukaisesti. Esimerkiksi 500–749 TEU:n sitoumuksesta voi saada noin 40:n Yhdysvaltain dollarin alennuksen TEU:lta.

⁽⁴⁹⁾ Ks. Lovell White Durrantin kirje komissiolle 17 päivältä marraskuuta 1995.

⁽⁵⁰⁾ Cho Yang, MSC, DSR/Senator, POL ja OOCL.

- 143) Nämä 60 sopimusta vastasivat noin 3,2:ta prosenttia TACA:n kuljetuksista Yhdysvaltain ja Pohjois-Euroopan välisessä suorassa liikenteessä vuoden 1996 kahden ensimmäisen vuosineljänneksen aikana. Noin 75 prosenttia näiden sopimusten mukaisesti kuljetetuista määristä tehtiin kuuden varustamon toimesta⁽⁵¹⁾, joista jokainen on perinteisesti toiminut konferenssien ulkopuolella ja joista yksikään ei ollut kuulunut TAA:n sopimuskomiteaan.
- 144) Tämä merkitsee sitä, että TAA:n sopimuskomitean entiset jäsenet kuljettivat alle yhden prosentin (0,8 prosenttia) kaikista TACA:n suoran liikenteen kuljetuksista erillisten palvelusopimusten nojalla. Tätä lukua voidaan verrata TACA:n palvelusopimusten mukaisesti tehtyihin kuljetuksiin, joiden osuus oli 59,4 prosenttia.
- 145) Rahdinantajien edustajat ovat huomauttaneet, että ennen TAA:ta ja TACA:ta Atlantin ylittävien kuljetusten palvelusopimuksista sovittiin itsenäisesti ja niihin sisältyi paljon erilaisia palveluja. Tämän jälkeen ne esitettiin konferenssin sihteeristölle tiedottamista ja hyväksyntää varten, minkä jälkeen ne arkistoitiin. Rahdinantajan ja sihteeristön välillä ei ollut suoraa kanssakäymistä.
- 146) Sen jälkeen kun TAA ja TACA tulivat voimaan, mahdollisuus neuvotella erilaisia palveluja sisältäviä palvelusopimuksia käytännöllisesti katsoen hävisi. TAA:n ja TACA:n sihteeristön tehtävät ovat korostuneet huomattavasti, mikä on rahdinantajien mukaan suurin este itsenäisille sopimuksille. Komissiolle on kerrottu linjavarustamoiden myyntiedustajien valittaneen, etteivät ne voi TAA:n tai TACA:n määräysten mukaisesti tarjota mitään muuta kuin tavanomaista palvelusopimusta eli määrään perustuvaa sopimusta ilman lisäpalveluja.
- 147) Vaikka Atlantin ylittävät konferenssit eivät ole koskaan sallineet avoimesti erillisiä palvelusopimuksia, rahdinantajien edustajat ovat kertoneet komissiolle, että ennen TAA:ta oli käytössä arkistoitamattomia erillisiä palvelusopimuksia sekä konferenssien palvelusopimuksia, joiden kaikkia ehtoja ei ollut arkistoitu. TAA:n ja TACA:n palvelusopimuksia koskevien sääntöjen myötä tällaisten ehtojen hyödyntäminen loppui. Esimerkkejä tällaisista arkistoitamattomista ehdoista:
- a) maksuja palautetaan erilliselle tilille;
 - b) lasti luokitellaan alempaan maksuluokkaan;
 - c) joistakin palveluista, kuten maakuljetuksista, ei veloiteta maksua;
 - d) erityiskaluston käytöstä ei peritä maksua;
 - e) sama varustamo käyttää alempia maksuja eri liikenteessä; ja
 - f) palvelusopimuksen sopimussakkoja ei peritä.
- (148) TACA:n 15 päivänä helmikuuta 1996 päivätyssä muistiossa todettiin, että TAA:n ja TACA:n perustana ovat yhden tekijän intermodaalikuljetuksen maksut sekä maksut, joihin sisältyvät esimerkiksi CSC, THC ja CAF. Tätä käsitystä tukee se tosiseikka, että NEUSARA:n ja USANERA:n (TAA:n ja TACA:n edeltäjiä) kanssa tehtävät palvelusopimukset voitiin sopia siten, että ne kattoivat kaiken⁽⁵²⁾.
- 149) Sen lisäksi, että TACA on määrännyt säännöt palvelusopimuksia koskeville neuvotteluille, se on päättänyt myös monista sitovista suuntaviivoista (14.2 artikla), jotka koskevat palvelusopimusten sisältöä sekä tilanteita, joissa niitä voidaan tehdä. Palvelusopimusten sisältöön kohdistuvat rajoitukset sisältävät kestoja koskevia rajoituksia, kiellon laatia suojalausekkeita ja useita samanaikaisia sopimuksia, luottamuksellisuuden rikkomista koskevia velvoitteita sekä palvelusopimuksen laiminlyönnistä seuraavan sopimussakon määrästä sopimisen.

⁽⁵¹⁾ Cho Yang, DSR/Senator, Hanjin, Hyundai, POL ja Tecomar/TMM.

⁽⁵²⁾ Ks. esimerkiksi SC92-017.

- 150) TACA:n vuoden 1995 palvelusopimuksia tarkasteltaessa ilmenee, että erittäin suuren osan palvelusopimuksista, jotka on tehty sellaisten yleisten kuljetusliikkeiden kanssa, joilla ei ole aluksia (NVOCC), ovat tehneet vain sellaiset TACA:n osapuolet⁽⁵³⁾, jotka eivät aiemmin olleet järjestäytyneitä TAA:n jäseniä (ks. alaviite 84)⁽⁵⁴⁾. Nämä varustamot olivat aikaisemmin itsenäisiä, konferenssien ulkopuolella toimivia Atlantin ylittävää liikennettä harjoittavia linjavarustamoita.
- 151) TACA:n osapuolet ovat selittäneet, että entiset järjestäytyneet jäsenet eivät tarkoituksella kilpaile lastista entisten järjestäytymättömien jäsenten kanssa⁽⁵⁵⁾. Asiaa olisi tarkasteltava Contracts between Shippers and Shipping Conferences -tutkimuksessa esitetyn väitteen perusteella, jonka mukaan ”noin 23 prosenttia Pohjois-Atlantilla kuljetettavasta lastista väitetään kuuluvan NVOCC:ille.” Tutkimuksen teki komission liikenteen pääosaston puolesta Brinkman-ship ltd helmikuussa 1996.
- 152) Lisäksi TACA:n vuoden 1995 palvelusopimuksia koskevasta katsauksesta käy ilmi, että suureen osaan (noin kahteen kolmasosaan) sopimuksista sisältyy kaksoishinnoittelua koskeva järjestelmä, jonka avulla TAA:n entiset järjestäytymättömät jäsenet veloittavat saman palvelusopimuksen mukaisista palveluista alempia maksuja kuin TAA:n entiset järjestäytyneet jäsenet.
- net. Alennus vaihteli 50 USD:n ja 100 USD:n välillä FEU:lta, mutta ainakin yhden tapauksen osalta alennus on jopa 150 USD. Tällaisia kaksoishinnoittelua koskevia järjestelmiä on ollut myös TACA:n vuosien 1996 ja 1997 palvelusopimuksissa.
- 153) TACA:n osapuolet ovat selittäneet kahdenlaisia maksuja sisältävien palvelusopimusten hinnoittelurakennetta seuraavasti:
- ”Komission tekemän TAA-päätöksen mukaisesti tuleville rahdinantajaosapuolille tehdyissä TACA:n vuoden 1995 palvelusopimustarjouksissa noudatetaan yhdenmukaisia maksuja, eli kaikki sopimukseen osallistuvat linjavarustamot soveltavat samoja maksuja. Tämä tarkoittaa sitä, että lainopillisten neuvon mukaisesti TACA:n osapuolet sopivat, että TAA-päätöksen noudattamiseksi tältä osin palvelusopimukseen ei tulisi sisältyä tai niiden ei tulisi perustua kaksoishinnoitteluun, toisin sanoen siihen, että maksujen jakautuminen olisi ennalta päätettyä. Näin ollen kaikki TACA:n (osallistuvat) osapuolet soveltavat sekä palvelusopimustarjousten että tariffin osalta samoja maksuja samoihin tavaroihin tai tavararyhmiin, mikä on yhdenmukaista sen seikan kanssa, että TACA:n jäsenet muodostavat yhden jäsenluokan.
- Seuranneiden neuvottelujen aikana tulevat rahdinantajaosapuolet vaativat joiltakin osallistuvilta linjavarustamoilta useiden palvelusopimusten osalta alhaisempia maksuja sen mukaisesti, millaiseksi rahdinantaja katsoi tarjotun palvelun tason. Kunkin rahdinantajan kanssa neuvoteltujen lopullisten ehtojen osalta noudatettiin palvelusopimukseen sovellettavaa konferenssin äänestysmenettelyä”⁽⁵⁶⁾.
- 154) Mitään todisteita ei ole esitetty sen tueksi, että kaikissa näissä tapauksissa kaksoishinnoittelua sisältävän palvelusopimuksen tekemiseksi olisi aloitteen tekijänä ollut sopimuksen rahdinantajaosapuoli. Jokaisessa näistä tapauksissa on sel-

⁽⁵³⁾ Cho Yang, DSR/Senator, MSC, Hanjin, POL, Tecomar ja TMM.

⁽⁵⁴⁾ Ks. TAA-päätöksen johdanto-osan 135 ja 136 kappale.

⁽⁵⁵⁾ Ks. Lovell White Durrantin 3 päivänä toukokuuta 1995 päivätty (toinen) kirje komissiolle: ”Täyden konttikuorman (FCL) osalta jotkut TACA:n osapuolet ovat kuitenkin päättäneet osana yrityksen kokonaisliikepolitiikkaa, suunnittelua, markkinointia ja investointistrategiaa olla pitämättä suurta myyntihenkilöstöä ja/tai laajaa konttoriverkostoa hankkiakseen lastia suurelta määrältä pieniä ja keskiuuria omaa lastiaan täysinä konttilaisteina kuljettavia rahdinantajia. Tämän vuoksi nämä varustamot pyrkivät hyödyntämään enemmän laajaa NVOCC:iden verkostoa hankkiakseen ja kootakseen suuria määriä FCL-lastia. Erottuakseen näistä TACA:n osapuolista muut osapuolet ovat päättäneet ylläpitää ja kustantaa laajan kasainvälisen myyntihenkilöstön, asiakaspalvelutehtävät ja laajan konttoriverkoston. Nämä varustamot pyrkivät enemmän asioimaan suoraan FLC-lastia omistavien rahdinantajien kanssa ja tästä johtuen ne pitävät NVOCC:itä kilpailevina yrityksinä (koska myös ne kilpailevat FLC-lastia omistavien rahdinantajien lastista).”

⁽⁵⁶⁾ Ks. Lovell White Durrantin kirje komissiolle, ks. alaviite 55.

vää, että kaksoishinnoittelusta päättivät TACA:n osapuolet yhdessä. Poikkeusta varten 5 päivänä heinäkuuta 1994 jätetyn hakemuksen 4.2.2 kohdassa kuvataan palvelusopimusten hyväksymismenettelyä. Tässä kyseisessä kohdassa eikä muuallakaan ilmoituksessa ei mainita sitä tosiseikkaa, että TACA:n osapuolet katsovat, että niiden keskinäinen sopimus antaa niille oikeuden tehdä kaksoishinnoittelua sisältäviä palvelusopimuksia. Tämä merkittävä seikka tuli esille vasta kun komissio muodollisesti vaati saada jäljennökset TACA:n tekemistä palvelusopimuksista.

- 155) Kuten johdanto-osan 296 kappaleessa todetaan, NVOCC:ita koskevien palvelusopimusten keskittyminen entisiin TAA:n järjestäytymättömiin jäseniin sekä kaksoishinnoittelun järjestelmällinen sisällyttäminen palvelusopimukseen entisten TAA:n järjestäytymättömien jäsenten eduksi on merkinnyt sitä, että TACA:n jäsenenä on paljon suurempi määrä linjavarustamoita kuin muuten olisi ollut.

VIII VÄLITTÄJINÄ TOIMIVAT KULJETUSLIIKKEET, JOILLA EI OLE ALUKSIA

- 156) Rahdinantajat voivat käyttää merikuljetuspalveluja kolmella eri tavalla. Ensinnäkin ne voivat toimia varustamoiden kanssa suoraan. Toiseksi ne voivat käyttää NVOCC:iden palveluja. Kolmanneksi ne voivat käyttää huolitsijoiden palveluja. TACA:n osapuolet katsovat, että TACA:n osapuolten tarjoamat multimodaaliset kuljetuspalvelut voidaan korvata sellaisten välittäjinä toimivien kuljetusliikkeiden, joilla ei ole aluksia, kuten erityisesti huolitsijoiden ja NVOCC:iden, tarjoamalla vastaavilla palveluilla⁽⁵⁷⁾.
- 157) Tämä on uusi väite, joka ei sisällynyt poikkeusta koskevaan hakemukseen, jossa TACA:n osapuolet määrittivät asian kannalta merkittävät markkinat seuraavasti:

”Poikkeuksen hakijat kohtaavat kilpailua Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä kuljetettavan konttilastin itään ja länteen suuntautuvan kuljetuksen osalta seuraavilta tahoilta: a) muut suoraa liikennettä harjoittavat kontteja kuljettavat linjavarustamot; b) vaihtoehtoisilla reiteillä toimivat kontteja kuljettavat

linjavarustamot; c) muut linjapalveluja tarjoavat kuljetusliikkeet; d) muut kuin linjapalveluja tarjoavat kuljetusliikkeet; e) lentokuljetuspalveluja tarjoavat yritykset; ja f) Atlantin ylittävään liikenteeseen mahdollisesti pyrkivät uudet tulokkaat tai muiden konferenssien jäsenet”⁽⁵⁸⁾.

A Kuljetusliikkeet, joilla ei ole aluksia

- 158) Pohjois-Atlantin liikenteessä toimivia kuljetusliikkeitä, joilla ei ole aluksia (non-vessel operator, NVO), on kahdentyyppisiä. Ensimmäinen tyyppi on sellainen, joka ei kuljeta kyseessä olevan liikenteen alueella (vaan ostaa tarvitsemansa palvelut alueen varsinaisilta liikenteenharjoittajilta yleensä pitkäksi ajaksi), mutta joka harjoittaa aluskuljetuksia muilla liikennealueilla. Tällaisia ovat sellaiset TACA:n osapuolet kuin Hanjin ja Hyundai. Hinnat, joilla nämä NVO:t ostavat merikuljetuspalveluja Pohjois-Atlantilla varsinaisesti aluskuljetuksia harjoittavilta TACA:n osapuolilta, eivät ole TACA:n osapuolten yhteisesti vahvistamia, vaan niistä päätetään kahdenvälisesti. Näiden hintojen tasoa pidetään TACA:n osapuolten keskuudessa liikesalaisuutena ja kahdenvälisen järjestelyn osapuolten keskinäisenä asiana.
- 159) Toinen NVO:n tyyppi Pohjois-Atlantin liikenteessä on sellainen toimija, joka ei harjoita aluskuljetuksia missään. Tällaisia ovat esimerkiksi Kühne & Nagel Group, Danzas, Schenker International ja Panalpina Welttransport. Nämä NVO:t tarjoavat tavaroiden huollinnan lisäksi myös muita huolintapalveluja, kuten dokumentointia, tulliselvitysten hoitoa ja varastointia. Nämä NVO:t ostavat merikuljetuspalvelunsa TACA:n osapuolilta samalla tavoin kuin rahdinantajat joko tariffimaksujen tai (yleisemmin) TACA:n palvelusopimusten kautta.

- 160) Kumpikaan NVO ei kuitenkaan kilpaile tarjottavista merikuljetuspalveluista varsinaisten varustamoiden kanssa. Hintakilpailua ajatellen ensimmäinen NVO:n tyyppi (eli toimija, joka harjoittaa aluskuljetuksia muilla liikennealueilla) pystyy kilpailemaan hinnoista, jollei oteta huomioon sitä seikkaa, että nämä NVO:t ovat

⁽⁵⁷⁾ Ks. vastaus väitetiedoksiintoon, 44 kohta.

⁽⁵⁸⁾ Ks. poikkeusta koskevan hakemuksen 2.5 kohta.

itse vapaaehtoisesti rajoittaneet tätä vapautta tekemällä TACA:n kaltaisen sopimuksen, jonka mukaisesti ne ovat sopineet olla kilpailematta hinnoilla.

- 161) Toinen NVO:n tyyppi (eli toimija, joka ei harjoita aluskuljetuksia missään) ei kilpaile lainkaan TACA:n osapuolten kanssa hinnoista. Vaikka näillä NVO:illa saattaakin jossakin määrin olla ostovoimaa ja ne voivat saada siksi alhaisempia palvelusopimushintoja (mutta eivät alhaisempia tariffimaksuja) kuin muut rahdinantajat, nämä hinnat ovat kuitenkin TACA:n osapuolten vahvistamia.

B Huolitsijat

- 162) Huolitsijat harjoittavat liiketoimintaa, jossa ne järjestävät muiden henkilöiden tavaroiden kuljetusta. Ne toimivat linjavarustamoiden kanssa yleensä kahdella tavalla. Ensinnäkin ne voivat toimia kuten rahdinantajat tavaroiden lähettäjinä ja vastaanottajina ja varmistavat tavaroiden luovutuksen sovitussa määräpaikassa. Kyseessä olevien tavaroiden määrä voi vaihdella vähemmästä kuin täydestä konttikuormasta (LCL) useampaan konttiin: kummassakin tapauksessa huolitsija toimii linjavarustamon suhteen toimeksiantajana eikä asiamiehenä. Molemmissa tapauksissa huolitsijan palkkio on erotus, joka syntyy huolitsijan varustamolle maksamasta kontin kuljetuksesta ja toimeksiantajalta tai asiamieheltä veloittamasta hinnasta (yhdessä sen muista palveluista maksamista maksuista). Tällaista toimintaa harjoittavat huolitsijat saavat jopa pitää itseään NVOCC:nä julkaista tariffinsa.
- 163) Toinen vaihtoehto on, että huolitsija toimii rahdinantajan asiamiehenä. Tässä tapauksessa sen pääasiallinen tehtävä on järjestää varustamon suorittama kuljetus sekä neuvotella ehdoista ja edellytyksistä, joiden perusteella kuljetus toteutetaan. Se voi sopia myös muista palveluista, kuten asiakirjojen laatimisesta ja tulliselvitysten hoitamisesta. Ratkaisevaa on, että huolitsijan toimiessa tällä tavoin se toimii rahdinantajan asiamiehenä eikä toimeksiantajana. Huolitsijat, jotka toimivat välittäjinä järjestäen linjavarustamoiden ja rahdinantajien välisiä kuljetuspalveluja, saavat rahdinantajan maksun lisäksi yleensä välityspalkkion, jonka määrä on 2,5–5 prosenttia linjavarustamon suorittamien palvelujen kus-

tannuksista (sivukustannuksia lukuun ottamatta).

- 164) TACA:n 5.1 artiklan c kohdan 3 alakohdan mukaisesti osapuolet sopivat välitystoimen määrästä, tasoista ja maksuista sekä huolintapalkkiosta mukaan lukien määrien maksuajat ja -ehdot sekä sellaisten henkilöiden nimeäminen, jotka voivat toimia välittäjinä. TACA:n osapuolet ovat väittäneet, että konferenssin jäsenten käytäntö rahdinantajien asiamiehinä toimivien huolitsijoiden välityspalkkion määräämiseksi on jo vanha ja että joillakin yhteisön alueilla käytäntö on alkanut jo tämän vuosisadan alussa. TACA:n osapuolet ovat todenneet, että yhdenkään Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin vientiliikenteessä toimivan merikuljetusvarustamon käytäntönä ei ole maksaa välityspalkkiota tai korvausta huolitsijalle, joka tarjoaa palvelujaan Yhdistyneessä kuningaskunnassa tai Irlannissa⁽⁵⁹⁾.

C NVO:iden komissiolle toimittamat selitykset

- 165) Huolitsijat ovat esittäneet yleiseurooppalaisen liikennejärjestönsä CLECAT:in kautta, että ne ovat merikuljetuspalvelujen osalta TACA:n osapuolten asiakkaita eivätkä niiden kilpailijoita. TACA:n osapuolet ovat hyväksyneet tämän NVO:ita koskevassa määritelmässään⁽⁶⁰⁾, jossa niiden sanotaan olevan laajoja, huomattavia ja asioista hyvin perillä olevia merikuljetuskapasiteetin ostajia.
- 166) CLECAT:in komissiolle toimittamien selitysten lisäksi on komissiolle toimittanut selityksensä myös liikennejärjestö nimeltä Freight Forward Europe (FFE). FFE:n jäsenenä ovat Euroopan yhdeksän suurinta huolintaliikettä, jotka kaikki kuuluvat myös CLECAT:iin.
- 167) FFE toimitti 10 päivänä heinäkuuta 1996 komissiolle kirjeen, jossa määriteltiin sen jäsenen asema TACA:ssa ja todettiin sen kannattavan linjavarustamoiden välisiä konferenssisopimuksia ja tukevan TACA:n maakuljetusten hintojen vahvistamista koskevaa väitettä. TACA:n osapuolet tukeutuivat tähän kirjeeseen vastauksessaan väitetiedoksiantoon⁽⁶¹⁾, jonka ne lähettivät komissiolle 6 päivänä syyskuuta 1996, ja liittivät kirjeen vastauksen liitteeksi.

⁽⁵⁹⁾ Ks. vastaus väitetiedoksiantoon, 332 kohta.

⁽⁶⁰⁾ Ks. vastaus väitetiedoksiantoon, 49 kohta.

⁽⁶¹⁾ Ks. vastaus väitetiedoksiantoon, 305 kohta.

- 168) TACA:n osapuolet ottivat 1 päivänä elokuuta 1996 käyttöön länteen suuntautuvassa Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä toimivia NVOCC:ita koskevan väliaikaisen kannustussuunnitelman. Osana suunnitelmaa TACA laski NVO:iden maksuja 75 USD TEU:ta kohti ja 125 USD FEU:ta kohti.
- 169) Vastauksessaan muodolliseen pyyntöön tietojen toimittamisesta TACA:n osapuolet antoivat 9 päivänä lokakuuta 1996 yhteydenottoja ja tapaamisia FFE:n kanssa koskevat yksityiskohdat, joihin sisältyivät seuraavat tiedot.
- 170) TACA:n sihteeristö kirjoitti 12 päivänä lokakuuta 1995 TACA:n osapuolille kirjeen, jossa käsiteltiin TACA:n ja FFE:n jäsenten välistä tapaamista 6 päivänä lokakuuta 1995 seuraavasti: "FFE:n jäsenet ovat erityisen tyytyväisiä voidessaan toimia asiakkaina TACA:n kanssa toteutettavissa liikesuhteissa." Tähän suhteeseen viitataan myös 9 päivänä lokakuuta 1995 päivätyssä kirjeessä, jonka Cho Yang (America) Inc:in puheenjohtaja Charles F. McCann lähetti 6 päivänä lokakuuta 1995 pidettyyn kokoukseen osallistuneille huolitsijoille, ja jossa todetaan: "[Cho Yangin] yrityspolitiikan pyrkimyksenä on luoda elinvoimainen suhde teidän ja muiden maailmanlaajuisten huolintaa ja kuljetusten yhdistämistä harjoittavien yritysten kanssa... Tulemme toimimaan innokkaasti teidän etujenne ajamiseksi, sillä ne ovat myös Cho Yangin etuja."
- 171) P&O kierrätti 21 päivänä kesäkuuta 1996 sisäistä pöytäkirjaa, joka koski 20 päivänä kesäkuuta 1996 pidettyä TACA:n ja FFE:n jäsenten välistä kokousta:
- "FFE aikoo osallistua tasapainon luomiseen. FFE ei halua varustamoiden tukevan maakuljetuksia merikuljetuksista saatavalla tulolla. FFE on kyllä valmis toimimaan, mutta TACA:n on ensin luotava sille mahdollisuudet. Näin ollen on sovittu, että J. Pheasant [TACA:n osapuolten erityinen lainopillinen neuvonantaja Euroopassa] avustaa sellaisen valmisteluasiakirjan laatimisessa, joka on hyvin perusteltu ja joka vastaa pienempien rahdinantajien tarpeeseen toimia tasapainossa FFE:n kanssa."
- 172) FFE kirjoitti John Pheasantille 1 päivänä heinäkuuta 1996: "Hyvä John, lähetän ohessa toimissanne 3. heinäkuuta klo 8.00 pidettävässä kokouksessa käytävän keskustelun pohjaksi tarkoitettun luonnoksen kannastamme. Parhain terveisin, Kurt Vandenberghe." Kirjeeseen oli liitetty luonnos komissiolle 10 päivänä heinäkuuta 1996 lopulta lähetetystä kirjeestä. FFE:n komissiolle lähettämän lopullisen kirjeen ja John Pheasantille lähetetyn kirjeluonnoksen vertailu paljastaa merkittäviä eroavaisuuksia. Ei ole yllättävää, että nämä eroavaisuudet sisältävät lukuisia TACA:n osapuolten esittämiä väitteitä, joista komissio ei ole hyväksynyt ainuttakaan:
- "konferenssit eivät ole ristiriidassa alempien tariffimaksujen kanssa";
- "siitä huolimatta, että Atlantin ylittävä liikenne on aina kuulunut konferenssien toiminta-alueeseen, maksut ovat jatkuvasti alentuneet";
- "konferenssit eivät estä uusien palvelumuuotojen kehittämistä koskevia innovaatioita ja investointeja";
- "jos palvelusopimukset olisivat huomaamattomia, suuret rahdinantajat saisivat suhteetoman suuria voittoja rahdinantajien kustannuksella";
- "konferenssien kannalta on tärkeää määrittellä yhteiset hinnat palvelusopimuksille";
- "jos kauttakulkumaksujen ja maakuljetusten maksujen kohdalla kilpailu olisi täysin vapaata, linjavarustamat tukisivat sisäisesti maakuljetusmaksuja alentamalla merikuljetusmaksuja tuhoisin seurauksin".
- 173) FFE kirjoitti lokakuussa 1996 komissiolle vetääkseen pois kyseisen kirjeen, koska sen jäsenet olivat erimielisiä tästä tuesta TACA:lle.
- IX TACA:N OSAPUOLTEN VÄLINEN KILPAILU
- 174) Ensimmäinen asia, joka koskee TACA:n sisäistä kilpailua, liittyy Yhdysvaltain lakiin. Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain mukaisesti konferenssien, jotka ovat saaneet vapautuksen Yhdysvaltain kilpailulaeista, on ilmoitettava Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissiolle julkisesti arkistoitavaksi ja noudatettava näitä arkistoituja maksuja.

- 175) Varustamot eivät saa myöntää erityisalenuksia tai vapauttaa rahdinantajaa mistään maksusta minkään syyn perusteella, kaupallisesta toivotavuudesta tai minkään yksittäisen tapauksen ilmeisestä tarpeesta huolimatta⁽⁶²⁾. Arkistoitujen tariffien noudattamisvelvoitteen yksi seuraus (ja jopa tarkoitus) on se, että konferenssit, joita Yhdysvaltain laki ei koske, eivät voi harjoittaa syrjintää suurten rahdinantajien eduksi. Näin ollen suurten ja pienten rahdinantajien ostovoiman välinen ero pienentynyt huomattavasti.
- 176) *Jokainen* tähän vaatimukseen kohdistunut rikkomien voi johtaa siviilirangaistukseen, joka voi olla jopa 25 000 USD. Näin ollen Yhdysvaltain hallintoviranomaiset valvovat huomattavaa osaa TACA:n toiminnasta estääkseen petokset. Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissiossa valvonnasta huolehtii täytäntöönpanosta vastaava osasto, jossa työskentelee tätä tarkoitusta varten seitsemän lakimiestä ja kahdeksan tutkijaa.
- 177) TACA:n noudattaminen varmistetaan myös johdanto-osan 21 ja 22 kappaleessa esitetyillä lukuisilla täytäntöönpanoa koskevilla säännöillä. Valvonta perustuu huomattavien takuiden maksamiseen, sakkoihin kiintiöiden ylityksestä sekä riippumattoman yksikön nimittämiseen täytäntöönpanosta vastaavaksi viranomaiseksi, jolla on ”täysin esteetön oikeus tutustua ... kaikkiin asiakirjoihin, jotka voivat liittyä varustamon toimintaan konferenssiliikenteen alueella”.
- 178) Näin nimitetty itsenäinen yksikkö on nimeltään The Adherence Group bv. Tälle yksikölle määrättyihin tehtäviin kuuluu TACA:n monimutkaisten sääntöjen selvittäminen TACA:n osapuolille. Esimerkki tästä löytyy The Adherence Group bv:n Hanjinille osoittamasta, 28 päivänä huhtikuuta 1995 päiväystä kirjeestä, jossa sanotaan, että [TACA:n sääntöjen mukaisesti] ei ole mahdollisuutta soveltaa samanaikaisesti palvelusopimusta ja maakuljetusten tariffeihin liittyvää itsenäistä toimintaa.
- 179) TACA:n osapuolet ovat myös toteuttaneet toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on saada TACA:n osapuolet näyttämään yhdeltä yhtenäiseltä yksiyöltä ja pienentää näin painetta asiakas-
- hintojen laskemiselle. Tämän osalta erityisen merkittäviä seikkoja ovat olleet TACA:n sihteeristön tehtävät ja vuosittaisten liiketoimintasuunnitelmien julkaiseminen (ks. liite III). TACA:n sihteeristöllä on laajat hallinnolliset ja taloudelliset oikeudet. Sillä on valtuutus toimia TACA:n osapuolten asiamehenä tekemällä niiden puolesta palvelusopimuksia. Sillä on oikeus osallistua rahdinantajien ja yksittäisten TACA:n osapuolten välisiin palvelusopimusneuvotteluihin.
- 180) TACA:n halukkuudesta sisäiseen yhteistyöhön on osoituksena POL:n Hanjinille osoittama, 28 päivänä joulukuuta 1995 päivätty kirje, joka koskee NVOCC:iden kanssa tehtäviä palvelusopimuksia ja jossa todetaan, että:
- ”... kaikki NVOCC:itä koskevat asiat ovat erittäin arkaluonteisia ja luottamuksellisia. Niitä voidaan asianmukaisesti ainoastaan, jos TACA:n osapuolet toimivat täydellisessä yhteisymmärryksessä keskenään ja [tekevät päätökset] yhteisesti ilman individualismia, sillä kaikenlaiset itsenäiset toimet voivat tuhota täysin tämän markkina-alueen, jonka osapuolet ovat niin huolella rakentaneet vuosien varrella... Näin ollen me pyydämme teitä mitä ystävällisimmin ratkaisemaan kyseisen ongelman POL:n kanssa pyrkien välttämään keskinäistä kilpailua TACA:n sisällä ...” (alleiviivaus lisätty).

A Muut Atlantin ylittävään liikenteeseen vaikuttavat rajoittavat järjestelyt

- 181) TACA:n lisäksi on tärkeää tarkastella muunlaisia paineita, jotka saattavat vähentää kilpailua.
- 182) Useilla TACA:n osapuolilla ei ole omia aluksia Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä: P&O, Nedlloyd, OOCL, NYK, NOL, POL, Hanjin ja Hyundai. Sen sijaan nämä linjavarustamot käyttävät muiden TACA:n osapuolien toimivien linjavarustamoiden alusten tilaa. Lisäksi myös sellaiset TACA:n osapuolet, joilla on aluksia Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä, käyttävät muiden TACA:n osapuolten alusten tilaa. Kukaan TACA:n osapuolista ei käytä sellaisille linjavarustamoille kuuluvien alusten tilaa, jotka eivät ole TACA:n osapuolia.
- 183) TACA:n osapuolia pyydettiin toimittamaan komissiolle tarkat tiedot kaikista muista voimassa tai suunnitteilla olevista sopimuksista, jotka liittyvät Atlantin ylittävään liikenteeseen

⁽⁶²⁾ Vuoden 1984 merilakia koskevan kertomuksen 18 jakso, Yhdysvaltain meriliikennekomissio, syyskuu 1989, s. 544.

- ja jotka koskevat TACA:n osapuolia joko TACA:an liittyen (missä tahansa merkityksessä) tai muuten. Vastaukseksi TACA:n osapuolet toimittavat komissiolle tiedot, jotka esitetään liitteessä IV. TACA:n osapuolet eivät kuitenkaan toimittaneet tietoja sellaisista TACA:n osapuolia koskevista järjestelyistä, jotka eivät kuulu TACA:n kattamaan maantieteelliseen alueeseen⁽⁶³⁾.
- 184) Sopimukset näyttävät koskevan yksinomaan tilan vuokrausta ja lähtöaikajärjestelyitä. Näiden sopimusten mukaisesti TACA:n osapuolet sitoutuvat yhteistyöjärjestelyihin, jotka koskevat alusten tilan jakamista.
- 185) Liitteen IV tietojen perusteella on selvää, että Atlantin ylittävässä liikenteessä toimivat linjavarustamot ovat jakautuneet kolmeen ryhmittymään, jotka ovat:
- a) P&O, Nedlloyd, Sea-Land, Maersk, OOCL (VSA ja vastaavanlaiset sopimukset);
 - b) ACL, Hapag-Lloyd, MSC, TMM, Tecomar, Hyundai, NYK, NOL, POL (ACL/Hapag Lloyd ja kumpp. -sopimukset);
 - c) Cho Yang, DSR/Senator, (Hanjin/Tricon sopimus).
- 186) Näiden järjestelyjen ensimmäinen näkökohta on se, että ne eivät liity TACA:an kokonaisuudessaan, vaan yksittäisiin linjavarustamoiden ryhmittymiin, jotka toimivat TACA:sta ja sen sihteeristöstä riippumatta. Toinen näkökohta on se, että ensimmäinen ja kolmas ryhmittymä toimivat paljon yhtenäisemmin kuin toinen ryhmittymä.
- 187) VSA on linjaliikenteen konsortio, jonka perustivat maaliskuussa 1988 Sea-Land, P&O ja Nedlloyd, ja joka toimii Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain sekä Välimeren ja Yhdysvaltain välisessä liikenteessä. VSA:n osapuolet liikennöivät yhteisesti yhdeksää alusta, jotka omistaa Sea-Land, joka vastaa myös alusten miehistöstä. VSA:n osapuolet ovat yhtenä osapuolena OOCL:n ja Maerskin kanssa tehdyissä sopimuksissa. Näiden sopimusten mukaisesti OOCL saa kuhunkin suuntaan tilaa VSA:n osapuolilta 1 450 TEU:n kuljettamiseen ja Maerskilta 400 TEU:n kuljettamiseen viikossa. VSA:n osapuolet ja Maersk antavat toisilleen tilaa 180 TEU:ta viikossa.⁽⁶⁴⁾ Sea-Land on tehnyt VSA:ta varten huomattavia investointeja alusten hankkimiseksi ja P&O ja Nedlloyd osallistuivat näiden investointien rahoitukseen. Lisäksi P&O, Nedlloyd ja OOCL sopivat käytössä olevien alustensa pois vetämisestä ja Sea-Landin alusten käyttämisestä.
- 188) ACL / Hapag Lloyd ja kumppanit -sopimusten mukaisesti Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välillä tarjotaan tällä hetkellä viittä linjaliikennepalvelua (A-palvelut [A-Service], PAX-palvelut [PAX-service], GUMEX-palvelut [GUMEX-Service], Pohjois-Atlantin palvelut [NAS-Service] ja Etelä-Atlantin palvelut [SAS-Service]). Yhtä näistä tarjoaa ACL, kahta MSC, yhtä Hapag Lloyd, NOL ja NYK sekä yhtä Hapag Lloyd ja TMM/Tecomar. Jäljempänä taulukossa esitetään yksityiskohtaisesti, mitkä linjavarustamot tarjoavat mitäkin palveluja ja mitkä linjavarustamot vuokraavat tilaa näistä palveluista.

⁽⁶³⁾ Tämä tarkoittaa sitä, että TACA:n osapuolet jättivät ilmoittamatta Euroopan ja Kanadan välisen sekä Välimeren ja Yhdysvaltain välisen liikenteen olosuhteisiin vaikuttavat järjestelyt.

⁽⁶⁴⁾ Yksityiskohtainen kuvaus VSA:sta ja muista vastaavanlaisista sopimuksista on julkaistu EYVL:ssä 185, 18.6.1997, s. 4. VSA:n yksittäispoikkeuksen soveltamisen mukaisesti VSA:n osapuolet ovat sopineet komission kanssa, että ne eivät sovelle EY:n perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla maantieteellisellä alueella tarjottaviin palveluihin määräyksiä, jotka koskevat maa- ja merikuljetusten hintojen vahvistamista, neuvottelua ja sopimista huolintapalkkioista sekä neuvottelua ja sopimista palvelusopimusten olennaisista yleishdoista.

Taulukko 4

Alusten yhteiskäyttöä ja tilan vuokraamista koskevat järjestelyt
ACL, Hapag Lloyd, TMM/Tecomar, MSC, NOL, NYK, Hyundai, POL

	A-Service	PAX-Service	GUMEX-Service	NAS-Service	SAS-Service
ACL	Omistaja	Vuokraaja	Vuokraaja	Vuokraaja	Vuokraaja
Hapag Lloyd	Vuokraaja	Omistaja	Omistaja		
TMM/Tec			Omistaja		
MSC				Omistaja	Omistaja
NOL		Omistaja			
NYK		Omistaja			
Hyundai				Vuokraaja	Vuokraaja
POL	Vuokraaja			Vuokraaja	Vuokraaja

- 189) Tricon-sopimuksen mukaisesti DSR/Senator ja Cho Yang tarjoavat yhdessä kansainvälisiä linjaliikennepalveluja kolmella yhteisöstä lähtevällä ja sinne tulevalla linjalla:
- Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä ("Pohjois-Atlantin liikenne");
 - Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisessä liikenteessä; sekä
 - Aasian, Välimeren ja Amerikan välisessä liikenteessä ("AMA-liikenne").
- 190) Pohjois-Euroopan, Yhdysvaltojen ja Kaukoidän välistä liikennettä harjoitetaan maailmanlaajuisesti yhdellä itään ja yhdellä länteen liikennöivällä laivastolla. Tällä hetkellä DSR/Senator ja Cho Yang harjoittavat liikennettä yhdellätoista aluksella itään ja yhdellätoista länteen maailmanlaajuisessa palvelussaan sekä kolmellatoista aluksella AMA-palvelussaan. DSR/Senator ja Cho Yang ovat toimineet yhteistyössä Hanjinin kanssa Pohjois-Atlantin liikenteessä 1 päivästä tammikuuta 1995 alkaen Hanjinin ja Triconin välisen sopimuksen mukaisesti. Tämän sopimuksen nojalla Hanjin ostaa tilaa Triconin Pohjois-Atlantin palvelusta. Hanjin hankki enemmistöosakkuuden DSR/Senatorista 25 päivänä helmikuuta 1997.
- 191) Edellä kuvailtujen Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisten sopimusten lisäksi jotkin TACA:n sopimuksen osapuolista ovat sopimuspuolina myös Pohjois-Euroopan ja Kanadan välisissä sopimuksissa sekä Välimeren ja USA:n välisessä liikenteessä. Erityisesti sekä OOCL ja DSR/Senator ovat sopimuspuolia Canada Maritimen kanssa tehdyissä järjestelyissä (joiden osalta ks. 265–273 kohta) Euroopan satamien ja Kanadan satamien välisten palvelujen osalta. Hapag Lloyd vuokraa tilaa Montrealin ja Pohjois-Euroopan välillä palveluja harjoittavalta Canada Maritime / OOCL:lta.
- 192) Järjestelyt, joihin nämä ryhmittymät kuuluvat, eivät sisällä sitovia maksun määräämistä koskevia sääntöjä; ne edistävät kuitenkin sopimuspuolten välistä yhteistyötä ja kuria. Esimerkiksi vuonna 1995 VSA-sopimuksen ja siihen liittyvien sopimusten osapuolet toteuttivat pelkästään 92 keskinäistä itsenäistä tointa Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä. Tyynenmeren ylittävässä liikenteessä, jossa VSA-sopimusta ei sovelleta, VSA-sopimuksen osapuolet (muut kuin P&O, joka ei tuolloin harjoittanut Tyynenmeren ylittävää liikennettä) toteuttivat 4 880 keskinäistä itsenäistä tointa vuonna 1995. USA:n liittovaltion meriliikennekomissio on todennut julkisesti, että Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä ei toteutettu yhtään huomattavaa itsenäistä hinnoitteluun liittyvää tointa vuonna 1994.

- 193) Näin ollen kyseiset sopimukset ovat rajoittaneet TACA:n sisäistä kilpailua erityisesti johtamalla itsenäisten toimien supistamiseen. Lisäksi nyt käsiteltävässä tapauksessa kahden sopimuspuolten välisen rajoittavan sopimuksen (mukaan lukien VS-sopimus yhteisten oleellisten tekijöiden ylläpitämiseksi) yhdistelmä (konferenssit ja yhteenliittymät), todennäköisesti rajoittaa muuta kuin hintoja koskevaa kilpailua TACA:n osapuolten väliltä.
- (194) Tämä johtuu muiden TACA:n osapuolten alusten tilan runsaasta käytöstä, mikä merkitsee, että jokainen TACA:n osapuoli on vähentänyt jyrkästi kannustamista ja mahdollisuuksia kilpailla matkan nopeuden ja rahdin turvallisuuden osalta. Varustamon tarjoama tuote ei erotu muista. Tätä vaikutusta lisää se seikka, että seitsemän TACA:n osapuolta ei harjoita liikennettä omilla aluksillaan Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä liikenteessä. Tavarat kuljetavan aluksen omistajan henkilöllisyys on rahdinantajalle selvä, koska aluksen nimi⁽⁶⁵⁾ ei esiinny ainoastaan jokaisen varustamon laivausaikataulussa vaan myös lähetyksiäkirjoissa.
- 195) Tästä tarkastelusta voidaan tehdä kaksi päätelmää. Alusten yhteiskäyttöä ja tilan vaihtamista koskevista sopimuksista seuraava hyöty tai muut seikat eivät riipu TACA:sta, vaan yksittäisten linjavarustamoiden sopimuksista. Etuja ei voida katsoa TACA:n ansioiksi. Vaikka ne katsottaisiinkin TACA:sta johtuviksi, TACA:n sisältämät kilpailurajoitukset eivät ole välttämättömiä niiden tavoitteiden saavuttamisen kannalta, joiden vuoksi alusten yhteiskäyttöä ja tilan vaihtamista koskevat järjestelyt on toteutettu.
- 196) Riippumatta siitä, voivatko kaikki yksittäiset järjestelyt oikeuttaa poikkeuksiin, niiden yleisvaikutus TACA:sta itsestään johtuviin kilpailurajoituksiin on otettava huomioon pohdittaessa, onko TACA sinällään oikeutettu yksittäispoikkeukseen. Erityisesti vaikutus kilpailuun TACA:n osapuolten välillä on huomattava.
- 197) Muut sääntelyviranomaiset kuin komissio ovat ilmaisseet huolensa tällaisten sopimusten (jotka usein tunnetaan nimellä VSA-sopimukset tai alusten yhteiskäyttöä koskevat sopimukset) vaikutuksista. Erityisesti teollisuustaloustieteilijä Karen Gregory Yhdysvaltojen meriliikennekomissiosta on todennut valaehetoisessa todistuksessaan seuraavaa:
- ”Vaikka VSA-sopimukset saattavat olla keino hallinnoida suurta kapasiteettia, palveluaikatauluja ja -tiheyttä, ne vaikuttavat myös laivanvarustamoiden väliseen kilpailuun. Palvelujen ja investointien yhteensovittaminen edellyttää tietynasteista yhteistyötä. VSA-sopimukseen kuuluva yhteensovittaminen edistää laivanvarustamoiden välistä yhteisvastuuta, mikä puolestaan vähentää konferenssien välistä hinnoittelukilpailua... Äskettäin tehtyä Tyynenmeren ylittävän liikenteen VSA-sopimusta käsittelevässä artikkelissa Mitsui OSK Linesin virkailija huomautti, että *[itsenäistä toimintaa on edelleen paljon, mutta toivomme, että tällainen sopimus auttaa]*”⁽⁶⁶⁾
- 198) Komissio katsoo Mitsui OSK Linen edustajan halunneen huomauttaa, että alusten yhteiskäyttöä koskevien VS-sopimusten kaltaiset konsortiot vähentävät kyseisten sopimusten osapuolten harjoittaman itsenäisen toiminnan määrää.

B Todiste sisäisestä kilpailusta

a) Hintatodiste

- 199) TACA:n osapuolet väittävät, että kansainvälisen kilpailun rajoittaminen on vähentynyt huomattavasti TAA-sopimukseen verrattuna. TACA:n osapuolet väittävät myös, että itsenäinen toiminta, palvelusopimukset ja yksipuolinen toiminta, palvelusopimusten aikaan ja määrään perustuvat maksut sekä aikaan ja määrään perustuvia maksuja koskeva itsenäinen toiminta ovat kaikki osoituksia sisäisestä tai ulkoisesta kilpailusta. Lisäksi ne väittävät kilpailevansa muiden tekijöiden, erityisesti palvelun suhteen.

⁽⁶⁵⁾ Linjaliikennealusten omistajan voi yleensä tunnistaa helposti aluksen nimestä, koska sellaisten alusten nimien käyttäminen, joissa on omistajan nimi tai osoitus omistajasta, ovat yleisiä: esimerkiksi Atlantic Conveyor (ACL), Neptune Jade (NOL), MSC Pamela (MSC) ja niin edelleen.

⁽⁶⁶⁾ Karen V. Gregoryn valaehetoinen todistus, Fact Finding Investigation No 21 — Activities of the Trans-Atlantic Agreement and its Members, 20.10.1994.

- 200) TACA:n osapuolten mielestä se, että jotkin tavarat kuljetetaan palvelusopimushinnoilla ja että jotkin tavarat kuljetetaan alennetuin tariffein ovat osoitus siitä, että ”TACA:n osapuolten välillä on huomattavaa sisäistä hintakilpailua”⁽⁶⁷⁾. TACA:n osapuolet väittävät, että ”kilpailupaineiden puute konferenssin sisällä merkitsisi sitä, että TACA:n osapuolilla ei olisi kannustimia kuljettaa rahtia muilla kuin TACA:n luokkia koskevilla tariffeilla”⁽⁶⁸⁾.
- 201) Ei ole selvää, mitä taloudellisia syitä TACA:n osapuolet yrittävät tällä edistää. Komissio ei kuitenkaan ole sitä mieltä, että eri maksun periminen eri rahdinantajilta on osoitus kilpailusta. Muiden kuin tariffissa määrättyjen hintojen olemassaolo ei todista kilpailun olemassaolosta sen enempiä kuin sen puuttumisestakaan.
- 202) Toiseksi se, että tietyt asiakkaat eivät joko halua tai eivät pysty maksamaan kartellin ohjehintoja, ei ole osoitus sisäisestä kilpailusta, vaan siitä, että ohjehinta on ehkä asetettu mahdollisimman suurta hyötyä tavoiteltaessa liian korkeaksi. Tällaisessa tilanteessa kartelli, joka ei voi syrjiä joitakin asiakkaita, alentaisi kartellihinnan tasolle, jolla se maksimoi hyödyn. Kuten jäljempänä olevasta käy ilmi, TACA:n osapuolet voivat kuitenkin syrjiä joitakin asiakkaita.
- Hintasyrjintä*
- 203) Ensimmäinen huomioon otettava seikka on se, että TACA:n hintastrategian tarkoituksena on varmistaa mahdollisimman suuren hyödyn saaminen: tämä on jokaisen hinnoittelustrategian perustavoite, ja se saavutetaan ottamalla ylimäärä kuluttajilta ja muuntamalla se lisääntyneeksi yritykselle. Tariffin vahvistaminen on keino saavuttaa kyseinen tavoite eikä tavoite itsessään.
- 204) Tämän kohdan ymmärtämiseksi paremmin on tarpeen ymmärtää, että tariffi on joidenkin asiakkaiden syrjintään perustuvan hinnoittelupolitiikan ilmentymä. Toisin sanoen eri rahdinantajat maksavat eri hinnan eikä ero aina vastaa kustannuseroa. Lisähinnoittelua koskevat järjestelyt, kuten tariffien ja palvelusopimushintojen alennukset ovat vain jo laaditun hinnoittelujärjestelmän työstämistä.
- 205) TACA:n syrjivä hinnoittelu perustuu perusedellytykseen, että eri rahdinantajat joustavat hinnoissa eri tavalla kysynnän suhteen – TACA:n osapuolten tavoitteena on veloittaa se, mitä kukin rahdinantaja pystyy maksamaan. Kaikki hinnat asetetaan niin, että niiden prosenttipoikkeama marginaalikustannuksista on käänteisesti verrannollinen kysynnän hintajoustoon.
- 206) Hintasyrjintä on kannattavaa, koska se mahdollistaa yritykselle tulojen nousemisen kustannuksia lisäämättä. Hintasyrjinnän kolme pääluokkaa ovat ensimmäinen, toinen ja kolmas aste. Ensimmäisen asteen hintasyrjinnässä asiakas maksaa tietyn hinnan tietystä yksiköstä tai palvelusta ja eri hinnan seuraavista yksiköistä ja palveluista.
- 207) Toisen asteen hintasyrjintään kuuluu hintojen asettaminen ostetun määrän perusteella. TACA:n osapuolet harjoittavat tätä syrjinnän muotoa aikaan ja määrään perustuvilla maksuilla ja palvelusopimuksilla.
- 208) Kolmannen asteen hintasyrjintä on laadultaan erilainen kuin kaksi ensimmäistä tyyppiä. Siitä on kyse silloin, kun yritys erottelee asiakkaitaan useisiin luokkiin ja asettaa eri hinnan kullekin asiakasluokalle. TACA:n meritariiffissa on 2 080 asiakasluokkaa. Nämä luokat on jaettu seuraavissa kappaleissa esitetyin perustein.
- 209) Jokaiselle TACA:n perusteella kuljetettavalle tuotteelle annetaan pääkoodi. Siten esimerkiksi maitotuotteiden pääkoodi tuoteindeksissä on 0400. Samalla tavalla kankaiden pääkoodi on 6000 ja aseiden 9300. TACA:n hinnoittelussa

⁽⁶⁷⁾ Ks. väitetiedoksiannon vastauksen 223 kohta.

⁽⁶⁸⁾ Ks. väitetiedoksiannon vastauksen 131 kohta.

peruskäytäntö on asettaa kaikki nämä hyödykkeet yhteen 26 luokasta, joissa jokaisessa on TACA:n osapuolten vahvistama hinta.

210) Hintasyrjinnän kolmas muoto mahdollistaa TACA:n osapuolille eri rahdinantajien syrjimisen mukauttamalla tietyn rahdinantajan tavaroihin liittyvää pääkoodia. Esimerkiksi imukykyisen voimapaperin vakiopääkoodi on 4803: näiden tavaroiden laivauksen tariffiluokka on 14 Meksikonlahden ja Manner-Euroopan välisessä liikenteessä. Kraftlinerin vakiopääkoodi on 4808 ja saman reitin luokka on 14. Kuitenkin palvelusopimuksessa 96-EC3 ([liikesalaisuuksia] osasto) sekä imukykyisen voimapaperin että kraftlinerin pääkoodi on 4804, jonka luokka Meksikonlahden ja Manner-Euroopan välisessä liikenteessä on 8. Vuoden 1998 tariffissa pääkoodin mukauttaminen kyseisellä tavalla johtaa hintaan 1 535 USD per FEU 1 985 USD:n sijasta, eli ero on lähes 25 prosenttia.

211) Tällaisten mukauttamisten perusteet sisältyvät TACA:n sihteeristön TACA-sopimuksen osapuolille laatimaan 12 päivänä lokakuuta 1995 päivättyyn muistioon: ”Osoitettiin myös, että tariffiluokkien (Tariff Line Item) mukautuksia oli käytetty valikoivasti edellisinä vuosina *tasapainoisen liikennöinnin ylläpitämiseksi*” (lihavointi lisätty).

212) Hintasyrjinnän kolmas muoto voidaan tunnistaa helposti TACA:n osapuolten toisinaan toteuttamissa itsenäisissä toimissa, jotka ovat ajallisesti (noin 30 päivää), määrällisesti ja satamien kattavuuden suhteen rajoitettuja. Ne ovat kerta- luonteisia hinnoittelustrategioita, joiden tavoitteena on saada tiettyjä tavarapaketteja tietyiltä rahdinantajilta ja jotka vastaavat ostoja paikallismarkkinoilta. Tällaisen hintasyrjinnän tarkoituksena saattaa olla estää tavaroiden kuljetus muun kuin konferenssiin kuuluvan varustamon toimesta tai tietyssä liikenteessä muuten kuin konttitavarana.

213) Luokka, johon hyödyke asetetaan (ja maksettava perushinta) ei ole vakio. Ensinnäkin hyödyke voidaan asettaa useisiin luokkiin sen

mukaan laivataanko se itään vai länteen. Toiseksi luokka, johon hyödyke asetetaan, eroaa alkuperän ja määräpaikan mukaisesti. Euroopasta rahdatut hyödykkeet jaetaan viiteen luokkaan: Manner-Eurooppa, Yhdistynyt kuningaskunta, Tanska, Ruotsi/Norja/Suomi ja Puola. Yhdysvalloista rahdattavat tavarat jaetaan 16 luokkaan: Yhdysvaltojen pohjoisosista Manner-Eurooppaan, Yhdysvaltojen eteläosista Manner-Eurooppaan, Meksikonlahdelta Manner-Eurooppaan, Yhdysvaltain Tyynenmeren rannikolta Manner-Eurooppaan tuotava rahti ja niin edelleen.

Itsenäinen toiminta

214) Siitä, missä määrin itsenäistä toimintaa voidaan pitää osoituksena kilpailusta, voidaan esittää useita huomioita.

215) Ensinnäkin itsenäinen toiminta voidaan toteuttaa hyvin lyhyen ajanjakson kuluessa. Sellaisissa tapauksissa itsenäinen toiminta muistuttaa paikallismarkkinahintaa, jolloin asiakas ei voi luottaa että käytettävissä on kapasiteettia tavaroiden laivaukseen, ja näin ollen hänelle tarjotaan alhaisempi hinta. Tämäkin on yksi hintasyrjinnän muoto, ja sitä voisi verrata useimpien lentoyhtiöiden käyttämiin stand by -hintoihin.

216) Toiseksi voidaan osoittaa, että lyhyen aikavälin itsenäisiä toimia voidaan täyttää aukkojen täyttämiseksi palvelusopimusneuvotteluja⁽⁶⁹⁾ käytäessä.

217) Kolmanneksi on selvää, että monet TACA:n osapuolten toteuttamista itsenäisistä toimista eivät ole vastaus sisäiseen vaan oikeutettuja vastauksia ulkoiseen kilpailuun. Esimerkiksi viisi linjaa harjoitti itsenäistä toimintaa vuonna 1996 länteen kuljetettavien maapähkinöiden osalta. Maapähkinät ovat tyypillisesti tuotteita, jotka on kuljetettava irtolastissa tai ilmastoidussa taikka kosteusvalvotuissa konteissa, koska ne tietyissä olosuhteissa tuottavat tappavia myrkyjä. Koska tällaisia kontteja on ollut käytettä-

⁽⁶⁹⁾ Esimerkiksi 29 päivänä joulukuuta 1994 Hanjin kirjoitti TACA:n sihteeristölle seuraavasti: ”Tätä (itsenäistä toimintaa) harjoitetaan kunnes palvelusopimus tehdään”.

vissä vasta lyhen ajan, maapähkinät näyttävät olevan yksi niistä edellä kuvailluista tuotteista (ks. 66–71 kohdat), jotka ovat muuttumassa konteissa kuljetettavaksi tuotteeksi, mutta joiden suhteen irtolastia kuljettavat varustamat vielä kilpailevat.

- 218) Kahvi on maapähkinöiden kaltainen tuote ilmaston ja irtolastista konttikuljetukseen siirtymisen osalta. Vuonna 1996 14 TACA:n osapuolta harjoitti yhteistä itsenäistä toimintaa Manner-Euroopasta länteen kuljetettavan vihreän kofeiinittoman kahvin osalta.
- (219) On myös muita tuotteita, joiden suhteen TACA:n osapuolten laaja itsenäisen toiminnan

harjoittaminen antaa aiheutta epäillä, että kyseinen toiminta oli tarkoitettu ulkoiseen kilpailuun sisäisen kilpailun asemesta. Esimerkiksi vuonna 1996 kahdeksan TACA:n osapuolta harjoitti itsenäistä toimintaa Yhdistyneestä kuningaskunnasta länteen vietävän paperin osalta ja yhdeksän Manner-Euroopasta ja Ruotsista länteen vietävän näkkileivän osalta.

- 220) TACA:n osapuolten harjoittaman itsenäisen toiminnan asettamiseksi oikeisiin mittasuhteisiin esitetään jäljempänä taulukossa 5 lopuksi vertailevat luvut TACA:n niiden osapuolten toteuttamista itsenäisistä toimista, jotka ovat myös Aasian ja Pohjois-Amerikan välisiä länsi-itäsuuntaisia kuljetuksia koskevan hintasopimuksen (Asia North America Eastbound Rate Agreement) ja Tyynenmeren ylittäviä länsisuuntaisia kuljetuksia koskevan hintasopimuksen (Transpacific Westbound Rate Agreement) osapuolia.

Taulukko 5

Atlantin ja Tyynenmeren ylittävissä liikenteessä toteutettujen itsenäisten toimien vertailu

	Atlantin ylittävä liikenne			Tyynenmeren ylittävä liikenne		
	1994	1995	1996	1994	1995	1996
Sea-Land	14	17	61	684	1 177	1 429
Maersk	7	9	45	1 460	1 702	1 536
Nedlloyd ⁽¹⁾	5	13	44	0	189	502
P&O ⁽²⁾	7	19	66	0	0	145
OOCL	13	34	78	1 080	1 812	3 514
Hapag Lloyd	10	25	64	575	671	14 990
NOL	6	19	10	891	541	1 340
NYK	1	0	8	1 091	827	1 372

⁽¹⁾ Nedlloyd yhtiö ANERA & TWRA:han vuonna 1995.

⁽²⁾ P&O yhtiö ANERA:an vuoden 1996 huhtikuussa.

- 221) Nämä luvut osoittavat, että vaikka otetaan huomioon Tyynenmeren ylittävän liikenteen olevan laajempaa kuin Atlantin ylittävä liikenne, sellaiset TACA:n osapuolet, jotka ovat myös jäseniä Tyynenmeren ylittävissä konferensseissa, ovat harjoittaneet hyvin vähän itsenäistä toimintaa Pohjois-Euroopan liikenteessä.
- 222) Vastauksessaan väitetiedoksiintoon TACA:n osapuolet olivat sitä mieltä, että ”analysoitaessa

maksuja koskevaa itsenäistä toimintaa konferenssin sisällä huomioon ei olisi otettava ainoastaan maksuja koskevien itsenäisten toimien lukumäärä, vaan myös niihin maksuihin perustuvan lastatun rahdin kokonaismäärä ...”. Tämä lausunto on jyrkästi ristiriidassa TACA:n sihteeristön 15 päivänä helmikuuta 1996 päivättyssä tilanneselostuksessa olevien näkemysten kanssa siitä, että ”ongelma ei niinkään ole itsenäisten toimien ja itsenäisten palvelusopimusten

lukumäärä ja TEU:n kattavuus, vaan ennemminkin hyödykkeiden kattavuus, rekenne ja kohteena olevat markkinaosuudet”. TACA:n sopimuspuolet eivät ole esittäneet yhtään väitettä, joka perustuisi hyödykkeiden kattavuuteen, rakenteeseen tai kohteena oleviin markkinasegmentteihin.

b) *Muita todisteita sisäisestä kilpailusta*

Palvelusopimusten yleisyys

- 223) TACA:n osapuolet ovat väittäneet sen seikan, että monet niiden asiakkaista ovat tehneet palvelusopimuksen, olevan todiste sisäisestä kilpailusta, koska palvelusopimukseen sisältyy alhaisempi hinta kuin saman tavaran varsinainen tariffi on (vaikka se ei ehkä eroakaan kovin paljon kyseisten tavaroiden aikaan ja määrään perustuvasta maksusta).
- 224) Verrattuna itsenäisen toiminnan ja erillisten palvelusopimusten tarjoamiin mahdollisuuksiin on selvää, että yhteisissä palvelusopimuksissa mukana olevien TACA:n osapuolten välillä ei ole sisäistä hintakilpailua. Varustamon näkökulmasta palvelusopimusten tekemisestä rahdinantajien kanssa seuraa lisäksi huomattavia etuja, jotka korvaavat sen, että palvelusopimushinta on alhaisempi kuin tariffi. Ensiksi palvelusopimukset tehdään yleensä vuodeksi tai kahdeksi. Kun otetaan huomioon palvelusopimusten yleisyys Atlantin ylittävissä liikenteessä (noin 60 prosenttia kaikista TACA:n kuljetuksista tehdään palvelusopimusten nojalla), tämä suhteellisen pitkäaikainen järjestely helpottaa linjojen kapasiteettivaatimusten suunnittelua ja takaa niille tasaisen tulovirran.
- 225) Palvelusopimuksista saatava toinen pääasiallinen hyöty varustamon näkökulmasta on se, että vaikka ne eivät estä markkinoille pääsyä yhtä tehokkaasti kuin lojaliteettijärjestelyt (yksinoikeudelliset järjestelyt), ne ovat erittäin tehokkaita välineitä järjestelyihin liittymisen estämiseen⁽⁷⁰⁾.
- 226) Tämän vaikutuksen edellytykset täyttyvät helposti palvelusopimusten osalta. Ensinnäkin kapasiteetti on jakaantunut epätasaisesti vakiintuneiden ja mahdollisten uusien toimijoiden välillä ja tuotantomäärä on erittäin pieni. Toiseksi TACA:n palvelusopimukset sisältävät sopimussakkoja koskevia lausekkeita, joita sovelletaan, jos rahdinantaja ei hyödynnä sopimusta kokonaisuudessaan. TACA:n osapuolet ovat asettaneet sopimussakkoja tasan 250 Yhdysvaltain dollariin TEU:ta kohti; määrä on suurempi kuin rahdinantaja voi odottaa hankkivansa rikkomalla sopimuksen ja siirtymällä toimimaan uuden toimijan kanssa.
- 227) Näin ollen vajaan käyttöä koskevat sopimussakolausekkeet vastaavat kustannuksia, joita asiakkaalle aiheutuu tarjoajan vaihtamisesta ja joiden vaikutus tunnustetaan yleisesti markkinoille pääsyn esteeksi. Tariffin perusteella palveluja saavilla rahdinantajilla ei ole vastaavia vaihtamisesta aiheutuvia kuluja, vaikka uuden toimijan hakeminen saattaa aiheuttaa kuluja.
- 228) Siten on ilmeistä, että palvelusopimukset eivät ole millään tavoin todiste tehokkaasta sisäisestä kilpailusta, vaan niiden olemassaolo on täysin johdonmukaista hyödyn maksimointiin pyrkivän monopoliyrityksen käyttäytymisen kanssa.
- 229) Siitä, kuinka tärkeää uuden tulokkaan on olla palvelusopimuksen osapuolena todistaa kirje, jonka Hanjin kirjoitti TACA:lle 19 päivänä elokuuta 1994 odottaessaan pääsyä TAA-sopimukseen: ”Valmistautuessamme kaupalliseen toimintaan haluaisimme pyytää mahdollisuutta tutustua TACA:n kaikkiin oleellisiin aisakirjoihin ja tilastoihin (mukaan lukien tariffi, palvelusopimukset, satamiin poikkeaminen, lastaus ja tulos) ...”.
- 230) TACA:n johtajien kokouksen pöytäkirjoissa (TACA:n PWSC-kokous N:o 95/8 todetaan toimitusjohtajan neuvoneen, että ”Hyundai oli halunnut liittyä vuonna 1995 palvelusopimukseen, joissa kolme tai useampia jäseniä osallistuu itään, kolme tai useampia jäseniä osallistuu parhaillaan länteen ja kolme tai useampia jäseniä osallistuu parhaillaan yhteiseen itään ja länteen suuntautuvaan palvelusopimukseen maksuta-

⁽⁷⁰⁾ Ks. YK:n kaupp- ja kehityskonferenssin rajoittavia liiketoimintakäytäntöjä koskeva väliraportti, New York 1971 ja artikkeli ”Excluding Capacity-Constrained Entrants through Exclusive Dealing: Theory and an Application to Ocean Shipping”, Jong-Say Yong, The Journal of Industrial Economics, kesäkuu 1996.

soilla, joita sovelletaan useimpiin kyseisissä sopimuksissa oleviin jäseniin. Tältä osin hän vakuutti, että tilanne on hallinnassa ja palvelusopimusliikennettä harjoittaville osapuolille voidaan ilmoittaa, että liittyminen toteutuu samanaikaisesti kun Hyundai suorittaa ensimmäisen matkan Atlantin yli.”

Vaihto varustamosta toiseen

- 231) Väitetiedoksiintoon annetussa vastauksessa olevan taulukon 26 sanotaan olevan vertailu TACA:han kuuluvan johtavan varustamon vuonna 1994 ja vuoden 1996 ensimmäisellä neljänneksellä kuljettamien yksittäisten rahdinantajien lastien osuuksista. Sen sanotaan olevan todiste kilpailusta TACA:n osapuolten välillä TACA-palvelusopimuksen mukaisesti kuljetettavan lastin osalta. Taulukon tarkoitus on erityisesti osoittaa, että vaikka yksittäisellä rahdinantajalla on TACA-palvelusopimus, se ei käytä samaa varustamoita tai samoja varustamoita joka vuosi, vaan ”jakaa rahtinsa osallistuvien varustamoiden välillä eri varustamoiden tarjoamien kilpailevien tarjousten arviointiin perustuvan kaupallisen harkinnan mukaisesti”⁽⁷¹⁾.
- 232) TACA-palvelusopimuksen mukaisesti hintakilpailua ei ole, kun sopimus on tehty: hinnasta on jo sovittu. Voidaan kilpailla vain palvelun laadusta, jonka tärkeimmät tekijät ovat meriliikenteen harjoittamisessa palvelun luotettavuus ja aikataulun sopivuus. Jos varustamo on VSA-sopimuksen kaltaisen sopimuksen osapuolena, kyseiset kilpailumuodot on suljettu pois, koska tällaisen sopimuksen sopimuspuolet käyttävät aluksia yhteisesti ja toimivat samalla aikataululla.
- 233) Sen vuoksi sisäisen kilpailun osoittamiseksi olisi tarpeen näyttää, että yksittäiset rahdinantajat liikuttivat rahtejaan eri varustamoryhmittymien välillä eikä ainoastaan ryhmittymien sisällä. Liite V osoittaa, että jopa TACA:n osapuolten valitsemissa rahdinantajien perusteella varustamoryhmittymien osuudet ovat pysyneet suurimalta osin vakaina ja että muutamia tapauksia lukuun ottamatta siirtyminen on tapahtunut muualla kuin ryhmittymien välillä.

Markkinaosuuksien vaihtelut

- 234) TACA:n osapuolten väitetiedoksiintoon antaman vastauksen kohdassa 222 väitetään taulukosta 37 ilmenevän, että TACA:n osapuolten markkinaosuuksissa on tapahtunut huomattavia muutoksia. Nämä muutokset ovat kiistattomasti osoitus TACA:n osapuolten välisestä kilpailusta.
- 235) TACA:n osapuolten toimittamat luvut taulukossa 37 (prosenttimäärän lisäys/vähennys: ajankohdan korkein ja alin määrä) eivät anna oikeaa kuvaa osuuksien muutoksista TACA:n osapuolten välillä.
- 236) TACA:n osapuolet väittävät esimerkiksi, että NOL:n osuus vaihteli 33,3 prosenttia viiteajanjaksena. Kun tämä luku asetetaan oikeaan asiayhteyteen, on huomattava, että NOL kuljetti 935 konttia vuonna 1994, 1 169 vuonna 1995 ja 217 vuoden 1996 ensimmäisellä vuosineljänneksellä. Kun otetaan huomioon, että TACA:n osapuolten kuljetukset suorasta liikenteestä olivat yhteensä yli 1,3 miljoonaa sekä vuonna 1994 että vuonna 1995, sillä, että NOL kuljetti 234 konttia enemmän vuonna 1995 kuin vuonna 1994, ei ole merkitystä. Kyseessä ei varmastikaan ole kiistaton todiste TACA-sopimuksen osapuolten välisestä kilpailusta.
- 237) Tarkasteltaessa kuljetuksia vuosineljänneksittäin ei voida myöskään ottaa huomioon sitä seikkaa, että koska linjaliikenne on kysynnästä riippuvainen palveluteollisuuden ala, kukin linja joutuu kokemaan oman asiakaskantansa taholta kysynnän vaihtelua, joka johtuu kyseisen rahdinantajan tuotteen kysynnän kausivaihteluista ja muista vaihteluista. Näin ollen sellainen rahdinantaja, joka on mieltynyt tiettyyn varustamoon, saattaa tiettyinä vuosineljänneksinä kysyä paljon enemmän tämän linjaliikennepalveluja. Esimerkkejä tällaisista kysynnänvaihteluista ovat juomat kesällä ja kulutustavarat joulun lähestyessä.
- 238) Totuudenmukainen kuva saadaan vertailemalla osuuksien vuosittaisia kokonaisvaihtelua muihin TACA:n osapuoliin. Nämä tiedot esitetään taulukossa 6.

⁽⁷¹⁾ Ks. väitetiedoksiannon vastaus, 155 kohta.

Taulukko 6

TACA:n suoran liikenteen lastauksia koskevat yksittäiset osuudet 1994–1996

(%)

Varustamo	1994	1995	1996
ACL	7	6	6
DSR/Cho Yang	11	10	10
Hanjin	0	1	1
Hapag Lloyd	13	13	12
Maersk	12	12	12
MSC	7	8	8
Nedlloyd	6	6	7
NOL	0	0	0
NYK	2	1	1
OOCL	7	7	8
P&O	11	10	10
POL	6	6	5
Sea-Land	17	17	18
TMM	1	1	1
Tecomar	1	0	1

Lähde: Väitetedoksiannon liite 5 ja PIERS.

Huom: Hyundai ja sen kuljetukset on jätetty taulukon ulkopuolelle, koska se ei harjoittanut Atlantin ylittävää liikennettä vuonna 1994.

- 239) Asenne markkinaosuuksien vaihteluja kohtaan voidaan nähdä 15 päivänä helmikuuta 1996 päätystä TACA:n tilanneselvityksestä, jossa TACA:n sihteeristö suosittelee TACA:n puheenjohtajalle ”kaikkien varustamojen rohkaisemista ja taivuttelua löytämään yhdessä keino, jolla Hanjin voi saavuttaa liikenteessä tarjoamansa tilan kanssa johdonmukaisen markkinaosuuden, jolla ei ole kielteistä törmäysvaikutusta.” Joka tapauksessa taulukosta 6 voidaan nähdä, että TACA:n osapuolten suhteelliset osuudet ovat säilyneet huomattavan vakaina.

Laatukilpailu

- 240) TAA:n osapuolten vastauksessa 17 päivältä maaliskuuta 1994 10 päivänä joulukuuta 1993 päivätyn väitetedoksiannon perustamissopi-

muksen 85 artiklaa koskeviin näkökohtiin TAA-sopimuksen osapuolet totesivat, että

”3.10 Jokainen TAA-sopimuksen osapuoli toimii erillisenä kaupallisena yksikkönä, jolla on erillinen markkinointijärjestelmä ja oma maineensa markkinoilla.

3.11 Liitteessä 6 esitetään esimerkkeinä laivaliikennelehdistöstä otettuja kaikkien TAA-sopimuksen osapuolten ilmoituksia. Nämä ilmoitukset osoittavat, että kukin TAA-sopimuksen osapuoli esittelee itsensä markkinoilla erillisenä markkinointijärjestelmänä ja että TAA-sopimuksen osapuolet kilpailevat keskenään ja muiden kanssa laadun, erityisesti rahdinantajille tarkoitettujen palvelujen luonteen ja laajuuden suhteen, mukaan

lukien palvelujen tiheys ja luotettavuus, tarjolla olevat satamat, transit-ajat, intermodaalikuljetukset, erityisvarusteet, konttien ylläpito ja kunto, asiakirjat, asiakastuki jne.”

- 241) Nämä väitteet ovat kadonneet TACA:n vastauksesta väitetiedoksiintoon (ks. 6 luku – Muu kuin hintakilpailu). TACA:n osapuolet yrittävät sen sijaan sekoittaa kaksi eri käsitettä. Ensimmäinen on se, kilpailevatko TACA:n osapuolet keskenään tariffihinnoin tarjoamiensa palvelujen laadun suhteen. Toinen on se, kuuluuko TACA-palvelusopimukseen erikseen neuvoteltuja palvelunäkökohtia.
- 242) Kuten edellä 127 kohdassa esitettiin, vain muutamia TACA-palvelusopimukset sisälsivät tarjottuihin palvelutyyppeihin liittyviä yksilöllisesti laadittuja määräyksiä. Tariffijärjestelyissä ei ole olemassa tarjottuihin palvelutyyppeihin liittyviä yksilöllisesti räätälöityjä määräyksiä. Tämä ei tarkoita, etteivätkö TACA:n osapuolet yritä erityyppä tuotteitaan ilmoittamalla niistä sanomalehdissä tai tarjota aikataulutietoja sähköisessä muodossa Internetissä.

X ULKOINEN KILPAILU

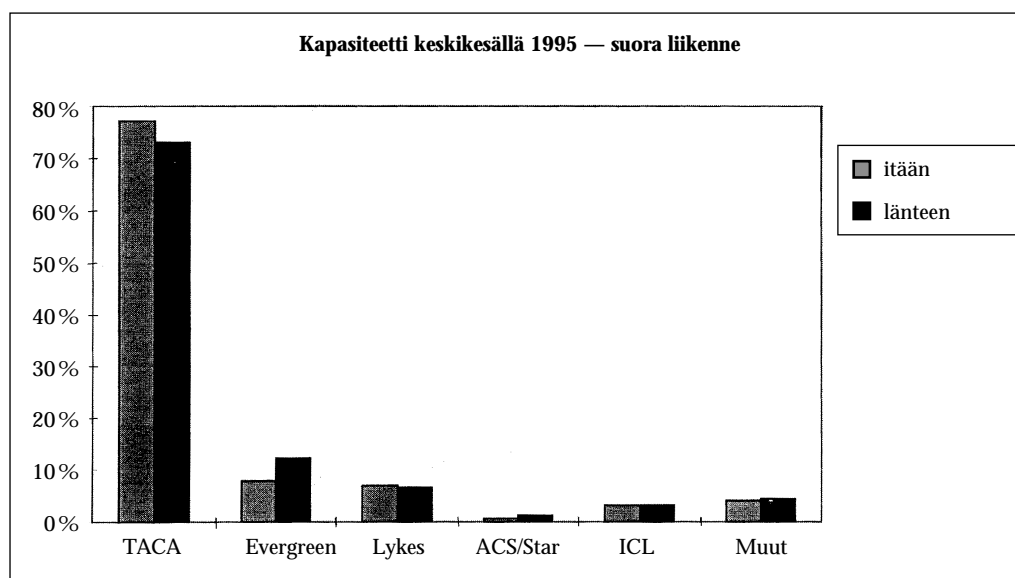
- 243) TACA:n osapuolet väittävät niihin kohdistuvan tällä hetkellä kilpailua muiden konttilastin linja-

liikennepalvelujen tarjoajien taholta suorassa liikenteessä ja konttilastin linjaliikennepalvelujen tarjoajien taholta vaihtoehtoisilla reiteillä. Kilpailua irtotavara- ja kylmäkuljetusten ja lentorahdin yhteydessä tarkastellaan johdanto-osan 66–75 kappaleessa.

A Konttilastin linjaliikennepalvelujen muut tarjoajat suorassa liikenteessä

- 244) TACA:n osapuolet väittävät, että niillä on Atlantin ylittävällä suorassa liikenteessä viisi suurta kilpailijaa: Evergreen (10,2 prosenttia), Lykes (5,7 prosenttia), Atlantic Cargo Service (3,2 prosenttia), Independent Container Line (2,7 prosenttia) ja Carol Line (1,0 prosenttia) (yhtiöiden vuoden 1995 markkinaosuudet on esitetty sulkeissa). Komissio kuvailee jäljempänä kunkin varustamon kilpailuasemaa. Näiden kilpailijoiden lisäksi joukko uusia toimijoita aloitti liikenteen Atlantin ylittävällä reitillä vuonna 1998 (Mitsui OSK ja APL) ottamatta kuitenkaan käyttöön lisäkapasiteettia. Aluksi on kuitenkin tarkasteltava yleisesti sitä, voisiko kukin näistä yhtiöistä vallata merkittävän markkinaosuuden TACA:n osapuolilta.
- 245) Taulukossa 7 vertaillaan eri yhtiöiden kapasiteettia Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisessä suorassa liikenteessä keskikesällä 1995 vallinneen tilanteen perusteella ⁽⁷²⁾.

Taulukko 7



⁽⁷²⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 85.

- 246) Kapasiteetin rajoittaminen on tärkeää TACA:n välittömille kilpailijoille, koska merkittävien markkinaosuuksien valtaaminen TACA:n osapuolilta edellyttäisi uuden kapasiteetin käyttöönottoa. Uuden kapasiteetin käyttöönoton kustannuksia tarkastellaan perusteellisesti 288—299 kohdassa.

Evergreen

- 247) Jäljempänä taulukossa 8 esitetään Evergreenin osuus Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisestä suorasta liikenteestä vuosina 1993, 1994, 1995 ja vuoden 1996 ensimmäisellä neljänneksellä. Näiden lukujen perusteella voidaan havaita, että vuonna 1995 Evergreenin kokonaisuus itäänpäin suuntautuvasta suorasta liikenteestä oli 11 prosenttia ja länteenpäin suuntautuvasta liikenteestä 14 prosenttia.

Taulukko 8

Evergreen: Suoran kaupan osuus 1993—1996

(%)

	1993	1994	1995	1996
Pohj. Eurooppa — Yhdysvaltojen itärannikko	15	12	14	13
Pohj. Eurooppa — Yhdysvallat Meksikonlahti	0	0	1	2
Pohj. Eurooppa — Yhdysvaltojen länsirannikko	21	12	16	15
Yhdysvaltojen itärannikko — Pohj. Eurooppa	12	14	14	14
Yhdysvallat Meksikonlahti — Pohj. Eurooppa	0	0	2	4
Yhdysvaltojen länsirannikko — Pohj. Eurooppa	13	16	15	15

Lähde: PIERS.

- 248) Vuosina 1993—1995 TACA:n osapuolten kapasiteetin osuus oli yli 70 prosenttia Pohjois-Euroopan Yhdysvaltojen välisessä suorassa liikenteessä käytettävissä olleesta kapasiteetista (76 prosenttia, 74 prosenttia, 75 prosenttia)⁽⁷³⁾. Samana ajanjaksona Evergreenin osuus kapasiteetista oli 8 prosenttia itään suuntautuvassa liikenteessä ja 12 prosenttia länteen suuntautuvassa liikenteessä; tämä ero johtuu siitä, että Evergreenin toiminta on maailmanlaajuisia ja se käyttää erikokoisia aluksia kuljetusten suunnasta riippuen.

- 249) Kyvyttömyys varastoida kapasiteettia ja uuden kapasiteetin markkinoille tuomiseen kuluva aika merkitsevät joka tapauksessa sitä, että kun suurta liikakapasiteettia ei ole, Evergreenin kaltaiset itsenäiset yhtiöt nostavat todennäköisesti

hintojaan markkinajohtajan hinnankorotusten mukaisesti pikemminkin kuin pyrkivät laajentamaan markkinaosuuttaan markkinajohtajan kustannuksella. Evergreenin tapauksessa tämä tulee esiin siinä, että vuonna 1996 Evergreen ilmoitti korottavansa hintoja saman verran kuin TACA⁽⁷⁴⁾.

⁽⁷³⁾ Lähde: Lloyd's Shipping Economist.

⁽⁷⁴⁾ Evergreen ilmoitti 1 päivänä joulukuuta 1995 Atlantin ylittävien itään, Eurooppaan suuntautuvien kuljetusten hinnankorotuksista, joiden suuruus oli 100 Yhdysvaltain dollaria yhtä TEU:n suuruista konttia kohden ja 140 Yhdysvaltain dollaria yhtä FEU:n suuruista konttia kohden ja jotka tulivat voimaan 1 päivänä tammikuuta 1996. Tätä on syytä verrata liitteessä III olevaan TACA:n jäsenten liiketoimintasuunnitelmaan 1996.

250) Evergreen on itsenäisistä yhtiöistä suurin ja on aikaisemmin osallistunut Eurocorde-sopimukseen ja kuuluu Etelä-Euroopan ja Amerikan konferenssiin SEAC:hen (Southern Europe America Conference); näistä verkostoista saatava keskinäinen hyöty näyttäisi rajoittavan kilpailun todellista laajuutta. Evergreen on nykyisin Tyynenmeren vakauttamissopimuksen (TransPacific Stabilisation Agreement) osapuoli ja Euroopan ja Aasian välistä liikennettä koskevan sopimuksen (Europe Asia Trades Agreement) osapuoli siihen saakka, kunnes sopimuksen voimassaolo päättyi syyskuussa 1997. Sekä Tyynenmeren vakauttamissopimus että Euroopan ja Aasian välistä liikennettä koskeva sopimus koskevat kapasiteetin käyttämättä jättämistä.

251) Evergreenin kilpailumahdollisuuksia vähentää lisäksi se, että ottaen huomioon Atlantin ylittävän liikenteen nykyinen korkea kapasiteetin käyttöaste se voi yrittää saada uusia markkinaosuuksia ainoastaan ottamalla käyttöön uusia aluksia.

Lykes

252) Toinen merkittävä TACA:n ulkopuolinen liikenteenharjoittaja on Lykes. Lykes haki 11 päivänä lokakuuta 1995 Yhdysvaltojen lainsäädännön mukaista konkurssisuoja (eräänlainen ”rauhotusaika”, jonka aikaan yhtiötä ei voida hakea konkurssiin). Tämä johtui tietojen mukaan yhtiön huonosta hallinnosta ja siitä, että yhtiön saatavat maksettiin dollareina, kun taas sen lainasitoumukset oli merkitty jeneinä. Tämä viimeksi mainittu tekijä näyttää osoittautuneen vahingolliseksi kyseisten valuuttojen välisen suhteellisen arvon muuttuessa suuresti. Nämä seikat rajoittavat hyvin todennäköisesti Lykesin kaupallista vapautta asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla. Canada Maritim -yritys osti äskettäin Lykesin.

Atlantic Cargo Service

253) Atlantic Cargo Service (Atlanticargo) liikennöi viikoittain Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen Meksikonlahden rannikon välillä. Toisin kuin muut TACA:n osapuolten välittömät kilpailijat, Atlanticargon alukset kuljettavat lähinnä irtotavaraa, mutta myös jonkin verran konttilastia. Tällaisten alusten mahdollisuuksia kilpailla konttilastin kuljettamiseen erikoistuneiden alusten kanssa tarkastellaan johdanto-osan 300—306 kappaleessa.

Independent Container Line

254) Independent Container Line -yhtiön (ICL) käytössä on nykyisin neljä alusta, jotka kaikki kuljettavat tavaraa määräpäivinä viikoittain Antwerpenin ja USA:ssa sijaitsevien Chesterin ja Richmondin satamien välillä. ICL:n käytössä oli aikaisemmin kolme alusta, jotka liikennöivät yhdeksän päivän välein, mutta yhtiö muutti palvelujaan huhtikuussa 1995, jolloin sen vuosittainen kokonaiskapasiteetti kasvoi keskimäärin 80 000 TEU:sta noin 110 000 TEU:iin.

255) ICL:n markkinaosuus oli 2,5 prosenttia vuonna 1994 ja 2,7 prosentti vuonna 1995. Drewryn tutkimuksen mukaan yhtiö hyödynsi käytettävissä olevasta kapasiteetista 2,6 prosenttia vuonna 1994, ja vuonna 1995 tämä osuus oli 3,1 prosenttia. Käytettävissä olevan kapasiteetin perusteella yhtiön markkinaosuus olisi vuonna 1995 voinut olla enintään 4,3 prosenttia jopa siinä tapauksessa, että yhtään sen kapasiteetista ei olisi ollut käyttämättä tyhjen konttien kuljetuksen vuoksi.

256) Tämän melko pienen markkinaosuuden kasvattamiseksi ICL:n olisi otettava käyttöön uutta kapasiteettia. Rahdinantajille on kuitenkin tarjottava kuljetuksia määräpäivinä viikoittain, mikä vaatisi neljän uuden samankokoisen aluksen käyttöönottoa. ICL:llä ei ole nykyisin Antwerpenin, Chesterin ja Richmondin satamien välillä liikennöivien alusten lisäksi muita aluksia, ja näin ollen sen olisi ostettava tai vuokrattava niitä. Ensimmäisenä vuonna tämän toiminnan kiinteät kustannukset olisivat noin 20—30 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

257) Lisäksi Antwerpenin, Chesterin ja Richmondin välinen kauppa ei todennäköisesti ole niin suurta, että aluskannan kasvattaminen olisi kannattavaa. Molempia amerikkalaisia satamia pidetään markkinarakosatamina, ja ICL vastaa nykyisin suuresta osasta niiden konttikuljetuksia.

258) Näin ollen näyttäisi perustellulta olettaa, että ICL ei todennäköisesti ryhdy hinnoittelemaan palvelujaan TACA:n osapuolten kannalta aggressiivisesti, koska sillä ei ole nykyisin käytettävissään lisäkapasiteettia, kapasiteettia on vaikea lisätä asteittain, ja lisäksi ICL joutuisi aloittamaan toiminnan uusissa satamissa.

Carol Line

- 259) TACA:n osapuolet väittävät⁽⁷⁵⁾, että Carol Line on yksi tärkeimmistä TACA:n ulkopuolisista toiminnanharjoittajista Atlantin ylittävässä suorassa liikenteessä. Piersin mukaan Carol Linen osuus Pohjois-Euroopasta Yhdysvaltojen itärannikolle kuljetetusta konttilastista oli vuonna 1995 2,8 prosenttia, eikä yhtiö liikennöinyt millään muulla Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisellä reitillä (mukaan lukien Yhdysvaltojen itärannikolta Pohjois-Eurooppaan kuljetettu rahti).
- 260) TACA:n osapuolet eivät maininneet sitä, että Carol Line on itseasiassa konsortio, jota on kutsuttu vuodesta 1993 nimellä New Caribbean Service ja joka liikennöi Pohjois-Euroopan, Karibian ja Keski- ja Etelä-Amerikan itärannikon satamien välillä. Yksi yhtiön alusten poikkeamissatamista on Puerto Ricossa sijaitseva Poncen satama; Puerto Rico on Yhdysvaltoihin kuuluva itsehallintoalue, jonka valtionpäämies on Yhdysvaltain presidentti⁽⁷⁶⁾.
- 261) TACA:n osapuolet eivät myöskään maininneet, että kahden TACA:n osapuolen, nimittäin Hapag Lloydin ja P&O Nedlloydin osuus New Caribbean Service -konsortion toiminnasta on 43 prosenttia. New Caribbean Servicen osapuolet ovat myös osallisina kahdessa hintasopimusjärjestelyssä, jotka koskevat konsortion toiminta-alaan kuuluvia maantieteellisiä alueita. Kyse on WITASS:stä (Association of West Indies Trans-Atlantic Steam Ship Lines) ja NCSRA:sta (New Caribbean Service Rate Agreement). NCSRA:n tarkoitus on noudattaa Yhdysvaltojen merilain (Shipping Act) vaatimuksia, joiden mukaan kilpailulakien soveltamista koskevan poikkeuksen saaminen edellyttää linjaliikenteen hintasopimusten rajoittamista tavaroihin, jotka joko tulevat Yhdysvaltoihin tai lähtevät sieltä Yhdysvalloissa sijaitsevien satamien kautta.

⁽⁷⁵⁾ Ks. väitetiedoksiannon vastauksen 31 kohta.

⁽⁷⁶⁾ Puerto Ricoa koskevien lukujen sisällyttäminen Yhdysvaltojen itärannikon lukuihin voi liittyä siihen, että Puerto Rico kuuluu Yhdysvaltojen liittovaltion tuomioistuimen seitsemänteen tuomiopiiriin Massachusettsin ohella.

- 262) Jos Puerto Ricoa voidaan näin ollen pitää asian kannalta merkityksellisinä markkinoina⁽⁷⁷⁾, Carol Line (tai pikemminkin New Caribbean Service) ei komission mielestä aiheuta merkittäviä kilpailupaineita TACA:n osapuolille. Tämä johtuu siitä, että konsortion kaksi suurinta osapuolta kuuluvat kumpikin TACA:han ja että New Caribbean Service on itse osallisena kahdessa hintasopimuksessa.

Cosco / K Line / Yangming

- 263) Cosco aloitti liikennöinnin Yhdysvaltojen ja Pohjois-Euroopan välillä 16 päivänä helmikuuta 1997 kahden muun uuden yrittäjän, K Line- ja Yangming-yhtiön, kanssa tehtyjen konsortiojärjestelyjen mukaisesti. Näiden järjestelyjen mukaan Cosco hankkii kaksi alusta ja muut yhtiöt kumpikin yhden aluksen, jotka liikennöivät reitillä määräpäivinä viikoittain. Järjestelyjen mukaan Cosco vastaa viikoittain 900 TEU:sta kumpaankin suuntaan ja kaksi muuta yhtiötä vastaavat kumpikin 450 TEU:sta⁽⁷⁸⁾.
- 264) Reitillä vuoden 1995 puolivälissä liikennöidyn kapasiteetin perusteella Coscon osuus olisi ollut tämän uuden kapasiteetin myötä 2,8 prosenttia kapasiteetista suorassa itään suuntautuvassa liikenteessä ja 2,7 prosenttia kapasiteetista länteen suuntautuvassa liikenteessä; vastaavat luvut olisivat Kanadan liikenne mukaan lukien olleet 2,3 prosenttia ja 2,2 prosenttia. Kahdella muulla yhtiöllä olisi kummallakin ollut täsmälleen puolet tästä kapasiteetista.

B Konttilastin linjaliikennepalvelujen tarjoajat vaihtoehtoisessa liikenteessä*Kanada*

- 265) Tavaraa voidaan kuljettaa Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen keskilännen välillä joko Yhdys-

⁽⁷⁷⁾ Komissio ei väittänyt kyseistä päätöstä koskeneessa hallinnollisessa menettelyssä, että Puerto Rico ei kuulu asian kannalta merkityksellisiin maantieteellisiin markkinoihin, koska TACA:n jäsenet väittivät näin ilmeisesti vasta vastauksessaan väitetiedoksiintoon. Tämä kysymys ei näyttäisi tältä osin tuovan esiin merkittäviä näkökohtia, vaikka esimerkiksi Karibian linjaliikennepalveluja koskevissa tapauksissa olisi todennäköisesti välttämätöntä tutkia yksityiskohtaisesti, kuuluuko Puerto Rico samaan maantieteelliseen markkina-alueeseen Yhdysvaltojen mannerosan kanssa.

⁽⁷⁸⁾ Ks. China Ocean Shipping Co:ta koskeva taloudellinen analyysi, 1994—1997, Bureau of Economics and Agreement Analysis, Yhdysvaltojen meriliikennekomissio, kesäkuu 1997.

valtain tai Kanadan satamien kautta (Kanadassa lähinnä Montrealin ja Halifaxin satamien kautta), ja viimeksi mainittuja kutsutaan Kanadan kauttakulkusatamiksi (Canadian gateway). Kanadan kautta kuljetettuun rahtiin ei sovelleta Yhdysvaltain tai Kanadan kilpailulain poikkeuksia (vaikka Euroopan yhteisön oikeudessa tällaiseen rahtiin suhtaudutaan samalla tavalla kuin suorassa liikenteessä kuljetettavaan rahtiin). Varustamot eivät näin ollen saa lain mukaan vahvistaa meri- tai maakuljetusten hintoja tällaisen rahdin yhteydessä, ja se on siten myös Kanadan konferenssien toiminta-alan ulkopuolella.

266) Tiettyt rahdinantajat voivat korvata Yhdysvaltojen itärannikon satamat Kanadan kauttakulkusatamilla. Kanadan kauttakulkusatamien mahdolliset kilpailuvaikutukset ovat kuitenkin rajalliset, koska OOCL, Hapag Lloyd, ACL ja POL (kaikki TACA:n osapuolia) ovat osallisina Kanadan konferensseissa. Ainoat TACA:n ulkopuoliset toimijat ovat CAST ja CanMar (jotka kuuluvat samaan yritysryhmittymään), ja CanMar ja OOCL harjoittavat toimintaa kyseisessä liikenteessä yhteisyrityksen muodossa⁽⁷⁹⁾. Hapag Lloyd ostaa tilaa OOCL:ltä ja CanMarilta St. Lawrence Coordinated Service -järjestelyn (SLCS) yhteydessä.

267) Toinen TACA:n osapuoli, Maersk, liikennöi myöskin Kanadan kauttakulkusatamien kautta, mutta se ei osallistu Kanadan konferenssiin. Maersk ja Sea-Land aloittivat syyskuussa 1997 tiheän liikennöinnin Pohjois-Euroopan ja Kanadan välillä kolmella melko pienellä vuokraaluksella.

268) Kanadan kilpailuviranomaiset ovat olleet huolissaan kilpailuolosuhteista Pohjois-Euroopan ja Kanadan välisessä liikenteessä. Jäljempänä on ote Kanadan kilpailuvaltuutetuksen 19 päivänä joulukuuta 1996 päiväystä soveltamista koskevasta ilmoituksesta, joka liittyy Canadian Pacific -yhtiön ostamaan Cast-yhtiöön.

⁽⁷⁹⁾ Ks. komission lehdistötiedote IP/96/400, 8 päivältä toukokuuta 1996, jossa ilmoitetaan komission päätöksestä olla vastustamatta poikkeusta, joka koskee CanMarin ja OOCL:n yhteisiin palveluihin liittyvää St. Lawrence Coordinated Service -konsortiosopimusta Montrealin ja Pohjois-Euroopan välisessä liikenteessä.

"Päätelmät"

129. (Kanadan kilpailuviraston tutkinta- ja tutkimusosaston) johtajan mielestä (Canadian Pacificin ja Castin) sulautuminen estää kilpailun Ontarion ja Quebecin, Manner-Euroopan pohjoisosien ja Yhdistyneen kuningaskunnan välisillä muilla kuin kylmäkonttiliikennemarkkinoilla tai haittaa sitä varmasti taikka todennäköisesti. Palveluominaisuuksien vähentymisestä ja vaihtamisesta koituvien kustannusten vuoksi konttilastin kuljetusta ei voi korvata irtotavara- ja kappaletavaroitten kuljetuksella.

130. Johtajan mielestä Canada Maritime saavuttaa yritysten sulautumisen myötä määräävän aseman markkinoilla, koska yhtiön markkinaosuus on tämän jälkeen 63 prosenttia ja koska markkinat olivat jo aikaisemmin erittäin keskittyneet ja markkinoille pääsyssä oli merkittäviä esteitä. SLCS:n markkinaosuus kasvaa sulautumisen ansiosta noin 85 prosenttiin. SLCS:n olemassaolo parantaa Canada Maritimen mahdollisuuksia hyödyntää sulautumisen ansiosta saavuttamaansa markkina-asemaa."

269) Hapag Lloydin, ACL:n ja POL:n tarjoamat palvelut eivät ole erillisiä palveluja, koska Halifax on näiden alusten ensimmäinen tai viimeinen poikkeamissatama niiden kuljettaessa tavaraita Yhdysvaltojen itärannikon satamiin tai sieltä pois. Näin ollen samaa konttitilaa käytetään sekä suorassa liikenteessä että kauttakulkusatamien kautta kuljetettavassa rahdissa. Komission mielestä on epärealistista olettaa, että yhtiöt kilpailisivat itsensä kanssa saman tilan myymisestä rahdin maakuljetusreitistä riippuen. Vaikka jonkinlaista kilpailua saattaa esiintyä, kilpailu todennäköisesti vähenee, koska erällä TACA:n osapuolilla on myös merkittävä vaikutus Pohjois-Euroopan ja Kanadan välisen liikenteen kilpailuolosuhteisiin.

270) Vaikka kyse olisi erillisistä palveluista, tämä ei todistaisi kyseisten palvelujen välillä olevan kilpailua tavanomaisissa markkinaolosuhteissa. Vaikka yksittäinen yhtiö voi veloittaa eri hinnan

- rahdin kuljettamisesta esimerkiksi Birminghamista Chicagoon sen mukaan, kuljetetaanko kyseiset tavarat Kanadan kauttakulkusatamien kautta vai ei, tämä ei ole todiste kilpailun olemassaolosta näiden palvelumuotojen välillä, koska varustamoilla saattaa olla muita syitä pitää yllä erilaista hintatasoa. Kyse on kahden palvelun hintojen ristijousta eikä hintatasosta. TACA:n osapuolet eivät ole esittäneet todisteita ristijousta näiden kahden reitin välillä.
- 271) TACA:n vaikutus Kanadan konferenssien toimintaan tulee esiin tarkasteltaessa otteita kirjeistä, joita Kanadan konferenssin sihteeristö on lähettänyt Kanadan konferenssien yhteisen maakuljetuskomitean (Joint Inland Committee) jäsenille (korostukset on lisätty tekstiin jälkepäin). Tästä kirjeenvaihdosta voidaan havaita lisäksi, että Kanadan konferenssien jäsenillä on yksityiskohtaista tietoa TACA:n osapuolten hintakäytännöistä. Viittauksilla oheisliikenteeseen tarkoitetaan epäilemättä TACA:n toimintaa.
- ”19/5/93 Viitaten eiliseen faksiimme yhtiö on pyytänyt DIC/DOC:n lisäämistä 25 päivänä toukokuuta (1993) järjestettävän kokouksen esityslistalle seuraavasti – Lainaus koskien DIC/DOC:n soveltamista – Coatbridge ehdottaa keskustelua lisämaksujen soveltamisesta Coatbridge DIC/DOC:n yhteydessä seuraavassa maakuljetuskomitean kokouksessa. HL (Hapag Lloyd) ehdottaa lisämaksujen soveltamista yksinomaan alkupe räisiin nostotelakoihin ja DIC/DOC:n vapauttamista kaikista lisämaksuista, mikä olisi yhdenmukaista TAA:n menettelyjen kanssa Pyydämme tätä lisättäväksi esityslistalle keskustelua varten.
- 7/6/93 Maakuljetuskomitea päätti neljällä äänellä yhtä vastaan, että oheisliikenteen mukaisesti 10 prosentin lisämaksua vaarallisten tuotteiden kuljetuksesta olisi sovellettava ainoastaan perushintaan eikä lainkaan sellaisiin hintoihin, joihin on sisällytetty CD 120/20’ DIC/DOC tai CD 175/40’ DIC/DOC.
- 9/5/94 Maakuljetuskomitea päätti oheisliikenteen tavoin, että kaikki viitaukset laivaterminaaleihin olisi poistettava tariffista, ja jos tietyn postinumeron yhteydessä on mainittu useampi kuin yksi hinta, olisi sovellettava alinta ilmoitettua hintaa.
- 7/11/95 Fakseiimme 31.10. ja 3.11. liitetyen meille on nyt toimitettu tarkistetut hinnat sellaisina, kuin ne on määritetty liitteenä olevan sivun 23-6 toisessa versiossa. Nämä hinnat on tarkastettu oheisliikennettä harjoittavien yhtiöiden kanssa, ja ne ovat nyt yhdenmukaiset niiden tariffin kanssa.
- 26/2/96 Vaikka maakuljetuskomitea yleensä noudattaa muun liikenteen hinnoittelua, tässä tapauksessa kolme yhtiötä oli sitä mieltä, että tällainen toiminta aiheuttaisi niille merkittäviä tappioita.
- 26/2/96 On syytä todeta, että oheisliikenteessä on sovittu nykyisten (Ranskan reitillä sovellettavien) hintojen korottamisesta yleisesti 2 prosentilla täytäntöönpanon ajankohtaa koskevan lopullisen sopimuksen mukaisesti. Näin ollen haluamme ehdottaa, että meidän hintojamme korotettaisiin samalla tavoin maakuljetuskomitean ja myöhemmin laivanvarustamojen sopimuksella.
- 29/2/96 26. päivänä lähettämämme sähköpostiviestin osalta on syytä todeta, että varustamot hylkäsivät ehdotuksen hintojen korottamisesta 2 prosentilla. Tämä johdui samanlaisista toimenpiteistä oheisliikenteessä.”
- 272) Lopuksi on syytä huomata, että lokakuussa 1995 Kanadan itä—länsi-suuntaisen liikenteen rahtikonferenssi (Continental Canadian Westbo-

und Freight Conference) ja Kanadan Pohjois-Atlantin itä-länsi-suuntaisen liikenteen (Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference)⁽⁸⁰⁾ ilmoittivat TACA:n hinnankorotuksia vastaavista korotuksista vuodelle 1996 (ks. liite III).

- 273) Kaikista edellä mainituista syistä TACA:n osapuolten markkinaosuus Kanadan kauttakulku-satamien kautta tapahtuvasta liikenteestä olisi komission mielestä sisällytettävä TACA:n osapuolten markkinaosuuksiin suorassa liikenteessä eikä sitä olisi pidettävä erillisenä kilpailevana palveluna.

Välimeri

- 274) Johdanto-osan 76–83 kappaleessa esitetyistä syistä komissio katsoo, etteivät Välimeren palvelut kuulu asian kannalta merkityksellisiin markkinoihin.

XI PÄÄTELMÄT TODELLISESTA KILPAILUSTA ATLANTIN YLITTÄVÄSSÄ LIIKENTEESSÄ

- 275) Todisteet TACA:n osapuolten markkinaosuuden säilymisestä vakaana vuosina 1994, 1995 ja 1996 säännöllisistä, vaikkakin vaatimattomista hinnankorotuksista huolimatta näyttäisivät viittaavan siihen, että todellinen ulkoinen kilpailu on rajoitettua. Tätä tilannetta ei voida selittää väittämällä hintojen pysyneen alhaisina, koska Atlantin ylittävään liikenteeseen on tullut uusia yrittäjiä erityisesti TAA/TACA:n osapuolina. TACA:n jäsenten yhteenlasketun markkinaosuuden pysymistä suhteellisen vakaana TACA:n jäsenmäärän kasvusta huolimatta voidaan lisäksi selittää sillä, että TACA:n uudet osapuolet ovat uusia yrittäjiä, joilla ei ole aikaisempaa asiakaskuntaa, lukuun ottamatta TMM:ää ja Tecomaria. Tilannetta selittää myös se, että nämä uudet yritykset tulivat markkinoille käytännössä ilman omaa kapasiteettia.

⁽⁸⁰⁾ Jäsenet: ACL, Canada Maritime / Cast, Hapag Lloyd, OOCL ja POL. Näihin tariffeihin ei sisälly Kanadan kauttakulku-satamien kautta toimitettavaa rahtia. Seuraavanlaiset hinnankorotukset tulivat voimaan 1. tammikuuta 1996: Kaikkia niiden tariffeihin sisältyviä yleisen rahtitavaroiden hintoja korotetaan 110 Yhdysvaltain dollarilla yhden TEU:n suuruista konttia ja 160 Yhdysvaltain dollarilla yhden FEU:n suuruista konttia kohden ja erityisvälineiden (avoimet ja tasakontit) tariffimaksuja 400 Yhdysvaltain dollarilla 20 TEU:n suuruista konttia ja 500 Yhdysvaltain dollarilla 40 FEU:n suuruista konttia kohden.

XII MAHDOLLINEN KILPAILU: MUUT LINJALIIKENNEPALVELUJEN TARJOAJAT

- 276) TACA:n osapuolet väittivät mahdollisen kilpailun olevan tärkeä näkökohta Atlantin ylittävässä liikenteessä. Tällaista kilpailua voivat aiheuttaa Atlantin ylittävillä reiteillä nykyisin toimivat kuljetusyhtiöt, koska ne pystyvät kasvattamaan kuljettamiensa konttien lukumäärää ilman merkittäviä kustannuksia tai teknisiä ongelmia, sekä myös muualla kuin Atlantin ylittävillä reiteillä liikennöivät konttikuljetusyhtiöt, jotka siirtyvät tälle reitille.
- 277) Jäljempänä tarkastellaan kutakin mainittua näkökohtaa vuorollaan, mutta aluksi on syytä keskustella asiantuntijalausunnosta, jonka TACA:n osapuolet esittivät todistusaineistona.

A Dynamarin raportti

- 278) TACA:n osapuolet vetosivat väitetiedoksianto koskevan vastauksensa liitteenä olevaan raporttiin, ja näin ollen komissio pyysi järjestöltä virallisesti tietoja asiasta 18 päivänä syyskuuta 1997 seuraavasti:

”Dynamarin 30 päivänä elokuuta 1996 päivätty raportti on vastauksen liitteenä 10. Pyydämme teitä toimittamaan yksityiskohdalliset tiedot ohjeista, joita TACA:n osapuolet ovat antaneet tai joita niiden puolesta on annettu Dynamarille tämän raportin laatimista varten. Jos tällaisia ohjeita on esitetty kirjeissä tai muissa asiakirjoissa, jotka liittyvät Dynamarin aikaisempien raporttien valmisteluun, pyydämme teitä toimittamaan jäljennökset myös näistä asiakirjoista.”

- 279) TACA:n osapuolet vetosivat tietojen salassapitovelvollisuuteen, jonka ne katsoivat koskevan hallinnollisten menettelyjen tai tuomioistuinkäsitellyn asianosaisten asiantuntijatodistajalle antamia tai tälle asianosaisten puolesta annettuja ohjeita. Tämä vetoamus toistettiin 6 päivänä toukokuuta 1996 järjestetyssä suullisessa käsittelyssä.
- 280) Komissio katsoo, ettei ole näytetty toteen yhteisön oikeuden mukaisen salassapitovelvollisuuden koskevan muita kuin päämiehen ja asiakkaan välisiin suhteisiin liittyviä asiakirjoja. Vaikka salassapitovelvollisuus koskisi näitä muita asiakirjoja, komissio ei hyväksy asiantun-

tijatodistajille annettujen ohjeiden pitämistä salassa, jos vastaaja vetoaa kyseisen asiantuntijan laatimaan raporttiin.

- 281) Tässä yhteydessä komissio toteaa, että sen tällaisissa asioissa noudatettavaa käytäntöä on äskettäin selvennetty:

”Tutkimuksia koskeva erityinen huomautus:

On korostettava, että osana menettelyä tai yksittäistä asiaa varten tilattuihin tutkimuksiin, joita käytetään suoraan tai välillisesti menettelyssä, on oltava tilaisuus tutustua riippumatta siitä, mikä on tutkimuksen todellinen arvo. Tässä tapauksessa on syytä antaa mahdollisuus tutustua tutkimuksen tuloksen (kertomus, tilastot, ...) lisäksi myös komission kirjeenvaihtoon sopimuspuolen kanssa sekä sopimusasiakirjoihin ja tutkimusmenetelmiin. Sitä vastoin tutkimuksen taloudellisiin näkökohtiin liittyvä kirjeenvaihto ja viittaukset sopimuspuoliin pidetään luottamuksellisina sopimuspuolen edun vuoksi.⁽⁸¹⁾”

- 282) Komission mielestä lisätietojen ansiosta kaikki asianosaiset voivat arvioida asiantuntijan päätelmien luotettavuutta; jos tällaisia tietoja ei ole, kertomusten todistusarvoa on hankala arvioida. Kyseessä olevassa tapauksessa TACA:n osapuolet eivät ole selittäneet, miksi ne ovat kieltäytyneet toimittamasta pyydettyjä tietoja, ja näin ollen voidaan kohtuudella olettaa asiantuntijalle annettujen ohjeiden vaikuttaneen raportin päätelmiin.

B Aluskannan liikkuvuus

- 283) Asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 korostetaan erityisesti mahdollista kilpailua keinona valvoa linjakonferenssien markkina-asemaa.

”... merenkulkualalle ominaisen laivastojen liikkuvuuden vuoksi konferenssit ovat jatkuvasti kilpailun kohteena, ja niillä ei yleensä

voida poistaa tätä kilpailua merkittävältä osalta kyseisiä meriliikennepalveluja, ...”

- 284) Yleisesti on myönnetty (ks. johdanto-osan 365 kappale) Pohjois-Atlantin kaltaisella tärkeällä reitillä liikennöivälle varustamolle olevan hyvin haitallista, jos se ei pysty tarjoamaan kuljetuksia viikoittain ja mieluiten määräpäivinä.

- 285) Viikoittaisista kuljetuksista on tullut olennaisen tärkeä osa valmistajan ja lopullisen kuluttajan välistä tarjontaketjua. Eri vaiheiden välisten aikaviiveiden pidentyminen voi lisätä erityisesti rahdinantajien kustannuksia, koska niiden on varastoitava enemmän tuotteita ketjun kummasakin päässä. Helposti pilaantuvien tuotteiden yhteydessä kustannukset saattavat olla vielä korkeammat. Tarjontaketju hidastuu, jolloin teollisuustavaroiden maksut viivästyvät, ja lisäksi varastointikustannukset kasvavat ja tavarat voivat menettää arvoaan toimitusten viivästyneen vuoksi.

- 286) Määräpäivinä viikoittain tarjottavien palvelujen suosiminen kymmenen, kahdentoista tai jopa neljän päivän välein tehtävien kuljetusten sijasta johtuu siitä, että sen ansiosta rahdinantajat voivat suunnitella tulevaa toimintaa helpommin, eikä niiden tarvitse tarkistaa, onko aluksia tarvittaessa käytettävissä. Tämä ilmiö on tuttu säännöllisten liikennepalvelujen tarjoajille ja käyttäjille. Liikematkustajat odottavat lentoyhtiöiden tarjoavan lentoja päivittäin tai jopa tunnin välein, ja junien ja lauttojen matkustajat odottavat palvelun olevan säännöllistä ja lisäksi ennakoitavaa siten, että aikataulu on suhteellisen yksinkertainen ja helppo muistaa.

C Kapasiteetin lisäämisestä aiheutuvat kustannukset

- 287) Yleisesti ottaen Atlantin ylittävän liikenteen erityispiirteet vähentävät merkittävästi mahdollista kilpailua. Atlantin ylittävä liikenne on vilkasta ja siinä vaaditaan säännöllisiä kuljetuksia ja suurta kapasiteettia. Yhtiöillä on oltava suuria ja uudenaikaisia aluksia, jotka kuljettavat tava-

⁽⁸¹⁾ Komission tiedonanto sisäisistä menettelysäännöistä käsiteltäessä pyyntöjä saada tutustua asiakirjoihin EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan, EHTY:n perustamissopimuksen 65 ja 66 artiklan ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamistapauksissa, EYVL C 23, 23.1.1997, s. 3.

roita viikoittain ja poikkeavat riittävän monessa satamassa. Kustannussäästöt ovat 4 000 TEU:n aluksessa arviolta 30—40 prosenttia yhtä paikkaa kohden 2 500 TEU:n alukseen verrattuna.

- 288) Määräpäivinä viikoittain tehtävät kuljetukset, joissa alukset poikkeavat sekä Pohjois-Euroopassa että Yhdysvalloissa kolmessa tai neljässä satamassa, vaativat viittä yhtä nopeaa ja yhtä suuren kapasiteetin omaavaa alusta sekä kolminkertaisen määrän kontteja aluskannan kapasiteettiin verrattuna. Tällaisen palvelun käyttöönotto maksaisi noin 500 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria ilman hallinnointi- ja huoltokustannuksia.

D Konttialusten siirtyminen reitiltä toiselle

- 289) Komission yleiset huomiot aluskannan liikkuvuudesta ja linjaliikennemarkkinoiden kilpailullisuudesta esitetään johdanto-osan 350—357 kappaleessa. Voidaan kuitenkin osoittaa, että TACA:n yhteydessä aluskannan liikkuvuudesta johtuva mahdollinen kilpailu ei todennäköisesti ole kovin voimakasta.

- 290) Tämä johtuu kahdesta seikasta: ensinnäkin miltei kaikki suuret linjaliikenneyhtiöt harjoittavat jo toimintaa Atlantin ylittävillä reiteillä (jäljempänä tarkastellaan yhtiöitä, jotka eivät toimi näillä markkinoilla), ja toiseksi pienten laivanvarustamojen tulo markkinoille on epätodennäköistä.

”Ne ajat ovat ohi, jolloin kunnianhimoiset ja voittoa tavoittelevat yrittäjät käynnistivät jatkuvasti pienimuotoista Atlantin ylittävää kuljetustoimintaa, yleensä alle 1 000 TEU:n suuruisen vuokratun kaluston avulla. Markkinoiden armoton ja heltyvätön toiminta on hävittänyt tällaisen yritystoiminnan.”⁽⁸²⁾

- 291) Tarkasteltaessa TACA:n jäsenistön kehittymistä aikajärjestyksessä voidaan lisäksi havaita, että vuoteen 1997 asti, jolloin Cosco / K Line / Yangming -järjestely syntyi (ks. johdanto-osan 263 kappale), kaikki TAA-sopimuksen tekemisen jälkeen Atlantin ylittävään liikenteeseen tul-

leet merkittävät mahdolliset kilpailijat ovat tehneet sen liittymällä TAA/TACA-sopimukseen⁽⁸³⁾.

I versio (28/8/92) – 11 yhtiötä

ACL

Hapag Lloyd

P&O

Nedlloyd

Sealand

Maersk

MSC

OOCL

POL

DSR/Senator

Cho Yang

II versio (12/3/93) – 12 yhtiötä

NYK

III versio (31/3/93) – 13 yhtiötä

NOL

IV versio (7/4/93) – 15 yhtiötä

TMM

Tecomar

V versio (26/8/94) – 16 yhtiötä

Hanjin

VI versio (31/8/95) – 17 yhtiötä

Hyundai

- 292) TACA:n (ja myös ACL:n) hallituksen puheenjohtaja Olav Rakkenes kirjoitti 30 päivänä tammikuuta 1996 Hanjinille seuraavaa:

⁽⁸³⁾ TMM ja Tecomar ovat toimineet Atlantin ylittävässä liikenteessä, mutta ne eivät ole osallistuneet konferenssihin, ja TMM:n täydet konttikuljetukset olivat esimerkiksi vuoden 1995 toisella vuosineljänneksellä alle 1 prosenttia ja Tecomarin alle 2 prosenttia TACA:n kaikista kuljetuksista.

⁽⁸²⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 87.

”Kuten olen sanonut kaikille markkinoille pääsyä tavoitteleville yhtiöille, tulkaa keskustelemaan kanssani. Me autamme teitä parhaamme mukaan tämän tavoitteen saavuttamisessa.”

- 293) Erityisen merkittävää on, että yksikään vuosina 1992–1996 markkinoille tulleesta neljästä aasialaisesta varustamosta (NYK, NOL, Hanjin ja Hyundai) ei ole harjoittanut toimintaa TACA:n osapuolten kanssa kilpailevana itsenäisenä yhtiönä. Kukin näistä varustamoista on lisäksi päässyt markkinoilla alkuun kärsimättä näissä olosuhteissa tavanomaisesta kilpailusta tekemällä erilaisia järjestelyjä TACA:n osapuolten kanssa. Tämä osoittaa, että pääsy Atlantin ylittävään liikenteeseen voi olla melko helppoa, kun uusi yrittäjä tekee sopimuksen TACA:n osapuolten kanssa.
- 294) Erityisesti Hanjin ja Hyundai pääsivät markkinoille ostamalla tilaa sen sijaan, että ne olisivat investoineet aluksiin. TAA/TAC:n osapuolten ovat väittäneet näiden yritysten olleen merkittäviä mahdollisia kilpailijoita: tosiasiallisesti TAA on pystynyt varmistamaan, että nämä yhtiöt eivät ole tulleet Atlantin ylittävään liikenteeseen itsenäisinä yhtiöinä vaan TACA:n osapuolina.
- 295) Komissio ei pyri väittämään, että pääsy tietyille reitille ostamalla tilaa ja hankkimatta varsinaista aluskantaa olisi aina kilpailun vastaista. Kyse on siitä, liittyykö tällaisen yhteistyön etuihin muutoksia markkinoiden kilpailurakenteeseen, kuten mahdollisen kilpailun estämistä.
- 296) Tämä kyky sisällyttää mahdolliset kilpailijat TACA:n rakenteisiin johtuu osittain TACA:n käytännöstä tarjota rahdinantajille kaksoishinnoitteluun perustuvia sopimuksia ja siitä, että useimmat TACA:n osapuolista eivät kilpaile sopimuksiin osallistumisesta NVOCC:iden kanssa (ks. 150 ja 151 kohta). Tällaisella toiminnalla on kaksoishinnoittelun ja kilpailun estämisen osalta suurelta osin sama vaikutus kuin TAA:ta koskevan päätöksen johdanto-osan

341, 342 ja 343 kappaleessa kuvataan⁽⁸⁴⁾.

- 297) Kaksi merkittävää linjaliikenneyhtiötä, American President Lines Ltd (APL) ja Mitsui OSK Lines Ltd (Mitsui), ovat hiljattain aloittaneet toiminnan Atlantin ylittävällä liikenteellä, mutta eivät ole TACA:n jäseniä. Kumpikin on kuitenkin yhteydessä TACA:n varustamoihin muilla reiteillä.
- 298) APL ja Mitsui toimivat jo yhteistyössä Tyynenmeren ylittävällä liikenteellä OOCL:n kanssa⁽⁸⁵⁾. APL osallistuu seuraaviin järjestelyihin: Tyynenmeren itä-länsi-suuntaisia kuljetuksia koskeva hintasopimus (TransPacific Westbound

⁽⁸⁴⁾ Ks. alaviite 7. Komission päätös 94/980/EY, 19. lokakuuta 1994 Trans-Atlantic sopimuksesta; EYVL L 376, 31.12.1994, s. 1; 341, 342 ja 343 kohta:

”341) Erillisten hintojen todellinen tarkoitus on esimerkiksi TAA:n yhteydessä sisällyttää itsenäiset yhtiöt sopimukseen; jos itsenäisten yhtiöiden ei anneta hinnoitella palveluja konferenssin jäseniä alhaisemmiksi, ne toimisivat edelleen konferenssin ulkopuolella ja kilpailisivat sen jäsenten kanssa erityisesti palvelujen hinnoittelussa. Konferenssin nykyisten jäsenten etuna on, että tämä rajoittaa ulkopuolisten toimintaa ja siten niiden kilpailua. Tällainen järjestelmä vähentää merkittävästi ulkoisten toimijoiden tosiasiallista kilpailua, vaikka näiden olemassaolo on linjakonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen tärkein turvatoinen menne.

342) Tämä tavoite paljastaa TAA:n tosiasiallisen luonteen, ja se tulee selvästi esiin useista edellä esitetystä näkökohdista. Esimerkkinä on TAA:n alkuperää käsittelevä jakso, jossa kuvailtiin aikaisempaa liikennettä, asiakirja, jossa kootaan yhteen Genevessä 13 päivänä tammikuuta 1992 järjestetyn TAA:n jäsenten kokouksen päätelmät ja johon viitataan alaviitteessä n:o 76, sekä TAA:n jäsenen, Senator Lines -yhtiön, puheenjohtajan hieman ennen sopimuksen voimaantuloa pitämä puhe.

343) Tällaisessa sopimuksessa pyritään naamiomaan konferenssiksi sopimus, joka on tosiasiallisesti ulkopuolisten itsenäisten yritysten kanssa tehty sopimus, jonka tavoitteena on säilyttää hintajousto. Kyse ei ole todellisesta linjakonferenssista, vaan konferenssin (esimerkiksi hinta- ja sopimuskomitean jäsenten eli ”järjestäytymättömien jäsenten”) ja ulkopuolisten (eli ”järjestäytymättömien jäsenten”) välinen sopimus. Tällaisiin sopimuksiin ei sovelleta perinteisille konferensseille myönnettyjä ryhmäpoikkeuksia.”

⁽⁸⁵⁾ FMC-sopimus 203-011468. APL/MOL/OOCL Aasia—Tyynimeri—liittoutumissopimus (”A-Pac”).

Rate Agreement), Japanin Tyynenmeren konferenssi (Trans-Pacific Conference of Japan), Aasian ja Pohjois Amerikan välisiä länsi—itä—suuntaisia kuljetuksia koskeva hintasopimus (Asia North America Eastbound Rate Agreement) ja Tyynenmeren vakauttamissopimus (TransPacific Stabilization Agreement). Sekä APL että Mitsui OSK kuuluvat Kaukoidän rahtikonferenssiin (Far Eastern Freight Conference), joka liikennöi Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisellä reitillä ja johon kuuluvat myös seuraavat TACA:n osapuolet: DSR, Hapag Lloyd, Maersk, NOL, NYK, OOCL, P&O Nedlloyd ja Sea-Land.

- 299) Kuten johdanto-osan 355 ja 356 kappaleessa todetaan, markkinoille tulon kannustimia vähentävät myös kustannukset, joita aiheutuu Atlantin ylittävistä liikenteistä vetäytymisestä — ja siitä yrityksen maineelle ja kilpailuasemalle muilla markkinoilla aiheutuva vahinko — sekä vähäiset mahdollisuudet aloittaa liikenne reitillä uudelleen.

E Kilpailu muiden kuin konttilastin kuljettamiseen erikoistuneiden alusten taholta

- 300) TACA:n osapuolet ovat väittäneet, että mahdollista kilpailua aiheuttavat myös muut kuin konttilastin kuljettamiseen erikoistuneet alukset, joita voitaisiin mukauttaa kuljettamaan kontteja tai joissa kuljetettavien konttien määrää on mahdollista lisätä. TACA:n mukaan asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla toimivien muiden kuin konttilastiin erikoistuneiden alusten kuljetuksia voidaan lisätä välittömästi noin 200 000 TEU:ta, joka vastaa noin 15:tä prosenttia TACA:n osapuolten kuljetuskapasiteetista. Tämän väitteen tueksi TACA:n osapuolet ovat esittäneet ainoastaan Dynamarin raportin, jonka kiistanalaisuudesta keskustellaan johdanto-osan 278—282 kappaleessa.

- 301) Periaatteessa kontteja voidaan kuljettaa kaikissa aluksissa, ja 85 ja 86 kohdassa esitettyihin TACA:n osapuolten markkinaosuuksiin sisältyvät myös muut kuin konttialukset. Tällaisten alusten aiheuttaman kilpailun vaikutukset ovat merkittäviä ainoastaan, jos kumpikin seuraavista kahdesta edellytyksestä täyttyy: ensinnäkin olisi näytettävä toteen, että tällaisten palvelujen tarjoajien kilpailu TACA:n osapuolten kanssa olisi kannattavaa yhdenmukaisin edellytyksin, ja toiseksi asiakkaiden olisi oltava sitä mieltä, että kuljetus konttialuksissa olisi toiminnallisesti korvattavissa kuljetuksella muitakin kuin kontteja kuljettavissa aluksissa.

- 302) Tarkasteltaessa ensin mainitun kumulatiivisen testin toteutumista on olennaisen tärkeää huo-

mata, että muitakin kuin kontteja kuljettavien alusten ominaispiirteet ja suorituskyky eroavat merkittävästi konttialusten ominaispiirteistä ja suorituskyvystä:

”On täysin selvää ja miltei jo nimen perusteella pääteltävissä, että konttialusten osastoihin jaettu kapasiteetti on tehokkaampi ja tuottoisampi kuin muunlainen tila, kun kyse on yksiköittäin pakattujen tavaroiden (eli konttien) kuljettamisesta, ja siten se on merkittävämpää tarjonnan ja kysynnän tasapainon kannalta. Jokainen paikka osastoihin jaetussa aluksessa tarjoaa vuosittain enemmän konttikuljetuskapasiteettia kuin muunlaisessa aluksessa oleva paikka, koska:

— tällainen alus kuluttaa vähemmän aikaa satamissa

— sen nopeus merellä on yleensä paljon suurempi, ja

— kuljetuksia tehdään säännöllisen linjaliiikenteen aikataulun mukaisesti.”⁽⁸⁶⁾

”Ro-ro-alusten tuottavuus voi olla yli 80 prosenttia osastoihin jaetun aluksen tuottavuudesta, mutta puolittainen konttialus tai sekä kontteja että irtotavaraa kuljettava alus on huomattavasti tehottomampi sekä nopeutensa että rahdinkäsittelyyn satamissa kuluvan ajan osalta. Voidaan kohtuudella arvioida, että osastoihin jaetun ja muunlaisen aluksen suhteellisten tuottavuustasojen yleinen suhde on 2:1.”⁽⁸⁷⁾

- 303) Suorituskykyyn liittyvät ominaisuudet haittaavat tarjonnan muuntamista, mutta lisäksi on otettava huomioon lukuisia teknisiä ominaisuuksia. Lisäkustannuksia aiheutuu ensinnäkin konttien kuljettamisesta aluksissa, joita ei ole rakennettu nimenomaisesti konttialuksiksi. Kyse on sekä ketjujen ja lisävarustusten ostamisesta aiheutuvista kertakustannuksista (Dynamarin mukaan nämä kustannukset ovat noin 150 ecua yhtä paikkaa kohden) että muuttuvista kustannuksista, jotka johtuvat siitä, että työvoimakus-

⁽⁸⁶⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 69.

⁽⁸⁷⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 71.

tannukset ovat muihin kuin konttialuksiin lastattavien konttien osalta korkeammat kuin konttialusten osalta. On myös otettava huomioon ylimääräiset satamakustannukset, joita aiheutuu siitä, että konttien lastaus tällaisiin aluksiin kestää kauemmin ja näin ollen satamissa kulutettu aika pitenee.

304) Toinen syy sille, että muiden kuin konttilastiin erikoistuneiden alusten mahdollinen kapasiteetti on pienempi kuin TACA:n osapuolet väittävät, on se, että tällaisten alusten omistajilla ei ole käytössään yhtä paljon kontteja kuin konttialusten liikennöijillä. Kullakin TACA:n osapuolella on yleensä kolme konttia kutakin käytettävissä olevaa paikkaa kohti. Monet kappaletavaran kuljettajat eivät omista kuitenkaan lainkaan kontteja. Tämä on erityisen merkittävää ottaen huomioon, että maailman laatikkovarasto on harvoin — eikä ainakaan vähintään kymmenen viimeksi kuluneen vuoden aikana — riittänyt muiden kuin osastoihin jaettujen alusten nimellisen konttikapasiteetin hyödyntämiseen kokonaisuudessaan⁽⁸⁸⁾. Tilaannetta vaikeuttaa se, että muiden kuin konttialustiin erikoistuneiden alusten liikennöijillä ei yleensä ole käytössään samoja maalla sijaitsevia tiloja ja laitteita kuin konttialusten omistajilla.

305) Komissio on eri mieltä siitä, että suuri enemmistö TACA:n osapuolten asiakkaista pitäisi tavaran laivaamista irtotavarakuljetuksiin erikoistuneella aluksella tai neo-bulk-aluksella konttialukset korvaavana kuljetuksena. Tämä tulee esiin seuraavasta ACL:n mainoksen otteesta tammikuulta 1997:

”Jos nykyinen varustamonne väittää rahdinne olevan kiinnitetty turvallisesti aluksen kannelle, älkää uskoko sitä. *Rahti voi kärsiä pahasti Pohjois-Atlantin ylityksen aikana ... ACL:n konttirahdin turvallisuuden takavat myös ainutlaatuisesti suunnitellut kiinnityslaitteet, toisin kuin sellaisissa aluksissa, joissa kontit on amoastaan köytetty paikoilleen.*”

⁽⁸⁸⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 70.

306) Muita eroja ovat asiakkaiden kannalta säännöllisten viikoittaisten kuljetusten puute ja se, että muut kuin konttilastiin erikoistuneet alukset joutuvat usein käyttämään eri satamaterminaleja tai laituripaikkoja kuin konttialukset, mikä heikentää multimodaaliliikenteen tehokkuutta.

XIII HINTOJEN VAIHTELU

A Keskimääräiset tulot ja hinnat

307) TACA:n osapuolet väittivät vastauksessaan väitetiedoksiintoon vastoin väitetiedoksiintoon sisältyneitä Euroopan rahdinantajien liittojen (European Shippers' Associations) esittämiä todisteita, että useiden rahdinantajien osalta vuoden 1996 palvelusopimusten hinnat ovat alhaisemmat kuin vuoden 1994 hinnat. TACA:n osapuolet väittivät vastauksessaan väitetiedoksiintoon myös, että TACA:n tariffimaksuja alennettiin vuoden 1996 elokuussa.

308) Niiden väitteiden arvioimiseksi ja niiden suhteuttamiseksi tosiasioihin komissio on tutkinut TACA:n osapuolten keskimääräisiä tuloja yhtä TEU:ta kohden (sekä yksittäin että yhteensä) ja palvelusopimuksiin sisältyviä hintavaihteluita. Kaikki jäljempänä esitetyt luvut ovat todellisia hintoja, joihin ei ole tehty inflaatiotarkistuksia.

309) Ennen näiden todisteiden tarkastelua on kuitenkin syytä panna merkille useita yleisiä näkökohtia, jotka koskevat TACA:n osapuolten tarjoamien linjaliikennepalvelujen hintavaihteluita. Ensiksi on otettava huomioon, että lähinnä TACA:n syrjivän hinnoittelurakenteen monimutkaisuuden vuoksi on hyvin vaikea määrittää yksittäisten hyödykkeiden hintoja. Näin ollen keskimääräisiä tuottoja tarkasteltaessa ei voida ottaa huomioon sitä, että lastin koostumus on olennaisen tärkeää lopputuloksen kannalta.

310) Toiseksi keskimääräisissä tuotoissa ei oteta huomioon sitä, että TACA:n osapuolten kapasiteettien käyttöasteet eroavat toisistaan huomattavasti. Tämä merkitsee sitä, että tietyn tasoiset keskimääräiset tuotot saattavat olla erittäin kannattavia yhden yhtiön mutta eivät toisen yhtiön kannalta.

311) Kolmanneksi on tärkeää muistaa, että kaupan edellytykset kolmella maailmanlaajuisella kauppareitillä ovat olleet viime vuosina hyvin erilaiset. Sekä Tyynen valtameren että Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisillä reiteillä hintoihin on kohdistunut merkittäviä paineita. Journal of Commerce -lehdessä todettiin 18. lokakuuta 1996 seuraavaa:

”Atlantti on ainoa suuri kauppareitti, jolla ei ole tänä vuonna käyty vakavaa hintasotaa. Hinnat laskivat viime vuonna merkittävästi Tyynenmeren reitillä ja Euroopan ja Aasian välisellä reitillä, mutta Atlantin ylittävistä rahdista maksettavat hinnat ovat pysyneet melko vakaina.”

312) Drewryn mukaan⁽⁸⁹⁾

”Atlantin ylittävällä reitillä tilanne oli 1990-luvun alussa huono valtareitteihin verrattuna, koska näiden markkinoiden suurempi kylläisyys esti voimakkaan kasvun ja koska tällä reitillä ei voitu hyödyntää maagista ’Aasian ylätystekijää’. Tietojen mukaan varustamoiden yhteenlasketut tappiot olivat tällä reitillä vuonna 1992 yhteensä 400 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria (myyntituotot vähenivät arviolta 22 prosenttia), mutta tilanne on tämän jälkeen parantunut TAA/TACA:an kuuluvien liikenneyhtiöiden yhteisten ponnistelujen ansiosta huomattavasti, ja vuonna 1996 ylijäämän ennustetaan olevan reitillä kokonaisuudessaan 350 miljoonaa dollaria ja marginaalin erittäin suotuisat 10,1 prosenttia (9,1 prosenttia vuonna 1995), minkä ansiosta se on itä-länsikuljetusten tuottoisin reitti. TAA ja TACA ovat ehkä aiheuttaneet varustamoille paljon kielteistä julkisuutta, puhumattakaan huomattavista oikeudenkäyntikustannuksista, mutta markkinoiden elpymisen laajuus huomioon ottaen hintaa voidaan epäilemättä pitää maksamisen arvoisena. Vuosikymmenen loppuun mennessä tuottavuusnäkömät näyttävät olevan varustamoiden osalta suurelta osin tyydyttävät (sääntelyyn liittyvää epävarmuutta lukuun ottamatta), eikä hintojen tai määrän epävakaudesta ole juuri merkkejä.”

313) Neljänneksi on tärkeää ottaa huomioon, että maaliskuun 1993 ja elokuun 1995 välillä neljä maailman suurimpiin kuuluvaa linjaliikenneyhtiötä (NYK, NOL, Hanjin ja Hyundai) tuli Poh-

jois-Euroopan ja Yhdysvaltojen väliselle reitille ilman, että hinnat olisivat laskeneet.

314) Ennen todellisten hinnankorotusten tarkastelua on lopuksi syytä muistaa, että TACA:n osapuolet tekivät 9 päivänä maaliskuuta 1995 sopimuksen USA:n liittovaltion meriliikennekomission kanssa tariffien ja palvelusopimushintojen alentamisesta loppuvuoden 1995 osalta sille tasolle, jolla ne olivat olleet 31 päivänä joulukuuta 1994. Tämä hintojen lasku merkitsi sitä, että TACA:n osapuolten TAA:n ja TACA:n yhteydessä tarjoamien palvelujen kokonaishintojen korotus on alhaisempi kuin mitä se olisi ollut, jos Yhdysvaltojen viranomaiset eivät olisi puuttuneet asiaan.

315) Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission arvioiden mukaan hintojen alentamisen kustannukset ovat TACA:n jäsenyhtiöille noin 60—70 miljoonaa dollaria. Yksittäisten varustamojen osalta on todettava, että TACA:n osapuolet ilmoittivat vastauksessaan väitetiedoksiintoon, että hintojen alentaminen merkitsi seuraavien hinnankorotusten peruuttamista sopimuksen tekemisen ajankohdasta alkaen (eikä siten koskenut vuoden 1995 ensimmäistä kymmentä viikkoa).

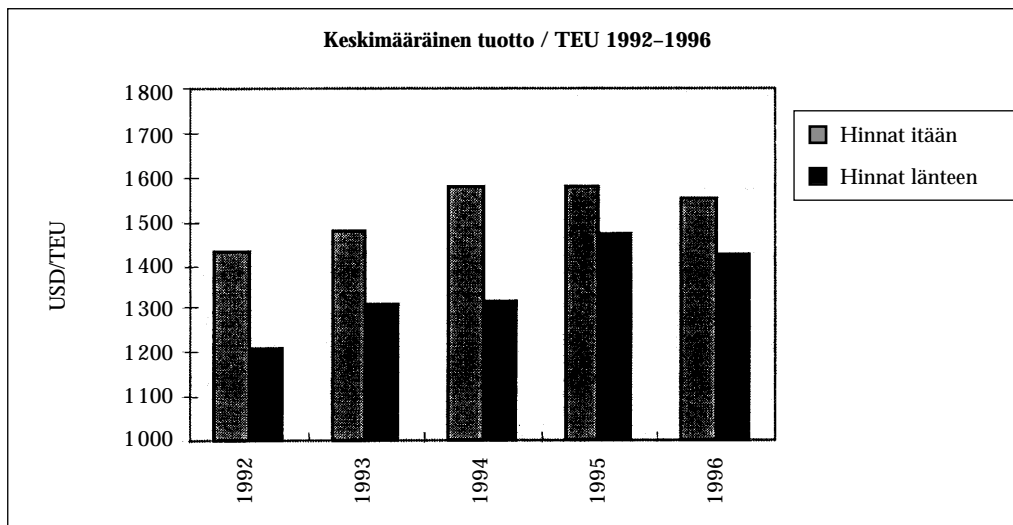
		(%)
Ranskasta	rauta ja teräs	23
	muut kuin vaaralliset kemikaalit	7
	paperi	17
Saksasta	autojen varaosat	12
	autojen sähkölaitteet	12
	tietokoneet, osat	13
	sähkölaitteet ja lääkelaitteet	10
Alankomaista	koneiden osat	11
	meijerituotteet	14
Tanskasta	liha	7
	meijerituotteet (kuivakontti)	11
	meijerituotteet (kylmäkontti)	3
	pikkuleivät	11
	huonekalut	11

⁽⁸⁹⁾ Drewry, Global Container Markets, s. 8.

		(%)
Yhdistyneestä kuningaskunnasta	muut kuin vaaralliset kemikaalit	6
	virvoitusjuomat	4
Belgiasta	muut kuin vaaralliset kemikaalit	10
	vaaralliset kemikaalit	9

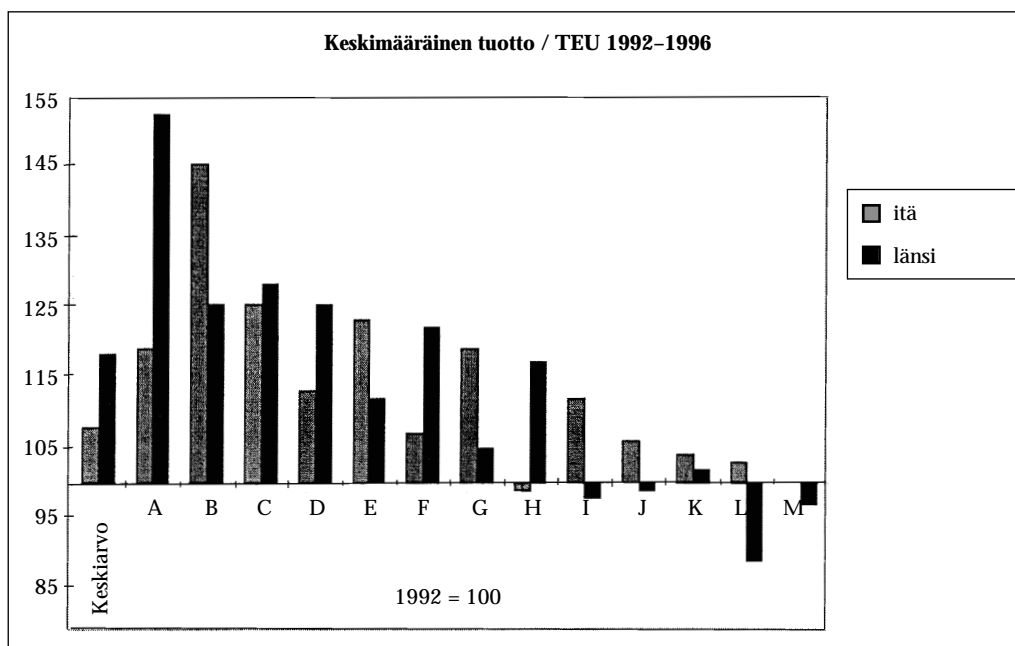
316) TACA:n osapuolet kieltäytyivät toimittamasta komissiolle satamasta satamaan -hintoja, koska se oli niiden mielestä vaikeaa. Taulukossa 9 esitetään keskimääräinen tuotto TEU:ta kohden TACA:n kaikkien osapuolten osalta vuosina 1992—1996.

Taulukko 9



- 317) Taulukosta 9 voidaan havaita, että itään suuntautuvassa rahdissa keskimääräiset tuotot TEU:ta kohden kasvoivat vuonna 1994 noin 7 prosenttia verrattuna vuoden 1993 keskimääräisiin tuottoihin. Vuonna 1995 keskimääräiset tuotot länteen suuntautuneissa kuljetuksissa kasvoivat TEU:ta kohden noin 11 prosenttia vuoden 1994 tuottoihin verrattuna, ja ne olisivat kasvaneet vielä enemmän, ellei Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio olisi pakottanut TACA:n osapuolia pysyttämään vuoden 1995 hinnat vuoden 1994 tasolla. Hinnankorotuksista huolimatta TACA:n osapuolten kuljetusten kokonaismäärä kasvoi asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla 5,4 prosenttia vuonna 1995 vuoteen 1994 verrattuna.
- 318) TACA:n osapuolten tuotot TEU:ta kohden (eli rahdinantajien maksama keskimääräinen hinta yhden TEU:n kuljettamisesta meritse) kasvoivat vuosina 1992—1996 itään suuntautuneiden kuljetusten osalta keskimäärin 8 prosenttia ja länteen suuntautuneiden kuljetusten osalta keskimäärin 18 prosenttia. Tästä keskimääräisestä luvusta ei voida kuitenkaan havaita, kuten taulukossa 10 esitetään, että useat TACA:n osapuolet saavuttivat kuitenkin huomattavasti keskiarvoa paremman tuloksen.

Taulukko 10



- 319) Taulukkoa 10 olisi tarkasteltava rinnakkain taulukon 6 (markkinaosuusvaihtelu) kanssa, jolloin voitaisiin havaita useiden TACA:n osapuolten onnistuneen kasvattamaan keskimääräisiä tuottojaan TEU:ta kohden merkittävästi ilman, että niiden markkinaosuus olisi pienentynyt. Samoin useiden TACA:n osapuolten keskimääräinen tuotto TEU:ta kohden on pienentynyt ilman, että niiden markkinaosuus näyttäisi kasvaneen.

B TAA/TACA:n palvelusopimuksiin liittyvien merikuljetuksien ja yhteisön maakuljetusosuusien hintavaihtelujen tilastollinen analyysi, 1992–1997

Tutkimusmenetelmät

- 320) Analyysi aloitettiin laatimalla vuoden 1996 sopimuksista luettelo, jossa esitettiin yhteisön maakuljetusosuusien hinnat. Tämän luettelon avulla tutkittiin muina vuosina tehtyjä sopimuksia analyysin perustaksi tarvittavan sopimusotoksen valitsemiseksi. Vaatimusten täyttämiseksi tietyn rahdinantajan ja linjakonferenssin välisistä sopimuksista vähintään yhden alioltava vuodelta 1992 ja yhden vuodelta 1996, tai toissijaisesti vuosilta 1993 ja 1996. Tutkimuksessa otettiin huomioon kaikki käytettävissä olevat sopimukset vuodelta 1992, jos vastaava palvelusopimus oli tehty myös vuonna 1996, ja

noin 40 prosenttia käytettävissä olevista sopimuksista vuodelta 1993 vastaavien vuoden 1996 palvelusopimusten kanssa. Vuoden 1993 sopimukset sisällytettiin tutkimukseen aikajärjestyksessä sen mukaan, miten ne sijoittuivat suhteessa vuoden 1996 sopimukseen eli tutkimukseen otettiin tarkoituksenmukaisista sopimuksista ensimmäiset noin 40 prosenttia.

- 321) Sopimusten valinnassa edellytettiin seuraavien vaatimusten täyttymistä: Sopimuksissa oli mainittava erilliset tariffiin sitomattomat hinnat länteen suuntautuneissa merikuljetuksissa ja yhteisön maakuljetuksissa vähintään yhden samanlaisen hyödykkeen tai hyödykeryhmän osalta ainakin yhdellä samanlaisella reitillä kunkin vuoden sopimuksessa. Tutkimuksessa analysoitiin yksinomaan länteen suuntautuvien kuljetusten hintoja, jotta voitaisiin tutkia TACA:n osapuolten toiminnan vaikutuksia Euroopan vientiyritysten kannalta. Jos kaikissa asianomaisen rahdinantajan ja konferenssin välisissä sopimuksissa oli mainittu useampi kuin kaksi yhteisön maakuljetusreittiä, valittiin sattumanvaraisesti kaksi reittiä, ja valuutat, joina hinnat oli merkitty, pidettiin samoina, jos samaa valuuttaa käytettiin kunakin vuonna kunkin reitin osalta. Valuuttoja ei muunnettu, jotta voitaisiin välttää valuuttakurssimuutosten vääristävät vaikutukset. Tutkimuksessa analysoitiin kaikki sopimuksissa sekä vuonna 1992–1993 että vuonna

1996 esiintyneet hyödykkeet ja reitit kunkin asianomaisen konttityypin ja -koon osalta, minkä vuoksi suurissa sopimuksissa (esimerkiksi [liikesalaisuuksia]) saattoi yhtenä vuonna esiintyä jopa 144 eri hintaa, ja yhden sopimuksen osalta voitiin havaita yhteensä jopa 576 eri hintaa koko tarkasteluajanjakson aikana.

- 322) Ellei erikseen mainittu, hintoihin ei sisällynyt mitään lisäveloituksia, esimerkiksi välitysmaksuja, valuuttalisiä, väliaikaisia osuuksia polttoainekustannuksista, kontteihin liittyviä käsittelymaksuja ja lastinkäsittelykustannuksia terminaalissa.
- 323) Tutkimuksen myöhemmässä vaiheessa komissiolle esitettiin vuoden 1997 palvelusopimukset. Kaikki edellä määritetyt vaatimukset täyttävien sopimusten hinnat on lisätty tutkimuksessa tarkasteltuja sopimuksia koskeviin tilastoihin.

Analyysi

- 324) Tutkimuksen selkein päätelmä on, että hintojen nousu oli vuosina 1993—1996 meriliikenneosuuksilla 10,4 prosenttiyksikköä suurempi kuin yhteisön maakuljetusosuuksilla. Taulukosta 11 voidaan havaita, että vuosina 1993—1996 meriosuuksien hinnat kasvoivat yhteensä 15,5 prosenttia ja yhteisön maakuljetusosuuksien hinnat puolestaan 5,1 prosenttia. Jos [liikesalaisuuksia] maksamat maakuljetushinnat eivät olisi nousseet voimakkaasti (24,3 prosenttia), hinnat olisivat nousseet vielä vähemmän (2,1 prosenttia). Vuosina 1993—1996 tarkasteltavana ali eniten sopimuksia, hyödykkeitä ja reittejä, ja näin ollen näiltä vuosilta saatuja tilastoja voidaan pitää tutkimuksen edustavimpina. Maakuljetusosuuksien hinnat alenivat jonkin verran tänä ajanjaksona, mutta meriosuuksilla kaikki hinnat kasvoivat, ja pienimmät korotukset olivat noin 7 prosenttia. Taulukko 11 perustuu liitteessä VI esitettyihin tietoihin.

Taulukko 11

Palvelusopimusten hintavaihtelut yhteensä 1992—1997

(%)

Ajanjakso	1993/4—1995 merikuljetus	1993/4—1995 EY maalla	1992—1996 merellä	1992—1996 EY maalla	1993—1996 merellä	1993—1996 EY maalla	1992—1997 merellä	1992—1997 EY maalla	1993—1997 merellä	1993—1997 EY maalla
Yhteensä	10,9	2,5	33,1	58,2	15,5	5,1	29,9	22,8	8	- 4,0

- 325) Tämä päätelmä tukee komission näkemystä, jonka mukaan TACA:n osapuolten määräävä markkina-asema on voimakkain meriliikennepalveluissa ja tällä alalla niihin kohdistuu vähiten kilpailupaineita. Maakuljetusten alalla TACA:n osapuoliin kohdistuu enemmän kilpailua.
- 326) Vuosien 1992—1996 analyysiä varten oli käytävissä paljon suppeampi sopimusvalikoima, ainoastaan kolme sopimusta. Näistä kolmesta kaksi oli ennen TAA:n perustamista, NEUSARA:n konferenssin aikana tehtyjä sopimuksia, ja sekä meri- että maakuljetusosuuksien hintojen kasvu näiden vuoden 1992 sopimusten ja TAA/TACA:n sopimusten välisenä aikana kuvastaa suuria hinnankorotuksia, joita TAA/TACA:n

osapuolet ovat pystyneet toteuttamaan. [liikesalaisuuksia] sopimuksia tarkasteltaessa maakuljetusten hinnoissa voidaan havaita 133,6 prosentin korotus vuosina 1992—1996, ja [liikesalaisuuksia] sopimuksessa vastaavien kuljetushintojen kasvu oli samana ajanjaksona 36 prosenttia. [liikesalaisuuksia] sopimuksessa voidaan lisäksi havaita meriliikennehintojen nousseen 64,2 prosenttia näiden vuosien aikana. Toisesta vuoden 1992 sopimuksesta, joka tehtiin TAA:n perustamisen *jälkeen*, voidaan havaita paljon maltillisempia korotuksia vuosina 1992—1996, vaikka siihen sisältyvien maakuljetusten hinnat kasvoivat meriliikennehintoja enemmän (2 prosenttia meriliikenteen ja 5 prosenttia maakuljetusten osalta).

- 327) Kun otetaan huomioon vuoden 1997 sopimusten mukaan tuomat muutamat luvut, tilanne

- muuttuu jonkin verran. Maakuljetusosuuksien kokonaishinnat ovat vuosina 1993—1997 joko laskeneet tai pysyneet samoina. Poikkeuksena on [liikesalaisuuksia] kanssa tehty sopimus, jonka osalta hinnat kasvoivat hieman, 4 prosenttia, vuosina 1996—1997, minkä vuoksi kyseisen sopimuksen hinnat nousivat vuosina 1992—1997 yhteensä 40 prosenttia. Kokonaisuudessaan maakuljetushinnat laskivat vuosina 1993—1997 kuitenkin 4 prosenttia. Tarkasteltaessa vuosia 1992-1997 hintojen voidaan kuitenkin havaita nousseen yleensä merkittävästi, mikä johtuu TAA:n mukanaan tuomista muutoksista. Meriliikennehintojen voidaan havaita nousseen kokonaisuudessaan 8 prosenttia vuosina 1993—1997, vaikka neljän sopimuksen kokonaishinnat laskivat vuosina 1993—1997, kun vuoden 1997 hinnat sisällytettiin tutkimukseen.
- 328) Edellä mainitun perusteella voidaan tehdä seuraavat päätelmät. Länteen suuntautuneiden merikuljetusten hinnat nousivat merkittävästi vuosina 1993—1996. EY:n maakuljetusosuuksien hinnankorotukset olivat samana ajanjaksona ja samoilla matkoilla 10 prosenttiyksikköä pienemmät, ja tämän perusteella markkina-asema ei näyttäisi olevan maakuljetusreiteillä yhtä voimakas. Kun tarkastellaan myös ennen TAA-järjestelyä tehtyjen palvelusopimusten hintoja vuodelta 1992, sekä meri- että maakuljetusten hinnankorotukset ovat paljon suuremmat, ja näin ollen näyttäisi siltä, että osapuolet ovat voineet TAA/TACA:n perustamisen jälkeen korottaa hintoja merkittävästi sekä meri- että maakuljetusreiteillä. Kun analyysissä otetaan huomioon myös vuoden 1997 hinnat, merikuljetusten hinnankorotukset olivat kokonaisuudessaan alhaisemmat kuin vuosina 1993—1996 ja maakuljetusten hinnat laskivat tosiasiaa yleisesti. Vuosien 1992—1997 hinnankorotukset ovat myös alhaisemmat kuin vuosien 1992—1996 korotukset. Tämä näyttäisi viittaavan siihen, että TACA:n osapuolet suhtautuivat vuoden 1997 sopimuksissa varovaisemmin hinnankorotuksiin.
- 329) Linjakonferenssi vakauttaa sen soveltamisalaan kuuluvat reitit vahvistamalla yhtenäisen tariffin, joka toimii markkinoilla viitehintana. Tällä tavoin hinnat pysyvät todennäköisesti muuttumattomina pidempään kuin jos yksittäiset yhtiöt määrittäisivät ne. Tavanomaisilla kilpailullisilla markkinoilla esiintyvien hintavaihtelujen vähentyminen voi hyödyttää rahdinantajia, koska se vähentää epävarmuutta tulevista kaupan edellytyksistä⁽⁹⁰⁾.
- 330) Asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 tavoitellulla hintojen vakaudella pystytään takaamaan rahdinantajille luotettava palvelu. Linjaliikennepalvelut ovat luonnostaan säännöllisiä, koska niiden aikataulu on jakautunut tasaisesti. Luotettavalle palvelulle ominaista on kohtuullinen laatutaso, eli rahdinantajan tavarat eivät vahingoitu, ja hinnan pysyminen samana kuljetuksen viikonpäivästä tai sen toteuttaneesta yhtiöstä huolimatta. Kuljetuspalvelujen tarjonnassa luotettavuus merkitsee ennakkolta ilmoitetun kuljetusaikataulun noudattamista, jolloin rahdinantajat voivat olla varmoja palvelun soveltumista niiden tarpeisiin.
- 331) Näistä syistä linjakonferenssien osapuolten asiakkaiden ajatellaan hyötyvän kohtuullisella tavalla konferenssien aiheuttamista kilpailunrajoituksista. Linjakonferenssien säsenten välisessä hintasopimuksessa voidaan näin ollen hyödyntää ryhmäpoikkeusta, jos todellista kilpailua on edelleen olemassa.
- 332) Maailman tärkeimmillä kauppareiteillä toimintaa harjoittavat linjaliikenneyhtiöt (mukaan lukien TACA:n osapuolet poikkeusta koskevassa hakemuksessaan) väittävät kuitenkin usein, että linjaliikennemarkkinat eroavat niin paljon muista tavara- ja palvelumarkkinoista, että ne on vapautettava tavanomaisista, näihin muihin markkinoihin sovellettavista kilpailusäännöistä. TACA:n osapuolet haluaisivat vakauden käsitteen merkitsevän sitä, että kaikille laivayhtiöille varmistettaisiin kaikilla reiteillä riittävä oman pääoman tuotto prosentti, jotta omistajat eivät joutuisi kiusaukseen investoida pääomaansa muualle.

XIV VAKAUDEN KÄSITTE

⁽⁹⁰⁾ Ks. komission muistio KOM(81) 423 lopullinen. Ehdotus neuvoston asetukseksi (ETY) perustamissopimuksen 85 ja 86 soveltamista merikuljetuksiin koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen määrittämisestä (EYVL C 282, 5.11.1981, s. 4).

- 333) Näiden tahojen tärkein väite on, että koska linjaliikenneteollisuudessa on huomattavat kiinteät, mutta vältettävissä olevat kustannukset, varakapasiteetin olemassaolo aiheuttaa lyhytaikaista hintakilpailua lähellä rajakustannuksia olevilla hinnoilla, minkä vuoksi kapasiteettia vedetään pois liikenteestä toimijoiden joko siirtäessä aluksiaan kannattavammille reiteille tai ajautuessa konkurssiin. Teoriassa⁽⁹¹⁾ tämä saattaa johtaa kapasiteetin puutteeseen, mikä nostaa voimakkaasti hintoja ja houkuttaa markkinoille uutta kapasiteettia ja uusia toimijoita. Tämän jälkeen kapasiteetti kasvaa taas kunnes saavutetaan riittävä varakapasiteetti (luotettavan palvelutarjonnan edellyttämä taso), jolloin kierre alkaa uudelleen alusta.
- 334) Tällaiset mahdollisesti voimakkaat hintojen ja käytettävissä olevan kapasiteetin vaihtelut ovat esimerkki markkinahäiriöstä: markkinat ovat luonnostaan epävakaita. Tämän kierteen katkaiseminen edellyttää tiukkaa hintakuria, jonka avulla estetään yhtiöitä tarjoamasta palveluja hinnoilla, jotka ovat tämän ajattelutavan kannattajien mielestä liian alhaiset ("tuhoisa hintakilpailu"). Tämä on niiden mielestä otettu huomioon asetuksessa (ETY) N:o 4056/86, jossa myönnetään poikkeus tietyille linjakonferenssien hintojen vahvistamista koskeville toimille.
- 335) Hintojen vahvistaminen ei kuitenkaan yksinään riitä, vaan lisäksi tarvitaan muita toimia, kuten sopimuksia kapasiteetin käyttämättä jättämisestä, jotta voitaisiin rajoittaa kunkin yhtiön kuljettamaa tavaramäärää ja siten poistaa yhtiöiltä houkutus kasvattaa kuljettamiensa tavaroiden määrää veloittamalla rajakustannuksia lähellä olevaa hintaa. Tämän näkemyksen kannattajien mukaan konferenssit eivät pysty tällaisten toimenpiteiden vuoksi korottamaan hintoja haluamallaan tavalla, koska kilpailukykyisiä hintoja korkeammat hinnat voisivat houkuttaa kilpailijoita markkinoille.
- 336) Vielä pidemmälle menevät ne tahot, joiden mukaan tasapainon puute johtaa nykyisin luontaisesti epävakaisiin markkinoihin. Näiden tahojen mielestä hintasopimuksia on laajennettava koskemaan maakuljetuksia, joiden yhteydessä yhtiöt tarjoavat multimodaaliliikennepalveluja; muussa tapauksessa yhtiöt pystyisivät veloittamaan konferenssin vahvistamaa merikuljetustariffia alhaisempia hintoja myymällä maakuljetuksia alle omakustannushintojen. Näin ollen toimet kilpailun rajoittamiseksi olisi laajennettava koskemaan kaikkia, jopa yhden konferenssin jäsenen, tarjoamia palveluja, jotteivät konferenssin osapuolet pyrkisi kiertämään merikuljetushintojen vahvistamista koskevaa sopimustaan kilpailemalla muilla tavoin.
- 337) Tämä analyysi on esimerkki niistä väitteistä, joita kartellien osapuolet ovat tehneet useissa kilpailuoikeudellisissa menettelyissä ja joissa on pyritty erottamaan toisistaan "oikeudenmukainen" ja "tuhoisa" kilpailu⁽⁹²⁾. Useimmat tekijät, joihin linjaliikennemarkkinoiden tasapainon puutetta koskevat väitteet perustuvat, eivät nimittäin koske yksinomaan linjaliikennettä. Varakapasiteettia on yleisesti useimmilla pääomavaltaisilla teollisuusaloilla, joilla uponneet kustannukset ovat korkeat, mutta tuotannon muuttuvat rajakustannukset ovat alhaiset. Tietyissä olosuhteissa on olemassa kannustimia alentaa hintoja liikevaihdon kasvattamiseksi määrää lisäämällä.
- 338) Luontaista epävakautta koskevan ajatustavan kannattajien väitteet perustuvat kahteen hyvin ristiriitaiseen teoriaan, joita erityisesti Pirrong⁽⁹³⁾ sekä Sjoström ja Davies⁽⁹⁴⁾ ovat pyrkineet soveltamaan merikuljetuksiin: kyse on ydin teoriasta ja kilpailullisten markkinoiden teoriasta. Näiden teoreettisten mallien soveltamisen edellyttämät hypoteesit (on olemassa kiinteitä, mutta vältettävissä olevia kustannuksia, kapasiteettia ei voida mukauttaa vastaamaan kysyn-

⁽⁹¹⁾ TACA:n osapuolet (tai muut varustamot) eivät ole koskaan esittäneet todisteita kapasiteetin puutteesta, joka johtuisi alusten vetämisestä pois liikenteestä.

⁽⁹²⁾ Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 21. helmikuuta 1995 yhdistetyssä asiassa T-29/92, SPO ym. v. komissio, Kok. 1995, s. II-289, 294 kohta, jossa ensimmäisen asteen tuomioistuin katsoi, että tavantomaista ja tuhoisaa kilpailua ei voida erottaa toisistaan. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin hylkäsi muutoksenhaun edellytysten selvän puuttumisen vuoksi 25. maaliskuuta 1996 antamallaan määräyksellä, asia C-137/95, Kok. 1996, s. I-1611.

⁽⁹³⁾ Tohtori Pirrong, "Core Theory and Liner Shipping Markets" (*Journal of Law and Economics* 1992, alaviite s. 11).

⁽⁹⁴⁾ "Competition, Contestability and the Liner Shipping Industry", s. 310.

tää, laivanvarustajat toimivat itsetuhoisesti omien hintojensa määrittämisessä) vaikuttavat useimpien asiaan perehtyneiden mielestä epärealistisilta. Näin ollen ei ole kovin yllyttävää, että useimmat merikuljetuksiin perehtyneet tutkijat eivät ole hyväksyneet näitä poikkeavia teoreettisia malleja soveltavien taloustieteilijöiden työtä⁽⁹⁵⁾.

A Ydinteoria ja kilpailullisten markkinoiden teoria

- 339) Ydinteorian mukaan riittävän varakapasiteetin ylläpito säännöllisten ja luotettavien palvelujen tarjoamiseksi kysynnän vaihtelusta huolimatta voi johtaa siihen, että varustamot unohtavat varakapasiteetin alkuperäisen tarkoituksen (eli että sitä olisi käytettävä vain kysynnän lisääntymisessä poikkeuksellisesti, esimerkiksi kausihuippujen vuoksi, hintojen pysyessä vakaana) ja alentavat hintoja varakapasiteetin hyödyntämiseksi uusien asiakkaiden avulla. Tällaisen kaupallisen strategian tavoitteena on käyttää aluksia mahdollisimman tehokkaasti.
- 340) Hintojen alentamispäätös ajaa muut varustamot hintasotaan, joka laskee hinnat hyvin alhaiselle tasolle, lähelle muuttuvia rajakustannuksia, koska varustamot eivät pysty mukauttamaan kapasiteettia vastaamaan kysyntää kovin nopeasti. Tällä tavoin alkaa edellä kuvailtu hintojen ja palvelun laadun suurten vaihtelujen kierre, josta alan luontainen epävakaus johtuu.
- 341) Ottamatta kantaa kysymykseen, onko ydinteoria pelkkä teoria ilman soveltamismahdollisuuksia, voidaan joka tapauksessa varmasti sanoa, että ydinteorian taustalla olevia hypoteeseja ei voida soveltaa linjaliikenteeseen.
- 342) Varakapasiteetin käsite vastaa ensinnäkin tuotannon tekijöiden jakamattomuus-ongelmaa⁽⁹⁶⁾ säännöllisten kuljetuspalvelujen yhteydessä.

Yksittäisen linjavarustamon kannalta aluskapasiteetin kustannukset ovat näin ollen kaikkea rahdattua tavaraa koskevia yhteisiä kustannuksia, eikä niitä voida erotella yksittäisten toimistusten osalta. Näin ollen niitä ei oteta huomioon laskettaessa tietyn rahdin hintaa, ja välittömistä käsittelykustannuksista tulee veloituksen alaraja. Näkemystä jakamattomista kapasiteettikustannuksista mutkistaa tavaroiden välinen hintasyrjintä, jolloin samasta palvelusta voidaan veloittaa yhden hyödykkeen osalta viisi kertaa enemmän kuin toisen hyödykkeen osalta.

- 343) Kuten Jansson ja Schneerson kuitenkin toteavat, jakamattomuuteen liittyvä ongelma voi olla yleinen vajaata lastia kuljettavien matkustaja- ja rahtilaivojen markkinoilla, jos vajaa lasti on suhteellisen pieni (esimerkiksi yksittäinen kontti vuoroaluksessa), jolloin päädytään tulokseen, että kapasiteettikustannuksia ei tulisi sisällyttää rajakustannuksiin. Jos tällaisia ongelmia on aiemmin esiintynyt, nykyisin on olemassa keinoja vähentää niiden kielteisiä vaikutuksia tuotavuuteen, ja linjaliikenneala tuntee nämä keinot hyvin. Kohtuulliset rajahinnat voidaan yleensä määrittää soveltamalla "tuoton hallinnoinnin" periaatteita, joita on käytetty paljon lentohintojen vahvistamisessa. Tärkeimmät linjaliikenneyhtiöt soveltavat nykyisin näitä rajahinnoittelun periaatteita välttääkseen tavannaisten myyntihintojensa vääristymisen rajahintojen vuoksi⁽⁹⁷⁾.

⁽⁹⁵⁾ Ks. esimerkiksi Jankowskin artikkeli "The Development of Liner Shipping Conferences" julkaisussa *International Journal of Transport Economics* 1989, Jansson ja Schneerson teoksessa "Liner Shipping Economics" (1987), Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission tutkimus "An Analysis of the Maritime Industry and the Effects of the 1984 Shipping Act" (marraskuu 1989), Yhdysvaltain oikeusministeriön tutkimus "Analysis of the Impact of the Shipping Act of 1984" (maaliskuu 1990) ja professori S. Gilmanin Tarporleyssä pitämä luento (helmikuu 1994).

⁽⁹⁶⁾ Ks. esimerkiksi Jansson ja Schneerson: "Common Costs and Indivisibility", 10.2 luku.

⁽⁹⁷⁾ Ks. artikkeli "Sea-Lands's Computer Wars" julkaisussa *Containerisation International* (elokuu 1995) ja artikkeli "Market Share Isn't Everything" julkaisussa *American Shipper* (heinäkuu 1995). Ks. myös Drewry Report 1991, s. 104—106. Esimerkiksi *American Shipper*-julkaisun artikkelissa todetaan Atlantic Container Linen yhteydessä seuraavaa: "yritys kehitti mallin, joka koskee laitteiden kuljetuksia. Tätä mallia käytetään viitteenä otettaessa rahtia vastaan. Sen ansiosta myyntihenkilöstö on nykyisin paljon paremmin tietoinen liiketoimintanäkymien kokonaisarvosta". Ks. myös "The Liner Industry: Structural Changes and Future Outlook", *Industrial Bank of Japan Quarterly Survey* (1995 IV) — "Nykyisin on siirrytty alus- tai reittikohtaisesta tuoton hallinnointijärjestelmästä alusta tai reittiä kohden rahtiyksikkökohtaiseen hallinnointiin. Tuotosta kutakin rahtiyksikköä kohden saadaan kunkin kontin netto-osuus yhtä matkaa kohti. Yksiköiden hallinnoinnin käyttöönotto on johtanut siihen, että yhdellä kontilla on nykyisin sama merkitys kuin mitä yhdellä aluksella oli aikaisemmin" (s. 43).

- 344) Vuonna 1991 laaditun Drewryn raportin⁽⁹⁸⁾ mukaan muuttuvien rajakustannusten tasolla olevat hinnat olisivat noin 20—400 Yhdysvaltain dollaria yhden FEU:n suuruista konttia kohden (riippuen siitä, onko laitteet vuokrattu vai ostettu) eli paljon alhaisemmat kuin tuolloin veloitetut hinnat. Drewryn raporttia analysoidessa voidaan havaita, miten järjetön on tuhoisan kilpailuteorian kannattajien väite, jonka mukaan joistakin toissijaisista kuljetuksista toisinaan veloitetut (lähellä muuttuvia rajakustannuksia olevat) hinnat vääristäisivät kaikki hinnat. Linjavarustamot ovat muiden yritysten tavoin huomanneet, että toiminnasta on mahdollonta saada voittoa perimällä asiakkailta keskimääräisiä kokonaiskustannuksia alhaisempia hintoja.
- 345) Kapasiteetin vaihteluja koskeva hypoteesi on lisäksi olennaisen tärkeä ydinteorian soveltamisen kannalta. Se on kuitenkin ristiriidassa laiva-yhtiöiden suurten kiinteiden investointien olemassaolon kanssa. Yhtiöt eivät voi investoida esimerkiksi tarvittaviin konttialuksiin, satamaja terminaalityöihin tai tyydyttävän asiakaskannan luomisen edellyttämiin myynti- ja hallintorakenteisiin kärsimättä tappiota, jos ne päättävät äkkiä lopettaa reitillä liikennöinnin. Koska reitiltä vetäydytään yleensä silloin kun ajat ovat vaikeat, yhtiön on varauduttava myymään omaisuutensa hyvin alhaiseen, käytetyistä tavaroista maksettavaan hintaan.
- 346) US Line -yhtiön romahdus vuonna 1986 on erinomainen esimerkki laivakuljetusalan uponneista kustannuksista. Kyseisessä tapauksessa perimättä jäi arviolta 40—50 prosenttia investointien jäämäarvosta⁽⁹⁹⁾. Investoinnit ovat niin suuret, että yhtiön ei kannata vetäytyä markkinoilta heti hintojen alkaessa laskea. Näin ollen myös mahdollisten kilpailijoiden on odotettava markkinoilla toimivien yhtiöiden reagoivan voimakkaasti kaupan kilpailurakenteen muuttumiseen. Huomattavien uponneiden kustannusten olemassaolo rajoittaa ydinteoriassa ennakoitua markkinoiden valtaamista äkillisesti ja voimakkaasti.
- 347) Kolmanneksi ydinteorian mukaan kapasiteetin vetäminen markkinoilta heikentää palvelujen laatua (tiheys ja kapasiteetti), se johtaa hintojen nousuun, mikä houkuttelee puolestaan uusia kilpailijoita markkinoille. Tämä hypoteesi kuvastaa näkemystä, jonka mukaan markkinoilla toimivien yhtiöiden tarjoamat palvelut ja kapasiteetti on tiukasti määritelty, eikä kysyntään mukautumiseen tarvittavaa joustovaraa ole. Tämä hypoteesi vastaa harhakäsitystä palvelujen vakaudesta, jonka mukaan kuljetusalan vakaus merkitsee kaikkien olemassa olevien palvelujen suojaamista ja kaiken tuhoisana pidetyn kilpailun kieltämistä. Hypoteesi ei vastaa tärkeimpien linjaliikennereittien olosuhteita.
- 348) Edellä mainituista syistä ydinteoriaa ei komission mielestä voida soveltaa linjaliikennealan tutkimiseen. Ydinteoria ei tarjoa tutkimukselle tyydyttävää teoreettista viitekehystä eivätkä kyseisen teorian asiantuntijat ole pystyneet ehdottamaan ratkaisuja ongelmiin. Tohtori Pirrongin mukaan⁽¹⁰⁰⁾ tyhjiin ytimeen liittyviä ongelmia voidaan ratkaista muiden instituutiomuotojen avulla. Näitä ovat monopolit, pitkäaikaiset sopimukset ja vertikaalinen yhdentyminen. Kuten edellä (122 kohdassa) esitettiin, noin 60 prosenttia TACA:n liiketoiminnasta perustuu enintään kaksivuotisiin määräaikaisiin sopimuksiin.
- 349) Siten kaikki teollisuusalan ”luontaisen epävakauden” ongelmat voidaan ratkaista kaupallisella strategialla, joka perustuu palvelun laadun eriyttämiseen asiakkaiden mukaan ja erillisten palvelusopimusten tekemiseen. Varustamot tuntevat hyvin nämä kaupalliset strategiat, ja näin ollen voidaan päätellä, että vaikka ydinteoria soveltuisi tutkimukseen, sen avulla ei voida perustella kartellien olemassaoloa.
- 350) Varustamot tukeutuvat myös kilpailullisten markkinoiden teoriaan väittäessään mahdollisen kilpailun takaavan tehokkaan palvelun kilpailukykyisin hinnoin. Uhka kilpailijoiden äkillisestä pääsystä markkinoille rajoittaa tietyllä tavalla

⁽⁹⁸⁾ s. 105—106.⁽⁹⁹⁾ Ks. erityisesti Gilman, Tarpoley 1994.⁽¹⁰⁰⁾ Ks. alaviite 93.

markkinoilla toimivien varustamojen tehokkuutta. Useat taloustieteilijät kiistävät kuitenkin tämän teorian soveltuvuuden linjaliikenteeseen⁽¹⁰¹⁾.

351) Kannattavaa markkinoille tuloa rajoittavien huomattavien uponneiden kustannusten lisäksi on syytä panna merkille, että kilpailullisia markkinoita koskevan teorian soveltaminen edellyttää, että markkinoille ei tule ketään eikä sieltä vetäydy ketään, vaan mahdollisen kilpailun uhka riittää. Kilpailuteorian mukaan hintojen nousua ja riittämätöntä tarjontaa voi esiintyä ainoastaan silloin, kun mahdollinen kilpailu ei aiheuta todellisia kilpailupaineita, mikä houkuttelee uusia yrittäjiä markkinoille näiden puutteiden hyödyntämiseksi.

352) Jankowski on huomauttanut, että markkinoille pääsyä ja sieltä vetäytymistä koskevien, useimmiten kannattamattomien, tapausten suuri määrä viittaa markkinoiden kilpailullisuuden puuttumiseen. Vuonna 1986 tekemässään tutkimuksessa tohtori Davies väitti, että Euroopan ja Kanadan välinen linjaliikenne oli kilpailullista juuri markkinoille tulleiden yrittäjien määrän vuoksi, mutta ei kuitenkaan tutkinut sitä, miten kannattavaa tällainen tulo oli. Daviesin päätelmät markkinoiden kilpailullisuudesta ovat näin ollen kyseenalaisia.

353) Tässä yhteydessä on syytä lisätä, että useimmat — ehkä jopa kaikki — Daviesin havainnot markkinoille tulosta ja sieltä vetäytymisestä koskivat naapurireiteillä liikennöivien yhtiöiden tekemiä alusten siirtoja. Näitä siirtoja ei analysoitu sen määrittämiseksi, oliko todellisuudessa kyse markkina-alueen valtauspyrkimyksistä.

354) Useimmat asiantuntijat ja laivanvarustamot hyväksyvät alusten sijoituksen yhteydessä liik-

kuvuuden ja joustavuuden käsitteen⁽¹⁰²⁾. Daviesin havainnot yrittäjien tulosta Euroopan ja Kanadan väliseen liikenteeseen ja sieltä vetäytymisestä tukevat pikemminkin näkemystä alusten joustavasta siirtämisestä kuin markkinoiden tosiasiallisesta kilpailullisuudesta.

”Kaikki edellä mainitut markkinoille tuloa ja niiltä vetäytymistä koskevat analyysit on tehty uusien palvelujen syntyminen tai olemassa olleiden palvelujen päättymisen perusteella, ei yritysten perusteella. Kun yritys siirtää aluksia reitiltä toiselle, tuloksena on aina palvelun tulo markkinoille ja vetäytyminen toisilta markkinoilta — mikä itsessään vaikuttaa kunkin reitin kilpailuolosuhteisiin — mutta se ei muuta laajemmilla markkinoilla toimivien yritysten määrää. (Taulukossa 4) esitetään Kanadan reiteillä linjaliikennepalveluja tarjoavien yritysten liikevaihto, mutta myös tässä yhteydessä esiintyy sama ongelma: yritys, joka ei ole aikaisemmin toiminut Kanadassa, ei välttämättä ole kokonaan uusi yritys, ja vetäytyminen Kanadan reiteiltä voi merkitä toiminnan päättymisen sijasta siirtymistä muille reiteille. Taulukossa 4 olevista markkinoilta vetäytymistä koskevista 49 esimerkistä ainoastaan kuusi johtui asianomaisen yrityksen vararikosta, kun taas muut tapaukset johtuivat palvelujen siirroista tai kuuden yrityksen kohdalla yritysostosta tai sulautumisesta (Abbott ym. 1984). Miltei kaikki Kanadan reiteille uusina tulleet 60 yritystä olivat uusien yritysten sijasta jo toimintaa harjoittavia ulkomaisia yrityksiä, jotka siirsivät aluskantaansa todennäköisesti havaitsemisensa voittomahdollisuuksien vuoksi.”⁽¹⁰³⁾

355) Professori Gilman on myös kritisoinut näkemystä markkinoiden kilpailullisuudesta ja maailman tärkeimmillä reiteillä vallitsevasta luontaisesta epävakauudesta seuraavasti: (Tarporley, helmikuu 1994):

”Todellisuudessa ei kuitenkaan tarvita empiiristä todistusaineistoa yksittäisistä tapoista, jotta voitaisiin kritisoida näkemystä

⁽¹⁰¹⁾ Ks. esimerkiksi Jankowskin artikkeli ”Notes and Comments: Competition, Contestability and the Liner Shipping Industry” julkaisussa *Journal of Transport Economics and Policy* (toukokuu 1989) tai saman kirjailijan artikkeli ”The Development of Liner Shipping Conferences” julkaisussa *International Journal of Transport Economics* (lokakuu 1989) sekä S. Gilman, Tarporley, helmikuu 1994.

⁽¹⁰²⁾ Ks. mm. Federal Trade Commission Report marraskuussa 1989, s. 20, Jansson ja Schneerson (10.2 luku) sekä artikkeli ”Sea-Land’s Computer Wars”, julkaisussa *Containerisation International*, elokuu 1995.

⁽¹⁰³⁾ Ks. alaviite 94.

alhaisista uponneista kustannuksista. Perusväittäjä tiivistyy kysymykseen teollisuusalan rakenteesta markkinoiden välisiä suhteita valvovana tekijänä. Tärkeimmillä reiteillä voidaan erottaa kolme suurta markkina-alueita, eli Atlantti, Tyynimeri ja Euroopan ja Kaukoidän välinen reitti. Markkinoille pääsyyn liittyvän kapasiteetin saatavuus ja markkinoilta vetäytymiseen liittyvien uponneiden kustannusten taso riippuvat näillä kaikilla reiteillä selvästi muiden markkinoiden olosuhteista. Jos kyseiset kolme reittiä olisivat likimainkaan tasapainossa, kapasiteettia ei kerta kaikkiaan olisi käytettävissä muilla markkinoilla olevien yrittäjien toiminnan korvaamiseen välittömästi ja täydellisesti. Kun aluksia alkaa siirtyä pois muilta kahdelta reitiltä, hinnat kohoavat — korotusten suuruus riippuu kysyntäjoustoista — ja tällainen kehitys päättyy nopeasti. Vaikka markkinoille tulon ja vetäytymisen esteet puuttuisivat kokonaan, markkinat eivät silti olisi niin kilpailulliset, että niillä olevat toimijat korvattaisiin täysin.

Hyvin laaja-alainen pääsy markkinoille hankkimalla kokonaan uusi kapasiteetti on myös mahdotonta. Kaikkien Euroopan ja Kaukoidän välisellä reitillä liikennöivien alusten korvaaminen maksaisi yli 10 miljardia Yhdysvaltain dollaria. Lisäksi täyden kapasiteetin käyttöönotto kestäisi optimistisesti arvioituna viisi vuotta. Alusten hinnat nousisivat asteittain (mikä merkitsisi sitä, että mahdolliset uudet tulokkaat eivät voisi hankkia aluksiaan samaan hintaan kuin mitä tuolloiset markkinoilla olivat omistaan maksoivat), ja pyrkimys toteuttaa näin laajoja toimenpiteitä horjuttaisi vakavasti laivanvarustamoteollisuuden maailmanlaajuisesta tasapainosta.

Suurten konttialusten omistuksen keskittyminen maailmanlaajuisesti vaikuttaa myös markkinoille pääsyn mahdollisuuksiin. Maailman aluskantaa hallinnoi nykyisin parikymmentä erittäin suurta varustamoita, joista monet liikennöivät kahdella tärkeimmistä reiteistä tai jopa kaikilla niillä, joten näitä yhtiöitä voidaan käytännössä pitää markkina-asemansa vakiinnuttaneina toimijoina.

Kahden viime vuosikymmenen aikana on tapahtunut keskittymistä, ja monet odottavat tämän suuntauksen jatkuvan seuraavien kymmenen vuoden aikana. Uusien yrittäjien pääsymahdollisuudet tähän suurten kerhoon ovat todennäköisesti melko rajalliset, ja mahdollisten uusien toiminnanharjoittajien joukko on tosiasiaa hyvin pieni.

Jos puolestaan tarkastellaan markkinoilta vetäytymistä, alusten rajallinenkin siirtäminen riippuu kohdemarkkinoiden olosuhteista. Jos aluskannan vetoisuus yhdellä kolmesta tärkeimmästä reitistä on liian suuri ja jos markkinat kahdella muulla reitillä ovat hyvät, niille voidaan siirtää jonkin verran aluksia. Jos kaikilla reiteillä kärsitään maailmanlaajuisen taantuman vaikutuksista, mahdollisuudet ovat kuitenkin vähäiset. Tärkeintä on, että siltä osin kuin markkinoihin kohdistuu samoja vaikutuksia, niiltä on suhteellisen helppo vetäytyä pois (alusten määrän ollessa kohtuullinen), markkinatilanne on hyvä, mutta tämä on paljon vaikeampaa markkinoiden ollessa heikot. Markkinoilta on näin ollen suhteellisen helppo vetäytyä silloin, kun se vähiten kannattaa. Erittäin laaja-alainen alusten siirtäminen olisi mahdotonta ja ylikapasiteetti olisi poistettava käytöstä.

Edellä esitetyn analyysin perusteella on selvää, että ajatukseen yksittäisistä markkinoista, joiden suhteen kustannukset eivät ole uponneita, liittyy useita oletuksia taustalla olevien toisiinsa liittyvien markkinoiden rakenteesta ja suorituskyvystä. Ensimmäinen oletus on se, että nämä yksittäiset markkinat ovat pienet teollisuusalan kokoon verrattuna; toiseksi toiminnan maailmanlaajuisilla markkinoilla on oltava kannattavaa ja kolmanneksi omistusrakenteen on oltava riittävän monipuolinen, jotta mahdollisia uusia tulokkaita on olemassa. Ainoastaan näissä olosuhteissa voidaan ottaa nopeasti ja helposti käyttöön riittävästi kapasiteettia markkinoilla olijoiden kapasiteetin korvaamiseksi ja vetää kapasiteetti myös helposti pois, jos markkinoiden nykyiset toimijat ryhtyvät vastaiskuun. Yksittäisillä linjaliikennemarkkinoilla, esimerkiksi teollisuusalan yleiseen kokoon verrattuna laajoilla valtavirta-aloilla, ei voida kovinkaan helposti pyrkiä saa-

vuttamaan alhaisia uponneita kustannuksia, lukuun ottamatta maltillisia valtauspyrkimyksiä. Nykytilanteessa maltilliset valtauspyrkimykset voivat johtaa ankaraan kilpailuun sellaisilla markkinoilla, joilta ei ole helppo vetäytyä, erityisesti sen vuoksi, että kuljetuskapasiteetti on hyödyke, joka voidaan menettää.

Omaisuuuden fyysinen liikkuvuus liittyy toisinaan välittömästi taloudelliseen liikkuvuuteen, mukaan lukien kuljetusyritysten taloudellinen liikkuvuus. Tämä ei kuitenkaan takaa alhaisia uponneita kustannuksia. Toisinaan tuotos on liikuteltavissa ja omaisuus voidaan hyvin pysyttää yhdessä paikassa. Yhden toimipisteen omaava teollisuusyritys, joka pystyy monipuolisen strategian avulla toimimaan useilla maailmanmarkkinoiden alueilla, voisi helposti kohdistaa tuotoksensa (ja siten siirtää suuren osan kiinteästä pääomastaan) markkinoilta toisille liikuttamatta sitä lainkaan.”

356) Jopa tässä kilpailullisuuden analyysissä aliarvioidaan alusten liikkuvuuden ja markkinoiden kilpailullisuuden välistä eroa. Tämä johtuu siitä, että multimodaaliliikennepalveluja tarjoavien merikuljetusyritysten on tehtävä investointeja maalla esimerkiksi hallinto- ja markkinointirakenteisiin. Tällaista omaisuutta on huomattavasti vaikeampi liikutella kuin aluksia, jos se ylipäänsä on lainkaan mahdollista. Hallinnointi- ja markkinointitoimintojen uudelleensijoituksesta tai lakkauttamisesta aiheutuvat uponneet kustannukset voivat joka tapauksessa olla huomattavan suuret.

357) Linjaliikenteen taloudellinen analyysi on siten monimutkainen tutkimuskohde. Tämän keskustelun perusteella voidaan päätellä, että varustamojen hintaa (konferenssit) tai kapasiteettia (yrityskonsortiot) taikka kartellien toimintaa koskevia järjestelyjä — jotka rajoittavat kilpailua vielä enemmän, jos ne sekä vahvistavat hinnat että hallinnoivat kapasiteettia — ei voida analysoida yksinomaan ydinteorian tai kilpailullisten markkinoiden teorian avulla.

B Tuhoisan kilpailun ongelma

358) Taloudelliseen todistusaineistoon, jonka entiset TAA:n osapuolet toimittivat hakemuksessaan

TAA-päätöksen peruuttamiseksi, sisältyy liite, jossa professori Yarrow kokoaa yhteen epävakautta koskevilla teorioissa esiintyviä tuhoisan kilpailun käsitteitä (vastineen liite 16). Professori Yarrow erottaa kahdenlaista tuhoisaa kilpailua: tyyppiä A voi esiintyä teollisuusaloilla, joilla on tiettyjä ominaispiirteitä, mukaan lukien huomattavasti keskimääräisiä kustannuksia alhaisemmat rajakustannukset, ylimääräinen tai käyttämätön kapasiteetti ja uponneiden kustannusten olemassaolo; tyyppiä B voi esiintyä, jos kilpailutilanne ei ole tasapainossa, kuten ydinteoriassa tai kilpailullisten markkinoiden teoriassa kuvailluissa tilanteissa.

359) Edellä mainitussa tarkastelussa on todettu, että tyyppiä B olevan tuhoisan kilpailun edellytykset eivät täyty, muun muassa uponneiden kustannusten olemassaolon vuoksi ja koska markkinoille ei tehdä nopeita, mutta kannattavia käväisyjä. Tyyppiä A olevan tuhoisan kilpailun osalta professori Yarrow hyväksyy näkemyksen, jonka mukaan tällainen kilpailu ei edellytä kilpailusääntöjen soveltamisessa erityisiä toimenpiteitä, osittain koska

”useimmat kilpailupolitiikkaan erikoistuneet taloustieteilijät, minä mukaan lukien, eivät kuitenkaan pitäisi tällaista tulosta sinänsä riittävänä väitteenä sen puolesta, että hintasopimukseen ei sovellettaisi kilpailuoikeuden yleisiä määräyksiä. Keskeinen syy tälle on se, että vaikka yritykset voivat kärsiä pitkittyneistä kirjanpitolappioista, kuluttajat hyötyvät alhaisista hinnoista. Lisäksi jos kiinteät kustannukset ovat samalla uponneita kustannuksia, kuluttajien hyödyt ovat yritysten haittoja suuremmat: on taloudellisesti tehokasta, että hinnat ovat liikakapasiteetin valitessa keskimääräisiä kustannuksia alhaisemmat.”

360) Näin ollen on mahdotonta erottaa tuhoisan kilpailun tilannetta tavanomaisesta kilpailusta. Lisäksi luontaista epävakautta koskevilla teorioissa lyödään laimin tiettyjä niiden kanssa ristiriidassa olevia ominaispiirteitä. Tarjonta voidaan esimerkiksi sopeuttaa huomattaviin kysyntävaihteluihin pitkittyneen liikakapasiteetin välttämiseksi ja tarjonnan ja kysynnän tasapainottamiseksi sen ansiosta, että aluksia voidaan

siirtää maailman tärkeimmillä reiteillä professori Gilmanin kuvailemalla tavalla. Tohtori Reitzes kuvasi tilannetta vuonna 1989 laaditussa Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kertomuksessa seuraavasti:

”Merikuljetusalan linjaliikennemarkkinoilla ei voida havaita (kiinteiden investointien vastakohtana) markkinakohtaisia korkeita uponneita kustannuksia, jotka ovat tuhoisan kilpailun keskeinen edellytys (ei ole myöskään paljoa todisteita sen väitteen tueksi, että laivakuljetusmarkkinat ovat kestävämpiä luonnollisia monopoleja, jotka kärsivät tehottomista pienimuotoista toimintaa harjoittavista uusista yrittäjistä). Tätä alaa koskevista empiirisistä tutkimuksista yksikään ei ole ollut riittävän kehittyneitä, jotta asiasta olisi voitu saada tarkka käsitys. Esimerkkinä tavasta tarkastella tätä aihetta, ks. Evans ja Heckman (1984). Laivat ovat liikkuvaa omaisuutta, joka voidaan tietyissä olosuhteissa siirtää kannattamattomilta markkinoilta tuottoisammille maantieteellisille markkinoille kysynnän vaihtelun mukaisesti. Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kertomuksessa todetaan, että tietyillä alueellisilla markkinoilla liikennöivät varustamot voivat helposti muuttaa poikkeamissatamien yhteydessä noudattamaansa käytäntöä markkinaolosuhteiden muuttuessa (Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kertomus, s. 165). Varustamot ja rahdinantajat voivat lisäksi tehdä pitkäaikaisia sopimuksia vähentääkseen epävarmaan kysyntään ja tarjontaolosuhteisiin liittyviä riskejä mahdollisimman paljon (vaikka ydin-teoriassa korostetaan vältettävissä olevia kustannuksia uponneiden kustannusten sijasta, ero ei tässä yhteydessä näyttäisi olevan merkittävä). Koska alukset ovat liikkuvaa omaisuutta, ja pitkäaikaisia sopimuksia voidaan tehdä, valtameriliikennettä harjoittavat varustamot voivat päättää, missä ne harjoittavat liikennettä tai harjoittavatko ne sitä lainkaan. Tämä liikkumavara näyttäisi osoittavan, että varustamot harjoittavat liikennettä sellaisilla reiteillä, joilla liikakapasiteettia on vähiten, minkä vuoksi tuhoisa kilpailu on epätodennäköistä.”

361) Kysynnän ja tarjonnan tasapainottuminen markkinoiden toiminnan kautta varmistaa, että kuljetusten käyttäjien edut otetaan huomioon palvelutasojen määrittämisessä ja hintojen vakauden ylläpitämisessä. Jos kuljetuspalvelujen tarjonnan joustavuus vähenee kartellisopimus-

ten vuoksi, käyttäjien edut, palvelujen tehokkuus ja hintojen vakaus vaarantuvat. E. Benathan ja A. Walters totesivat linjaliikennealan yhteistyötä koskevassa ensimmäisessä tutkimuksessaan seuraavaa:

”Esimerkiksi varustamoteollisuudessa harjoitettua resurssien yhdistämistä pidetään kuitenkin yleisesti kilpailun estämisen kannalta pahimpana kartellijärjestelyn muotona. Havaintomme ovat yhdenmukaisia tämän näkemyksen kanssa ainakin kilpailukykyisen hinnoittelun osalta. Tulojen yhdistäminen on kiintiöjärjestelmiä joustavampaa ja edistää näin ollen todennäköisesti paremmin kartellien vakautta. Sen avulla koko kartelli voi hyödyntää voittomahdollisuuksia paremmin ja jatkuvammin. Näin ollen voidaan välttää jäykemmälle kiintiöjärjestelmälle ominaiset hajottavat kriisit. Jos toisaalta kartellit ovat sallittuja (kuten merikuljetuskartellit useimmissa merenkulkuvaltioissa ovat), kuljetuksia voidaan jakaa tasaisemmin kartellin sisällä tulojen yhdistämisen myötä. Tällä tavoin tehokkaat ja kartellissa alhaisilla kustannuksilla toimivat yritykset voivat laajentua ja tehottomien yritysten toiminta vähenee. Näin ollen se ei näyttäisi vahingoittavan linjaliikenteen teknistä kehitystä yhtä paljon kuin pelkät kiintiöjärjestelmät.”⁽¹⁰⁴⁾

362) Jos palvelujen tarjoaminen ja hintojen mukauttaminen kysyntään puolestaan estyy kartellisopimusten ja erityisesti vakauttamissopimusten vuoksi, joihin liittyy kapasiteetin käytön jäädyttäminen ja keinotekoinen hintakuri, palvelujen vakaus ja tehokkuus ja siten käyttäjien edut vaarantuvat. Näissä olosuhteissa kapasiteetin tarjonta voi markkinoilla vähentyä sen vuoksi, että kapasiteetin käyttö jäädytetään keinotekoisesti osittain; tämä voi puolestaan johtaa suuriin hinnankorotuksiin tai ainakin keinotekoisien

⁽¹⁰⁴⁾ ”Revenue Pooling and Cartel”, s. 173. Ks. myös ”The Economics of Ocean Freight Rates”, Bennathan & Walters, 1969, Praeger.

hintatason säilyttämiseen, mikä ei edistä tehotomien palvelujen tarjoajien ja liikakapasiteetin (kapasiteetti, joka on suurempi kuin käyttäjien tarpeita vastaavan palvelun edellyttämä kohtuullinen varakalusto) poistamista markkinoilta.

- 363) Vuonna 1991 jalkaistussa Drewryn raportissa todetaan vakauttamissopimusten, mukaan lukien kapasiteetin käytön osittaisen jäädyttämisen, osalta seuraavaa (s. 69):

”Optimaalista käyttöastetta alhaisemman käyttöasteen ei sinänsä tarvitse merkitä alhaista tuottavuutta, jos hinnat ja kustannukset pysyvät kohtuullisina. Avoimessa kilpailullisessa kaupankäynnissä aluskannan vetoisuus kasvaa väistämättä liian suureksi, mikä aiheuttaa miltei varmasti 15—35 prosentin suuruisen kysynnän vajuksen. Hyväksyttävä tuottavuustaso on luonnollisesti todennäköisempi, jos tämä vajuus on lähempänä 15:tä kuin 35:tä prosenttia, mutta ottaen huomioon jonkinlaisen kapasiteetin ja/tai hintojen sääntelemiseksi tarkoitetun kauppajärjestelyn (olipa kyse sitten konferenssista tai vakauttamissopimuksesta), markkinoita voidaan ohjailla aina kun kysynnän vajuus on kohtuullisella tasolla.”

- 364) Rajoittavien kartellisopimusten suurin uhka on se, että varustamot kilpailevat ainoastaan palvelujen laadulla. Tietyllä reitillä liikennöivät yhtiöt joutuvat näin ollen kilpailemaan yhä suuremmalla alusten ja kapasiteetin määrällä (Averch—Johnson-vaikutus). Monopoleista johtuvaan tuhlaukseen liittyvää ongelmaa ovat tarkastelleet Scherer ja Ross⁽¹⁰⁵⁾:

”Hintasopimukset, harvojen yhtiöiden välinen hiljainen yhteistyö ja monopolihinnoittelu voivat myös aiheuttaa liikakapasiteetin kasautumista voimavaroja haaskaavalla tavalla. On olemassa neljä pääasiallista mekanismia.

Ensinnäkin runsaan varakapasiteetin tarjoamisesta saadaan toisenlainen hintaan liitty-

mätön kilpailuetu; tästä on kyse esimerkiksi silloin, kun matkustajat suosivat sellaisia lentoyhtiöitä, joilla on eniten lentoja ja paikkoja vapaana viime hetkellä tai kun teollisuusyritykset suosivat sellaisia myyjiä, jotka ovat pystyneet täyttämään niiden tarpeet poikkeuksellisen tiukoilla harmaan talouden markkinoilla. Toiseksi kartellien myyntikiintiöiden jakaminen suhteessa niiden kapasiteettiin, kuten tehtiin Yhdysvalloissa 1970-luvun alkuun saakka sovelletussa raa-kaöljyn jakojärjestelmässä, edistää investointeja liikakapasiteettiin kiintiöosuuden kasvattamiseksi. Kolmanneksi liikakapasiteettia voidaan ottaa käyttöön monopoliasemassa olevan ryhmän asettamien markkinoille pääsyn esteiden uskottavuuden vahvistamiseksi. Neljänneksi monopolihinnoittelu auttaa kapasiteetin säilyttämistä hitaasti taantuvilla teollisuusaloilla.

On syytä olettaa, että monopoliasemassa olevan yhtiön ja tiettyjen tällaisten ominaisuuksien välinen suhde ei ole yksioikoinen. Valtamerikuljetusalan kartellit, jotka ovat täydentäneet monopoliaan markkinoille pääsyn, investointien ja kuljetusaikojen valvonnalla, eivät näin ollen ole yhtä halukkaita hankkimaan kallista liikakapasiteettia tai kasvattamaan liikaa aluskannan vetoisuutta kuin Yhdysvaltain reiteillä liikennöivät vapaammat ’avoimet’ kartellit.”

- 365) Tästä esimerkkinä on vuonna 1991 julkaistussa Drewryn raportissa esitetty seuraavanlainen kuvaus Atlantin ylittävästä liikenteestä 1980-luvulla (s. 120):

”Kaikki konferenssivarustamot tarjoavat seitsemän päivän välein kaikkia palvelujaan, samoin kaikki johtavat itsenäiset yrittäjät toimivat yhtä tiheästi, ja ainoastaan eräät pienemmistä toiminnanharjoittajista liikennöivät harvemmin. Vuonna 1987 täsmälleen puolta 46 erillisestä palvelusta tarjottiin seitsemän päivän välein, joten yleisesti tarjottujen palvelujen laatu on parantunut huomattavasti. Tämä näyttäisi osoittavan, että harvemmin liikennöivien yhtiöiden on yhä vaikeampaa tyydyttää kuluttajien tarpeet markkinoilla.”

⁽¹⁰⁵⁾ Scherer ja Ross, ”Industrial Market Structure and Economic Performance”, 1990, Houghton Mifflin, s. 674.

366) Tällainen kapasiteetin lisääminen, johon liittyy luonnollisesti hintojen lasku, ei voi jatkua ilman, että yrittäjät korottavat hintoja suurempien tuotantokustannusten kattamiseksi. Tarjonta siirtyy yhä kauemmas tasapainotilasta, ja käyttäjät kärsivät tästä palvelujen laatua koskevasta kilpailusta maksamalla kuljetuksista toivomaansa korkeampia hintoja. Tämä kierre jatkuu siihen saakka, että markkinavoimia ei enää voida vastustaa. Paluu kaupalliseen todellisuuteen johtaa hintojen äkilliseen mukauttamiseen, minkä vuoksi varustamot saattavat vetäytyä markkinoilta ja kapasiteetin tarjonta muuttuu. Tämä kierre tekee markkinat selvästi epävakammiksi. Ongelma ei kuitenkaan johdu luonnollisesta epävakauksesta tai tyhjistä ytimistä, vaan tavanomaisten markkinaolosuhteiden väärinajamisesta laivayhtiökartellin harjoittaman markkinavoiman väärinkäytön vuoksi⁽¹⁰⁶⁾.

367) Lisäksi asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 esitetyillä keinoilla kyseisessä asetuksessa tunnustetun vakauden — hintojen vakauden — aikaansaamiseksi ei hoideta eikä niillä ole koskaan tarkoitettu hoidettavan ongelmia, joita linjaliikenteen harjoittajat aiheuttavat tehdessään taloudellisesti kannattamattomia investointipäätöksiä.

C Maakuljetushintojen vahvistaminen Euroopassa

368) TACA:n osapuolet ovat väittäneet hakemuksessaan poikkeuksen saamiseksi, että yhtiöiden mahdollisuudet sopia multimodaaliliikenteen hinnoista edistävät sopimuksen vakauttavaa vaikutusta, koska meri- ja maakuljetusosuudet ovat toisiaan täydentäviä palveluja ja koska pelkkää meriliikenneosuutta koskevalla sopimuksella ei voi olla riittävää vakauttavaa vaikutusta.

369) Kun epävakauden tai tuhoisan kilpailun uhkaa ei ole, hintojen vahvistamiseen liittyviä käytäntöjä ei selvästikään tarvitse laajentaa. Erityisesti on mainittava, ettei ole olemassa talousteoriaa, jolla voitaisiin perustella merikuljetuksia koskevien hintasopimusten laajentamista koskemaan maakuljetushintoja.

370) Edellä käyty keskustelu ydinteorian ja kilpailullisia markkinoita koskevan teorian soveltumattomuudesta linjaliikenteeseen näyttäisi osoittavan, että kilpailu kaikki kuljetusmuodot sisältävän multimodaaliliikenteen tariffeista ei todennäköisesti vaaranna meriliikennetariffien vakautta. Tavanomaisesta kilpailusta maakuljetusten yhteydessä aiheutuva uhkaa konferenssin meriliikennetariffien vakaudelle on kuvailtu yksityiskohtaisesti FEFC-päätöksen johdantosan 131—137 kappaleessa.

371) Tällainen maakuljetusten alihinnoittelusta johtuva teoreettinen epävakaus on lisäksi Euroopassa epätodennäköistä. Tämän näkemyksen kannattajat viittaavat esimerkkinä usein multimodaaliliikenteen hintojen alenemiseen Euroopan ja Yhdysvaltain välillä vuonna 1983. Ovelta ovelle -hintojen lasku konferenssien merikuljetustariffeihin verrattuna edellyttää kuitenkin huolellista tutkimusta ennen päätelmien tekemistä.

372) Ensinnäkin on todettava, että ainoastaan muutamiin yksittäisten yhtiöiden veloittamien hintojen ja konferenssin tariffien vertaamisella ei voida korvata vallitsevien markkinaolosuhteiden asianmukaista analyysiä. Voidaan väittää, että konferenssien hinnat on usein asetettu niin korkeiksi, että niillä ei juuri ole merkitystä eivätkä konferenssin osapuolet edes noudata niitä. Hintojen lasku kuvastaisi näin ollen pikemminkin paluuta tavanomaisiin markkinaolosuhteisiin kuin luontaista epävakautta.

373) Lisäksi voidaan väittää, että kyseisenä ajanjaksona markkinoille on tullut uusia kilpailijoita, joiden hinnat ovat olleet konferenssin hintoja alhaisemmat ja jotka siten ovat pyrkineet valtaamaan osuutta markkinoista päästäkseen alkuun (US Line tuli Atlantin markkinoille vuonna 1982). Näin ollen on tarkasteltava hintojen laskun kestoa ja laajuutta (eikä sen syvyyttä). Tietyt kysynnän sykliset vaihtelut ja sen ohella liikakapasiteetti voivat myös selittää itsenäisten yhtiöiden veloittamien hintojen jyrkkää, joskin lyhytaikaista laskua. Itsenäisten yhtiöiden hintatasojen laskua suhteessa konferenssien tariffeihin voidaan selittää lukuisilla mahdollisilla tavanomaisilla markkinaolosuhteilla ja erityisten varustamoiden strategioilla ilman, että ne tukisivat luontaista epävakautta koskevaa väittämää.

⁽¹⁰⁶⁾ Ks. myös Jansson ja Schneerson teoksessa ”Liner Shipping Economics”, 10.2 luku ja liite A.

- 374) Vuosina 1978—1984 Yhdysvaltojen laivateollisuudessa tapahtui lisäksi suuria muutoksia, kun Yhdysvaltojen rautatiealan säännöstelyä purettiin 1970-luvun lopulta vuoteen 1981 ja konttien rautatiekuljetusta alettiin tämän jälkeen kehittää. Vuonna 1991 laaditussa Drewryn raportissa kuvaillaan näitä kehityspiirteitä lyhyesti seuraavalla tavalla (s. 68):

”Pohjois-Amerikassa vuonna 1984 käyttöön otettu rautatierahdin kuljettaminen kahdessa tasossa siirsi suurelta osin maailmanlaajuisten konttikuljetusten painopisteen aluksista rautateille ja maanteille. Mini- ja mikrosillan käsitteet olivat vakiintuneet Yhdysvalloissa ennen kaksitasoteknologian käyttöönottoa, ja esimerkiksi APL oli luopunut Aasiasta Pohjois-Amerikan itäranikolle suuntautuvassa liikenteessä koko matkan kuljettamisesta meriteitse jo vuonna 1978; konttikuljetuksen tehokkuuden parantuminen ja palvelutason kehittyminen kaksitasokonttitekniikan ansiosta muuttivat täysin multimodaaliliikenne- ja merikuljetusvaihtoehtojen taloudelliset näkökohdat. Viimeisten kymmenen vuoden aikana maakuljetuksissa ei ole tapahtunut mitään vastaavaa, joka olisi niin perusteellisesti muuttanut käytettävissä olevan konttitilan ja rahdin määrän suhdetta suuressa osassa maailman konttiliikennettä, vaikka lastaus-ten lisääntyminen on itsessään johtanut vaatimukseen tilan lisäämisestä aluksissa saman rahtimäärän kuljettamiseksi. Siirtyminen lastauspalveluihin johtaa samalla kuitenkin usein valtamerialusten tehokkaampaan käyttöön, ja siten näitä kahta tekijää voidaan kohtuudella pitää toisensa poissulkevinä.”

- 375) Euroopassa tilanne on kuitenkin hyvin erilainen historiallisista, maantieteellisistä ja institutionaalisisista syistä. Vuonna 1991 laaditussa Drewryn raportissa todetaan seuraavaa:

”Euroopassa konferenssit soveltavat multimodaalikuljetuksissa satamasta satamaan-rahtiin yleensä vyöhykehintoja (kiinteän maakuljetustariffin perusteella). Historiallisesti tällaiset hinnat on määritetty hieman täysimääräisiä kustannuksia alhaisemmiksi, jotta asiakkaita voitaisiin kannustaa hyödyntämään varustamojen kuljetuspalveluja ja samalla vähentää tukia mahdollisimman paljon. Euroopassa satamien vaihtoehdot ovat

usein Pohjois-Amerikan länsi- ja itäranikon mahdollisuuksia vähäisemmät, ja näin ollen maakuljetushinnoissa on vähemmän kilpailuvaraa eivätkä itsenäiset varustamot todennäköisesti tarjoa kovin erilaisia kuljetushintoja. Maakuljetuksen lisämaksut erotetaan valtamerirahdin hinnasta, jolloin hinnat ovat avoimempia kuin Yhdysvalloissa, jossa kustannuksia ei voida erottaa kunnolla kauttakulkuhinnoista ja jossa eri osuuksien hintojen sulautumista yhteen ei siten voida estää samalla tavalla” (s. 95).

”Euroopan maakuljetusmahdollisuuksista on esitetty useita näkemyksiä, erityisesti liittyen Pohjois-Euroopan rahdin kuljettamiseen suuressa määrin Välimeren kauttakulkusatamien kautta, mutta tällaiselle kehitykselle on olemassa huomattavasti rakenteellisia ja fyysisiä esteitä huolimatta Ranskan strategiasta nopean junaverkoston luomiseksi, joka helpottaisi toimintaa. Alpit ovat väistämätön este Euroopan pohjois- ja eteläosien välisessä junarahdissa kun taas Yhdysvalloissa sovelletun kaksitasoisen junarahdin etuja ei voida hyödyntää Euroopassa maantieteellisten piirteiden ja väestörakenteen vuoksi. Välimeren, erityisesti Italian satamilla on myös valitettava menneisyys ja niiden kansainvälinen maine on huono. Merkittävin haitta on kuitenkin Euroopan rautateiden pirstoutunut ja nationalistinen hallinto, joka aiheuttaa huomattavasti ongelmia erilaisten yksittäisten järjestelmien yhdistämiselle yhtenäiseksi kokonaisuudeksi siinä määrin, kun Euroopan ja Kaukoidän välisen konttilastin kuljettaminen tällä tavoin edellyttäisi” (s. 162)⁽¹⁰⁷⁾.

- 376) Euroopan ja Yhdysvaltojen rautatieliikenteen erilaisten ominaispiirteiden ja maantieteellisten erojen vuoksi konttien maakuljetusten kehittä-

⁽¹⁰⁷⁾ Ks. Europe's Great Divide, American Shipper, joulukuu 1995.

minen Euroopassa samalla tavoin kuin Yhdysvalloissa on näin ollen epätodennäköistä.

- 377) Kaikista näistä syistä multimodaaliliikenteen hinnat eivät todennäköisesti laske konferenssien meriliikennetariffeihin verrattuna yhtä äkillisesti kuin mitä tapahtui vuonna 1983 (jolloin hinnat säilyivät huomattavasti muuttuvia rajakustannuksia korkeampina).

OIKEUDELLINEN ARVIOINTI

XV 85 ARTIKLAN 1 KOHDAN MUKAINEN ALUSTAVA ARVIOINTI

A Kilpailun rajoittuminen, estyminen tai vääristyminen

- 378) TACA:n osapuolet ovat linjavarustamoja, jotka ovat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä⁽¹⁰⁸⁾.
- 379) TACA:han sisältyy seuraavia tekijöitä, joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tai ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla:
- TACA:n osapuolten välinen merikuljetuksia koskeva hintasopimus;
 - TACA:n osapuolten välinen hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maakuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta (varustamon tarjoamat maakuljetuspalvelut) Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä;
 - TACA:n osapuolten välinen sopimus niistä ehdoista ja edellytyksistä, joilla nämä voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa; ja
 - TACA:n osapuolten välinen sopimus huolintapalkkion enimmäismäärien vahvistamisesta.

⁽¹⁰⁸⁾ ETA-sopimuksen 56 artiklan mukaisesti toimivaltainen viranomainen on tässä tapauksessa komissio.

- 380) Näiden sopimusten tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen yhteismarkkinoilla tai niistä seuraa, että kilpailu yhteismarkkinoilla rajoittuu. Ne mahdollistavat sen, että TACA:n jäsenet voivat rajoittaa keskinäistä kilpailua erityisesti tariffien, rahtimaksujen ja yleisten kuljetusehtojen osalta. Nämä sopimukset kuuluvat yleisesti ottaen EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ja erityisesti 85 artiklan 1 kohdan a alakohdan sekä 53 artiklan 1 kohdan a alakohdan soveltamisalaan.

- 381) Ei tarvitse jäädä odottamaan sopimuksen konkreettisia vaikutuksia havaitakseen, että sen tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua⁽¹⁰⁹⁾. TACA:n osapuolet eivät kiistä sitä, että edellä tarkoitettujen neljän sopimuksen tarkoituksena on rajoittaa niiden keskinäistä kilpailua yhteismarkkinoilla.

- 382) Nyt käsiteltävässä asiassa TACA:n osapuolten välisen kilpailunrajoituksen vaikutus on todennäköisesti melko tuntuva siihen liittyvän suuren konttimäärän ja TACA:n osapuolten suurten markkinaosuuksien vuoksi (ks. johdanto-osan 85 ja 86 kappale). Vuonna 1995 TACA:n osapuolet tarjosivat Euroopan yhteisön alueella maakuljetuspalvelut noin 48 prosentille Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä kuljettamastaan rahdista; tämä osoittaa, miten olennainen vaikutus niillä kilpailunrajoituksilla on, joita varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintasopimuksella on tarkoitus saada aikaan.

- 383) Kilpailuun kohdistuvien vaikutusten olennaisuutta tarkasteltaessa on otettava huomioon myös se tosiseikka, että TACA:n osapuolet kuuluvat noin 40 muuhun yhteisön satamiin liikennöivään linjaliikennekonferenssiin, jotka ovat myös vahvistaneet meri- ja maakuljetuspalvelujen hinnat. Näitä ovat muiden muassa Kaukoidän rahtikonferenssi (Far Eastern Freight Conference), Etelä-Euroopan ja Amerikan konferenssi (Southern Europe America Conference)⁽¹¹⁰⁾, Euroopan ja Australian konferenssi (Europe/Australia Conference), Välimeren ja Kanadan itärannikon konferenssi (Mediterranean-Canadian East Coast Conference) sekä

⁽¹⁰⁹⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 13.7.1966 yhdistetyissä asioissa 56/64 ja 58/64, Grundig/Consten, Kok. 1966, s. 299 ja 342. Komission päätös (IV/30.350 Zinc Producer Group) EYVL L 220, 17.8.1984, s. 27, johdanto-osan 71 kappale — ”Joka tapauksessa 85 artiklan 1 kohdan soveltamiseksi riittää pelkkä aikomus rajoittaa kilpailua; kilpailunrajoituksen toteutuminen ei siis välttämättä edellytä sitä, että tämä aikomus olisi toteutettu kokonaan tai edes osittain.”

⁽¹¹⁰⁾ Joukko TACA:n osapuolia (Sea-Land, Maersk ja P&O Nedlloyd) erosi hiljattain Etelä-Euroopan ja Amerikan konferenssista (Southern Europe America Conference) ja perusti Yhdysvaltojen ja Etelä-Euroopan konferenssin (United States Southern Europe Conference).

Manner-Euroopan ja Kanadan itä-länsi-suuntaisen liikenteen rahtikonferenssi (Continental Canadian Westbound Freight Conference) ja Kanadan Pohjois-Atlantin puoleisen itä-länsi-suuntaisen liikenteen rahtikonferenssi (Canadian North Atlantic Westbound Freight Conference).

- 384) Tässä vaiheessa ei vielä ole selvää, onko Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevalla järjestelyllä olennaisia vaikutuksia kilpailuun ja jos on, missä määrin. Sen vuoksi tässä päätöksessä ei käsitellä sitä, olisiko EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa sovellettava Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevaan järjestelyyn.
- 385) Perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluviin ja merikuljetuspalveluja koskeviin sopimuksiin sovellettava menettelyä koskeva asianmukainen säädös on asetus (ETY) N:o 4056/86. Perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluviin ja maankuljetuspalveluja koskeviin sopimuksiin sovellettava menettelyä koskeva asianmukainen säädös on asetus (ETY) N:o 1017/68. Jos sopimus koskee sekä merikuljetusta että maankuljetusta, siihen on sovellettava kumpaakin asetusta. Niihin sopimuksiin, jotka kuuluvat 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan mutta eivät koske kuljetuspalveluja on sovellettava asetusta N:o 17.

B Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan — 85 artikla

- 386) Sopimuksen voidaan katsoa vaikuttavan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, kun voidaan riittävällä todennäköisyydellä ennustaa, että kyseinen sopimus tai yhteinen käytäntö on puolueettomien säännösten tai tosiseikkojen perusteella omiaan vaikuttamaan suoraan tai välillisesti jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden tai palvelujen kauppaan joko tosiasiallisesti tai mahdollisesti⁽¹¹¹⁾. Näin ollen riittää, kun osoitetaan, että kyseisellä menettelyllä voi olla tällaisia vaikutuksia. Koska jo mahdollisen vaikutuksen toteaminen riittää, voidaan kyseisten järjestely-

jen jäsenvaltioiden välistä kauppaa rajoittavia vaikutuksia arvioitaessa ottaa huomioon myös kaupan tuleva kehitys⁽¹¹²⁾.

- 387) Tarkasteltaessa sitä, voivatko johdanto-osan 379 kappaleessa määritellyt kilpailunrajoitukset vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on korostettava, että asian kannalta merkitykselliset markkinat, joihin asia suoraan vaikuttaa, liittyvät nimenomaan kuljetus- ja välityspalvelujen tarjoamiseen eivätkä tavaroiden vientiin kolmansiin maihin⁽¹¹³⁾.
- 388) Komissio katsoo, että TACA:n osapuolten väliset sopimukset merikuljetusten ja varustamon tarjoamien maankuljetuspalvelujen hintojen vahvistamiseksi, ehtojen asettamiseksi osapuolten vapaudelle tehdä palvelusopimuksia ja huolintapalkkion enimmäismäärien vahvistamiseksi ovat omiaan vaikuttamaan olennaisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja ovat todennäköisesti jo vaikuttaneet siihen olennaisesti seuraavilla tavoilla.
- 389) TACA:han kuuluu useissa eri jäsenvaltioissa liikennöiviä linjavarustamoja, ja se rajoittaa kilpailua näiden varustamojen välillä säätelemällä hintaa, jolla kukin niistä tarjoaa kuljetuspalveluja, joista osa suoritetaan maankuljetuspalveluina, osa tarjotaan palvelusopimuksen ehtojen mukaisesti ja osa huolitsijan välityksellä. Näiden varustamojen välisen kuljetuspalvelujen hintakilpailun poistaminen tai vähentäminen on omiaan vähentämään merkittävästi niitä etuja, joita tehokkaimmalle tai kilpailukykyisimmälle varustamolle saattaisi kertyä.
- 390) TACA:n osapuolten välisen hintakilpailun poistaminen tai vähentäminen vaikuttaa siihen kunakin linjavarustamon suorittamien kuljetusten määrään, joka olisi odotettavissa, jos sopimusta ei olisi. Tämä useissa eri jäsenvaltioissa toimivien laivanvarustajien välisen kilpailun rajoitta-

⁽¹¹²⁾ Katso alaviite 92, erityisesti Kok. 1995, s. II-289, 235 kohta.

⁽¹¹³⁾ Katso ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 8.10.1996 yhdistetyissä asioissa T-24/93, T-25/93, T-26/93 ja T-28/93, CEWAL, Compagnie maritime belge transports SA ja Compagnie maritime belge SA, Dafra-Lines A/S, Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. ja Nedlloyd Lijnen BV v. komissio, Kok. 1996, s. II-1201, 205 kohta.

⁽¹¹¹⁾ Katso alaviite 109, s. 341.

minen vaikuttaa kuljetuspalvelujen liikennevirtoihin yhteisössä (eli yhteisön sisärajojen yli kulkeviin liikennevirtoihin) ja muuttaa niitä. Näin ei kävisi, jos sopimusta ei olisi.

- 391) Nämä muutokset tavanomaisessa markkina-käyttäytymismallissa, jossa muita tehokkaampien yritysten markkinaosuudet kasvavat, voivat vaikuttaa eri jäsenvaltioissa sijaitsevien satamien välillä käytävään kilpailuun lisäämällä tai vähentämällä keinotekoisesti niiden kautta kulkevan rahdin määrää⁽¹¹⁴⁾ ja näistä satamista liikennöivien linjavarustamojen markkinaosuuksia.
- 392) Johdanto-osan 386—391 kappaleessa selostetut merikuljetusten ja varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen suorittamiseen kohdistuvat vaikutukset vaikuttavat todennäköisesti myös merikuljetusten ja maakuljetuspalvelujen liitännäispalvelujen tarjoamiseen. Niihin kuuluvat muiden muassa satama- ja ahtauspalvelut. Näihin palveluihin kohdistuvat vaikutukset aiheuttavat pääasiallisesti kuljetuspalveluvirtojen vaihteluista jäsenvaltioiden välillä.
- 393) Näin ollen komissio katsoo, että sopimus vaikuttaa kuljetuspalvelujen ja niiden liitännäispalvelujen tarjontaan liittyvään jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Toimintaan sisältyvien konttien suuren määrän huomioon ottaen tämä vaikutus on todennäköisesti tuntuva. Kyseisten palvelujen arvo on yhteensä noin 2 miljardia ecua.
- 394) TACA:n jäsenten välisen sopimuksen kaltainen merikuljetusten hintoja, maakuljetuspalveluja, palvelusopimusten tarjousehtoja ja huolintapalkkioehtoja koskeva sopimus, joka vaikuttaa yhteisössä valmistettujen tavaroiden viennistä muihin maihin aiheutuviin kustannuksiin, voi vaikuttaa näiden tavaroiden kauppaan yhteisössä. Tämä vaikutus johtuu siitä, että valmistajat yrittävät löytää vaihtoehtoisia markkinoita, joille kuljettaessa tavaroiden rahtikustannukset ovat alhaisemmat. Näihin vaihtoehtoihin markkinoihin kuuluvat sekä valmistajan koti-

maan markkinat että muiden yhteisön jäsenvaltioiden markkinat⁽¹¹⁵⁾.

- 395) Sopimus huolintapalkkion enimmäismäärästä (sekä muut välittäjiin kohdistuvat rajoitukset) on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan pääasiallisesti kahdella tavalla. Ensinnäkin sopimus on omiaan vaikuttamaan kunkin TACA:n osapuolen yhteisön sisärajojen yli kuljetettaman tavaran (tai sellaisen tavaran, jonka kuljetuksen se järjestää) määrään, koska se vaikuttaa TACA:n osapuolten väliseen kilpailuun. Toiseksi se on omiaan vääristämään eri jäsenvaltioihin siirtautuneiden huolitsijoiden kilpailuasemaa ja vaikuttamaan niiden tarjoamien palvelujen määrään. Tämä puolestaan saattaa aiheuttaa poikkeamia yhteisön satamien välisessä kaupassa.
- 396) Tämän vuoksi komissio katsoo, että TACA:n osapuolten sopimukset merikuljetusten ja varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta, ehtojen asettamisesta TACA:n osapuolten vapaudelle tehdä palvelusopimuksia ja huolintapalkkion enimmäismäärien vahvistamisesta vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden ja palvelujen kauppaan.

XVI ASETUKSEN (ETY) N:o 4056/86 3 ARTIKLA:
RYHMÄPOIKKEUKSEN SOVELTAMISALA

- 397) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklassa myönnetään linjakonferenssien jäsenille poikkeus perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan mukaisesta kiellosta vahvistaa yhdenmukaisia tai yhtenäisiä rahtimaksuja ja mitä tahansa muita aikatauluun perustuvien meriliikennepalvelujen tarjoamisesta sovittuja ehtoja. Siinä myönnetään poikkeus myös rajoitetulle määrälle muita toimintoja, jos linjakonferenssin jäsenet harjoittavat yhtä tai useampaa niistä meriliikennepalvelujen kuljetushintoja ja -ehtoja

⁽¹¹⁴⁾ Katso asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 6 kappale, jossa selostetaan, mitä vaikutuksia kansainvälistä merikuljetusta rajoittavilla käytännöillä voi olla yhteisön satamiin. Katso myös alaviite 113 CEWAL, 202 kohta.

⁽¹¹⁵⁾ Katso yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 3.12.1987 asiassa 136/86, BNIC v. Aubert, Kok. 1987, s. 4789, 18 kohta. Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on todennut tuomiossa 2.2.1988 yhdistetyissä asioissa 67, 68 ja 70/85 Kwekerij Gebroeders van der Kooy ym. v. komissio (Hollannin maakaasun hinta I), Kok. 1988, s. 219, 57, 58 ja 59 kohdassa perustamissopimuksen 92 artiklan nojalla, että 5,5 prosentin maakaasun hintatuki Hollannin kasvihuoneviljelijöille vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, koska valtiontukea saavan yrityksen energiakustannukset (25—30 prosenttia myyntihinnasta) ja markkinaosuus (65 prosenttia) ja sen viennin osuus (91 prosenttia) olivat niin suuret.

koskevaan sopimukseen yhdistettynä. Poikkeuksen myöntämissyyihin kuuluu rahdinantajille koituva hyöty, jota kuvaillaan asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan kappaleissa, sekä erityisesti konferenssien vakauttava vaikutus, joka takaa luotettavat palvelut rahdinantajille:

olisi säädettävä linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta; linjakonferensseilla on vakauttava vaikutus, koska ne takaavat rahdinantajille luotettavia palveluja; yleensä niillä osaltaan edistetään riittävien, tehokkaiden, aikatauluun perustuvien merikuljetusten tarjoamista, ja niissä otetaan oikeudenmukaisesti huomioon käyttäjien edut; tällaisia tuloksia ei voida saavuttaa ilman kuljetusmaksuja sekä tarvittaessa kuljetuskaluston saatavuutta, lastin ja tulojen jakamista koskevaa varustamoiden yhteistyötä konferensseissa; useimmissa tapauksissa konferenssin ulkopuolella olevat aikatauluun perustuvat palvelut sekä tietyissä tapauksissa hakurahtiliikenne ja muut kuljetustavat kilpailevat edelleen tehokkaasti konferenssien kanssa; merenkulkualan rakenteelle ominaisen laivastojen liikkuvuuden vuoksi konferenssit ovat jatkuvasti kilpailun kohteena, ja niillä ei yleensä voida poistaa tätä kilpailua merkittävältä osalta kyseisiä meriliikennepalveluja.

- 398) Toiminnalle, jota 3 artiklassa ei nimenomaan mainita, ei myönnetä siinä tarkoitettua ryhmäpoikkeusta⁽¹¹⁶⁾. Vaikka linjakonferenssien yleensä katsotaankin tuovan tiettyjä etuja ja oikeuttavan sillä perusteella asetuksessa tarkoitettujen poikkeusten myöntämisen, tämä ei kuitenkaan voi tarkoittaa sitä, että jokainen linjakonferenssien aiheuttama kilpailua heikentävä seikka jäisi perustamissopimuksen 85 artiklan 1

⁽¹¹⁶⁾ Katso asia C-70/93, BMW v. ALD, tuomio 24.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3439), 28 kohta sekä asia C-266/93, Bundeskartellamt v. Volkswagen ja VAG, tuomio 24.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3477), 33 kohta, jossa todetaan, että kun otetaan huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa esitetty yleisperiaate kilpailua rajoittavien sopimusten kieltämisestä, tästä periaatteesta poikkeavia ryhmäpoikkeusta koskevia säännöksiä ei voida tulkita väljästi eikä soveltaa tavalla, joka ulottaa asetuksen vaikutukset laajemmalle kuin mikä on välttämätöntä niiden etujen suojelemiseksi, jotka niillä on tarkoitus turvata.

kohdan periaatteellisen kiellon soveltamisalan ulkopuolelle⁽¹¹⁷⁾.

- 399) Komissio katsoo siten, että asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklassa tarkoitettu ryhmäpoikkeus ei kata seuraavia TACA:n toimia, sanotun kuitenkaan rajoittamatta sen tutkimista, onko jokin muu TACA:n toiminta ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolella:
- a) TACA:n osapuolten välinen hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maakuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta (varustamon tarjoamat maakuljetuspalvelut) Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä;
 - b) TACA:n osapuolten välinen sopimus niistä ehdoista ja edellytyksistä, joilla nämä voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa;
 - c) TACA:n osapuolten välinen sopimus huolintapalkkion enimmäismäärien vahvistamisesta; ja
 - d) TACA:n osapuolten välinen sopimus kaluston yhteiskäytöstä (siltä osin kuin se kuuluu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan tai jos se ylipäättään kuuluu siihen).

XVII MAAKULJETUKSEN HINTOJEN VAHVISTAMINEN JA KALUSTON YHTEISKÄYTTÖ

- 400) Edellä esitetyistä syistä komissio on sitä mieltä, että TACA:n osapuolten välinen hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maakuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä, ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan sisältämän ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan.

⁽¹¹⁷⁾ Katso CEWAL, 50 kohta.

- 401) Komissio on tarkastellut varustamon tarjoamia maakuljetuspalveluja koskevia hintasopimuksia useaan otteeseen. Se on antanut neuvostolle yhteisön kilpailusääntöjen soveltamista meriliikenteeseen koskevan kertomuksen⁽¹¹⁸⁾, jossa käsitellään ensisijaisesti tätä kysymystä, sekä tehnyt kaksi päätöstä, joissa käsitellään varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista ja kielletään se, nimittäin TAA-päätöksen ja FEFC-päätöksen.
- 402) Syyt siihen, miksi maakuljetuspalvelujen TAA-hintasopimus ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86⁽¹¹⁹⁾ 3 artiklan soveltamisalaan, esitetään TAA-päätöksen johdanto-osan 371—378 kappaleessa. Nämä perustelut pätevät soveltuvin osin myös varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen TACA:n mukaiseen hintasopimukseen, jonka ehdot ovat samat kuin maakuljetuspalvelujen TAA:n mukaisessa hintasopimuksessa.
- 403) Lisäksi tuomioistuin on käsitellyt neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 soveltamisalaa asian Spediporto⁽¹²⁰⁾ yhteydessä ja toteaa, että
- ”... asetusta (ETY) N:o 4055/86 ei sovelleta aluksesta purettujen tavaroiden maantiekuljetukseen.”
- 404) Komissio katsoo, että yhteisöjen tuomioistuimen päätös asiassa Spediporto tukee komission aiemmin TAA- ja FEFC-päätöksissä esittämää kantaa, että ryhmäpoikkeuksen soveltamisala ei voi olla laajempi kuin itse asetuksen soveltamisala. Jos asetusta (ETY) N:o 4056/86, kuten asetusta (ETY) N:o 4055/86, ei sovelleta aluksesta tai alukseen lastattavien tavaroiden maantiekuljetukseen, ryhmäpoikkeus ei voi kattaa varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista⁽¹²¹⁾.
- 405) Tässä yhteydessä on syytä panna merkille asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 11 kappale sekä sei tosideikka, että Euroopan parlamentti ehdotti asetuksen (ETY) N:o 4056/86 hyväksymiseen johtaneiden kuulemisten yhteydessä, että komission ehdottaman asetusluonnoksen 3 artiklaan lisättäisiin seuraavat sanat:
- ”edellä tarkoitettua poikkeusta sovelletaan myös ’intermodaaliliikenteeseen’ (toisin sanoen merikuljetukseen mukaan lukien maakuljetus satamiin ja satamista)”⁽¹²²⁾.
- 406) Neuvosto ei hyväksynyt ehdotettua muutosta, mikä osoittaa, että se jätti maakuljetuspalvelujen hintasopimukset tarkoituksellisesti neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklaan sisältyvän ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
- 407) On tärkeää huomata, että se tosideikka, että varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen tai multimodaalipalvelujen hintojen vahvistaminen ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan soveltamisalaan, ei millään tavoin estä yksittäisiä TACA:n osapuolia tarjoamasta itsenäisesti multimodaalikuljetuspalveluille kauttakulkuhintoja, koska tähän ei sisälly kilpailun rajoittamista.
- 408) Komissio siis katsoo, että TACA:n osapuolten välinen hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maakuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä, ei kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklaan sisältyvän linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan.

⁽¹¹⁸⁾ SEC (94) 933 lopullinen, jonka komissio hyväksyi 8 päivänä kesäkuuta 1994.

⁽¹¹⁹⁾ EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1.

⁽¹²⁰⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 5.10.1995 asiassa C-96/94, Centro Servizi Spediporto Srl v. Spedizioni Marittima del Golfo Srl, Kok. 1995, s. I-2883.

⁽¹²¹⁾ Yhteisöjen tuomioistuin ei hyväksynyt Yhdistyneen kuningaskunnan välittäjänä esittämää väitettä, jonka mukaan neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4055/86 hyödyllinen vaikutus poistuisi, jos katsotaan, että asetusta ei voida ollenkaan soveltaa multimodaalikuljetuspalveluihin, kun otetaan huomioon, miten yleistä multimodaaliliikenne on kansainvälisessä liikenteessä.

⁽¹²²⁾ Katso Euroopan parlamentin muutokset ehdotukseen neuvoston asetukseksi yksityiskohtaisista säännöistä perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamiseksi merikuljetuksiin, EYVL C 255, 3.10.1986, s. 176.

XVIII MAHDOLLISUUS SAADA YKSITTÄISPOIK-
KEUS

A Maakuljetushintojen vahvistaminen

- 409) Komissio tutki sekä TAA- että FEFC-päätöksen osalta, täyttääkö multimodaalikuljetuksen maakuljetusosuuden hintojen vahvistaminen 85 artiklan 3 kohdan edellytykset (asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artikla). Komissio totesi kummassakin tapauksessa, että tällaiset sopimukset eivät täytä yksittäispoikkeuksen myöntämiseksi vaadittavia edellytyksiä. Varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevat säännökset ovat TACA:ssa täysin samat kuin TAA:ssa ja oleellisesti samanlaiset kuin FEFC:ssä.
- 410) Mitään näyttöä ei ole saatu siitä, että yhteisesti sovitun hinnan periminen varustamon tarjoamista maakuljetuspalveluista edistäisi maakuljetuspalvelujen laadun paranemista. Vaikka varustamon tarjoaman maakuljetuksen hinta vahvistetaan yhdessä TACA:n osapuolten kesken, kukin yksittäinen jäsen neuvottelee lisäksi maakuljetuksen harjoittajien kanssa erikseen. Palvelun laadun paranemista rahdinantajien taholta tulevaan kysyntään vastaamiseksi ei saada aikaan vahvistamalla hintoja vaan yksittäisten rahdinantajien ja yksittäisten linjavarustamojen välisillä neuvotteluilla.
- 411) TACA:n jäsenillä ei ole ollut esittää näyttöä siitä, että markkinat, joilla varustamot tarjoavat maakuljetuspalveluja, olisivat sellaisia, joilla kysyntä ja tarjonta ovat alttiita huomattaville suhdannevaihteluille. Vaikka kyseiset markkinat voitaisiinkin luokitella tällaisiksi, ei ole osoitettu, että maakuljetuksen hintojen vahvistaminen yhteisestä sopimuksesta TACA:n osapuolten kesken edistäisi kyseisten markkinoiden jatkuvuutta ja vakautta.
- 412) TACA:n jäsenet eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että varustamon tarjoamien maakuljetusten hintojen vahvistaminen olisi johtanut tai olisi omiaan johtamaan kyseisten yritysten tuottavuuden kasvuun sen paremmin maakuljetuspalvelujen kuin multimodaalikuljetustenkaan tarjonnan osalta. TACA:n jäsenet eivät myöskään
- ole esittäneet näyttöä siitä, että varustamon tarjoamien maakuljetusten hintojen vahvistaminen edistäisi teknistä tai taloudellista kehitystä maakuljetuspalvelujen tai multimodaalikuljetuspalvelujen tarjoamisessa.
- 413) Siltä osin kuin on kyse varsinaisista maakuljetuspalvelujen tarjoajista, TACA:n toteuttamalla hintojen vahvistamisella ei ole suoraa vaikutusta niiden tarjoamiin palveluihin tai palvelujen tarjoamistapaan, koska ne myyvät palvelujaan TACA:n jäsenille vallitsevaan markkinahintaan eivätkä konferenssin vahvistamaan hintaan. TACA:n jäsenet eivät yleensä itse harjoita maakuljetusta, joten varustamon tarjoamien maakuljetusten hintasopimus ei sen vuoksi vaikuta suoraan mihinkään sellaisiin palveluihin, joita jäsenet itse tosiasiallisesti tarjoavat. Varustamon tarjoamien maakuljetusten hintojen vahvistaminen ei sen vuoksi myötävaikuta tuottavuuden paranemiseen tai edistä teknistä tai taloudellista kehitystä näiden palvelujen osalta.
- 414) Komissio on sitä mieltä, että TACA:n maakuljetusten hintojen vahvistamisessa ei ole otettu riittävästi huomioon käyttäjien etuja. TACA:n jäsenten maakuljetuksia koskevassa hintasopimuksessa ei ole otettu asianmukaisesti huomioon varsinkaan rahdinantajien ja muiden kuljetuspalvelujen käyttäjien etuja. Sen tarkoituksena on yksinkertaisesti varmistaa, että hinnat pidetään korkeampina kuin mitä ne muutoin olisivat. Tämä on suoraan käyttäjien etujen vastaista.
- 415) Komissio toteaa FEFC-päätöksen 141 kohdassa, että:
- ”multimodaalipalvelujen kehittäminen voi olla keino parantaa kuljetuspalveluja, mutta kollektiivisesti tapahtuva varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen ei sitä ole. Lisäksi liikennepalvelujen käyttäjät eivät saa kohtuullista osuutta hintojen vahvistamisesta koituvista eduista eivätkä kilpailunrajoitukset ole välttämättömiä. Sen vuoksi 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklan edellytykset eivät täyty.”

- 416) Syyt siihen, miksi komissio katsoo, että maakuljetusten hintojen vahvistaminen ei ole välttämätön linjakonferenssien aikaansaaman merikuljetuksen hintavakauden säilymisen kannalta, esitetään FEFC-päätöksen johdanto-osan 127—137 kappaleessa, joiden sisältö tiivistetään seuraavassa.
- a) Komission mielestä konferenssit vakauttavat asianomaisen alan kauppaa vahvistamalla yhtenäisen tariffin, joka toimii markkinoiden viitehintana. Tällä tavoin vahvistetut hinnat pysyvät todennäköisesti muuttumattomina pidemmän aikaa kuin jos ne olisivat yksittäisten linjavarustamojen vahvistamia. Tämä kilpailevilla markkinoilla tavanomaisen hinnanvaihteluiden tasaantuminen voi hyödyttää rahdinantajia vähentämällä epävarmuutta tulevista kaupan edellytyksistä.
- b) Ei ole olemassa näyttöä siitä, että varustamon tarjoamien maakuljetusten hintojen vahvistaminen olisi välttämätön konferenssien vakauttavan aseman säilyttämiseksi. Ei myöskään ole olemassa näyttöä siitä, että varustamon tarjoamien maakuljetusten hintojen vahvistaminen olisi välttämätöntä hintakurin säilyttämiseksi sillä merikuljetusosuudella, josta kyseinen vakaus johtuu, ja että kurin säilyttämiseksi ei olisi olemassa vähemmän rajoittavaa tapaa.
- c) Tässä yhteydessä on muistettava, että FEFC:n kaltaiset konferenssit eivät ole poikkeus siitä yleisestä säännöstä, jonka mukaan kaikki kartellit ovat altiita ”petkuttamaan” tai antamaan salaisia alennuksia tilanteessa, jossa kartellin jäsenillä on ylimääräistä kapasiteettia. Siten ei ole välttämätöntä ylläpitää ehdotonta kuria konferenssijärjestelmän aikaansamaan vakauden säilyttämiseksi eli luotettavien palvelujen tarjoamiseksi sellaiseen hintaan, joka ei lyhyellä aikavälillä vaihtelee suuresti. Varsinkaan kilpailuperusteiset alennukset eivät häiritse asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 tarkoitettua vakautta, koska ei ole pystytty osoittamaan, että ne aikanaan johtaisivat palvelujen luotettavuuden tai hintojen vakauden heikkenemiseen.
- 417) Perustelut sille, miksi komissio ei hyväksy TACA:n osapuolten määrittelemää vakauden käsitettä, esitetään johdanto-osan 329—377 kappaleessa. Komission FEFC-päätöksessä esitetäviä perusteluja, joiden nojalla se hylkäsi väitteen, että varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen olisi välttämätöntä konferenssien merikuljetuspalveluja koskevien hintojen vahvistamisen aikaansaamaan vakauden säilyttämiseksi, voidaan soveltaa myös TACA:han.
- 418) Tässä yhteydessä on syytä huomauttaa, että Kanadan linjakonferenssien kesken ei ole tehty sopimusta Yhdysvaltojen intermodaalikuljetuksista perittävistä rahtimaksuista harjoitettaessa liikennettä Kanadan kauttakulkusataman kautta, koska Kanadan kauttakulkusatamien liikenteenharjoittajien keskinäistä sopimusta Yhdysvaltojen intermodaalikuljetuksista perittävistä rahtimaksuista ei vapautettaisi Yhdysvaltojen kilpailulakien soveltamisesta⁽¹²³⁾. Maakuljetusten hintasopimus ei siis todistettavasti ole välttämätön Kanadan kauttakulkusatamien kautta tarjottavien multimodaalipalvelujen kannalta.
- 419) Lisäksi olisi myös viitattava kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen annettuun komission kertomukseen neuvostolle, jossa todetaan seuraavaa:
- ”Se tosiseikka, että laivanvarustajat tarjoavat palveluja ovelta-ovelle-periaatteella tai että ne haluavat tehdä sopimuksen ovelta-ovelle-periaatteella tarjottavien palvelujen hinnoista estääkseen kyseisen liikenteen maakuljetusosuuden hintatason alenemisen, ei yksin riitä oikeuttamaan [multimodaalikuljetusten hintojen vahvistamista koskevaa] poikkeusta.”
- 420) Kuten kertomuksessa korostetaan, linjakonferenssien jäsenet antavat multimodaalikuljetusten maakuljetusosuuden yleensä maakuljetuksen harjoittajien suoritettavaksi alihankintatyönä. Yksittäiset linjavarustamot tekevät maakuljetus-

⁽¹²³⁾ Katso vastaus väitetiedoksiintoon, 11 kohta.

- järjestelyjä rahdinantajien puolesta ilman että konferenssi osallistuu tähän. Poikkeuksena tähän on hinnoittelu, joka perustuu konferenssin maakuljetustariffiin.
- 421) Konferenssien tehtävä on näin ollen maakuljetusten osalta erilainen kuin merikuljetuksissa. Vaikka konferensseilla on tehtävänsä jäsentensä tarjoamien merikuljetusten järjestämisessä, ne eivät osallistu lainkaan jäsentensä tarjoamien maakuljetusten järjestelyihin: ne vain vahvistavat maakuljetusten hinnat.
- 422) Komission kertomuksessa neuvostolle korostettiin, että multimodaalikuljetusten hintojen vahvistaminen ei itsessään paranna tarjottavien palvelujen laatua eikä saa aikaan kustannusten vähenemistä. Yksittäispoikkeus on siis perusteltu ainoastaan, jos linjavarustamojen välinen yhteistyö johtaa palvelujen paranemiseen ja kustannusten vähenemiseen. Lisäksi hintojen vahvistamisen on oltava välttämätön näihin tavoitteisiin pääsemiseksi.
- 423) Edellä esitettyä komission analyysia EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklan sovellettavuudesta varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintasopimukseen voidaan soveltaa myös kysymykseen ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan sovellettavuudesta.
- 424) Edellä esitettyjen syiden vuoksi komissio katsoo, että TACA:n osapuolten välinen hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maakuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä, ei johda kyseisten kuljetuspalvelujen laadun paranemiseen, ei mahdollista sitä, että rahdinantajat saavat kohtuullisen osuuden tästä koituvista eduista, ja rajoittaa tarpeettomasti kilpailua. Vaikuttaa siis siltä, että EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklan sekä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytykset eivät täyty.
- B Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely**
- 425) TACA:n osapuolet väittivät, että Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely (selostettu johdanto-osan 36—46 kappaleissa),
- ”siltä osin kuin ryhmäpoikkeus ei sitä kata, täyttää myös 85 artiklan 3 kohdan yksittäispoikkeuksen myöntämisedellytykset ja oikeuttaa lisäksi poikkeuksen myöntämisen [toisin sanoen maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisen] Euroopan intermodaaliliikenteen valvontaelimelle 85 artiklan 3 kohdan nojalla.”
- 426) Kuten edellä todetaan, on epäselvää, vaikuttaako Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely oleellisesti kilpailuun ja jos vaikuttaa, miltä osin. Sitä, sovelletaanko EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohtaa Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevaan järjestelyyn, ei sen vuoksi käsitellä tässä päätöksessä.
- 427) Tässä päätöksessä kuitenkin käsitellään toista niistä kahdesta väitteestä, jotka TACA:n osapuolet esittivät Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevasta järjestelystä eli kysymystä siitä, oikeuttaako Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely yksittäispoikkeuksen myöntämisen TACA:n osapuolten tekemälle varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintasopimukselle.
- 428) TACA:n osapuolet väittivät, että multimodaalimaksuja koskeva sopimus on erottamaton ja välttämätön osa sitä ”kehystä”, jonka puitteissa kaikki TACA:n osapuolet tekevät yhteistyötä maakuljetusasioissa. Yhteensä 17 TACA:n osapuolen yhteistyö tyhjiin konttien yhteiskäytön edistämiseksi ja helpottamiseksi mahdollistaa tämän vaihtotoiminnan toteutumisen laajuudessa, joka ei muutoin olisi mahdollista. Järjestelyyn osallistuvien varustamojen suuri määrä lisää yhteiskäytön mahdollisuuksia ja kannustaa siihen, koska laajempi maantieteellinen toimintakenttä tarjoaa paremmat mahdollisuudet saattaa tietyllä alueella yhteen varustamot, joilla on vajetta kalustosta, ja varustamot, joilla on ylimääräistä kalustoa.

- 429) Komission mielestä sen ei ole syytä tarkistaa varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevaa analyysiaan vain sen vuoksi, että on aloitettu suppea tietojenvaihtojärjestely, jossa ilmoitetaan tyhjien konttien sijainnista. Järjestelyssä vaihdetaan tietoja ainoastaan tyhjien konttien sijainnista eikä siinä veloiteta varustamoita asettamaan tyhjää konttia muiden varustamojen käyttöön. Se ei sinänsä suoraan edistä rahansäästöä tai vähennä tyhjien konttien kuljetusten määrää, eivätkä osapuolet ole osoittaneet, miltä osin järjestely helpottaa kyseistä konttien kahdenvälistä vaihtoa.
- 430) Komissio ei myöskään ole sitä mieltä, että varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen olisi välttämätöntä Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevalle järjestelylle tai että se edes myötävaikuttaisi mihinkään kyseisen järjestelyn tarjoamiin etuihin. Sen vuoksi komissio katsoo, että nämä järjestelyt eivät oikeuta myöntämään poikkeusta kyseiselle hintojen vahvistamiselle⁽¹²⁴⁾.
- 431) Ei ole mitään syytä uskoa, että maakuljetusten hintojen vahvistaminen liittyisi millään tavoin uuteen konttien yhteiskäyttöjärjestelmään. Tästä seuraa, että maakuljetusten hintojen vahvistaminen ei ole välttämätöntä ilmoitettujen järjestelyjen kannalta, joiden tarkoituksena on vaihtaa tietoja tyhjien konttien sijainnista. Jo se tosiseikka, että osapuolet joko sopivat kahdenkeskisesti kaluston vaihdosta perittävistä maksuista tai soveltavat TACA:n sovittuja päivämaksuja (ks. johdanto-osan 43 kappale) osoittaa sen, että Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn ja maakuljetusten hintojen vahvistamisen välillä ei ole mitään yhteyttä. Jokaisella linjavarustamolla, joka haluaa alentaa kustannuksia ja rajoittaa ympäristövahinkoja, on joka tapauksessa riittävä syy osallistua tällaiseen järjestelyyn.
- 432) Ei ole selvää, osallistuvatko kaikki TACA:n osapuolet todella uuteen järjestelmään, vaikka siinä onkin kysymys ainoastaan tietojen vaihdosta. Toisin kuin kaluston yhteiskäyttöä koskevien konkreettisten ehdotusten osalta, uuden järjestelmän osalta ei ole mahdollista arvioida, onko sillä mitään merkittävää vaikutusta. Mikään ei takaa sitä, että linjavarustamot todella käyttävät kyseisiä tietoja tai että niin tehdessään ne todella saavat toisen varustamon tyhjän kontin käytettäväkseen.
- 433) Ainoa osapuolten esittämä välttämättömyyttä koskeva väite on, että multimodaalimaksuja koskeva sopimus on erottamaton ja välttämätön osa sitä ”kehystä”, jonka puitteissa kaikki TACA:n osapuolet tekevät yhteistyötä maakuljetusasioissa. Tämä väite on kuitenkin täysin perusteeton. Osapuolet eivät ole millään tavoin pyrkineet osoittamaan, että hintojen yhteinen vahvistaminen olisi välttämätöntä Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevan järjestelyn tai minkään sellaisen edun kannalta, jota kyseisestä järjestelystä saattaa koitua.
- 434) Näitä näkemyksiä uuden järjestelmän luonteesta vahvistaa TACA:n ja Atlantic Container Linen puheenjohtajan Olav K. Rakkenesin huomautus, joka on otettu American Shipper -julkaisun lokakuun 1995 numerosta:
- ”Se on kunkin yksittäisen linjavarustamon asia.”*
- 435) Kannatta myös panna merkille Hapag Lloydin (yksi TACA:n osapuolista) hallituksen jäsenen Günther Casjensin huomautus, joka ilmestyi Journal of Commerce -julkaisussa 6 päivänä joulukuuta 1995 ja jossa tämä kuvailee Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevaa järjestelyä:
- ”Mikki Hiiri -järjestelynä, joka on vähäpätöinen askel oikeaan suuntaan.”*
- 436) Näin ollen komissio ei usko, että Euroopan maakuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskeva järjestely oikeuttaa yksittäispoikkeuksen myöntämisen TACA:n osapuolten sopimukselle varustamon tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta.

⁽¹²⁴⁾ Tätä aihetta on käsitelty yleisesti multimodaalityöryhmän välikertomuksessa (61—67 kohta), jonka riippumattomien asiantuntijoiden työryhmä esitteli komission jäsen Karel Van Miertille 6 päivänä helmikuuta 1996. Työryhmä perustettiin tutkimaan tiettyjä linjavarustamojen kollektiivisiin hintasopimuksiin liittyviä näkökohtia. Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto julkaisi tämän kertomuksen maaliskuussa 1996 viitteellä ISBN 92-827-6964-X.

C Säteittäinen kuljetusverkosto (hub and spoke system)

437) Säteittäisellä kuljetusverkostolla täydennettyjen, maakuljetuksia koskevien TACA:n järjestelyiden puitteissa TACA:n osapuolet vahvistavat jatkosakin kaikkien varustamon tarjoamia kuljetuspalveluja koskevien ehtojen mukaisesti suoritettavien maakuljetusten hinnat. Tämä sisältää seuraavat kuljetukset:

a) rautatie- tai proomukuljetukset sataman ja kolmen keräilyterminaalin välillä

b) maantiekuljetukset keräilyterminaalin ja rahdinantajan tilojen välillä

c) kaikki varustamoiden tarjoamat kuljetuspalvelut, joihin ei kuulu rautatie- tai proomukuljetuksia yhteen kolmesta keräilyterminaalista tai keräilyterminaaliin⁽¹²⁵⁾.

438) Tässä päätöksessä ei käsitellä (edellä johdanto-osan 47—59 kappaleessa kuvaillun) säteittäisen kuljetusverkoston etuja eikä sitä, edellyttääkö järjestelmän täytäntöönpanosta saatavien hyötyjen toteutuminen keräilyterminaalin perusmaksun ja keräilyterminaalin ja rahdinantajan tilojen välisen maantiekuljetuksen hinnan vahvistamista.

439) TACA:n osapuolet ovat kuitenkin sitä mieltä, että säteittäisen kuljetusverkoston käyttöön otosta seuraa huomattavia etuja ja kaikkien (TACA:n maakuljetustariffissa määriteltyjen) maakuljetusten hintojen vahvistaminen on näiden etujen saavuttamisen kannalta välttämätöntä. Osapuolet väittävät, että säteittäisen kuljetusverkoston puitteissa toteutettavat hinnanalennukset ovat välttämättömiä, jotta tällainen verkosto olisi kilpailukykyinen maantiekuljetusten kanssa, eikä tämä ole saavutettavissa ilman maakuljetusten hintoja koskevaa yhteistyötä ja avoimuutta, mikä perustuu TACA:n osapuolten sopimukseen vahvistaa kaikkien TACA:n puitteissa tarjottujen varustamon kuljetuspalvelujen maakuljetusten hinnat.

440) TACA:n osapuolet ovat toimittaneet tietoja siitä, kuinka säteittäistä kuljetusjärjestelmää voi-

taisiin teoriassa laajentaa huomattavaan määrään konttien maakuljetuksia Ranskassa ja Saksassa. TACA:n osapuolet eivät kuitenkaan ole esittäneet todisteita siitä, että säteittäisen kuljetusverkoston ansiosta merkittävä määrä kontteja olisi siirretty maantiekuljetuksista rautatie- tai proomukuljetukseen, tai että olisi olemassa konkreettisia suunnitelmia verkoston laajentamisesta. Osapuolet eivät ole esittäneet todisteita tukeakseen väitettään, jonka mukaan ne eivät osallistuisi tai voisi osallistua säteittäiseen kuljetusverkostoon elleivät ne voisi vahvistaa myös säteittäisten kuljetusverkoston ulkopuolisten maakuljetusten hintoja. Tämän vuoksi komission mielestä ei ole perusteita päätellä, että säteittäisen kuljetusverkoston toteuttaminen oikeuttaisi myöntämään poikkeuksen TACA:n osapuolten yleiselle käytännölle vahvistaa kaikkien maakuljetustensa hinnat⁽¹²⁶⁾.

441) Vaikka on totta, että huolitsijan tarjoamia maakuljetuspalveluja (ks. johdanto-osan 33 kappale) syrjivien TACA:n sääntöjen olemassaololla on vakava kielteinen vaikutus siihen, kuinka todennäköisesti TACA:lle voidaan myöntää yksittäispoikkeus, ei voida sanoa, että sääntöjen poistaminen kokonaan tai osittain vähentäisi tässä päätöksessä määriteltyjen muiden kilpailunrajoitusten vakavuutta.

XIX PALVELUSOPIMUKSET — 85 ARTIKLAN 1 KOHDAN SOVELTAMINEN

442) Vuoteen 1996 TACA:n osapuolilla oli sopimus, joka kielsi erilliset palvelusopimukset (rahdinantajan ja yhden varustamon väliset palvelusopimukset). Lisäksi kaikki yhteiset palvelusopimukset (rahdinantajan ja joidenkin tai kaikkien konferenssin jäsenten väliset palvelusopimukset) edellyttivät kaikkien TACA:n osapuolten tarkistusta ja hyväksymistä (ks. johdanto-osan 38 kappale). Huolimatta TACA:n sääntöihin tehdyistä muutoksista, kaikkiin TACA:n osapuolten tekemiin palvelusopimuksiin (sekä yhteisiin että erillisiin) sovelletaan TACA:n osapuolten

⁽¹²⁵⁾ Kuten edellä todettiin, säteittäinen kuljetusverkko ei sisällä rautatiekuljetuksia Benelux-maiden satamien ja Frankfurt/Mainzin keräilyterminaalin välillä.

⁽¹²⁶⁾ Tämä näkemys vastaa päätelmää, joka esitettiin komission jäsenelle Karel van Miertille 18 päivänä marraskuuta 1997 toimitetussa multimodaaliryhmän loppuraportissa.

sopimia sääntöjä sopimusten tekoedellytyksistä ja sisällöstä (ks. johdanto-osan 17 kappaleen f ja g kohta, johdanto-osan 29 kappale, johdanto-osan 31 kappaleen d kohta sekä johdanto-osan 32 ja 35 kappale).

- 443) Erilliset palvelusopimukset, joissa sopimuspuolena on vain yksi varustamo ja joiden ehdoista sopimuspuolet voivat vapaasti päättää, eivät periaatteessa kuulu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. Yhteiset palvelusopimukset, joissa on mukana kaksi tai useampia varustamoja, voivat rajoittaa kilpailua muun muassa silloin, jos kyseiset varustamot ovat sopineet nimenomaisesti tai hiljaisesti, että kumpikaan ei tee saman rahdinantajan kanssa kahdenvälistä sopimusta. Tällaisesta sopimisesta voi olla kysymys silloin, kun ilmenee, että kyseiset varustamot järjestelmällisesti tai toistuvasti tekevät palvelusopimuksia yhdessä muiden varustamoiden kanssa tilanteessa, jossa ne voisivat tarjota kyseiset palvelut yksinään erillisten palvelusopimusten nojalla. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon myös muut kyseisiä reittejä koskevat yhteistyöjärjestelyt, kuten tilan vuokraamista ja alusten yhteiskäyttöä koskevat järjestelyt, koska tämä voi auttaa ratkaisemaan, pystyisikö kyseinen varustamo tarjoamaan pyydetty palvelut yksinään. Merkitystä on myös sillä, jos varustamo on mukana palvelusopimuksessa, mutta ei kuitenkaan kuljeta sopimuksen nojalla rahtia.
- 444) Kuten johdanto-osan 142, 143 ja 144 kappaleissa todetaan, vuonna 1996 TAA:n sopimuskomitean entiset jäsenet kuljettivat alle yhden prosentin (0,8 prosenttia) kaikista TACA:n kuljetuksista suorassa liikenteessä erillisten palvelusopimusten mukaisesti. Vuoden 1996 kuuden ensimmäisen kuukauden aikana tehdyistä 46 erillisestä palvelusopimuksesta teki Sea-Land, Maersk ja NYK kukin yhden, Nedlloyd kaksi ja P&O viisi; 36 sopimusta tehtiin muiden kuin sopimuskomitean entisten jäsenten kanssa. Lisäksi kuten johdanto-osan 181—198 kappaleessa osoitetaan, TACA:n osapuolilla on laajat alusten yhteiskäyttöä ja tilan vuokraamista koskevat järjestelyt Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain kaupan käyntiä varten ja ne voivat yksittäisesti tarjota erittäin laajaa aluspalvelua.
- 445) Sellaiset yhteiset palvelusopimukset, joita TACA:n osapuolet ovat tehneet, kuuluvat siten EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, koska niiden tarkoitus tai seuraus on rajoittaa samaa palvelua tarjoavien kilpailijoiden taholta tulevaa hinta- tai muita ehtoja koskevaa kilpailua eikä niinkään tarjota rahdinantajille uutta palvelua. TACA:n osapuolet eivät ole toimittaneet todisteita siitä, että yhteiset palvelusopimukset olisivat rahdinantajan kannalta hyödyllisempiä kuin yksittäisten varustamojen tarjoamat palvelut.
- 446) Jos jokin linjavarustamo pystyisi tarjoamaan tiettyä palvelua yksinään, ilman yhteistä palvelusopimusta⁽¹²⁷⁾, varustamot voisivat tarjota lisäpalveluja, kuten pidempää maksutonta lastausaika, luottojen pidennyksiä ja ilmaista asiakirjojen käsittelyä tai alennuksia muun liikenteen yhteydessä tarjotuista palveluista. Yhteiset palvelusopimukset voivat siten edesauttaa muun kuin hintakilpailun poistamista.
- 447) TACA:n osapuolten välinen sopimus, jossa asetetaan rajoituksia erillisten palvelusopimusten tekoedellytyksille, kuuluu myös EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan, koska sen tarkoitus tai vaikutus on rajoittaa kilpailua hinnasta ja muista ehdoista.
- 448) Komissio katsoo, että sitovia ohjeita (toisin sanoen niitä, joita osapuolet sitoutuvat noudattamaan) ei tässä analyysissä ole tarpeen erotella ei-sitovista ohjeista. Se tosiseikka, että jotkin TACA:n osapuolet eivät tietyissä tapauksissa noudata ohjeita, ei tarkoita sitä, että muut TACA:n osapuolet eivät kykenisi kohtuullisen luotettavasti ennakoimaan, mitä politiikkaa yleensä noudatetaan⁽¹²⁸⁾. Lisäksi komissio

⁽¹²⁷⁾ Perussääntönä on, että mikä tahansa sellainen tavarantoimittajan tarjoama tekijä, jolla on asiakkaan kannalta taloudellista merkitystä, on omiaan vaikuttamaan siihen, minkä tarjouksen asiakas valitsee kilpailevista tarjouksista. Tämä siis mahdollistaa sen, että yksi tavarantoimittaja voi ehtojaan muuttamalla saada kilpailuedun. Butterworths Competition Law II (849).

⁽¹²⁸⁾ Ks. ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 22.10.1997 yhdistetyissä asioissa T-213/95 ja T-18/96, SCK ja FNK v. komissio, Kok. 1997, s. II-1739, 164 kohta.

yhtyy Yhdysvaltojen liikenneministeriön analyysiin, jossa todetaan olevan todennäköistä, että tällaisia ohjeita ei käytettäisi maksujen alentamiseen tai etujen antamiseen rahdinantajille, vaan niitä käytettäisiin keinona hankaloittaa konferenssin jäsenten itsenäistä toimintaa⁽¹²⁹⁾.

XX YHTEISET PALVELUSOPIMUKSET — 85
ARTIKLAN 3 KOHDAN SOVELTAMINEN

449) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 linjakonferenssien ryhmäpoikkeus ei salli:

- a) yhteisiä palvelusopimuksia;
- b) erillisten palvelusopimusten kieltämistä tai tällaisten sopimusten sisällön rajoittamista sitovasti tai ei-sitovasti;
- c) itsenäisen toiminnan kieltämistä niiltä, jotka ovat osapuolina yhteisissä palvelusopimuksissa.

450) Ryhmäpoikkeuksen mukaan sen konferenssin jäsenet, joita poikkeus koskee, voivat tarjota lojaliteettisopimuksia tai aikaan ja määrään perustuvia hintoja (tai muita määrään liittyviä hintoja) edellyttäen, että niitä sovelletaan kaikkiin rahdinantajiin yhdenmukaisin perustein⁽¹³⁰⁾. Tällaiset hinnat annetaan tavallisesti konferenssitariffeissa. Jos yksittäiset linjavaramot, jotka ovat ryhmäpoikkeuksen kohteena olevan konferenssin jäseniä, tarjoavat palveluja, jotka poikkeavat olennaisesti konferenssitariffin mukaisia maksuja maksaville rahdinantajille tavallisesti tarjottavista palveluista, ne voivat periä eri hinnan.

A Yhteiset palvelusopimukset ja ryhmäpoikkeuksen soveltamisala

451) TACA:n osapuolet väittivät, että sellaiset palvelusopimukset, joita TACA:n osapuolet tekevät,

kuuluvat perinteisiin konferenssikäytäntöihin, ja niitä olisi kuitenkin pidettävä oikeutettuina asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 tarkoitettuun poikkeukseen, vaikka niitä ei erikseen mainita.

452) Tällaiseen lopputulokseen voidaan päätyä johdonmukaisesti vain seuraavalla kolmella tavalla. Ensiksi sopimukset voisivat olla osa yhteistä tai yhdenmukaista tariffia ja siten kuulua asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan soveltamisalaan. Toiseksi niitä voitaisiin pitää lojaliteettisopimuksia vastaavina sopimuksina, jolloin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 5 artikla kattaisi ne. Kolmanneksi voitaisiin katsoa, että lainsäätäjän on täytynyt tarkoittaa sellaiset palvelusopimukset, joita TACA:n jäsenet tekevät, ryhmäpoikkeukseen kuuluviksi, koska muutoin asetuksen hyödyllinen vaikutus vähenisi.

453) Kaikki nämä oletukset ovat vääriä. Palvelusopimuksen hinnat ovat täysin eri hintoja kuin tariffihinnat ja kyse on rahdinantajien ja varustamon välisestä järjestelystä, joka on aivan erilainen kuin konferenssitariffista johtuvat järjestelyt. Tämän ja muiden syiden vuoksi palvelusopimukset eroavat lojaliteettisopimuksista. Lainsäätäjän tarkoitus ei ollut sisällyttää palvelusopimuksia ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan.

a) Sisältävätkö TACA:n palvelusopimukset yhteisiä tai yhdenmukaisia hintoja?

454) Vastauksessaan kysymykseen, johtavatko yhteiset palvelusopimukset yhteisiin tai yhdenmukaisiin hintoihin, TACA:n osapuolet väittivät, että palvelusopimukset sisältävät tietyn hinnan tai hintataulukon ja kuuluvat siten ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Tätä seikkaa käsitellään tarkemmin komissiolle osoitetussa 3 päivänä toukokuuta 1995 päivätysssä kirjeessä seuraavasti:

⁽¹²⁹⁾ Yhdysvaltojen liikenneministeriön pääneuvonantajan Nancy E. McFaddenin kirje 8 päivänä lokakuuta 1997 senaattori John McCainille, joka on Yhdysvaltain senaatin kauppaa, tiedettä ja liikennettä käsittelevän komitean puheenjohtaja.

⁽¹³⁰⁾ Tässä päätöksessä ei käsitellä mahdollisuutta soveltaa 86 artiklaa tällaisiin järjestelyihin, jos niillä on merkittävä poissulkeva vaikutus.

”Ensiksi [asetuksen (ETY) N:o 4056/86] 3 artiklan säännökset kattavat linjakonferenssien jäsenten väliset hintasopimukset: tariffeja, lojaliteettisopimuksia, aikaan/määrään perustuvia maksuja ja palvelusopimusmaksuja ei eritellä. Toiseksi palvelusopimusmenettelyä, kuten itsenäistä toimintaa koskevaa

- menettelyä, sovelletaan kaikkiin TACA:n osapuoliin siltä osin kuin palvelusopimushinnat eroavat kyseisistä tariffihinnoista: toisin sanoen palvelusopimushintojen periminen vastaa ”yhteisten tai yhdenmukaisten” hintojen perimistä, kuten komissio asiaa tulkitsee TAA-päätöksessä.”
- 455) Tämä tulkinta ei ole kohtuullinen tulkinta TAA-päätöksen johdanto-osan 349 kappaleessa esitetystä syistä.
- ”TAA:ssa esitetyt perustelut tarkoittaisivat itse asiassa sitä, että jokaiseen varustamojen väliseen hintasopimukseen sovellettaisiin poikkeusta edellyttäen, että sopimukseen päädytään ’yhdessä’, mikä kuuluu itsestään selvänä minkä tahansa sopimuksen ominaisuuksiin, ja että tässä yhteydessä käytetään nimeä ’linjakonferenssi’. Tällainen tulkinta olisi käytännössä sama, kuin jos asetuksen 3 artiklaa käsiteltäisiin ilman muuta poikkeuksena perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdasta kaikkien sellaisten sopimusten osalta, joihin sisältyy jonkinlainen yksimielisyys merikuljetusalan hinnoista. Niiden edellytysten toteutuminen, joiden perusteella 85 artiklan 1 kohtaa sovelletaan, saisi aikaan sen, että asetuksen 3 artiklaa olisi sovellettava ilman muuta. Tällainen tulkinta on mahdollon, koska se aiheuttaisi sen, että asetuksen 3 artikla ei olisi yhdenmukainen perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan kanssa, jossa määrätään poikkeusten soveltamisesta ainoastaan määrättyissä olosuhteissa, jotka eivät ole kyseessä tässä asiassa.”
- 456) Palvelusopimukset eivät kuulu ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan ainoastaan sen vuoksi, että ne sisältävät kahden tai useamman konferenssin jäsenen keskenään sopiman hinnan. Jotta tariffi olisi yhteinen tai yhdenmukainen, konferenssihinnan on oltava yhteinen tai yhdenmukainen paitsi linjavarustamojen, myös kaikkien muiden samaa tavaraa kuljettavien rahdinantajien suhteen. ”Yhteinen tai yhdenmukainen” hinta sulkee pois varustamojen välisen kaksi- tai useampitasoisen hintajärjestelmän lisäksi myös rahdinantajien jakamisen eri luokkiin.
- 457) Vaikka kaikki samaan nimikkeeseen/luokkaan kuuluvat tavarat kuljetetaan samaan tariffinmukaiseen hintaan⁽¹³¹⁾, palvelusopimushinta ei kuulu julkaistuu vakiotariffiin, vaan se määräytyy enemmän tai vähemmän tapauskohtaisesti tavarantoimittajan ja kuluttajan välisten neuvottelujen perusteella. Näiden neuvottelujen tuloksena on, että rahdinantajat, jotka lähettävät samaan nimikkeeseen kuuluvia tavaroita, eivät välttämättä maksa siitä samaa palvelusopimushintaa kuin mitä muut maksavat. Palvelusopimushinnat poikkeavat tariffihinnoista, mutta eivät aina samalla tavalla. Tämä tarkoittaa, että vaikka kukin TACA:n osapuoli voi periä tietyltä rahdinantajalta saman hinnan, eri rahdinantajat (jotka lähettävät samaan tavaraluokkaan kuuluvia tavaroita) maksavat eri hintoja eivätkä yhdenmukaisia tai yhteisiä rahtimaksuja.
- 458) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklassa edellytetään, että kaikki samaan tavaraluokkaan kuuluvat tavarat kuljetetaan tariffin mukaisesti samaan hintaan. Tämä ei ole mahdollista palvelusopimuksissa, koska teoriassa hinta perustuu rahdinantajan kanssa käytäviin erillisiin neuvotteluihin. TAA-päätöksen 326 kohdassa määrätään, että:
- ”Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa käytetään sanoja ’yhdenmukaiset tai yhteiset kuljetusmaksut’; tämä merkitsee, että tariffissa vahvistettujen maksujen on oltava kaikilla konferenssin jäsenillä samat *siltä osin kuin on kyse tietyistä tavarasta*” (kursivointi lisätty).
- 459) Kuten edellä johdanto-osan 120 ja 121 kappaleesta havaitaan, aikaan ja määrään perustuvat hinnat ovat osa tariffia ja siten yhteisiä ja yhdenmukaisia.
- 460) Sen lisäksi, että palvelusopimuksissa on hintoja, jotka eivät sisälly tariffiin eivätkä ole yhteisiä tai yhdenmukaisia, olisi muistettava, että merkittävä osa TACA:n osapuolten palvelusopimuksista sisältää kaksitasoisen hintajärjestelmän, jonka vuoksi varustamot, jotka aiemmin olivat TAA:n järjestäytymättömiä jäseniä, perivät huomattavasti alempia hintoja kuin ne varustamot, jotka aiemmin olivat TAA:n järjestäytyneitä jäseniä.

⁽¹³¹⁾ Ks. TAA-päätöksen johdanto-osan 322 ja 323 kappale.

- 461) Toisin kuin TACA:n osapuolet väittävät, varustamojen välisiä sopimuksia sopimusrahdistä perittävistä hinnoista ei saisi käsitellä samalla tavoin kuin poikkeukseen oikeutetun konferenssin jäsenten oikeutta aloittaa itsenäisen toiminnan harjoittaminen. Itsenäisen toiminnan harjoittaminen on konferenssin jäsenen oikeus poiketa tariffista kertaluonteisesti. Vaikka asiasta ilmoitetaan muille jäsenille, niiden välillä ei ole sopimusta. Varsinkaan tariffihinnasta poikkeavan hinnan perimisestä ei tehdä sopimusta.
- 462) Palvelusopimushinnat eivät siis kuulu tariffiin eivätkä se siten ole yhteisiä tai yhdenmukaisia hintoja. Sen vuoksi ne eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan soveltamisalaan.
- b) *Vastaavatko TACA:n palvelusopimukset lojaliteettijärjestelyjä?*
- 463) Lojaliteettijärjestelyjä käsitellään erityisesti asetuksen (ETY) N:o 4056/86 5 artiklan 2 kohdassa, johon sisältyy rahdinantajia koskevia yksityiskohtaisia suojalausekkeita. Nämä säännökset eivät kata palvelusopimuksia, koska palvelusopimuksia ei niissä nimenomaisesti mainita, eikä palvelusopimukseen liity rahdinantajaan kohdistuvaa lojaalisuusvelvoitetta ("yksinoikeudellisessa" merkityksessä). Lojaliteettijärjestelyissä edellytetään, että konferenssi kuljettaa tietyn osan tai prosenttiosuuden rahdinantajan rahdistä: tällaiset sopimukset jätetään nimenomaisesti Yhdysvaltain lainsäädännössä palvelusopimuksen määritelmän ulkopuolelle. Ei myöskään ole kohtuullista väittää asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan kattavan palvelusopimukset, koska palvelusopimuksissa ei ole lojaliteettijärjestelyihin sovellettavia suojalausekkeita vastaavia suojalausekkeita.
- c) *Mikä oli lainsäätäjän tarkoitus?*
- 464) Sellaiset yhteiset palvelusopimukset, joita TACA:n osapuolet ovat tehneet, eivät kuulu ryhmäpoikkeukseen oikeutettuun perinteiseen konferenssitoimintaan, koska ne otettiin käyttöön vasta Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain (US Shipping Act) tullessa voimaan. Tästä seuraa myös, että erillisten palvelusopimusten tekoa tai niiden sisältöä koskeville rajoituksille ei myönnetä ryhmäpoikkeusta, ja jotta niille voitaisiin myöntää yksittäispoikkeus, on voitava osoittaa niiden täyttävän EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytykset.
- 465) TACA:n osapuolet väittivät, että sellaisia sopimusjärjestelyjä, joita TACA:n osapuolet tekivät rahdinantajien kanssa, on tehty aivan linjakonferenssin historian alusta lähtien. Niiden esittämä näyttö (vastauksen väitetiedoksiintoon 250—302 kohta) ei kuitenkaan tue tätä väitettä.
- 466) Yleisesti ottaen TACA:n osapuolet yrittävät sekoittaa keskenään kaksi täysin eri käsitettä, lojaliteettisopimuksen ja sopimusrahdin. Niiden mukaan sopimus hinnanalennusten myöntämisestä konferenssitariffien noudattamista vastaan olisi sellainen sopimusjärjestely, joita TACA:n osapuolilla on tapana tehdä. Edellä johdanto-osan 107 ja 108 kappaleessa esitetyistä syistä tariffijärjestelyjen ja sopimusrahdin välille on kuitenkin tehtävä selvä ero. Melkein kaikki TACA:n osapuolten esittämät esimerkit ovat esimerkkejä lojaliteettisopimuksista.
- 467) Tämä ei tarkoita sitä, että tariffijärjestelyt olisivat täysin korvanneet sopimusjärjestelyt. On selvää, että tiettyä rahtia on edelleen mahdollista kuljettaa sopimuksesta, vaikka linjarahdin kuljettaminen sopimusrahtina periaatteessa lopetettiin konferenssijärjestelmän käyttöönoton myötä ja vaikka tariffijärjestelyt vaikuttavatkin kaikkialla. Sopimusrahti eroaa yleensä kokonsa puolesta linjaruustamojen rahdistä: sen vuoksi ministeriöt ovat voineet sopimuksesta lähettää rahtia siirtokuntiin, vientimonopolin omaavat yritykset onnistuvat edelleen neuvottelemaan itselleen sopimusperusteisia rahdin-kuljetusjärjestelyjä ja projektirahtia voidaan kuljettaa sopimuksesta.
- 468) Todennäköisenä selityksenä tälle on se, että toisin kuin linjarahtia, sopimusrahtia ei lähetetä pieninä erinä säännöllisin väliajoin. Kyse on rahdista, joka voidaan kuljettaa irtolastina ja jota linjaruustamot havittelevat tarjoamalla alennushintoja. Tämä on jälleen yksi esimerkki hinnoittelussa tapahtuvasta syrjinnästä ja yksi-

suuntaisesta korvautumisesta, jota käsitellään johdanto-osan 66—71 kappaleessa.

469) Erästä TACA:n esittämää väitettä on syytä selvittää. TACA:n osapuolet viittasivat tiettyjen hallitusten Yhdysvaltain senaatin kauppalaivastoasioita käsittelevälle alakomitealle vuonna 1981 lähettämään muistioon tukeakseen väitettä, jonka mukaan yksitoista nykyisestä viidestätoista jäsenvaltiosta kannatti niin vahvasti konferenssisopimusten säilyttämistä, että kirjoitti Yhdysvaltain hallitukselle ilmaistakseen kannattavansa niitä⁽¹³²⁾. Tämä viittaus on asiaankuulumaton ja sitä paitsi TACA:n osapuolten esittämä väite on muutoinkin virheellinen tulkinta kyseisessä muistiossa käsitellystä aiheesta.

470) Kyseisessä muistiossa viitataan yhteisiin palvelusopimuksiin. TACA:n osapuolet väittivät, että tämä ilmaus viittaa konferenssisopimuksiin tietyn rahtimäärän kuljettamisesta. Itse asiassa sekä itse muistiosta että asiantuntijalausannon perusteella ilmenee selvästi, että tässä yhteydessä ilmaus yhteinen palvelusopimus viittaa sellaisen yhteisen palvelun tarjoamiseen, jota linjavarustamojen konsortio saattaisi tarjota. Kuten Daniel Marx selittää,

”yhteiset palvelusopimukset ... ovat itsenäisten laivanvarustamojen välisiä sopimuksia yhteistyöstä linjalpalvelujen tarjoamiseksi tai ne voivat olla yksittäisten alusten omistajien välisiä sopimuksia, joilla alukset annetaan jonkin liikenteenharjoittajan käytettäväksi linjaliikenteessä”⁽¹³³⁾.

471) Tällaisilla järjestelyillä ei ole mitään tekemistä sellaisten sopimusten kanssa, joita TACA:n osapuolet ovat tehneet. Toisaalta on totta, että jäsenvaltiot ovat tunnustaneet yhteisesti tarjottavien palvelujen merkityksen ja että vuonna 1995 komissio antoi asetuksen (EY) N:o 870/95⁽¹³⁴⁾, jossa kyseisille sopimuksille myönnettiin ryhmäpoikkeus.

⁽¹³²⁾ Ks. väitetiedoksiannon vastauksen 293 kohta.

⁽¹³³⁾ Daniel Marx, Junior, *International Shipping Cartels: A Study of Industrial Self-Regulation by Shipping Conferences* (Princeton University Press).

⁽¹³⁴⁾ EYVL L 89, 21.4.1995, s. 7.

B Yksittäispoikkeuksen mahdollisuus

472) Palvelusopimusten voidaan katsoa tarjoavan etuja rahdinantajille kahdesta tärkeästä syystä⁽¹³⁵⁾. Ensinnäkin valmistajalta kuluttajalle ulottuvan toimitusketjun kehittäminen on olennainen osa teollisuuden kilpailukyvyn parantamista: yhteisön valmistajat ovat usein korostaneet tarvetta saada juuri omiin tarpeisiinsa suunniteltuja erikoispalveluja. Esimerkkejä⁽¹³⁶⁾ tällaisista erikoispalveluista ovat:

a) konttien jättö- ja noutoaikojen ilmoittaminen

b) vaarallisen rahdin käsittely

c) ISO 9002 -standardien noudattaminen (laadunhallinta)

d) taattu toimitus juuri oikeaan aikaan (JOT)

e) erikoiskaluston tarjoaminen.

473) Koska neuvoteltu hinta vahvistetaan etukäteen ja se pysyy samana määrätyn ajanjakson ajan, joka voi olla jopa useita vuosia, palvelusopimukset voivat myötävaikuttaa hintojen vakautteen — jos nimittäin yksittäinen rahdinantaja tätä haluaa. Tällainen vakaus vaikuttaa molempiin suuntiin tuoden etua varustamoille silloin, kun hinnat laskevat (alhainen kysyntä ja paljon ylimääräistä kapasiteettia), ja rahdinantajille silloin, kun hinnat nousevat (korkea kysyntä ja niukasti kapasiteettia)⁽¹³⁷⁾.

474) Palvelusopimukset auttavat myös vähentämään hakukustannuksia — rahdinantajien ei tarvitse

⁽¹³⁵⁾ Komission asetuksen (EY) N:o 870/95 9 artikla (konsortioiden ryhmäpoikkeus) osoittaa, että komissio suhtautuu myönteisesti palvelujärjestelyihin mutta ei hyväksy, että kyseisten etujen saaminen edellyttää hintojen vahvistamista.

⁽¹³⁶⁾ Ks. myös *Contracts between Shippers and Shipping Conferences*, Brinkman-ship Ltd, helmikuu 1996, s. 25.

⁽¹³⁷⁾ Ks. *Contracts between Shippers and Shipping Conferences*, Brinkman-ship Ltd, helmikuu 1996, s. 26.

etsiä vapaata tilaa niukoilta markkinoilta eikä varustamojen tarvitse etsiä asiakkaita. Sekä rahdinantajan että varustamon tulevaa tuotantoa koskeva päätöksenteko helpottuu. Sopimukset voivat myös vähentää byrokratiaa.

- 475) Palvelusopimuksissa voidaan myös tarjota pakettihintoja ja poistaa siten epävarmuutta perittävien lisämaksujen suuruudesta. Lisämaksut ovat yhä yksi yleisimmistä rahdinantajien valitusten kohteista, mutta toisin kuin itsenäiset liikenteenharjoittajat, konferenssit pyrkivät sulkemaan ne palvelusopimusten ulkopuolelle.
- 476) CEO:n ja Sea-Landin puheenjohtaja John Clancy selitti 30 päivänä huhtikuuta 1997, miksi tällaiset sopimukset ovat niin tärkeitä.

”Tulevaisuuden asiakkaat vaativat saumatonta, älytekniikkaan perustuvaa kuljetusketjua — kuljetusketjua, joka tuottaa reaaliarvoa joko alentamalla kustannuksia tai tuomalla strategista etua taikka näillä molemmilla tavoilla. Maailmanlaajuisesti toimivat rahdinantajat joutuvat nykyisin kohtaamaan entistä kovempaa kilpailua ja niiden liiketoiminta on muuttunut aiempaa monimutkaisemmaksi. Intermodaali-teollisuuden on löydettävä tapoja auttaa asiakkaita muuttumaan tehokkaammiksi ja tuotavammiksi”⁽¹³⁸⁾.

a) *Erillisten palvelusopimusten kieltäminen*

- 477) Vaikka TACA:n osapuolet eivät enää kiellä erillisten palvelusopimusten tekemistä, tällaisen sopimuksen poikkeuskelpoisuudesta on hyödyllistä keskustella sekä aiemman käytännön kannalta että siinä tapauksessa, että TACA:n osapuolet päättävät jälleen kerran olla tarjoamatta erillisiä palvelusopimuksia.
- 478) Komissio oli TAA-päätöksessä (johdanto-osan 410 kappale) sitä mieltä, että yksi niistä syistä, miksi TAA-sopimus ei täyttänyt 85 artiklan 3

kohdan edellytyksiä oli se, että TAA rajoitti rahdinantajien ja asiakkaiden välisen keskipitkän ja pitkän aikavälin suoran yhteistyön ja yhteistyökumppanuuden mahdollisuuksia kieltämällä suorat ja erilliset liikeneuvottelut TAA:n järjestäytyneiden jäsenten ja rahdinantajien välillä ja velvoittamalla asiakkaat neuvottelemaan kuljetusmaksuista TAA:n sihteeristön kanssa sekä entisten konferenssin jäsenten että entisten riippumattomien liikenteenharjoittajien suhteen.

- 479) TACA:n osapuolet väittivät poikkeusta koskevan hakemuksen 6.3.3 kohdassa, että:

”*Palvelusopimusten* hintasäännöstelyn vähentäminen johtaisi linjavarustamojen kyvyttömyyteen välttää *hintojen* romahtaminen rajakustannusten tasolle, jolloin tuottavuus ja pitkällä aikavälillä myös palvelun taso heikkenevät.”

- 480) Vaikka TACA:n osapuolet esittivät väitteen, jonka mukaan ilmoitetut järjestelyt olivat pelkkiä vähimmäistoimia, TACA:ta on sen jälkeen muutettu palvelusopimukseen liittyvien määräysten rajoittavan vaikutuksen lieventämiseksi. Vastaavaa väitettä siitä, että nämä uudet järjestelyt olisivat pelkkiä vähimmäistoimia, ei ole esitetty.

- 481) On syytä huomata, että toisin kuin poikkeuksen saamista koskevassa hakemuksessa väitettiin, TACA:n osapuolet päättivät osana Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kanssa sopimaansa järjestelyä poistaa erillisiä palvelusopimuksia koskevan kiellon vuodesta 1996 alkaen. TACA:n osapuolet eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että tämä palvelusopimusten hintasäännöstelyn vapaaehtoinen vähentäminen olisi johtanut TACA:n osapuolten kyvyttömyyteen estää hintojen yleinen romahtaminen.

- 482) Olisi myös huomattava, että TACA:n osapuolet eivät näytä väittävän, että ilman tiukkoja kilpailunrajoituksia palvelusopimushinnat laskisivat rajakustannusten tasolle. Vaikka tällaisten sopi-

⁽¹³⁸⁾ Sea-Landin lehdistötiedote.

musten hinnat todennäköisesti laskevatkin⁽¹³⁹⁾, ei kuitenkaan ole olemassa näyttöä siitä, että palvelusopimuksia alettaisiin sen jälkeen tarjota yleisesti marginaalikustannuksia vastaavaan tai niitä lähellä olevaan hintaan. Lisäksi komissio torjuu jyrkästi väitteen, että tariffihinnat olisivat vaarassa laskea marginaalikustannusten tasolle tai että tämä todennäköisesti johtuisi erillisten palvelusopimusten kieltämisestä.

483) Tässä yhteydessä on tärkeää huomata, että käyttipä linjavarustamo mitä tahansa keinoja hyödyntääkseen vallitsevia oloja lyhyen aikavälin etujen saamiseksi, ei ole olemassa järkevää syytä siihen, miksi linjavarustamo sopisi rahdinantajan kanssa pitkän aikavälin hintajärjestelyistä, jotka eivät tavalla tai toisella olisi kannattavia.

484) Palvelusopimusten tärkeyttä ei aseteta kyseenalaiseksi. Palvelusopimukset ovat säännöllisiä palveluja vaativien rahdinantajien ja kyseisiä palveluja tarjoavien varustamojen välisen liikesuhteen perusta. Erillisten palvelusopimusten tekemistä koskeva kiello, josta TACA:n osapuolet sopivat ennen vuotta 1996, ei täyttänyt 85 artiklan 3 kohdan edellytyksiä seuraavista kolmesta syystä:

a) se esti yksittäisiä varustamoja hyötymästä omasta erityistilanteestaan (yksittäiset varustamot saattaisivat esimerkiksi käyttää palvelusopimuksia uudelleenaseoiminnista aiheutuvien kustannusten vähentämiseksi);

b) se on saattanut estää pitkäaikaisten kauppasuhteiden kehittymistä rahdinantajien ja yksittäisten varustamojen välille;

c) se on saattanut heikentää tehottomimmalle konferenssin jäsenelle tarjotun palvelun tasoa;

⁽¹³⁹⁾ Ks. julkaisu The Effectiveness of Collusion under Antitrust immunity — The Case of Liner Shipping Conferences, Paul S Clyde ja James D Reitzes, Bureau of Economics Staff Report, Federal Trade Commission, joulukuu 1995, jossa todetaan, että ”olemme sitä mieltä, että rahtimaksujen taso on huomattavasti alempi sellaisilla reiteillä, joilla konferenssin jäsenet voivat vapaasti neuvotella palvelusopimuksista rahdinantajien kanssa.”

d) se on saattanut hankaloittaa varustamojen uusien lisäarvopalvelujen kehittämistä;

e) se on saattanut estää neuvottelemisen tietyistä rahdinantajia hyödyttävistä sopimusehdoista, kuten vahingoittuneiden tavaroiden korvausvastuun tai sopimussakon kasvattamisesta; ja

f) se esti neuvottelut maailmanlaajuisista palvelusopimuksista⁽¹⁴⁰⁾.

485) Toisin kuin TACA:n osapuolet hakemuksessaan poikkeuksen saamiseksi väittivät, erillisten palvelusopimusten kieltäminen ei ollut välttämättömyyttä. Tämän osoittaa selvästi se tosiseikka, että TACA:n osapuolet suostuivat poistamaan tämän kilpailunrajoituksen Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission kehotuksesta (ks. johdanto-osan 32 kappale).

486) Edellä esitettyjen syiden vuoksi komissio katsoo, että erillisten palvelusopimusten kieltäminen ei edistänyt kyseisten varustamojen tuottavuutta eikä niiden teknistä tai taloudellista kehitystä. Se ei myöskään mahdollistanut sitä, että rahdinantajat saisivat kohtuullisen osuuden koituvista eduista, eikä sen välttämättömyyttä ole osoitettu. Tämän vuoksi komissio katsoo, että TACA:n osapuolten sopimus olla tekemättä erillisiä palvelusopimuksia ei täytä 85 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

b) *Muut palvelusopimuksia koskevat rajoitukset*

487) Palvelusopimusten sisältöä koskevien eri rajoitusten (kestoa koskevat rajoitukset ja suojalausekkeiden kieltäminen, kiello tehdä useita sopimuksia kerrallaan ja velvoitteet luopua luottamuksellisuudesta sekä sopimussakkojen suuruudesta sopiminen) tarkoituksena on rajoittaa TACA:n osapuolten välistä kilpailua eikä niihinkään voida soveltaa yksittäispoikkeusta.

⁽¹⁴⁰⁾ Tämä on erityisen tärkeää ”kehittyneiden” rahdinantajien kannalta: niillä on suuret rahtimäärät (1 000 TEU:ta tai enemmän vuotta kohden), niiden toiminta on maailmanlaajuisia (kolme pääliikennöintialuetta ja sen lisäksi muita) ja ne tarvitsevat lisäarvopalveluja (kuten varastointi, etiketointi).

- 488) Edellä esitettyjen syiden vuoksi komissio katsoo, että 85 artiklan 3 kohdan edellytykset eivät täyty. TACA:n osapuolet eivät myöskään ole perustelleet, miksi näiden määräysten kieltämiselle olisi myönnettävä poikkeus.

Suojalausekkeet

- 489) Suojalausekkeilla (ks. johdanto-osan 17 kappaleen g kohta) voidaan tarjota rahdinantajille merkittäviä etuja. Huhtikuussa 1992 ilmestyneessä ACCOS:n⁽¹⁴¹⁾ kertomuksessa, joka perustuu David Butzin laatimaan analyysiin, todetaan seuraavaa:

”Jos rahdinantajat ovat halukkaita maksamaan takuun suurimmasta mahdollisesta hinnasta, ’lunasta tai luovuta’- ja ’suosituin asiakas’ -lausekkeet voivat kasvattaa tuloja ja rahdin määrää.”

Butz itse toteaa, että tällaiset määräykset hyödyttävät tosiasiallisesti heikoimpia tuottajia ja väittää, että:

”Suosituinta rahdinantajaa koskevien lausekkeiden tarkoituksena on yksinkertaisesti toimia tehokkaina ja joustavina hintaindeksinä varmistamalla, että [rahdinantaja] A:n ja varustamo X:n välisen sopimuksen ehdot on mukautettu vaihteleviin markkinaolosuhteisiin, jotka puolestaan heijastuvat tariffihintoihin.”

- 490) Kuten edellä osoitetaan, TACA:n osapuolet eivät ole esittäneet väitteitä siitä, miten ja miksi suojalausekkeiden kieltäminen täyttää 85 artiklan 3 kohdan soveltamisen edellytykset. Komissio katsoo, että tällaiset lausekkeet ovat omiaan hyödyttämään tiettyjä rahdinantajia ja että niiden kieltämisestä ei koidu rahdinantajille mitään etuja. Sen vuoksi komissio katsoo, että suojalausekkeet eivät täytä 85 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

Yli vuoden pituisten sopimusten kieltäminen

- 491) Yli vuoden pituisten palvelusopimusten kieltäminen (aikarajaa on sittemmin pidennetty kahteen ja sen jälkeen kolmeen vuoteen) rajoittaa

kiistatta kilpailua ja näyttää vahingoittavan hintojen vakautta. TACA:n osapuolet väittivät, että pidempien palvelusopimusten kieltäminen ”lisää hallinnollista tehokkuutta” ja että ilman niitä jotkut rahdinantajat kärsisivät ”kilpailuhaitoista”⁽¹⁴²⁾, mutta ei ole esitetty tarkkoja tietoja siitä, miten suurista eduista lopulta on kyse ja kuinka suuri osuus niistä siirtyy rahdinantajille.

- 492) Siihen, miksi tämä kieltäminen täyttää poikkeuksen saamisen edellytykset, ei ole annettu riittävää selitystä eikä komissio näe siitä olevan käyttäjille mitään hyötyä, puhumattakaan, että rahdinantajat saisivat kohtuullisen osuuden tästä hyödystä. Tämän vuoksi komissio toteaa, että yli vuoden kestävien palvelusopimusten kieltäminen ei täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

Kielto tehdä useita eri sopimuksia kerrallaan

- 493) TACA:n osapuolet sopivat, että yksittäisen rahdinantajan kanssa ei tehdä kerrallaan enempää kuin yksi sopimus. Tämän seurauksena on se, että sellainen TACA:n osapuoli, joka on osapuolena yhteisessä palvelusopimuksessa, ei voi olla osapuolena erillisessä palvelusopimuksessa eikä päinvastoin. Komissiolle ei ole esitetty yhtään hyvää syytä siihen, miksi yksittäinen linjavarustamo ei voisi olla vapaa sekä tekemään erillisiä palvelusopimuksia tietystä vähimmäismäärästä että osallistumaan yhteiseen palvelusopimukseen jostain muusta vähimmäismäärästä (kunhan yhteissopimuksen teko täyttää yhteisön oikeuden edellytykset).

- 494) On todennäköistä, että kieltäminen tehdä saman rahdinantajan kanssa useita sopimuksia kerrallaan lisää TACA:n palvelusopimusten määrää estämällä linjavarustamoja tekemästä erillisistä palvelusopimuksista. Tämä ei ole riittävä syy kilpailun rajoittamiseen tällä hyvin tärkeällä tavalla. Erilliset palvelusopimukset voivat olla yksittäisille rahdinantajille erittäin tärkeitä, ja komission

⁽¹⁴¹⁾ Yhdysvaltojen valtamerialueiden neuvonantava komitea (Advisory Commission on Conferences in Ocean Shipping).

⁽¹⁴²⁾ Ks. Lovell White Durrantin (ensimmäinen) kirje 3 päivältä toukokuuta 1995 komissiolle.

mielestä varustamoja ei saa estää tekemästä niitä. Sen vuoksi komissio katsoo, että tämä palvelusopimusten rajoittaminen ei täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan eikä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

Sopimussakot

- 495) TACA:n osapuolet sopivat TACA:n osapuolten tekemiin palvelusopimukseen sisältyvien sopimussakkojen tasoa koskevista lausekkeista ja pyrkivät perustelemaan palvelusopimukseen sisällytettävää sopimusta sopimussakkojen määrästä Yhdysvaltain lainsäädännöllä⁽¹⁴³⁾. Komission käsityksen mukaan Yhdysvaltain lainsäädännössä ei edellytetä, että palvelusopimukseen on liitettävä sopimussakkoa koskevia lausekkeitä⁽¹⁴⁴⁾ eikä siinä eritellä, mille tasolle lausekkeet olisi vahvistettava. Koska perusteita tälle ei ole, komissio toteaa, että palvelusopimukseen sisällytettävä sopimus sopimussakkojen tasosta ei täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan eikä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

Palvelusopimusten luottamuksellisuus

- 496) TACA:n osapuolet edellyttävät nykyisin, että osapuolten on paljastettava toisilleen kaikkien niiden palvelusopimusten ehdot, joissa ne ovat osapuolina, ja asetettava nämä tiedot kaikkien niiden varustamojen saataville, joista tulee TACA:n osapuolia (ks. johdanto-osan 229 kappale).
- 497) Komissio katsoo, että valmistajalta kuluttajalle ulottuva toimitusketju on teollisen kilpailukyvyn perustekijöitä. Yksi tapa parantaa toimitusketjua on se, että rahdinantajat neuvottelevat kuljetustarpeista suoraan varustamojen kanssa. Tällaisten neuvottelujen tulosten tulisi jäädä

⁽¹⁴³⁾ Ks. Lovell White Durrantin (ensimmäinen) kirje 3 päivältä toukokuuta 1995 komissiolle. ”Tämä määräys sopimussakkoista kuvastaa Yhdysvaltojen oikeuden vaatimusta, jonka mukaan vähimmäisrahtiin/vähimmäisarvoon liittyvien sitoumusten tulisi olla perusteltuja (ks. Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission säännösten 46 § 514.17 (d) (7) (vii), jossa määrätään, että pakolliseen ehtoon n:o 7 on sisällytettävä kuljetuksen suorittamatta jättämisestä aiheutuvat sopimussakot.”

⁽¹⁴⁴⁾ Ks. Yhdysvaltain vuoden 1984 merilain 3 § (21), jossa todetaan, että sopimuksessa voidaan myös antaa erikseen määräykset siltä varalta, että jompikumpi osapuolista jättää kuljetuksen suorittamatta, sekä 8 § (c), jonka mukaan olennaisiin ehtoihin kuuluvat kuljetuksen suorittamatta jättämisestä aiheutuvat sopimussakot, jos niitä on (lihavointi lisätty).

luottamuksellisiksi, jolleivät osapuolet yhdessä toisin päättä. On tavallista, että rahdinantaja pyrkii saamaan kilpailuetua parantamalla toimitusketjuaan. Varustamon kuuluisi normaalisti saada etua siitä, että se on kuluttanut aikaa ja nähnyt vaivaa tarjotakseen tietyn asiakkaan tarpeisiin suunniteltuja palveluja.

- 498) Tämä vuoksi komissio katsoo, että erillisten palvelusopimusten olemassaolon tai varsinkaan sen ehtojen paljastaminen sellaisille linjavarustamoille, jotka eivät ole kyseisen sopimuksen osapuolia, ei täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan eikä EY-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.
- 499) Vaikuttaa siltä, että ainakin kaksi TACA:n osapuolta tukee tätä analyysia, nimittäin Maersk ja Sea-Land. Maersk kirjoitti 3 päivänä huhtikuuta 1997 Yhdysvaltain senaatin maakuljetuksiin ja kauppalaivastoon liittyviä asioita käsittelevälle alakomitealle (Surface Transportation and Merchant Marine Subcommittee) ilmaistakseen kannattavansa

”varustamojen ja rahdinantajien oikeutta tehdä erillisiä palvelusopimuksia ja pitää nämä sopimukset luottamuksellisina”.

Maersk lisäsi, että

”Sea-Landin kanssa luodun yleisen kumppanuussuhteen kannalta on erityisen tärkeää, että Maerskillä ja Sea-Landilla on oikeus allekirjoittaa luottamuksellisia yhteissopimuksia tärkeimpien rahdinantajien kanssa”.

Itsenäisen toiminnan kieltäminen palvelusopimusten yhteydessä

- 500) TACA:n osapuolet kieltävät nykyisin palvelusopimukseen perustuvan itsenäisen toiminnan harjoittamisen, mutta eivät ole osoittaneet, millä perusteella tämä kieltäminen täyttää edellytykset poikkeuksen myöntämiselle. Tässä suhteessa on todettava, että konferenssit ovat aiemmin sallineet itsenäisen toiminnan harjoittamisen palvelusopimusten yhteydessä (ks. johdanto-osan 126 kappale).

- 501) Ottaen huomioon, että itsenäinen toiminta on otettu huomioon tariffihinnoissa (jopa TACA:n osapuolten rajoitetussa määrin harjoittaman toiminnan osalta), itsenäisen toiminnan harjoittamisen kieltäminen palvelusopimusten yhteydessä ei vaikuta välttämättömältä varsinkin kun otetaan huomioon se tosiseikka, että aiemmin jotkut Yhdysvaltain liikennealueiden konferenssit ovat sallineet palvelusopimukseen perustuvan itsenäisen toiminnan. Lisäksi kiellosta ei ole mitään hyötyä kuluttajille. Sen vuoksi komissio katsoo, että tämä kieltäminen ei täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

Päätelmät

- 502) Edellä esitettyjen syiden vuoksi komissio katsoo, että rajoitusten asettaminen TACA:n osapuolten tekemien palvelusopimusten sisällölle ei edistä kyseisten linjavarustamojen tuottavuutta eikä teknistä tai taloudellista kehitystä. Rajoitukset eivät myöskään takaa rahdinantajille kohtuullista osuutta koituvasta hyödystä, eikä niiden ole osoitettu olevan välttämättömiä. Sen vuoksi komissio katsoo, että TACA:n osapuolten sopimus sisällöllisten rajoitusten asettamisesta TACA:n osapuolten tekemille palvelusopimuksille ei täytä 85 artiklan 3 kohdan edellytyksiä ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

XXI PALVELUSOPIMUKSET JA MAAKULJETUSTEN HINTOJEN VAHVISTAMINEN

- 503) Palvelusopimuksen ehtojen mukaisesti tarjottavien varustamon maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen jää asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 säädetyin linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle samoista syistä kuin maakuljetuksen tariffihinnojen vahvistaminen.
- 504) Palvelusopimuksen ehtojen mukaisesti tarjottavien varustamon kuljetuspalvelujen hintojen vahvistamiselle ei myöskään voida myöntää yksittäispoikkeusta samoista syistä kuin maakuljetusten tariffihinnojen vahvistamisellekaan.

XXII HUOLINTAPALKKIO

A Perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltaminen huolintapalkkioiden vahvistamiseen

- 505) TACA:n osapuolet sopivat välittämisen määristä, tasosta tai maksuista, näiden määrien maksuajoista ja -ehdoista sekä sellaisten henkilöiden nimeämisestä, jotka voivat toimia välittäjinä (ks. johdanto-osan 19 kappale). Tällainen sopimus estää, rajoittaa tai vääristää sekä TACA:n osapuolten että huolitsijoiden ja muiden välittäjien välistä kilpailua. Näin ollen se kuuluu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan. TACA:n osapuolet myöntävät vastuksensa 326 kohdassa, että huolintapalkkion enimmäistason vahvistavalla sopimuksella vähennetään kilpailua sopimuspuolten tarjoamien merikuljetuspalvelujen osalta.
- 506) On selvää, että huolintapalkkiokysymys (erityisesti TACA:n osapuolten sopimus, jolla vahvistetaan huolintapalkkion enimmäistaso) koskee ainoastaan toista edellä johdanto-osan 158—164 kappaleessa käsitellystä huolitsijan kahdesta roolista, eli sitä, jossa huolitsija toimii asiamiehenä eikä päämiehenä.
- 507) Tällaisten välittäjien tarjoamat palvelut eivät periaatteessa ole kuljetuspalveluja, joten sopimus, jolla vahvistetaan kyseisistä palveluista maksettava hinta, kuuluu asetuksen N:o 17 soveltamisalaan. (Jos palvelujen jokin osa ei kuulu asetuksen N:o 17 vaan jonkin muun kuljetuksia koskevan asetuksen soveltamisalaan, komissio on tätä päätöstä tehdessään noudattanut kaikkia asian kannalta merkityksellisten asetusten mukaisia menettelyä koskevia vaatimuksia. Kuljetusta koskevien asetusten mukainen arviointi on joka tapauksessa samanlainen kuin asetuksen N:o 17 mukainen arviointi).
- 508) Syitä, joiden vuoksi huolintapalkkion enimmäistason vahvistamista koskeva sopimus on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaaditulla tavalla, tarkastellaan johdanto-osan 388—395 kappaleessa.

B Perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltaminen huolintapalkkioiden vahvistamista koskevaan sopimukseen

a) Ryhmäpoikkeuksen soveltaminen

509) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artikla koskee kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistamista eli niitä ehtoja, joilla merikuljetuspalveluja myydään rahdinantajille. Se ei koske nimenomaisesti sopimuksia, joilla vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti huolitsijoille tai muille välittäjille maksetaan siitä, että ne tarjoavat välityspalveluja konferenssin jäsenille, eikä myöskään ole esitetty väitteitä, jotka tukisivat näkemystä siitä, että se koskisi näitä sopimuksia implisiittisesti.

510) Huolintapalkkion enimmäistason vahvistaminen on omiaan poistamaan TACA:n osapuolten välistä kilpailua välittäjien saamisesta asiakkaiksi korkeampia välityspalkkioita tarjoamalla. Tämän vaikutus kilpailuun on todennäköisesti erityisen suuri niissä maissa, joissa välittäjien kautta harjoitetun liiketoiminnan osuus on merkittävä. Se myös rajoittaa välittäjien välistä kilpailua, sillä niiden kannustimet kilpailijoita paremman palvelun tarjoamiseen pienenevät. Tällaisen rajoituksen ei voida katsoa kuuluvan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan tai olevan tekninen sopimus, joka kuuluisi asetuksen (ETY) N:o 1017/68 3 artiklan soveltamisalaan.

511) Vaikka huolintapalkkioiden enimmäistason vahvistamista koskevalla sopimuksella on tarkoitus vaikuttaa hintoihin vähentämällä kilpailua tai poistamalla se, sopimuksen tavoitteena ei voida katsoa olevan kuljetushintojen ja -ehtojen vahvistaminen. Jos niin olisi ja jos se seikka, että sopimus vaikutti hintoihin, merkitsisi että sopimuksen tavoitteena oli mainittujen hintojen vahvistaminen, tästä seuraisi, että kaikki TACA:n osapuolten perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvat sopimukset kuuluisivat automaattisesti ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Tällainen tulkinta olisi perusluonteisesti ristiriidassa sen yleisen periaatteen kanssa, jonka mukaan ryhmäpoikkeusta on tulkittava suppeasti.

b) Yksittäispoikkeuksen mahdollisuus

512) TACA:n osapuolet eivät ole esittäneet väitteitä perustellakseen huolintapalkkion enimmäistason

asettamista. Ne esittivät ainoastaan, että Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välistä liikennettä harjoittavat konferenssit ovat vahvistaneet ”eurooppalaisille [englantilaisia ja irlantilaisia lukuun ottamatta] huolitsijoille länteen suuntautuvassa liikenteessä maksettavien palkkioiden tason” jo 1970-luvun alusta alkaen. Ne väittivät myös, että useat tarkemmin erittelemättömät konferenssit ovat vahvistaneet näitä hintoja 1900-luvun alusta alkaen.

513) Komissio katsoo, että mainittu käytäntö on tarkoitettu ja omiaan rajoittamaan TACA:n osapuolten välistä kilpailua. Tällä voi olla kielteinen vaikutus kilpailuun huolitsijoiden TACA:n osapuolille tarjoamien palvelujen kysynnän suhteen. Asiakkaat saattavat menettää etuja, joita TACA:n osapuolten välisestä kilpailusta syntyisi.

514) Käytäntö voi myös estää huolitsijoiden välistä kilpailua ja ehkäistä tarjottujen palvelujen laadun parantamista, jos huolitsijoita kannustetaan keskittymään liiketoiminnan määrään laadun asemesta. Kilpailua voidaan siten haitata myös tarjontapuolella.

515) Komissio ei katso, että huolintapalkkioiden enimmäistason (sekä muiden edellä kuvailtujen rajoitusten) poistaminen johtaisi yleisesti korkeampiin hintoihin, mikä voisi oikeuttaa kilpailun rajoittamisen tällä tavalla. Tällainen väite voitaisiin sitä paitsi esittää kaikkien kysyntäpuolen hintasopimusten osalta. Parhaan mahdollisen kohdentumisen saavuttamiseksi hintojen olisi kuvastettava tuotteen tai palvelun todellista taloudellista arvoa siten kuin yksittäiset ostajat sen määrittävät.

516) Jos huolintapalvelujen käytöstä rahdinantajille koituvat kustannukset nousisivat kovin jyrkästi, rahdinantajat siirtyisivät todennäköisesti hyvin nopeasti asioimaan suoraan varustamoiden kanssa. Jos huolitsijan kuitenkin katsotaan voivan tarjota enemmän aineellista jalostusarvoa, ei ole mitään syytä, miksei tämä saisi näkyä

korkeampina hintoina. Tässä suhteessa huolitsijat ovat samassa asemassa kuin hyvin monet muutkin välittäjät: jos välittäjän kautta toimimisen kustannukset kasvavat liian suuriksi, kuluttaja etsii muita jakelukanavia, esimerkiksi hankkii tuotteen suoraan tarjoajalta.

- 517) Nämä seikat osoittavat, ettei huolintapalkkion enimmäistasojen vahvistamista koskevalla sopimuksella paranneta kyseisten palvelujen tuotantoa tai jakelua. Sillä ei myöskään hyödytetä kuluttajaa. Lisäksi se, etteivät TACA:n osapuolet maksa palkkioita Yhdistyneen kuningaskunnan ja Irlannin huolitsijoille, viittaa siihen, ettei palkkion enimmäismäärän vahvistamista koskeva sopimus ole välttämätön.
- 518) Näin ollen komissio katsoo, ettei TACA:n osapuolten sopimus, jolla vahvistetaan meklareiden tai huolitsijoiden määrät, tasot tai maksut, näiden määrien maksuehdot sekä sellaisten henkilöiden nimeäminen, jotka voivat toimia meklareina, täytä EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan eivätkä ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

XXIII ARVIOINTI 86 ARTIKLAN NOJALLA

A Asian kannalta merkitykselliset markkinat

- 519) Asian kannalta merkityksellisiä merikuljetuspalvelujen markkinoita kuvataan johdanto-osan 60–75 kappaleessa. Maantieteelliset markkinat muodostuvat alueesta, joilla merikuljetuspalveluita markkinoidaan, eli tässä tapauksessa Pohjois-Euroopan satamien vaikutusalueista. Nämä maantieteelliset markkinat vastaavat TACA:n maakuljetusten tariffin soveltamisalaa ja muodostavat huomattavan osan yhteismarkkinoista.

B Yhteinen määräävä asema

- 520) Ensimmäinen kysymys on, voiko TACA:n jäsenillä olla yhteinen määräävä asema, ja toinen, onko niillä kyseisillä maantieteellisillä markkinoilla todella yhteinen määräävä asema asian kannalta merkityksellisten merikuljetuspalvelujen tarjoamisessa.

a) *Taloudelliset yhteydet*

- 521) Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan 86 artiklaa voidaan soveltaa tilanteisiin, joissa

useilla itsenäisillä yrityksillä on yhdistävät taloudelliset yhteydet⁽¹⁴⁵⁾. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi asiassa *Società Italiana Vetro*⁽¹⁴⁶⁾ erityisesti linjaliikennekonferensseihin esimerkkinä taloudellisesti itsenäisten toimijoiden sopimuksista, joilla voidaan muodostaa taloudellisia yhteyksiä, jotka voivat antaa näille toimijoille määräävän aseman muihin samojen markkinoiden toimijoiden nähden, ja löysi tukea päätelmälle asetuksen (ETY) N:o 4056/86 8 artiklan sanamuodosta. Periaate vahvistettiin asiassa *CEWAL*, jossa sitä sovellettiin erityisesti linjaliikennekonferensseihin⁽¹⁴⁷⁾.

- 522) On syytä ottaa huomioon, ettei ensimmäisen asteen tuomioistuin hyväksynyt Yhdistyneen kuningaskunnan välittäjänä esittämää ehdotusta, jonka mukaan olisi tutkittava, ovatko yritysten väliset institutionaaliset yhteydet samanlaisia kuin emo- ja tytäryhtiön väliset yhteydet⁽¹⁴⁸⁾. Niinpä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei hyväksynyt väitettä, jonka mukaan yritysten olisi toimittava merkityksellisillä markkinoilla kuten yhtenäinen taloudellinen toimija, jotta niillä katsottaisiin olevan yhteinen määräävä asema. Tämän perusteella on selvää, että jonkinasteisen kilpailun säilyminen osapuolten välillä ei sulje pois yhteisen määräävän aseman mahdollisuutta.

- 523) Asiassa *CEWAL* ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki *CEWAL*-konferenssin jäsenten taloudellisia yhteyksiä, joiden perusteella oli perusteltua, että kyseisten osapuolten markkina-asemaa olisi arvioitava kollektiivisesti⁽¹⁴⁹⁾. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi erityisesti siihen, että konferenssin yhteydessä toimi useita komiteoita, joiden jäseniä konferenssin jäsenet olivat, esimerkiksi *Zaire Pool Committee* ja *Special Fighting Committee*.

- 524) Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin viittasi myös siihen, että tarkoituksena oli määritellä yhtenäiset rahtimaksut ja muut yhteiset kuljetusehdot sekä soveltaa niitä, mistä seurasi, että

⁽¹⁴⁵⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 27. huhtikuuta 1994 asiassa C-393/92, *Gemeente Almelo ym. v. Energiebedrijf Ijsselmij NV*, Kok. 1994, s. I-1477, 42 ja 43 kohta. Ks. myös julkisasiamies Darmonin ratkaisuehdotuksen 117 kohta.

⁽¹⁴⁶⁾ Ks. ensimmäisen oikeusasteen tuomio yhdistetyissä asioissa T-68/89, T-77/89 ja T-78/89, *Società Italiana Vetro v. komissio (Flat Glass)*, Kok. 1992, s. II-1403, 357–359 kohta.

⁽¹⁴⁷⁾ Ks. alaviite 113, *CEWAL*, 64 kohta.

⁽¹⁴⁸⁾ Ks. alaviite 146, *Flat Glass*, 343 kohta.

⁽¹⁴⁹⁾ Ks. alaviite 113, *CEWAL*, 65 kohta.

konferenssi esiintyi markkinoilla kuten yhtenäinen toimija. Tuomioistuimien huomautti lisäksi, että ne käytännöt, joista CEWALin jäseniä syytettiin, osoittivat niiden aikovan käyttäytyä markkinoilla samalla tavoin voidakseen reagoida yhdenmukaisesti kilpailutilanteen uhkaviin muutoksiin niiden toimintamarkkinoilla. Menettelytavat olivat osa kokonaisstrategiaa, jonka toteuttamiseksi CEWALin jäsenet olivat yhdistäneet voimansa.

525) Komissio katsoo, että TACA:n jäsenillä on yhteinen määräävä asema sen vuoksi, että ne ovat sidoksissa toisiinsa lukuisin taloudellisin yhteyksin, mikä on vähentänyt merkittävästi niiden mahdollisuuksia toimia toisistaan riippumatta.

526) Näistä yhteyksistä ensimmäinen on tariffi. Kuten johdanto-osan 174 kappaleessa todettiin, TACA:n osapuolet eivät ole ainoastaan sopineet noudattavansa tariffia vaan Yhdysvaltain oikeuden nojalla niiden on pakko tehdä niin: tariffin noudattamatta jättäminen voi johtaa jopa 25 000 Yhdysvaltain dollarin siviilioikeudelliseen korvaukseen kutakin noudattamatta jättämistä kohden.

527) TACA:han liittyminen on myös varmistettu laajoin valvontaa koskevin määräyksin, joita kuvaillaan johdanto-osan 21 ja 22 kappaleessa. Määräykset ovat laajimmat valvontajärjestelyt, joita komissio on koskaan saanut tietoonsa linjaliikennealalla. Valvonta toteutetaan huomattavien takuiden maksamisen ja kiintiöiden ylittämistä maksettavien sakkojen avulla sekä nimeämällä riippumaton taho ”täytäntöönpanoa valvovaksi viranomaiseksi”, jolla on ”täysin esteetön oikeus tutustua ... kaikkiin asiakirjoihin, jotka voivat liittyä varustamon toimintaan konferenssiliikenteen alalla.”

528) Näillä rajoituksilla, jotka koskevat TACA:n osapuolten mahdollisuutta toimia toisistaan riippumatta, on tarkoitus poistaa niiden välinen hintakilpailu merkittävässä määrin. TACA:n osapuolet ovat myös toteuttaneet toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on ollut TACA:n osapuolten esiintyminen yhtenä yhtenäisenä toimijana ja siten asiakkailta tulevien hinnanalentamispaineiden vähentäminen. Tässä suhteessa TACA:n sihteeristöllä ja vuotuisten liiketoimintasuunnitelmien julkaisemisella on ollut erityisen suuri merkitys.

529) TACA:n sihteeristöllä on laaja hallinnollinen ja rahoituksellinen tehtävä. Sillä on valtuudet toimia TACA:n osapuolten asiamiehenä ja tehdä

palvelusopimuksia niiden puolesta. Sillä on oikeus osallistua rahdinantajien ja yksittäisten TACA:n osapuolten välisiin palvelusopimusneuvotteluihin. TACA:n sihteeristö antaa lehdistötiedotteita TACA:n osapuolten puolesta.

530) TACA:n osapuolet julkaisevat vuosittain ”liiketoimintasuunnitelman”, josta on esimerkkejä liitteessä III. Niistä käy ilmi, että TACA:n osapuolet antavat rahdinantajille sellaisen vaikutelman, että ne noudattavat markkinoilla yhteistä kaupallista strategiaa⁽¹⁵⁰⁾.

531) TACA:n osapuolten välisiä taloudellisia yhteyksiä lujittavat yksittäisten TACA:n osapuolten välisistä konsortiosopimuksista aiheutuvat taloudelliset yhteydet, joita kuvaillaan johdanto-osan 180—198 kappaleessa. TACA:n osapuolilla on näin ollen hyvin tiiviit taloudelliset yhteydet ja sitä kautta yhteinen määräävä asema.

b) Määräävä asema

532) Määräävän aseman keskeinen ominaisuus on valta estää tehokas kilpailu. Tällaisen vallan tunnetuin määritelmä, joka pätee myös määräävän asemaan, on esitetty vitamiineja koskevassa asiassa⁽¹⁵¹⁾, jossa määräävän markkina-aseman todetaan viittaavan

⁽¹⁵⁰⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio yhdistetyissä asioissa 6/73 ja 7/73, Commercial Solvents, Kok. 1974, s. 223, julkisasiamiehen ratkaisuehdotus s. 266, jonka mukaan kuluttaja on kuitenkin loppujen lopuksi kiinnostunut ainoastaan lopputuotteesta, ja 86 artiklassa on kyse kuluttajille välittömästi tai välillisesti aiheutuvasta haitasta.

⁽¹⁵¹⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 3. heinäkuuta 1979 asiassa 85/76 Hoffman-La-Roche v. komissio, Kok. 1979, s. 461, 38—39 kohta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 8. kesäkuuta 1971 asiassa 78/70 Deutsche Grammophon v. Metro, Kok. 1971, s. 487, 17 kohta, ”mahdollisuus estää tehokas kilpailu merkityksellisten markkinoiden merkittävällä osalla ottaen huomioon vastaavia tuotteita myyvät muut tuottajat ja niiden asema markkinoilla” sekä tuomio 9. marraskuuta 1983 asiassa 322/81 Nederlandsche Bandenindustri Michelin v. komissio, Kok. 1983, s. 3461, 48 kohta, ”sen toteaminen, että tietyn tuotteen suhteen vallitsee määräävä markkina-asema, ei välttämättä edellytä, ettei tuotteen kanssa kilpailisi mitään muita, osittain keskenään vaihdettavia tuotteita, niin kauan kuin tällainen kilpailu ei vaikuta yrityksen mahdollisuuteen vaikuttaa huomattavasti niihin edellytyksiin, joilla kilpailua voidaan harjoittaa tai joka tapauksessa käyttäytyä suuressa määrin niin, ettei sen tarvitse ottaa kilpailua huomioon eikä tällaisesta asenteesta aiheudu sille haittaa.”

”jonkin yrityksen vahvaan taloudelliseen asemaan, jonka avulla se voi estää tehokkaan kilpailun merkityksellisillä markkinoilla, koska sillä on huomattava mahdollisuus itsenäiseen toimintaan kilpailijoihinsa, asiakkaihinsa ja lopulta kuluttajiin nähden.

Tällainen asema ei sulje pois tiettyä kilpailua, kuten silloin kun kyseessä on monopoli tai kvasimonopoli, mutta se antaa tällaisessa asemassa olevalle yritykselle mahdollisuuden, jollei päättää niin ainakin vaikuttaa huomattavasti niihin olosuhteisiin, joissa mainittu kilpailu kehittyy, ja joka tapauksessa toimia suuressa määrin niin, ettei sen tarvitse ottaa kilpailua huomioon niin kauan kuin tällaisesta asenteesta ei aiheudu sille haittaa.”

533) Kuten johdanto-osan 85–88 kappaleessa todetaan, TACA:n osapuolten markkinaosuus vuosina 1994, 1995 ja 1996 oli noin 60 prosenttia. Niiden osuus tärkeimmästä markkinasegmentistä oli noin 70 prosenttia kunakin vuonna. Tätä markkinaosuutta on tarkasteltava myös ottaen huomioon kysynnän kasvu markkinoilla. Näin suuri markkinaosuus herättää vahvoja epäilyjä määräävästä asemasta⁽¹⁵²⁾. Tässä päätöksessä ei oteta kantaa siihen, säilyttivätkö TACA:n osapuolet määräävän asemansa vuonna 1997. Vaikka markkinaosuuden takaisin saaminen voi olla osoitus myös määräävän aseman takaisin saamisesta, edelleen erittäin suurina pysyvien markkinaosuuksien pienenemistä sen sijaan ei voida pitää todisteena määräävän aseman puuttumisesta⁽¹⁵³⁾. Tästä seuraa, että vaikka yritys ei tällä hetkellä ole määräävässä asemassa, se ei todista, etteikö se joskus olisi ollut sellaisessa.

534) Epäilyjä vahvistaa muun muassa se, että TACA:n osapuolet ovat onnistuneet säilyttämään syrjivän hintarakenteen. TACA:n merikuljetuspalveluja koskevassa tariffissa asetetaan eri tuotteille niiden arvoon liittyvin perustein erilaiset hinnat. Vaikka hintojen vaihteluväli on huo-

mattavasti kapeampi kuin tavaroiden arvon vaihteluväli, hinnat voivat silti vaihdella jopa viisinkertaisesti. Toisin sanoen, vaikka kontin kuljetuskustannukset eivät liity juuri millään tavalla siihen, millaista tavaraa kuljetetaan, rahdikustannukset ovat arvokkaita tavaroita kuljetettaessa jopa viisi kertaa suuremmat kuin vähemmän arvokkaita tavaroita kuljetettaessa⁽¹⁵⁴⁾.

535) Tällainen eriytetty hinnoittelujärjestelmä, jonka tarkoituksena on tulojen maksimoiminen, esiintyy yleensä ainoastaan sellaisissa markkinatilanteissa, joissa yhdellä tai useammalla yrityksellä on huomattava markkinavoima. Kuljetusmarkkinoilla, joilla markkinavoimat eivät ole olleet merkittävällä tavalla keskittyneet, kuljetushinnat määrättäisiin todennäköisesti tarjolla olevan palvelutyyppin eikä kuljetettavien tavaroiden mukaan todellisten kustannusten ja markkinavoimien perusteella⁽¹⁵⁵⁾.

536) Lisäesimerkki TACA:n asettamien kuljetusehtojen syrjivyydestä liittyy valuuttalisiin (CAF), jotka ovat TACA:n valuuttaheilahtelujen soittamiseksi asettamia lisämaksuja. TACA peri 38 prosentin valuuttalisen vuonna 1997 laivakuljetuksista Hampurin ja Le Havren välisiin satamiin ja niiden välisistä satamista, 16 prosentin valuuttalisen laivakuljetuksista Skandinavian satamiin ja Skandinavian satamista sekä 6 prosentin valuuttalisen laivakuljetuksista Yhdistyneen kuningaskunnan satamiin ja satamista. Siltä osin kuin valuuttalisen erilaisuutta ei voida perustella taloudellisesti, ne ovat lisäosoitus markkinavoimaan perustuvasta syrjivästä hinnoittelusta⁽¹⁵⁶⁾.

⁽¹⁵²⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-62/86, Akzo Chemie BV v. komissio, Kok. 1991, s. I-3359, 60 kohta, jossa yhteisöjen tuomioistuin totesi, että: ”erittäin merkittävät osuudet ovat — poikkeustapauksia lukuun ottamatta — itsessään todiste määräävän markkina-aseman olemassaolosta” Tilanne on tällainen markkinaosuuden ollessa 50 prosenttia, kuten käsiteltävässä asiassa.

⁽¹⁵³⁾ Ks. alaviite 113, CEWAL, 77 kohta.

⁽¹⁵⁴⁾ Tätä on syytä verrata maakuljetusten tarffiin, jossa hintoja ei ole kiintiöity tavaroiden mukaan, eivätkä ne vaihtele kontin sisällön arvon mukaan, vaikka vaihtelua voi esiintyä sen mukaan, onko kyseessä TEU-kontti vai FEU-kontti. Komissio myönsi TAA-päätöksessään, etteivät TAA:n osapuolet olleet poistaneet kilpailua konttien maakuljetuksen osalta.

⁽¹⁵⁵⁾ Hintasyrjintää pidetään yhtenä markkinavoiman yleisimmän mainituista *suorista* mittareista, erityisesti silloin kun on helppo todeta, ettei kustannusten välillä ole eroja. Ks. muun muassa B. Hawk, US, Common Market and International Antitrust (1990), s. 790. Ks. myös F. M. Scherer ja David Ross, Industrial Market Structure and Economic Performance, luku 13 (Houghton Mifflin, 1990).

⁽¹⁵⁶⁾ Tässä päätöksessä ei käsitellä sitä, täyttääkö TACA:n osapuolten CAF-maksuihin liittyvä sopimus asetuksen (ETY) N:o 4056/86 edellytykset.

- 537) Komissio on pyytänyt useaan otteeseen TACA:n osapuolia perustelevaan nykyiset valuuttalisen erot paitsi suhteessa Euroopan valuuttojen arvojen muutoksiin Yhdysvaltain dollariin nähden, myös suhteessa muutosten todellisiin kustannuksiin aiheuttamiin vaikutuksiin. Esimerkiksi kun tavaroita kuljetetaan meritse New Yorkista Rotterdamiin, TACA:n osapuolia pyydettiin osoittamaan, miten Hollannin guldeneina ilmaistut kustannukset ovat nousseet suhteessa rahtimaksuihin niin, että 38 prosentin valuuttalisiä on perusteltu. Minkäänlaista selitystä ei ole saatu.
- 538) Viimeinen todiste TACA:n määräävästä asemasta on se, että koska asiakkaiden mahdollisuudet vaihtaa toimittajaa ovat rajoitetut, myös TACA:han tyytymättömien asiakkaiden on pakko käyttää sitä kauppakumppaninaan. Kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomiossaan 14 päivänä helmikuuta 1978 asiassa 27/76 (United Brands)⁽¹⁵⁷⁾, markkinaosuutta on tarkasteltava myös kilpailijoiden voimakkuuden ja määrän perusteella.
- 539) Vuosina 1993–1995 TACA:n osapuolilla oli yli 70 prosenttia Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välisessä suorassa liikenteessä käytettävissä olevasta kapasiteetista (76, 74 ja 75 prosenttia). Niiden suurimmalla kilpailijalla Evergreenillä oli kunakin vuonna 11 prosenttia⁽¹⁵⁸⁾. Muiden tärkeimpien kilpailijoiden kapasiteettia käsitellään johdanto-osan 244–264 kappaleessa. Ei ole syytä uskoa, että luvut olisivat muuttuneet merkittävästi vuonna 1996.
- 540) Mahdollisuutta vaihtaa TACA:n ulkopuolisiin varustamoihin olisi myös tarkasteltava ottaen huomioon palvelusopimusten merkitys rahdinantajille (ks. edellä 122 kohta). Rahdinantajat, jotka tarvitsevat säännöllisiä merikuljetuspalveluja vuoden ajan tai pidempään ja joille palvelusopimuksen ovat sen vuoksi houkutteleva vaihtoehto, eivät helposti siirrä osaa tarpeistaan pienemmille varustamoille, koska se vähentäisi niiden TACA:n palvelusopimuksen mukaista sitoutumista vähimmäismäärään ja johtaisi alennusten pienemiseen.
- 541) Tällainen keskittyminen antaa TACA:lle mahdollisuuden vaikuttaa kohtuuttomasti kilpailijoidensa hinnoittelupolitiikkaan, sillä nämä todennäköisesti seuraavat hinnankorotuksia. TACA:n hintajohtajuutta vahvistanee myös se, että se on yksi kaikkein rajoittavimmista linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden välisistä sopimuksista maailmassa ja että se on markkinoiden hintajohtajan maineessa.
- 542) Tilannetta vahvistaa sekin, että kyseisten markkinoiden tariffit ja maksujärjestelmät ovat monimutkaisia, ja ne on laadittu pitkän ajan kuluessa. Itsenäiset linjavarustamot asettavat hintansa TACA:n tariffin perusteella ja ovat siten hinnanottajia. Tällaisessa tilanteessa TACA ja sen osapuolet voivat toimia kilpailijoistaan ja asiakkaistaan riippumatta.
- 543) Täysin päinvastoin kuin maailman kaksi muuta valtareittiä (ks. johdanto-osan 311 ja 312 kappale) TACA:n osapuolet ovat voineet tehdä säännöllisiä, vaikkakin pieniä, hinnankorotuksia vuosina 1994–1996, mikä osoittaa, että TACA:n osapuolet ovat voineet säilyttää hinnat tai nostaa niitä. Tämän on mahdollistanut todellisen kilpailun poistaminen. Ei ole näyttöä siitä, etteivätkö kyseiset palvelut olisi olleet kannattavia TACA:n toteuttamisesta alkaen. Joka tapauksessa on selvää, ettei kannattavuuden puute ole määräävä tekijä määräävän aseman osoittamisessa⁽¹⁵⁹⁾.
- 544) Ei ole näyttöä siitä, että Evergreen olisi joko halukas luopumaan hinnanottajan asemastaan (ks. johdanto-osan 249 kappale) tai että sillä olisi riittävästi ylimääräistä kapasiteettia, jotta se voisi halutessaan tehdä niin. Väitetiedoksianto antamassaan vastauksessa TACA:n osapuolet esittivät taulukon, jossa on esimerkkejä lasteista, jotka on siirretty yhdeltä tai useammalta TACA:n osapuolelta Evergreenille. TACA:n osapuolten valitsemien esimerkkien tarkastelu osoittaa, että monissa tapauksissa Evergreenille tehty siirrot koskevat ainoastaan osaa, ja joskus hyvin pientäkin osaa, rahdinantajan tarpeista.

⁽¹⁵⁷⁾ Kok. 1978, s. 207.⁽¹⁵⁸⁾ Lähde: Lloyd's Shipping Economist.⁽¹⁵⁹⁾ Ks. johdanto-osan 538 kappale ja alaviite 157 (United Brands), 125–128 kohta.

- 545) Tärkeä tekijä ovat myös ne merkittävät esteet, joita kyseisille liikennöintimarkkinoille pääsyyn liittyy. Ne johtuvat siitä, että on kaupallisesti välttämätöntä harjoittaa liikennettä säännöllisesti, mikä puolestaan edellyttää lukuisten alusten käyttöä ja suuren konttikannan hankkimista. Vaadittavat investoinnit voivat vaihdella 400 miljoonan ja 2 miljardin Yhdysvaltain dollarin välillä ja ovat huomattava markkinoille pääsyn este.
- 546) On myös otettava huomioon nykyisten kilpailijoiden mahdollisuudet lisätä kapasiteettiaan tai mahdollisten kilpailijoiden mahdollisuudet päästä markkinoille. Atlantin ylittävän liikenteen kilpailullisuutta mahdollisten kilpailijoiden kannalta on käsitelty edellä. TACA:n nykyisten kilpailijoiden kapasiteetin lisäystä on tarkasteltava samalla tavoin, sillä kapasiteetin lisääminen aiheuttaa huomattavia kiinteitä kustannuksia, joista osasta tulee uponneita kustannuksia.
- 547) Kyseisillä reiteillä käytettävät alukset ovat sangen erikoistuneita. Koska kyse on yhdestä tärkeimmistä kauppareiteistä, on tarpeen käyttää suhteellisen tasokkaita aluksia, jotka ovat erikoistuneet konttien kuljetukseen. Taloudellinen kehitys, kuten JOT-toimitukset ja polttoaineen hinnan lasku ovat lisänneet mahdollisimman nopean liikenteen harjoittamisen merkitystä. Koska monet alukset eivät voi täyttää tätä vaatimusta, alusten mahdollinen aikaisempi liikkuvuus on pienentynyt huomattavasti, mikä myös on markkinoille pääsyn este.
- 548) Koska TACA on hintajohtaja, on lisäksi epätodennäköistä, että yksikään kilpailija uskaltaisi horjuttaa markkinoita ryhtymällä aggressiiviseen hintakilpailuun sen kanssa.
- 549) Näiden seikkojen perusteella komissio katsoo, että TACA:n osapuolilla oli perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitettu yhteinen määräävä asema suorassa Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välisessä linjaliikenteessä vuosina 1994, 1995 ja 1996. Tässä päätöksessä ei käsitellä sitä, säilyikö määräävä asema edelleen vuonna 1997.

C Määräävän aseman väärinkäyttö

- 550) Vaikka jokin osa TACA:n toiminnasta saatetaan tällä hetkellä hyväksyä ryhmäpoikkeuksella, peruseriaate on, että tämä ei estä 86 artiklan soveltamista⁽¹⁶⁰⁾. Komissio katsoo, että TACA:n osapuolet ovat käyttäneet väärin yhteistä määräävää asemaansa sopimalla rajoitavansa mahdollisuuksia tehdä palvelusopimuksia ja palvelusopimusten sisältöä sekä muuttamalla markkinoiden kilpailurakennetta TACA:n määräävän aseman lujittamiseksi.
- a) *Palvelusopimusten tekomahdollisuuksien rajoittamiseen liittyvä väärinkäyttö*
- 551) Palvelusopimusten merkitystä rahdinantajille tarkastellaan joiltain osin edellä johdanto-osan 122—126 kappaleessa sekä johdanto-osan 472—476 kappaleessa. TACA:n osapuolet ovat sopineet keskenään useista palvelusopimusten sisältöä koskevista rajoituksista ja aikaisemmin myös siitä, etteivät ne tee erillisiä palvelusopimuksia. Rajoitusten yhtenä tarkoituksena on ollut hintakilpailun estäminen (ks. johdanto-osan 479 kappale). Rajoituksia kuvaillaan tarkemmin edellä johdanto-osan 487—502 kappaleessa.
- 552) TACA:n osapuolet sopivat osana Yhdysvaltain meriliikennekomission kanssa tehtyä järjestelysopimusta luopuvansa erillisiä palvelusopimuksia koskevasta kiellostaan sillä seurauksella, että rahdinantajat saattoivat neuvotella suoraan yksittäisten varustamoiden kanssa sellaisista palvelusopimuksista, jotka koskivat vuonna 1996 tehtyjä laivakuljetuksia. Edes näistä erillisistä palvelusopimuksista ei kuitenkaan neuvoteltu vapaasti, koska TACA:n osapuolet sopivat rajoittavansa erillisten palvelusopimusten sisältöä ja paljastavansa toisilleen sopimusten ehdot.
- 553) Tarjoamisesta voidaan kieltäytyä monella eri tavalla: kyseessä voi olla suora kieltäytyminen, kieltäytyminen tarjoamasta muutoin kuin ehdoin, joiden toimittaja tietää olevan mahdotomia hyväksyä (tulkinnallinen kieltäytyminen) tai kieltäytyminen tarjoamasta muutoin kuin epäoikeudenmukaisin ehdoin. Sellaisen sopi-

⁽¹⁶⁰⁾ Komission päätös 88/501/ETY (IV/31.043 Tetra Pak, EYVL L 272, 4.10.1988, s. 27, sivuilla 41—43), vahvistettu ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomiolla 10. heinäkuuta 1990 asiassa T-51/89, Tetra Pak v. komissio, Kok. 1990, s. II-309, 25, 29 ja 30 kohta.

muksen noudattaminen, joka rajoittaa palvelusopimusten sisältöä, vastaa kieltäytymistä tarjota palvelusopimuksen mukaisia palveluja muuten kuin kyseisen rajoittavan sopimuksen ehdoin ja kuuluu kolmanteen edellä mainituista ryhmistä. Palvelusopimusten tekemistä ja palvelusopimusten sisältöä rajoittavien sopimusten noudattaminen rajoittaa myös kuljetuspalvelujen saatavuutta. Tämän vuoksi tällainen käyttäytyminen kuuluu perustamissopimuksen 86 artiklan ja erityisesti 86 artiklan a alakohdan ja 86 artiklan b alakohdan soveltamisalaan silloin kun kyseisellä toimittajalla on määräävä asema.

554) TACA:n osapuolet ovat kieltäytyneet tarjoamasta rahdinantajille meri- ja maakuljetuspalveluja palvelusopimusten nojalla muuten kuin TACA:n osapuolten yhdessä valitsevien ehtojen pohjalta. Tämä kieltäytyminen koski yhteisiä palvelusopimuksia vuosina 1994, 1995 ja 1996 ja erillisiä palvelusopimuksia vuonna 1996. Vuonna 1995 TACA:n osapuolet kieltäytyivät tarjoamasta ollenkaan kuljetuspalveluja erilliseltä pohjalta eli kyseisenä vuonna ne eivät tarjonneet yksittäisten asiakkaiden tarpeisiin räätälöityjä, tietyn varustamon erityisominaisuuksiin perustuvia palveluja. Tämä kieltäytyminen poisti rahdinantajilta mahdollisuuden saada lisäpalveluja, joita yksittäiset TACA:n osapuolet ehkä olisivat voineet tarjota.

555) Komissio katsoo, että sopimus yhteisten ja erillisten palvelusopimusten saatavuuden ja sisällön rajoittamisesta ja tästä vuosina 1994, 1995 ja 1996 seurannut kieltäytyminen tarjoamasta kuljetuspalveluja palvelusopimusten nojalla muuten kuin TACA:n osapuolten yhdessä valitsevien ehtojen pohjalta merkitsi TACA:n määräävän aseman väärinkäyttöä.

556) Komissio katsoo, että tämä väärinkäyttö ilmeni erityisesti ehdoissa (joita ilman TACA:n osapuolet kieltäytyivät tarjoamasta palvelusopimusten mukaisia kuljetuspalveluja vuosina 1994, 1995 ja 1996), joita TACA:n osapuolet asettivat vastuulausekkeille, palvelusopimusten pituudelle, useiden samanaikaisten sopimusten tekemiselle ja sopimussakoille.

557) Komissio katsoo, että erillisten palvelusopimusten kieltäminen vuonna 1995 ja tästä seurannut kieltäytyminen tarjoamasta ollenkaan palvelusopimusten mukaisia kuljetuspalveluja erilliseltä pohjalta vuonna 1995 muodosti myös TACA:n määräävän aseman väärinkäytön. Erillisten pal-

velusopimusten kieltäminen vuonna 1995 on erityisen vakavaa määräävän aseman väärinkäyttöä, kun otetaan huomioon, että TACA:n osapuolet olivat halukkaita sallimaan sopimukset vuonna 1996. TACA:n osapuolten poikkeusta koskevassa hakemuksessaan esittämät väitteet eivät myöskään selvästi pitäneet paikkaansa (ks. johdanto-osan 479 kappale).

558) Väärinkäyttöillä on todennäköisesti ollut tuntevat vaikutukset, kun otetaan huomioon konttien suuri määrä (ks. johdanto-osan 85 kappale), TACA:n osapuolten suuri markkinaosuus ja se, että noin 60 prosenttia TACA:n osapuolten Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välillä kuljettamasta konttirahdista kuljetetaan palvelusopimusten nojalla.

b) Markkinoiden kilpailurakenteen muuttamiseen liittyvä väärinkäyttö

559) Continental Can -asiassa yhteisöjen tuomioistuin totesi jo yksinomaan sen, että määräävässä asemassa oleva yritys vaikeuttaa merkittävästi kilpailua merkityksellisillä markkinoilla, olevan väärinkäytös riippumatta siitä, millaisin keinoin ja menettelyin tilanteeseen on päädytty⁽¹⁶¹⁾. Asiassa CEWAL ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi, että 86 artiklan soveltamisalaan kuuluu määräävässä asemassa olevan yrityksen kaikki sellainen käyttäytyminen, joka on omiaan estämään vielä jäljellä olevan kilpailun säilymistä tai lisääntymistä markkinoilla, joilla kilpailu on heikentynyt nimenomaan kyseisen yrityksen läsnäolon vuoksi⁽¹⁶²⁾.

560) Yhteisöjen tuomioistuimen Continental Can -asiassa antama tuomio on perustana väitteelle, jonka mukaan mahdollisen kilpailun poistaminen voi olla määräävän aseman väärinkäyttöä. Mahdollisen kilpailun poistamisella voi tietyissä tilanteissa olla suurempi taloudellinen vaikutus kuin todellisen kilpailun poistamisella. Näin on esimerkiksi silloin, kun todellinen kilpailija on

⁽¹⁶¹⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 21. helmikuuta 1973 asiassa 6/72, Europemballage Corporation ja Continental Can Company Inc. v. komissio, Kok. 1973, s. 215. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 11. huhtikuuta 1989 asiassa 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen, Kok. 1989, s. 803, julkisasiamies Lenzin lausunnon 1 kohta.

⁽¹⁶²⁾ Ks. alaviite 113, CEWAL, 106 kohta ja alaviite 160 Tetra Pak I -tuomio, 114 kohta.

heikko ja mahdollinen kilpailija pääsee markkinoille suhteellisen helposti ja sillä on merkittävän kilpailupaineen käyttämiseen tarvittavat vahvuudet ja voimavarat. Mahdollisen kilpailun poistamisen ei ole tarvinnut johtaa monopolitilanteeseen.

[Perustamissopimuksen 86 artiklassa] luetellaan tietty joukko menettelyjä väärinkäytöksistä, jotka ovat artiklan nojalla kiellettyjä. Tämä luettelo on esimerkinomainen, eikä siinä ole lueteltu tyhjentävästi perustamissopimuksessa kiellettyjä määrävän markkina-aseman väärinkäyttömuotoja. Kuten 86 artiklan toisen kohdan c ja d alakohdasta käy ilmi, *määräys ei koske yksinomaan toimintaa, joka on omiaan aiheuttamaan välitöntä haittaa kuluttajille, vaan myös sellaista toimintaa, joka aiheuttaa kuluttajille haittaa vahingoittamalla perustamissopimuksen 3 artiklan g alakohdassa tarkoitettuja tosiasiallisia kilpailurakenteita*. Väärinkäytöstä voi siten olla kyse, kun yritys, jolla on määrävä markkina-asema, vahvistaa tätä asemaansa niin paljon, että siten saavutettu määrävyyden aste rajoittaa olennaisesti kilpailua, jolloin ainoastaan sellaiset yritykset voisivat pysyä markkinoilla, jotka toiminnassaan ovat riippuvaisia määrävyydessä asemassa olevasta yrityksestä.⁽¹⁶³⁾

- 561) Asetuksen (ETY) N:o 4056/89 johdanto-osan kappaleiden perusteella on selvää, että yksi ryhmäpoikkeuksen myöntämisen pääperusteluista on nimenomaan konferenssin ulkopuolisten kilpailevien palvelujen olemassaolo ja erityisesti sellaisten linjavarustamojen mahdollinen kilpailu, jotka eivät nykyisin harjoita kyseistä liikennettä, mutta voivat aloittaa sen. Tässä yhteydessä on tärkeää tarkastella TACA:n puheenjohtajan johdanto-osan 292 kappaleessa siteerattua lausuntoa:

”Kuten olen sanonut kaikille markkinoille pääsyä tavoitteleville yhtiöille, tulkaa keskustelemaan kanssani. Me autamme teitä parhaamme mukaan tämän tavoitteen saavuttamisessa.”

- 562) On kuitenkin selvää, että TACA:n osapuolten tarkoitus ei ollut auttaa mahdollisia kilpailijoita pääsemään markkinoille, jotta kyseiset mahdolliset kilpailijat voisivat kohdistaa kilpailupaineita TACA:n osapuoliin. Tällainen strategia ei olisi ollut kaupallisesti järkevä. TACA:n osapuolten tarkoitus oli pikemminkin varmistaa, että jos mahdollinen kilpailija halusi tulla mark-

kinoille, se tulisi niille vasta liittyttyään TACA:n jäseneksi.

- 563) Vastauksessaan väitetiedoksiintoon (päiväty 17 päivänä maaliskuuta 1994) TAA:ta koskevassa asiassa TAA:n osapuolet nimenomaan viittaavat Hanjiniin ja Hyundaihin riippumattomina laivanvarustajina, jotka kohdistivat TAA:n osapuoliin ”merkittävää kilpailupainetta” uhkaamalla aloittaa toiminnan TAA:n hoitamassa liikenteessä. On kuitenkin ilmeistä, että TACA:n osapuolet toteuttivat aktiivisesti toimenpiteitä, joilla autettiin näitä mahdollisia kilpailijoita pääsemään markkinoille TACA:n osapuolena. Tämä käy selvästi ilmi siitä, että ennen kuin Hanjin aloitti liikennöinnin ja ennen kuin siitä tuli TACA:n osapuoli, Hanjin vaati yksityiskohdalliset tiedot ”*kaikista TACA-sopimuksen oleellisista asiakirjoista ja tilastoista (mukaan lukien tariffi, palvelusopimukset, satamiin poikkeaminen, lastaus ja tulos) ...*” (ks. johdanto-osan 229 kappale). Tällaisten tietojen, joista monet ovat hyvin arvokkaita ja luottamuksellisia liikesalaisuuksia (asiakkaiden nimet, hyödykkeet, hinnat, kuljetustavat) eivätkä ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvaa toimintaa harjoittavan linjakonferenssin jäseneksi liittymisen kannalta välttämättömiä, paljastaminen kannusti Hanjiniä aloittamaan Atlantin ylittävää liikenteen TACA:n osapuolena eikä itsenäisenä varustamona.

- 564) Samoin Hyundai aloittaessa Atlantin ylittävän liikenteen TACA:n osapuolena se otettiin TACA:n sopimuspuoleksi palvelusopimukseen, joihin se halusi kuulua ensimmäisestä liikennöimästään vuorosta lähtien, kuten ilmenee johdanto-osan 230 kappaleesta. Kuten edellä on selitetty, useiden palvelusopimusten olemassaolo voi toimia markkinoille pääsyn esteenä. Mahdollisuus tehdä heti tällaisia sopimuksia kannusti Hyundai ta voimakkaasti aloittamaan Atlantin ylittävää liikennettä TACA:n osapuolena. Lisäksi TACA:n sihteeristön johdanto-osan 239 kappaleessa siteerattu Hanjiniä koskeva lausunto osoittaa yhteistä tahtoa löytää ”*keino, jolla Hanjin voi saavuttaa liikenteessä tarjoamansa tilan kanssa johdonmukaisen markkinaosuuden ...*”. Tällainen TACA:n muiden osapuolten tahto on pienentänyt uusille markkinoille siirtymiseen liittyvää kaupallista riskiä ja toimintu siten kannustimena Hanjinille aloittaa Atlantin ylittävää liikennettä TACA:n osapuolena.

⁽¹⁶³⁾ Ks. alaviite 161, Continental Can, 26 Kohta.

565) TACA:n osapuolien toimiin mahdollisten kilpailijoiden houkuttelemiseksi aloittamaan toimintansa markkinoilla TACA:n osapuolena kuuluu se, että TACA:n osapuolet tekivät useita kaksoishinnoittelua koskevia palvelusopimuksia ja järjestäytyneet TAA:n jäsenet eivät kilpailleet tietyistä palvelusopimuksista NVOCC:eiden kanssa. Kuten komissio totesi TAA:ta koskevassa asiassa (ks. johdanto-osan 296 kappale ja alaviite 84), kahdenlaisten maksujen tarjoamisen tarkoitus ja seuraus oli riippumattomien laivanvarustajien taholta tulevan kilpailun rajoittaminen ottamalla nämä mukaan konferenssiin. Sen jälkeen kun TAA kiellettiin vuonna 1994, TACA:n osapuolet luopuivat kaksitasoisesta tariffijärjestelmästä mutta tarjoavat kuitenkin edelleen palvelusopimuksia, joissa on korkeammat hinnat perinteisille konferenssin jäsenille ja alemmat hinnat perinteisesti riippumattomille toimijoille sekä uusille markkinoille tulijoille. Perinteiset konferenssin jäsenet ovat lisäksi käytännössä varanneet tietyt lastit perinteisesti riippumattomille toimijoille ja uusille tulijoille siten, että ne eivät ole kilpailleet kyseisistä lasteista. Tämän tarkoitus on ollut houkutella markkinoille haluavat mahdolliset kilpailijat tekemään tämän TACA:n osapuolina.

566) Kaikki nämä toimet ovat kannustaneet mahdollisia kilpailijoita aloittamaan Atlantin ylittävä liikenne TACA:n osapuolina eikä itsenäisinä varustamoina. Siinä määrin kuin mahdollisen kilpailun olemassaolo rajoitti TACA:n markkinavoimaa (kilpailullisten markkinoiden teoria), tällaisen kilpailun poistaminen olisi toiminut kahdella tavalla: poistanut todellisen kilpailun ja mahdollisen kilpailun etukäteen. Komissio katsoo, että tällainen käyttäytyminen, jota ei tuotu ilmi poikkeusta koskevassa hakemuksessa, on vahingoittanut markkinoiden kilpailurakennetta ja johtanut TACA:n osapuolten yhteisen määräävän aseman väärinkäyttöön vuosina 1994, 1995 ja 1996.

567) Komissio katsoo, että TACA:n osapuolten tarkoituksena oli poistaa kilpailua vahingoittamalla markkinoiden rakennetta ja rajoittamalla kuljetuspalvelujen tarjontaa. Tässä yhteydessä on syytä ottaa huomioon, että määräävässä asemassa oleva yritys on erityisessä vastuussa siitä, ettei se anna toimintansa heikentää aitoa ja väärinmäärittänyt kilpailua⁽¹⁶⁴⁾.

⁽¹⁶⁴⁾ Ks. alaviite 151, *Nederlandsche Bandenindustrie*, 57 kohta.

D Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan — 86 artikla

568) Mitä tulee jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, 86 artiklan soveltamiseksi on oikeuskäytännön mukaan tarpeen ja riittävää, että väärinkäyttö voi vaikuttaa jäsenvaltioiden kauppaan. Tässä yhteydessä ei ole tarpeen osoittaa, että kaupan tosiasiallisesti vaikutettaisiin. Edellytyksen, joka koskee vaikutusta kauppaan, on katsottava täyttyvän, jos yhteisön sisäiseen kauppaan on vaikutettu ainakin mahdollisesti merkittävässä määrin⁽¹⁶⁵⁾. Erityisesti markkinoiden kilpailurakenteen muutokset ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan⁽¹⁶⁶⁾.

569) On syytä mainita, että asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 6 kappaleessa todetaan, että ”jos [...] väärinkäytökset koskevat kansainvälistä meriliikennettä [...] yhteisön satamiin tai yhteisön satamista”, ne voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ja että ”tällaiset [...] väärinkäytökset voivat vaikuttaa kilpailuun ensinnäkin eri jäsenvaltioiden satamien välillä muuttamalla niiden vaikutusalueita ja toiseksi niiden vaikutusalueiden toimintojen välillä sekä häiritä kaupankäyntiä yhteismarkkinoilla”.

570) Edellä kuvailtu väärinkäyttö on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan edellä 85 artiklan 1 kohdan yhteydessä jo mainituista syistä.

571) TACA:han kuuluu useissa jäsenvaltioissa toimivia linjavarustamoita. Kieltäytyminen tarjoamasta palvelusopimusten mukaisia kuljetuspalveluja ollenkaan tai vain tiettyjen yhdessä sovitujen ehtojen mukaisesti on omiaan vähentämään merkittävästi niitä etuja, joita tehokkaimmille yhtiöille muuten koituisi. Markkinoiden kilpailurakenteeseen liittyvä väärin-

⁽¹⁶⁵⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio asiassa C-41/90, *Höfner ja Elser v. Macrotron*, Kok. 1991, s. I-1979, 32 ja 33 kohta; ensimmäisen oikeusasteen tuomio 1. huhtikuuta 1993 asiassa T-65/89, *BPB Industries and British Gypsum v. komissio*, Kok. 1993 s. II-389.

⁽¹⁶⁶⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen tuomio 4. toukokuuta 1988 asiassa 30/87 *Bodson v. Pompes Funèbres des Régions Libérées*, Kok. 1988, s. 2479, 24 kohta.

käyttö, joka johtaa mahdollisen kilpailun estämiseen, vaikuttaa todennäköisesti samalla tavoin.

572) Kieltäytyminen tarjoamasta palvelusopimusten mukaisia kuljetuspalveluja ollenkaan tai vain tiettyjen yhdessä sovittujen ehtojen mukaisesti ja markkinoiden kilpailurakenteen muuttamiseen liittyvä väärinkäyttö vaikuttavat siihen kuljetusten määrään, jonka kukin linjavarustamo todennäköisesti hoitaisi, jollei sopimusta olisi tehty. Tällainen kilpailun vääristyminen useissa jäsenvaltioissa toimivien varustamojen välillä vaikuttaa näin ollen yhteisön kuljetuspalvelujen kauppaan ja muuttaa sitä verrattuna siihen, millaista kauppa olisi, ellei palvelusopimusten tekemisen rajoittamiseen liittyvää väärinkäyttöä tapahtuisi.

573) Tällaiset muutokset tavanomaiseen markkinaikäyttyäytymismalliin, jossa tehokkaimpien yhtiöiden markkinaosuudet kasvavat, voivat vaikuttaa myös eri jäsenvaltioiden satamien väliseen kilpailuun lisäämällä tai vähentämällä keinotekoisesti niiden kautta kulkevan rahdin määrää⁽¹⁶⁷⁾ taikka lisäämällä tai vähentämällä noista satamista käsin toimivien linjavarustamoiden markkinaosuuksia.

574) Edellisissä kappaleissa kuvailtu palvelusopimusten mukaisen palvelujen tarjoamisen ja markkinoiden kilpailurakenteen muuttamiseen liittyvän väärinkäytön vaikutuksilla on todennäköisesti myös seurannaisvaikutuksia liitännäispalvelujen tarjontaan. Tällaisia palveluja ovat esimerkiksi satama- ja ahtauspalvelut. Näihin palveluihin kohdistuva vaikutus aiheutuu pääasiallisesti jäsenvaltioiden välisten kuljetuspalvelujen virran muutoksesta.

575) Näin ollen komissio katsoo, että palvelusopimusten tekemisen rajoittamiseen liittyvä väärinkäyttö sekä markkinoiden kilpailurakenteen muuttamiseen liittyvä väärinkäyttö vaikuttavat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan palvelusopimusten ehtojen mukaisesti tarjottavien palvelu-

jen osalta. Vaikutus on todennäköisesti huomattava, kun otetaan huomioon kohteena olevien konttien hyvin suuri määrä.

E Perustamissopimuksen 86 artiklan sovelletta- vuutta koskevat päätelmät

576) Komissio katsoo, että TACA:n osapuolet ovat väärinkäyttäneet määräävää asemaansa rajoittamalla palvelusopimusten tekemistä ja sisältöä sekä muuttamalla markkinoiden palvelurakennetta ja että ne ovat siten rikkoneet perustamissopimuksen 86 artiklaa. Tämä päätös koskee tiettyjä TACA:n osapuolten toimenpiteitä, joilla pyrittiin taivuttamaan mahdolliset kilpailijat aloittamaan toimintansa markkinoilla TACA:n osapuolena. Se ei koske eikä siten ennalta määrää sellaisten linjakonferenssien, joiden toiminta kuuluu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklaan sisältyvän ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan, mahdollisuuksia tarjota uusille jäsenille samat ehdot kuin vanhoille jäsenille tai tällaisten linjakonferenssien jäsenten mahdollisuuksia vaihtaa kyseisen ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvan toiminnan kannalta tarpeellisia tietoja.

XXIV SOPIMUSTEN PÄÄTTYMINEN

577) TAA-päätöksen 5 artiklassa TAA:n jäseniä vaa-
dittiin ilmoittamaan asiakkailleen, joiden kanssa ne ovat tehneet palvelusopimuksia ja muita sopimussuhteita TAA:n yhteydessä, että asiak-
kailla (oli) halutessaan oikeus neuvotella uudelle-
leen sopimusehdoista tai päättää sopimukset.
Komissio katsoo olevan tarpeen asettaa saman-
lainen vaatimus TACA:n osapuolille seuraavista
syistä.

578) Määräyksen tärkein peruste on selkeä periaate,
jonka mukaan osapuoli ei saa saada hyötyä
omasta väärinkäytöstään eikä pitää laittomasti
saamiaan etuja. Päätös tehdään, jotta rikkomisen
saataisiin lopetettua täydellisesti ja tehok-
kaasti.

⁽¹⁶⁷⁾ Ks. asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan 6 kappale, jossa kuvataan miten kansainväliseen merikuljetukseen liittyvät rajoittavat käytännöt voivat vaikuttaa yhteisön satamiin.

579) Tähän liittyy se, ettei lopeteta ainoastaan osapuolten laittomia järjestelyjä vaan myös ne näiden järjestelyjen ”ehtojen mukaisesti” kolmansien osapuolten kanssa tehtyihin ”sopimuksiin sisältyvät rajoittavat vaikutukset”⁽¹⁶⁸⁾. Tällaiset sopimukset pitävät yllä rajoittavia vaikutuksia, koska ne on määritetty vääristyneessä kilpailutilanteessa. Asiakkaille on annettava oikeusmahdollisuus⁽¹⁶⁹⁾, jotta nämä sopimuksilla ylläpidetyt rajoittavat vaikutukset saataisiin lopetettua.

580) TACA:n tapauksessa osapuolet ovat tehneet yhteisiä palvelusopimuksia, joiden voidaan olettaa olevan voimassa myös tämän päätöksen jälkeen ja joissa täsmennetään hinnat, jotka tässä päätöksessä on todettu laittomasti vahvistetuiksi. Vaikka palvelusopimukset eivät sinänsä ole mitättömiä 85 artiklan 2 kohdan vuoksi, niitä on kuitenkin tarkasteltava yhdessä ja osana koko toimintaa⁽¹⁷⁰⁾.

581) Komission päätökset tehdään sen varmistamiseksi, että yhteisön kilpailuoikeutta noudatetaan, ja mainittujen sopimusten ehdot olisivat olleet selvästi erilaiset, jos sääntöjen rikkomista ei olisi tapahtunut. Sen vuoksi sopimukset eivät saa enää olla voimassa, mikä ei kuitenkaan merkitse, että sopimukset sinänsä kuuluisivat 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan ainoastaan sen vuoksi, että ne ovat yhteydessä rajoittaviin horisontaalisiin sopimuksiin⁽¹⁷¹⁾.

⁽¹⁶⁸⁾ Ks. komission päätös 93/50/ETY (IV/32.745-Astra) (EYVL L 20, 28.1.1993, 32 ja 33 kohta), joka koskee BT:n ja SES:n yhteisyritystä. Kolmansiin kohdistuvat rajoitukset ilmenivät muiden (mahdollisten) yhteydenmuodostuspalvelujen tarjoajien poissulkemisesta, ja myös kuluttajien valinnanvaraa rajoitettiin, sillä Yhdistyneen kuningaskunnan asiakkaiden oli pakko hyväksyä BT:n tarjoamat yhteydenmuodostuspalvelut, jos ne olivat kiinnostuneita lähettämistä Astran kautta. Sopimukset kolmansien kanssa oli tehty aikana, jolloin näillä ei ollut mahdollisuutta tehdä erillisiä sopimuksia kahdesta erilaisesta palvelusta. BT ja SES olivat määrittäneet sopimusten ehdot yhteisyrityssopimuksessaan.

⁽¹⁶⁹⁾ Ks. alaviite 168, Astra, 33 kohta.

⁽¹⁷⁰⁾ Ks. komission päätös 93/252/ETY (IV/33.440 ja IV/33.486-Gillette), EYVL L 116, 12.5.1993, 34 kohta. Gillette oli hankkinut osakkuuden Eemland-yhtiöstä, joka osti Wilkinsonin Swordin liiketoiminnan EY:n ja Yhdysvaltain osuudet. Gillette osti yhtiön osuudet muualla maailmassa. Tässä yhteydessä merkitykselliset sopimukset olivat yhteisön ulkopuolinen myyntisopimus, teollis- ja tekijänoikeussopimus sekä toimitussopimus. Tämän vuoksi komission päätöksessä vaadittiin Gilletten omistaman Eemlandin osakkuuden myymistä ja Wilkinsonin Swordin liiketoiminnan luovuttamista takaisin Eemlandille.

⁽¹⁷¹⁾ Ks. alaviite 168, Astra, 33 kohta.

582) Rahdinantajille on näin ollen annettava mahdollisuus neuvotella uudelleen kaikista yhteisistä palvelusopimuksista tai päättää ne. Uudet neuvottelut johtavat uusiin ehdoin tehtävään lailliseen sopimukseen, joka tulee voimaan sopimuskentekopäivänä kyseisten ehtojen mukaisesti. Uusien sopimusten sisältö ei ole komission asia, vaan se perustuu rahdinantajien ja osapuolten uusiin neuvotteluihin. Tässä päätöksessä ei vaadita rahdinantajia neuvottelemaan yhteisiä palvelusopimuksiaan uudelleen eikä siinä aseteta määräaikaa, jonka kuluessa tällainen uudelleen neuvottelu olisi toteutettava.

XXV SAKOT

A Sakkojen määräämisen perusta

583) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla komissio saa määrätä yrityksille sakon, joka on vähintään 1 000 ja enintään 1 000 000 ecua taikka tätä suurempi mutta enintään 10 prosenttia kunkin rikkomiseen osallisen yrityksen edellisen tilikauden liikevaihdosta, jos nämä tahallaan tai tuottamuksesta rikkovat perustamissopimuksen 86 artiklaa⁽¹⁷²⁾. Kun komissio määrää sakon, sen on otettava huomioon sekä rikkomuksen vakavuus että sen kesto. Tässä päätöksessä määrättyt sakot määrätään asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan nojalla. Jos palvelusopimuksiin liittyvä määräävän aseman väärinkäyttö kuuluu myös asetuksen (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan, sakot määrätään myös kyseisen asetuksen 22 artiklan nojalla.

584) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 19 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyjä sakkoja ei voida määrätä sellaisesta 85 artiklan 1 kohdan rikkomisesta, joka tapahtuu komissiolle ilmoittamisen jälkeen ja ennen perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukaista komission päätöstä, edellyttäen että rikkominen kuuluu ilmoituksessa kuvatun toiminnan piiriin. Sakkosuoja

⁽¹⁷²⁾ Yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomiossaan 7. kesäkuuta 1983 yhdistetyssä asiassa 100—103/80, *Musique Diffusion Française v. komissio*, Kok. 1983, s. 1825, prosentiosuus tarkoittaa osuutta yhtiön koko liikevaihdosta. Ks. myös ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio 29. maaliskuuta 1994 asiassa 30/89, *Hilti v. komissio*, Kok. 1991, s. II-1439, 131 kohta.

- ei ole mahdollista soveltaa 86 artiklan rikkomisen yhteydessä. Kun otetaan lisäksi huomioon, että TAA-asiaa koskevassa komission väitetiedoksiannossa viitattiin nimenomaisesti mahdollisuuteen määrätä sakkoja 86 artiklan rikkomisen (palvelusopimukseen liittyvä 86 artiklan rikkomisen mukaan lukien) vuoksi, ei ole mitään syytä uskoa, että TACA:n osapuolet eivät olisi olleet tietoisia tästä mahdollisuudesta, vaikka komissio ei tehnyt kyseisessä asiassa päätöstä, jossa olisi katsottu TAA:n osapuolten rikkoneen 86 artiklaa.
- 585) Määrävän aseman väärinkäytön kohdalla ei voida tehdä minkäänlaisia poikkeuksia; määrävän aseman väärinkäyttö on kertakaikkiaan kielletty perustamissopimuksessa⁽¹⁷³⁾. Määrävän aseman väärinkäyttö on lisäksi puolueeton mittapuu, eikä siihen osallistuvien yritysten aikomuksilla ole merkitystä perustamissopimuksen 86 artiklan rikkomisen toteamisen kannalta.
- 586) Käsiteltävänä olevassa asiassa komissio katsoo, että TACA:n jäsenet ovat väärinkäyttäneet määrävää asemaansa rajoittamalla palvelusopimusten tekoa ja sisältöä sekä muuttamalla markkinoiden kilpailurakennetta vahvistaakseen TACA:n määrävää asemaa.
- 587) Tässä päätöksessä määrätään sakkoja ainoastaan 86 artiklan rikkomisen vuoksi. TACA:n sakoista vapauttamista koskevan komission lausunnon⁽¹⁷⁴⁾ mukaisesti tässä päätöksessä ei määrätä sakkoja maankuljetusten vahvistamisesta, koska komissio ei aio tehdä päätöstä sakkojen määräämisestä ennen kuin yhteisöjen tuomioistuin tai ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tehnyt päätöksen asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan soveltamisalasta.
- niiden palvelujen osalta, joihin sisältyi TACA:n maantieteelliseen soveltamisalaan kuuluva merikuljetusosuus).
- 589) On mahdotonta arvioida tarkkaan, kuinka paljon alhaisempi tämä luku olisi, jos rikkomista ei olisi tapahtunut, mutta on selvää, että palvelusopimusten rajoittaminen myötävaikuttanut merkittävästi hintojen nousuun⁽¹⁷⁵⁾. Lisäksi olisi otettava huomioon, että TACA:n osapuolet toteuttivat toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että mahdolliset kilpailijat tulivat markkinoille TACA:n osapuolena ja siten rajoittivat hintakilpailua markkinoilla entisestään.
- 590) Tässä yhteydessä on otettava huomioon kolme lisätekiötä:
- Atlantin ylittävä liikenne on ensinnäkin vaikuttanut olevan suhteellisen immuuni pääreiteillä (Tyynenmeren ylittävä liikenne ja Euroopan ja Aasian välinen liikenne) esiintyvän kilpailun aiheuttamalle hintojen laskulle, mikä todistaa TACA:n kilpailuvastaisista vaikutuksista⁽¹⁷⁶⁾.
 - TAA:n/TACA:n muodostamisen jälkeen konferenssin jäsenet ovat kääntäneet 400 miljoonan Yhdysvaltain dollarin yhteenlasketut tappiot vuonna 1992 (jolloin TAA otettiin käyttöön) 350 miljoonan Yhdysvaltain dollarin yhteenlasketuksi vuotuisiksi voitoksi vuonna 1996⁽¹⁷⁷⁾.
 - Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomissio on laskenut, että TACA:n osapuolten vuonna 1995 toteuttamat hinnankorotukset olivat noin 70—80 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria: nämä korotukset kuitenkin peruutettiin Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission painostuksesta (ks. kohta 31).

B Rikkomisten vaikutus

- 588) Palvelut, joihin mainituilla käytännöillä oli suoraa vaikutusta vuonna 1996 (viimeinen vuosi, jona 86 artiklaa rikottiin), olivat arvoltaan noin 3,2 miljardia eua (konttirahdin kuljetukseen liittyvien kuljetuspalvelujen kokonaisliikevaihto

⁽¹⁷³⁾ Ks. alaviite 161, Ahmed Saeed, 32 kohta.

⁽¹⁷⁴⁾ 26 päivänä marraskuuta 1996 tehty komission päätös, K(95) 314 lopullinen.

⁽¹⁷⁵⁾ Ks. ”The Effectiveness of Collusion under Antitrust Immunity — the Case of Liner Shipping Conferences”, Paul S. Clyde ja James D. Reitzes, Bureau of Economics Staff Report, Federal Trade Commission, joulukuuta 1995; ”Olemme havainneet, että rahtimaksut ovat merkittävästi alhaisempia reiteillä, joilla konferenssin jäsenet voivat vapaasti neuvotella [erilliset] palvelusopimukset rahdinantajien kanssa.”

⁽¹⁷⁶⁾ *The Journal of Commerce* totesi 18 päivänä lokakuuta 1996 seuraavaa: Atlantint valtameri on ainoa suuri liikennealue, jolla ei ole tänä vuonna käyty vakavaa hintasotaa. Vaikka hinnat Tyynenmeren liikenteessä sekä Euroopan ja Aasian välisessä liikenteessä ovat laskeneet merkittävästi viime vuonna, rahtihinnat Atlantint liikenteessä ovat pysyneet suhteellisen vakaina.

⁽¹⁷⁷⁾ Dewry Global Container Markets, London 1986, s. 8.

C Palvelusopimukset

591) Komissio katsoo, että menettelyt, joilla pyritään rajoittamaan hintakilpailua, ovat yleisesti ottaen kiistatta vakava asia⁽¹⁷⁸⁾. Palvelusopimusten yhteydessä tapahtuneen määräävän aseman väärinkäytön tarkoituksena on ollut vähentää hintakilpailua sekä palvelun laatuun ja rahdinantajille tarjottaviin palveluihin liittyvää kilpailua tai poistaa tällainen kilpailu. Tämä rikkominen koski kieltäytymistä sopimuksista kokonaan tai niiden tekemistä ainoastaan tietyin ehdoin.

592) Komissio katsoo, että kyseinen rikkominen on vakava. Palvelusopimukseen liittyvä rikkominen kesti osan vuotta 1994 ja koko vuoden 1995 ja 1996.

D Markkinarakenteen muuttaminen

593) TACA:n osapuolten kilpailun poistamiseksi ja siten markkinoiden rakenteen vahingoittamiseksi toteuttamat toimenpiteet ovat myös kiistatta vakavaa kilpailun rajoittamista. Pyrkimyksiä poistaa mahdollinen kilpailu on tarkasteltava erittäin vakavana kilpailunrajoituksena erityisesti linjaliikenteen alalla, jossa mahdollisen kilpailun olemassaolo on eräs ryhmäpoikkeuksen pääperusteista. Koska kilpailua kyseisillä markkinoilla oli jo rajoitettu vakavasti, kyseistä rikkomista on pidettävä erittäin vakavana.

594) Kyseinen rikkominen kesti osan vuotta 1994 ja koko vuoden 1995 ja 1996.

E Sakkojen laskeminen

595) Ottaakseen huomioon kyseessä olevien yritysten mahdollisuudet aiheuttaa merkittävää vahinkoa ja tarpeen varmistaa, että sakkojen ehkäisevä vaikutus on riittävä, komissio katsoo olevan asianmukaista, että TACA:n suuremmille osapuolille määrätään isommat sakot kuin pienemmille ottaen huomioon yritysten merkittävät kokoterot. Tämän vuoksi se on jakanut osapuolet niiden koon perusteella neljään ryhmään ja ottanut koon huomioon määrittäessään rikkomisten vakavuuden.

596) Taulukossa 12 esitetään kyseiset neljä ryhmää ja jokaisen TACA:n osapuolen suhteellinen koko vuonna 1996 (viimeinen vuosi, jona 86 artiklaa rikottiin) verrattuna TACA:n suurimpaan osapuoleen, Maerskiin. Vertailu perustuu sellaisten konttirahdin kuljetuspalvelujen liikevaihtoon, joihin sisältyy merikuljetusosuus. On aiheellista ottaa yritysten suhteellisen koon vertailuperustaksi linjaliikenteen maailmanlaajuinen liikevaihto, koska siten komissio voi arvioida kyseisten yritysten todelliset resurssit ja merkityksen.

Taulukko 12

Yrityskoko, joka on otettava huomioon arvioitaessa mahdollisuudet aiheuttaa vahinkoa ja pelotteiden tehokkuus

		Koko
Suuret varustamot	Maersk	1,00
	Sea-Land	0,89
Keskikokoiset — suuret varustamot	P&O	0,50
	OOCL	0,44
	NYK	0,41
	Nedlloyd	0,39
	Hanjin	0,33
	Hapag Lloyd	0,32
Pienet — keskikokoiset varustamot	Hyundai	0,31
	DSR/Senator	0,24
	NOL	0,22
	MSC	0,21
Pienet varustamot	Cho Yang	0,18
	TMM/Tecomar	0,12
	ACL	0,06
	POL	0,06

597) Jokainen rikkominen kesti kaksi—kolme vuotta: tämän mukaisesti sakkojen suuruutta on nostettava 25 prosenttia.

598) Sakkojen suuruuden laskemista kuvataan edellä mainitut tekijät huomioon ottaen taulukossa 13. Sarakkeessa 1 esitetään kyseisestä kahdesta rikkomisesta määrättävä perussakko, joka on laskettu rikkomisten laadun ja niiden vakavuuden perusteella. Sarakkeessa 2 esitetään yrityskohtaiset lisäsakot, joissa otetaan huomioon rikkomisten kesto. Sarakkeessa 3 esitetään lopullinen määrä.

⁽¹⁷⁸⁾ Komission päätös 94/210/ETY, HOV SVZ/MCN (EYVL L 104, 23.4.1994, s. 34, 259 kohta).

Taulukko 13

Sakkojen laskenta suuntaviivojen mukaisesti

(miljoonaa ecua)

	Sarake 1a	Sarake 1b	Sarake 2	Sarake 3
Maersk	2	20	5,50	27,50
Sea-Land	2	20	5,50	27,50
P&O	1,5	15	4,13	20,63
OOCL	1,5	15	4,13	20,63
NYK	1,5	15	4,13	20,63
Nedlloyd	1,5	15	4,13	20,63
Hanjin	1,5	15	4,13	20,63
Hapag Lloyd	1,5	15	4,13	20,63
Hyundai	1,5	15	2,06	18,56
DSR/Senator	1	10	2,75	13,75
NOL	1	10	2,75	13,75
MSC	1	10	2,75	13,75
Cho Yang	1	10	2,75	13,75
TMM/Tecomar	0,5	5	1,38	6,88
ACL	0,5	5	1,38	6,88
POL	0,5	5	1,38	6,88

F Raskauttavat ja lieventävät tekijät

599) Sakkoja laskettaessa merkitystä ei ole sillä, että vuonna 1997 P&O sulautui Nedlloydin kanssa ja Hanjin on ostanut DSR/Senatorin, koska rikkomiset tapahtuivat ennen kyseisiä tapauksia, joskin ensimmäisessä tapauksessa, jossa yrityksiä ei enää ole oikeudellisesti olemassa, maksuvelvollisuus on langetettava niiden liiketoiminnan jatkajalle, P&O Nedlloyd Container Line Ltd:lle. Merkitystä on kuitenkin sillä, että Hyundai liittyi TACA:han vuoden 1995 aikana eikä siten osallistunut rikkomisiin yhtä kauan kuin muut: tämä on otettava huomioon Hyundaiille määrättäessä sakkoa. Merkitystä on myös sillä, että vuoden 1994 tammikuusta Tecomar on ollut TMM:n tytäryhtiö, ja sen vuoksi määräämisen kannalta näitä kahta on aiheellista pitää yhtenä yrityksenä.

600) Taulukon 13 sarakkeessa 3 esitetyt sakot eivät yhdessäkään tapauksessa ylitä kymmentä prosenttia sen yritysryhmän liikevaihdosta, josta kukin yritys on osa.

601) TACA:n osapuolten tarkoituksena oli poistaa hintakilpailu vahingoittaen markkinoiden rakennetta ja rajoittaen kuljetustuotteiden tarjontaa. Näin ollen niiden on täytynyt olla tietoisia siitä, että niiden toiminnan tarkoituksena oli kilpailun rajoittaminen. TACA:n osapuolet ovat itse asiassa kertoneet komissiolle saaneensa oikeudellisia neuvoja, joiden mukaan kaksoishinnoittelua ei saanut sisällyttää palvelusopimukseen, sillä kaksoishinnoittelu oli nimenomaisesti kielletty TAA-päätöksessä.

602) Toisaalta TACA:n osapuolet voivat väittää (vaikka ne eivät sitä olekaan tehneet), että ne olivat epätietoisia ryhmäpoikkeuksen soveltamisalasta ja katsoivat olevansa vapautettuja sakoista ilmoitettuaan palvelusopimuksia koskevat sääntönsä.

603) TACA:n osapuolet ovat tienneet vähintään 10 päivästä joulukuuta 1993, että komissio katsoo TAA:n osapuolten olevan määräävässä asemassa ja aikoo määrätä TAA:n osapuolille sakkoja, koska ne muun muassa olivat käyttäneet väärin määräävää asemaansa palvelusopimusten suhteen. Ne ovat tienneet lokakuusta 1994, että komissio katsoo erillisten palvelusopimusten kieltämisen olevan vakava kilpailunrajoitus (TAA-päätöksen johdanto-osan 410 kappale).

604) Tässä yhteydessä on syytä myös muistaa, että komission kilpailuasioden pääosaston varapääjohtaja kirjoitti TACA:n osapuolille 15 päivänä joulukuuta 1994 ja ilmoitti selkeästi näkemyksensä, että TACA:n palvelusopimuksia koskevat säännöt eivät kuuluneet linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Sakoista vapauttamisen osalta kaikilla TACA:n osapuolilla on mahdollisuus saada riittävästi oikeudellisia neuvoja tietääkseen, että 86 artiklan rikkomisesta voi seurata sakkoja huolimatta TACA:n tekemästä ilmoituksesta, ja erityisesti ollakseen tietoisia komission näkemyksestä, että ilmoituksen tekeminen ei merkitse vapautusta 86 artiklan rikkomisesta seuraavista sakoista.

605) Yksikään TACA:n osapuolista ei ole esittänyt mitään syytä, jonka vuoksi sen olisi katsottava pikemminkin seuranneen muita eikä toimineen yllyttäjänä. Yksikään TACA:n osapuolista ei myöskään ole esittänyt todisteita siitä, että yllyttäjänä olisi toiminut jokin toinen TACA:n osa-

puolista. Tämän mukaisesti ei ole perusteita erotella TACA:n yksittäisiä osapuolia toisistaan rikkomiseen osallistumisen suhteen, lukuun ottamatta edellä mainitulla tavalla.

- 606) Näiden tekijöiden vuoksi sakkojen määrää ei pidä mukauttaa raskauttavien tai lieventävien tekijöiden huomioon ottamiseksi.

XXVI PÄÄTELMÄT

- 607) Seuraavat TACA:n osat kuuluvat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan kiellon soveltamisalaan, jonka mukaan sellaiset yritysten väliset sopimukset, jotka voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla, ovat kiellettyjä.

a) Hintasopimus, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen maankuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä.

b) TACA:n osapuolten välinen sopimus niistä ehdoista ja edellytyksistä, joilla nämä voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa.

c) Sopimus, jolla vahvistetaan välittämisen määrät, tasot tai maksut, näiden määrien maksuajat ja -ehdot sekä sellaisten henkilöiden nimeäminen, jotka voivat toimia välittäjinä.

- 608) Mikään näistä sopimuksista ei täytä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan tai ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytyksiä.

- 609) Komissio katsoo myös, että TACA:n osapuolet ovat käyttäneet väärin yhteistä määräävää asemaansa:

a) rajoittamalla palvelusopimusten tekemistä ja sisältöä; sekä

b) muuttamalla markkinoiden kilpailurakennetta TACA:n määräävän aseman lujittamiseksi.

- 610) Taloudelliselta kannalta katsoen rikkomiset ovat olleet komission mielestä vakavia, sillä ne ovat voineet vaikuttaa suurimpaan osaan eurooppalaisista Yhdysvaltoihin viejistä, joten on asianmukaista määrätä sakkoja.

- 611) Komissio on noudattanut asetuksissa (ETY) N:o 4056/86 ja (ETY) N:o 1017/68 säädettyjä menettelyjä sekä asetuksessa N:o 17 säädettyjä menettelyjä siltä osin kuin se voi olla tarpeen tämän päätöksen tekemiseksi rahtauspalkkion enimmäismääriä koskevan sopimuksen osalta,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Liitteessä I luetellut yritykset ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan määräyksiä sekä asetuksen (ETY) N:o 1017/68 2 artiklan säännöksiä tekemällä hintasopimuksen, joka koskee muihin palveluihin yhdistettyjen sisämaankuljetuspalvelujen tarjoamista rahdinantajille yhteisön alueella osana konttilastin multimodaalikuljetusta Pohjois-Euroopan ja Amerikan yhdysvaltojen välillä. EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan, ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklan edellytykset eivät täyty.

2 artikla

Liitteessä I luetellut yritykset ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan määräyksiä vahvistamalla meklareiden ja huolitsijoiden palkkioiden määrät, tasot tai maksut, sekä näiden määrien maksuehdot ja sellaisten henkilöiden nimeämisen, jotka voivat toimia meklareina. EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytykset eivät täyty.

3 artikla

Liitteessä I luetellut yritykset ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdan määräyksiä sopimalla ehdoista ja edellytyksistä, joilla ne voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa. EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan edellytykset eivät täyty.

4 artikla

Liitteessä I lueteltujen yritysten on lopetettava 1, 2 ja 3 artiklassa tarkoitettu rikkominen sekä pidättäytyttävä vastaisuudessa kaikista sopimuksista tai yhdenmukaistetuista menettelytavoista, joilla on sama tai samanlainen tarkoitus tai vaikutus kuin 1, 2 ja 3 artiklassa tarkoitetuilla sopimuksilla.

5 artikla

Liitteessä I luetellut yritykset ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 86 artiklaa ja ETA-sopimuksen 54 artiklaa muuttamalla markkinoiden kilpailurakennetta Trans Atlantic -sopimuksen määrävän aseman lujittamiseksi.

6 artikla

Liitteessä I luetellut yritykset ovat rikkoneet EY:n perustamissopimuksen 86 artiklaa ja ETA-sopimuksen 54 artiklaa rajoittamalla palvelusopimusten tekemistä ja sopimusten sisältöä.

7 artikla

Liitteessä I lueteltuja yrityksiä vaaditaan lopettamaan välittömästi 5 ja 6 artiklassa tarkoitettu rikkominen ja vastaisuudessa pidättäytymään kaikesta toiminnasta, jolla on sama tai samanlainen tarkoitus tai vaikutus kuin 5 ja 6 artiklassa tarkoitettulla rikkomisella.

8 artikla

Edellä 5 ja 6 artiklassa tarkoitettujen EY:n perustamissopimuksen 86 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan määräysten rikkomisesta määrätään sakot seuraaville yrityksille:

A.P. Møller-Maersk Line	27 500 000 ECU
Atlantic Container Line AB	6 880 000 ECU
Hapag Lloyd Container Linie GmbH	20 630 000 ECU
P&O Nedlloyd Container Line Limited	41 260 000 ECU
Sea-Land Service, Inc	27 500 000 ECU
Mediterranean Shipping Co.	13 750 000 ECU
Orient Overseas Container Line (UK) Ltd	20 630 000 ECU
Polish Ocean Lines	6 880 000 ECU

DSR/Senator Lines	13 750 000 ECU
Cho Yang Shipping Co., Ltd	13 750 000 ECU
Neptune Orient Lines Ltd	13 750 000 ECU
Nippon Yusen Kaisha	20 630 000 ECU
Transportación Marítima Mexicana SA de CV/Tecomar SA de CV	6 880 000 ECU
Hanjin Shipping Co., Ltd	20 630 000 ECU
Hyundai Merchant Marine Co., Ltd	18 560 000 ECU

9 artikla

Liitteessä I lueteltujen yritysten on kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta ilmoitettava asiakkailleen, joiden kanssa ne ovat tehneet palvelusopimuksia, että näillä on oikeus neuvotella uudelleen sopimusehdoista tai irtisanoa sopimukset.

10 artikla

Edellä 8 artiklassa määrätty sakot on maksettava ecuina kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta Euroopan komission pankkitilille n:o 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schuman 5, B-1040 Bruxelles.

Mainitun ajan jälkeen sakosta peritään ilman eri toimenpidettä Euroopan keskuspankin ecumääräisistä liiketapahtumista tämän päätöksen tekokuukauden ensimmäisenä arkipäivänä veloittaman koron suuruista korkoa lisättyinä 3,5 prosenttiyksiköllä eli 7,5 prosenttia.

11 artikla

Tämä päätös on osoitettu liitteessä I luetelluille yrityksille.

Tämä päätös on täytäntöönpanokelpoinen EY:n perustamissopimuksen 192 artiklan nojalla.

Tehty Brysselissä 16 päivänä syyskuuta 1998.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen

LIITE I

TACA:n osapuolet

Sea-Land Service, Inc
600 Carnegie Blvd.
Charlotte
NC 28209
USA

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

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahavnen
S-403 36 Göteborg

Hanjin Shipping Co., Ltd
51 Sogong-Dong
Chung-Ku
Seoul
Korea

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

P&O Nedlloyd Container Line Ltd.
Beagle House
Braham Street
GB-London E1 8EP

Mediterranean Shipping Co.
40 Av Eugene Pittard
CH-1206 Genève

Orient Overseas Container
Line (UK) Ltd
15th Floor, City Tower
40 Basinghall Street
GB-London EC2V 5DE

Polish Ocean Lines
10 Lutego 24
Gdynia 81-364
Poland

DSR/Senator Lines
Martinstrasse 62-66
D-28195 Bremen

Cho Yang Shipping Co., Ltd
Cheong-Ahm Bldg
85-3 Seosomun-Dong Chung-Ku
Seoul
Korea

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
No 06-00 NOL Building
Singapore 119962
Republic of Singapore

Nippon Yusen Kaisha
NYK Line
Yusen Building
3-2 Marunouchi 2-Chome
Chiyoda-Ku
Tokyo
Japan

Transportación Marítima Mexicana SA de CV
Av de la Cuspide No 4755
Col Parques del Pedregal
Deleg Tlalpan
14010 Mexico DF
Mexico

Tecomar SA de CV
Benjamin Franklin 232
11800 Mexico DF
Mexico

Hyundai Merchant Marine Co., Ltd
4-10th Floor
Mukyo Hyundai Building
96, Mukyo Dong
Chung-Ku, Seoul
Korea

LIITE II

TAA:N/TACA:N ERI VAIHEET

1992

28.8.1992 Ilmoitus TAA:sta.

1993

10.12.1993 Materiaalinen väitetiedoksianto TAA:lle.

1994

11.4.1994 TAA:n kuuleminen.

5.7.1994 Ilmoitus TACA:sta.

3.9.1994 TAA neuvoo-antavassa komiteassa.

19.10.1994 Päätös TAA:sta.

1995

21.6.1995 Väitetiedoksianto immuniteetin poistamisesta TACA:n osapuolilta EY:n maankuljetusten hintojen vahvistamisesta.

29.11.1995 Ilmoitus Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevasta järjestelystä (European Inland Equipment Interchange Arrangement).

1996

1.3.1996 Täydentävä väitetiedoksianto immuniteetin poistamisesta sakkujen osalta TACA:n osapuolilta maankuljetusten hintojen vahvistamisen osalta Euroopan maankuljetuskaluston yhteiskäyttöä koskevasta järjestelystä ilmoittamisen jälkeen.

6.5.1996 TACA:n suullinen kuuleminen.

24.5.1996 Materiaalinen väitetiedoksianto TACA:lle.

25.10.1996 TACA:n suullinen kuuleminen.

28.11.1996 Komission päätös immuniteetin poistamisesta TACA:n osapuolilta EY:n maankuljetusten hintojen vahvistamisen osalta.

1997

10.1.1997 Ilmoitus säteittäisestä maankuljetusverkostosta.

11.4.1997 Täydentävä materiaallinen väitetiedoksianto TACA:lle säteittäisen kuljetusverkoston ilmoittamisen esille tuomista seikoista.

1998

26.5.1998 TACA neuvoo-antavassa komiteassa.

15.6.1998 TACA toisen kerran neuvoo-antavassa komiteassa.

LIITE III

TACA:n vuosien 1995 ja 1996 liiketoimintasuunnitelmat (otteita)

”TAA:N LÄNTEEN SUUNTAUTUVAN LIIKENTEEEN LIIKETOIMINTASUUNNITELMA VUONNA 1995

TARIFFI — Rakenteellisia muutoksia ei suunnitelmissa. Suunnitellut korotukset ovat:

	40'
	USD
Luokka 1—26 (Kuiva ja lämpötiltaan säädelty)	160

Luokkien ulkopuoliset hinnat

20'-hinnat vastaavat 80 prosenttia 40'-hinnasta sen jälkeen kun vuoden 1995 korotus on toteutettu.

PALVELUSOPIMUKSET

Nykyisen suuruisia ja suurempia vähimmäismääräsitoumuksia koskevat palvelusopimusehdotuksemme ovat kahdessa osassa; ensimmäinen osa noudattaa vuoden 1994 ohjelmaa seuraavin lisäyksin:

Vähimmäismääräsitoumus

	20'	40'	
	USD	USD	
200—499 TEU	130	160	
500—1 499 TEU	115	140	
1 500 TEU:ta ja siitä ylöspäin	100	120	...”

”TAA:N ITÄÄN SUUNTAUTUVAN LIIKENTEEEN LIIKETOIMINTASUUNNITELMA VUONNA 1995

TARIFFI — Rakenteellisia muutoksia ei suunnitelmissa. Suunnitellut korotukset ovat:

	20'	40'
	USD	USD
Luokat 1—17	80	100
Luokat 18 ja siitä ylöspäin		0
Lämpötiltaan säädellyt kontit	120	150
Luokkien ulkopuoliset hinnat	80(A)	100(A)

(A) — Ei kuitenkaan korotusta, jos nykyinen hinta on sama tai korkeampi kuin nykyisen luokan 18 hinta kullakin rannikolla.

PALVELUSOPIMUKSET

Nykyisen suuruisia ja suurempia vähimmäismääräsitoumuksia koskevat palvelusopimusehdotuksemme ovat kahdessa osassa; ensimmäinen osa noudattaa vuoden 1994 ohjelmaa seuraavin lisäyksin:

Vähimmäismääräsitoumus

	20'	40'	
	USD	USD	
200—499 TEU	130	160	
500—1 499 TEU	100	120	
1 500 TEU:ta ja siitä ylöspäin	80	100	...”

”VUODEN 1996 LIIKETOIMINTASUUNNITELMAN TIIVISTELMÄ

1. TARIFFI — Länteen ja itään suuntautuva liikenne:

20 ft konttia kohden — 110 USD

40 ft konttia kohden — 140 USD

Lisämaksu lämmitetyistä tankeista — 250 USD tankkia kohden, itään ja länteen suuntautuva liikenne, (tariffi ja palvelusopimukset), laivan ja terminaalin verkkovirran kattamiseksi.

Ainoastaan länteen suuntautuva liikenne:

a) North West Pacific Differential (Tariffi ja palvelusopimukset)

Muutetaan:

Entinen hinta

Uusi hinta

20' — 250 USD

CAF-

20' — 320 USD

ei CAF-

40' — 350 USD

maksu

40' — 450 USD

maksua

b) Erityinen kalustolisämaksu (Tariffi ja palvelusopimukset)

Muutetaan:

Entinen hinta

Uusi hinta

20' — 200 USD

20' — 450 USD

40' — 300 USD

40' — 550 USD

Muita tariffimuutoksia ei suunnitteilla.

2. PALVELUSOPIMUKSET — Uusitaan nykyisillä tai korkeammilla vähimmäismäärää koskevan sitoumuksen tasoilla:

Itäinen ja länteen suuntautuva liikenne:

20 ft — 110 USD

40 ft — 140 USD

Tapauskohtaiset neuvoteltavat alennukset mahdollisia.

3. PALVELUSOPIMUKSET — Uudet tai pienemmät vähimmäismäärää koskevat sitoumukset:

a) Länteen suuntautuva liikenne

MOC

Alennus vuoden 1996 tariffista

20'

40'

USD

USD

Kuivakontit:

199 TEU:hun asti

Luokat 1—3

25

30

4+

40

50

200—499 TEU

40

50

500—1 499 TEU

55

70

1 500 TEU:ta ja siitä
ylöspäin

75

90

Lämpötilaltaan säädellyt:

1 luokka alempi, lukuun ottamatta luokkaa 22, jossa alennus:

80/20' USD

100/40' USD

b) Itään suuntautuva liikenne

Tariffi, 1 luokkaa alempi (lukuun ottamatta luokkaa 1 — ei alennusta) ...”

LIITE IV

Atlantin ylittävään liikenteeseen liittyvät voimassa tai suunnitteilla olevat sopimukset, joissa on mukana TACA:n osapuolia tilanne 8 päivänä joulukuuta 1995

Sopimuspuolet	Sopimuksen nimi (ja lyhyt kuvaus, jos se ei selviä nimestä)	Päivämäärä jolloin a) sopimus tuli ensimmäistä kertaa voimaan ja b) uudet tai poistuneet sopimuspuolet
Atlantic Container Line, Hapag-Lloyd	ACL/H-L Reciprocal Space Charter and Sailing Agreement (entinen ACL/GCL/CGMIH-L Reciprocal Space Charter and Sailing Agreement)	a) 19.7.1986 b) erosivat GCL:stä ja CGM:stä 16.9.1991
Atlantic Container Line, Mediterranean Shipping Company, Polish Ocean Lines	MPA Space Charter and Sailing Agreement (entinen MSC/POL Space Charter and Sailing Agreement)	a) 9.7.1993 b) liittyi ACL:ään 22.1.1995
Hyundai Merchant Marine Co., Mediterranean Shipping Company	Hyundai/MSC Agreement (tilan ostamista koskeva sopimus)	a) 21.10.1995
Hapag Lloyd, Atlantic Container Line	Compagnie Générale Maritimen, Hapag-Lloyd Aktiengesellschaftin ja Atlantic Container Line AB:n välinen North American Pacific Coast/Europe Space Charter and Sailing Agreement -sopimus (entinen Compagnie Générale Maritimen, Hapag Lloyd Aktiengesellschaftin ja Incotrans BV:n välinen sopimus)	a) 15.11.1985 b) ACL Incotransin tilalle 30.3.1990 Kumottu
Hapag Lloyd, Nippon Yusen Kaisha, Neptune Orient Lines	Nippon Yusen Kaisha, Hapag Lloyd, A.G. ja Neptune Orient Lines, Ltd. Far East/United States/North Europe Space Charter and Sailing Agreement	a) 22.2.1993
Hapag Lloyd Transportación Marítima Mexicana	TMM/H-L Space Charter and Sailing Agreement	a) 24.12.1992
Hapag Lloyd, Nippon Yusen Kaisha, Neptune Orient Lines, P&O Containers Ltd	HL/NYK/NOL ja P&O Far East/U.S. Pacific and Atlantic Coasts/North Europe Discussion Agreement (antaa sopimuspuolille luvan keskustella tulevasta yhteistyöstä useilla liikennealoilla, Atlantin ylittävä liikenne mukaan lukien; tois- taiseksi ei yksityiskohtia parhailaan suunnitteilla olevasta Atlantin ylittävstä yhteistyöstä)	Neuvottelusopimus: a) 27.7.1995

Sopimuspuolet	Sopimuksen nimi (ja lyhyt kuvaus, jos se ei selviä nimestä)	Päivämäärä jolloin a) sopimus tuli ensimmäistä kertaa voimaan ja b) uudet tai poistuneet sopimuspuolet
Hapag Lloyd, Nedlloyd Lijnen P&O Containers Ltd	North Europe/North American Pacific Coast Space Charter and Sailing Agreement	a) 6.10.1988 b) ACL Incotransin tilalle 30.3.1990; CGM, ACL ja Sea-Land erosivat: 31.5.1995
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service	P&O Containers/Nedlloyd/Sea-Land Agreement (entinen Trans Freight Lines/Nedlloyd/Sea-Land Agreement) (työyhteistyötä koskeva sopimus)	a) 28.3.1988 b) P&OCL TFL:n tilalle: 14.6.1990
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service, Orient Overseas Container Line (UK) Ltd	Orient Overseas Container Line (U.K.) Ltd:n sekä Sea-Land Service, Inc.:n, P&O Containers Ltd:n ja Nedlloyd Lijnen BV:n välinen Space Charter and Sailing Agreement; tunnetaan myös VSAO-sopimuksena	a) 1.2.1993
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service, AP Møller-Maersk	A.P. Møller-Maersk Linen sekä P&O Containers Limiteden, Sea-Land Service, Inc.:n ja Nedlloyd Lijnen BV:n välinen Space Charter and Sailing Agreement; tunnetaan myös VSA/Maersk-sopimuksena	a) 1.2.1993
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service, AP Møller-Maersk, Orient Overseas Container Line (UK) Ltd	Orient Overseas Container Line (UK) Ltd:n, A.P. Møller-Maersk Linen, Sea-Land Service, Inc.:n, P&O Containers, Ltd:n ja Nedlloyd Lijnen BV:n välinen työyhteistyötä koskeva sopimus; tunnetaan myös Maersk, OOCL, VSA-sopimuksena	a) 1.2.1993
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service, AP Møller-Maersk	A.P. Møller-Maersk Linen, Sea-Land Service, Inc.:n, P&O Containers Limiteden, Nedlloyd Lijnen BV:n välinen Slot Exchange and rationalization Agreement; tunnetaan myös Maersk/VSA Slot Exchange -sopimuksena	a) 8.9.1995
P&O Containers Ltd, Nedlloyd Lijnen, Sea-Land Service, Compagnie Générale Maritime	Compagnie Générale Maritime, Sea-Land Service, Inc.:n, P&O Containers Ltd:n ja Nedlloyd Lijnen BV:n välinen Space Charter Agreement; tunnetaan myös CGM-sopimuksena	a) 5.1.1991 Määrä päättyä: 4.1.1996
P&O Containers Ltd, Sea-Land Service, AP Møller-Maersk	Maersk/P&O Containers/Sea-Land Agreement (työtä koskeva yhteistyösopimus)	a) 11.10.1990

Sopimuspuolet	Sopimuksen nimi (ja lyhyt kuvaus, jos se ei selviä nimestä)	Päivämäärä jolloin a) sopimus tuli ensimmäistä kertaa voimaan ja b) uudet tai poistuneet sopimuspuolet
Cho Yang Shipping Co., DSR-Senator Lines	Tricontinental Service Agreement (tilan ostamista, purjehtimista ja yhteistyötä koskeva sopimus)	a) 10.12.1990 b) DSR-Senator Lines DSR:n ja Senator Linien tilalle 22.10.1994
Cho Yang Shipping Co., DSR-Senator Lines, Hanjin Shipping Co.	Hanjin/Tricon Agreement (tilan ostamista koskeva sopimus)	a) 5.12.1994

”Huomautukset

Vastauksena komission pyyntöön saada yksityiskohtaiset tiedot ”kaikista muista sopimuksista, ... jotka liittyvät Atlantin ylittävään kauppaan ja jossa TACA:n osapuolet ovat mukana”, TACA:n osapuolet ovat tulkinneet *Atlantin ylittävän kaupan* tarkoittavan samaa kuin TACA:n Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain satamien välisen valtameriliikenteen maantieteellinen ulottuvuus; niinpä esimerkiksi kahden tai useamman TACA:n osapuolen välinen yhteistyösopimus Euroopan rautatiekuljetuksesta ei sisälly edellä esitettyyn taulukkoon.

Taulukossa ei ole mainittu TACA:n osapuolten välisten kahdenvälisten kaluston yhteiskäyttöä koskevien sopimusten yksityiskohtia. TACA:n osapuolten välistä laitteiston vaihtoa käsitellään TACA: European Inland Equipment Interchange Arrangement -järjestelystä komissiolle 29 päivänä marraskuuta 1995 tehdyssä ylimääräisessä ilmoituksessa.

Taulukkoon eivät myöskään sisälly järjestelyt, jotka eivät liity nimenomaisesti Atlantin ylittävään liikenteeseen, kuten International Council of Containership Operators (”ICCO”) ja Intra-Industry Multi-Modal Committee (”IMC”), joihin useat TACA:n osapuolet kuuluvat, eivätkä terminaalitoimintaan liittyvät sopimukset.” (Lovel White Durrantin kirje komissiolle 8 päivästä joulukuuta 1995.)

LIITE V

Varustamoryhmien väliset muutokset

[liikesalaisuuksia]

—

LIITE VI

[liikesalaisuuksia]
