II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 10ης Ιουλίου 1985

σχετικά με διδικασία εφαρμογής του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (IV/31.029 — Σύστημα ποτάμιων ναύλων στη Γαλλία: Συνδρομή ΕΑΤΕ)

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(85/383/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 του Συμβουλίου της 19ης Ιουλίου 1968 περί εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στους τομείς των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχωρήσεως της Ελλάδας, και ιδίως τα άρθρα 2 και 5,

τις καταγγελίες που υπέβαλλαν στην Επιτροπή για την υπόθεση αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 οι εξής ενώσεις και επιχειρήσεις των Κάτω Χωρών: Algemene Schippersvereniging, Rotterdam, Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond, Rotterdam, Federatie van Schippersbonden, Rotterdam, Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, Rotterdam και Benjamin Besjer, μεταφορέας, Rotterdam,

την απόφαση της Επιτροπής της 1ης Αυγούστου 1984 να κινήσει τη διαδικασία στην υπόθεση αυτή,

αφού έδωσε την ευκαιρία στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους επί των αιτιάσεων που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 σε συνδυασμό με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1630/69 της Επιτροπής της 8ης Αυγούστου 1969 σχετικά με τις ακροάσεις που προβλέπονται από το άρθρο 26 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 [2],

μετά από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων, σύμφωνα με το άρθρο 16 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Η παρούσα απόφαση αφορά μια διεπαγγελματική σύμβαση που συνήψαν στην Γαλλία, στις 13 Ιουνίου 1983, η Association des Travailleurs Independants de la Batellerie (στο εξής: ANTIB) και η Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de Fret Fluviaux, και ειδικότερα, την επιβολή εισφοράς 10 % επί των ναύλων που καταβάλλονται στους πορθμείς για τις μεταφορές από την Γαλλία προς το εξωτερικό, μέσω εσωτερικών πλωτών οδών. Η εισφορά αυτή ονομάστηκε «συνδρομή ΕΑΤΕ» ή, προσωρινά «BASC», και τούτο από την ονομασία των ωφελουμένων επιχειρήσεων (βλέπε σημεία 22 και 23).

[1] ΕΕ αριθ. L 175 της 23. 7. 1968, σ. 1.

[2] ΕΕ αριθ. L 209 της 21. 8. 1969, σ. 11.

A. Η διάρθρωση των δημόσιων μεταφορών εμπορευμάτων στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Γαλλίας

1. *Οι μεταφορείς*

(2) Οι γαλλικές επιχειρήσεις δημόσιας μεταφοράς εμπορευμάτων με ποταμόπλοια (φορτηγίδες) κατανέμονται στις εξής τρεις κατηγορίες:

α) Οι επαγγελματίες πορθμείς που διαθέτουν, κατά το πλείστον, ένα μόνο ποταμόπλοιο αντιπροσωπεύουν περίπου 2 800 επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται 3 400 φορτηγίδες· μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών συγκαταλέγονται 2 300 ιδιοκτήτες ενός μόνο πλοίου. Απασχολούνται κατά κύριο λόγο (97 %) στον τομέα των μεταφορών γενικών εμπορευμάτων (λιπάσματα, δημητριακά, άνθρακας, άμμος)·

β) Ο στόλος βιομηχανικού μεγέθους που περιλαμβάνει τρεις μεγάλες πλοιοκτητικές εταιρείες οι οποίες εκμεταλλεύονται, συνολικά, 400 περίπου πλοία. Της μιας οι δραστηριότητες περιορίζονται στον Ρήνο και των άλλων δύο, περισσότερο, στον τομέα των ειδικών μεταφορών (υδρογονάνθρακες, αυτοκίνητα), παρά στον τομέα μεταφοράς γενικών εμπορευμάτων· ασκούν, επίσης, ορισμένες μορφές δραστηριοτήτων σε όλους τους τομείς μεταφορών, όπως μεσιτεία ναύλων ποτάμιων μεταφορών, μεσολάβηση για μεικτές μεταφορές, αποθήκευση εμπορευμάτων, κλπ·

γ) Οι μικροί στόλοι που εκμεταλλεύονται περίπου 350 πλοία. Η κατηγορία αυτή αντιπροσωπεύει 40 περίπου επιχειρήσεις, οι οποίες κατανέμουν τις δραστηριότητές τους σε όλους τους τομείς μεταφορών.

2. *Οι συμβάσεις ναυλώσεως*

(3) Οι μεταφορές γενικών εμπορευμάτων (σε αντίθεση με τις ειδικές μεταφορές) πραγματοποιούνται βάσει τριών τύπων συμβάσεων ναυλώσεως:

α) Οι συμβάσεις ναυλώσεως για ορισμένο ή ορισμένα ταξίδια που συνάπτονται μεταξύ ενός πορθμέα και ενός φορτωτή (εμπόρου) με τη μεσολάβηση ενός ναυλομεσίτη·

β) Οι χρονοναυλώσεις (όχι ιδιαίτερα συνήθεις) και οι οποίες αναφέρονται σε μεταφορές εμπορευμάτων για ορισμένη διάρκεια·

γ) Οι συμβάσεις μεταφοράς ορισμένου όγκου (τονάζ) οι οποίες συνάπτονται απευθείας μεταξύ μεταφορέα και ενδιαφερομένου, και οι οποίες επιτρέπονται από ένα αρκετά σημαντικό αριθμό τόνων και πάνω.

(4) Σύμφωνα με την ισχύουσα ρύθμιση, οι επαγγελματίες προθμείς μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις ναυλώσεως μόνο για ορισμένο ταξίδι ή χρονοναυλώσεις· συμβάσεις μεταφοράς ορισμένου όγκου μπορούν να συνάψουν, μόνο εφόσον μετέχουν σε ομίλους. Οι μικροί στόλοι (όμιλοι) μπορούν, επίσης, να διαθέτουν για ναύλωση για ορισμένα ταξίδια πλοία τους, εφόσον τα πλοία αυτά προσδιορίζονται ειδικά. Οι μεγάλοι στόλοι δεν συνάπτουν, σχεδόν ποτέ, τέτοιες ναυλώσεις, αλλά συναλλάσσονται άμεσα με τους φορτωτές, συνάπτοντας συμβάσεις μεταφοράς ορισμένου όγκου ή χρονοναυλώσεις.

3. *Η αρχή «εκ περιτροπής» («Tour de Rôle») και τα χρηματιστήρια («Bourses»)*

(5) Οι ποτάμιες μεταφορές γενικών εμπορευμάτων με συμβάσεις ναυλώσεως ανά ταξίδι, τόσο οι εσωτερικές όσο και οι προς το εξωτερικό —εκτός των μεταφορών με αφετηρία την Γαλλία που διέρχονται τον Ρήνο και τον Μοζέλα—, υπόκεινται στο σύστημα «εκ περιτροπής» («Tour de Rôle»), που έχει θεσπισθεί από τη γαλλική νομοθεσία.

Κατά το σύστημα αυτό όλα τα πλοία, των οποίων ο ιδιοκτήτης επιθυμεί την ναύλωση ανά ταξίδι, πρέπει υποχρεωτικά να εγγράφονται σε ένα πίνακα του «εκ περιτροπής». Επίσης είναι υποχρεωτικό για τους φορτωτές να προσφέρουν στο σύστημα «εκ περιτροπής» τα φορτία που θα αποτελέσουν αντικείμενο συμβάσεως ανά ταξίδι.

(6) Οι συμβάσεις ανά ταξίδι, μπορούν να συνάπτονται αποκλειστικά στα «χρηματιστήρια» (δημόσια γραφεία ναυλώσεως), που έχουν ιδρυθεί με υπουργική απόφαση σε καθένα από τα κυριότερα κέντρα φορτώσεως και λειτουργούν με την ευθύνη της Εθνικής Υπηρεσίας Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας (στο εξής ONN), υπηρεσία του υπουργείου μεταφορών. Κάθε σύμβαση ναυλώσεως του προαναφερόμενου τύπου, πρέπει να φέρει θεώρηση από την εν λόγω αρχή, η οποία ελέγχει τη συμφωνία της με τις ισχύουσες ρυθμίσεις.

(7) Η αρχή «εκ περιτροπής» λειτουργεί ως εξής: όλες οι μεταφορές που προσφέρονται από τους φορτωτές εγγράφονται στον πίνακα του «χρηματιστηρίου»· όλα τα πλοία εγγράφονται σε άλλο πίνακα «χρηματιστηρίου», σύμφωνα με τη σειρά αναμονής τους για ναύλωση· ακολουθεί, κατόπιν, η κατανομή των φορτίων, σύμφωνα με τη σειρά εγγραφής των πλοίων που πραγματοποιείται, μέσω προσκλήσεων προς τους πορθμείς που είναι εγγεγραμμένοι στον πίνακα. Οι τελευταίοι αυτοί έχουν την δυνατότητα, και όχι την υποχρέωση, να επιλέξουν ένα αναγγελθέν φορτίο.

(8) Οι αλλοδαποί πορθμείς, δηλαδή αυτοί των οποίων το πλοίο δεν είναι νηολογημένο στην Γαλλία, έχουν την δυνατότητα, όταν βρίσκονται στη Γαλλία, να εγγραφούν στον πίνακα «εκ περιτροπής», αλλά μόνο για ένα ταξίδι προς το εξωτερικό (διεθνής μεταφορά), ή για ένα εσωτερικό ταξίδι που τους προσεγγίζει στα σύνορα· κατ' εξαίρεση, μπορούν να πραγματοποιούν εσωτερικές μεταφορές στην Γαλλία, όταν αυτές παραμένουν εγγεγραμμένες στον πίνακα για δεύτερη αναγγελία. Δεν έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν ναυλώσεις έξω από το σύστημα «εκ περιτροπής», όπως άλλωστε και οι γάλλοι συνάδελφοί τους.

(9) Τα φορτία προσφέρονται στο «χρηματιστήριο» από τους ναυλομεσίτες που είναι και οι μόνοι, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τους φορτωτές, στα γραφεία ναυλώσεων. Το μονοπώλιο έχει θεσπισθεί νομοθετικά.

(10) Από το 1973, όλες οι συμβάσεις μεταφοράς ορισμένου όγκου που συνάπτονται κατευθείαν μεταξύ, αφενός, των μεγάλων ή μικρών ομίλων, και, αφετέρου, των φορτωτών υπόκεινται στον έλεγχο Συμβουλευτικής Επιτροπής, που συγκροτείται από αντιπροσώπους των διαφόρων κατηγοριών μεταφορέων. Η ΟΝΝ μπορεί, βάσει γνωμοδοτήσεως της Συμβουλευτικής Επιτροπής, να διατυπώνει επιφυλάξεις ως προς το ύψος του ναύλου και μπορεί, επίσης, να επιβάλλει τη παραπομπή ενός τμήματος του φορτίου στο σύστημα «εκ περιτροπής» · κατά συνέπεια, αυτό το τμήμα θα μεταφερθεί με συμβάσεις ανά ταξίδι.

4. *Οι τιμές των ναύλων*

(11) Οι τιμές των ναύλων για τις συμβάσεις ναυλώσεων ανά ταξείδι για εσωτερικές μεταφορές, καθορίζονται από τις δημόσιες αρχές. Οι υπόλοιπες συμβάσεις δεν «τιμολογούνται», αλλά στην πράξη ο προαναφερθείς καθορισμός των ναύλων έχει κάποια επίπτωση επί των τιμών, που ισχύουν για τις συμβάσεις μεταφοράς ορισμένου όγκου.

(12) Κατ' αρχήν, οι ναύλοι των διεθνών μεταφορών είναι ελεύθεροι. Εντούτοις, όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές του συστήματος «εκ περιτροπής», εφαρμόζεται ένα σύστημα κατωτάτων τιμών, που καθορίζονται με διεπαγγελματική συμφωνία μεταξύ των ναυλομεσιτών και της ANTIB.

(13) Οι τιμές για κάθε μεταφορά, εσωτερική ή διεθνή, αναγράφονται σ' ένα πίνακα στο «χρηματιστήριο», δίπλα από το προς μεταφορά φορτίο.

Β. **Η σχετική αγορά**

(14) Η σχετική αγορά, στην οποία παράγει αποτελέσματα η διεπαγγελματική σύμβαση, είναι η αγορά των διεθνών μεταφορών γενικών εμπορευμάτων από τη Γαλλία προς το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες και οι οποίες πραγματοποιούνται από επαγγελματίες πορθμείς, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής» στα «χρηματιστήρια». Η αγορά των μεταφορών, που υπόκειται σε αυτές τις τρεις χώρες στο σύστημα «εκ περιτροπής», είτε θεσπισμένο με νόμο, είτε εφαρμοζόμενο από τους επαγγελματικούς φορείς, είναι γνωστή ως μεταφορές «Βορρά-Νότου». Τα προβλήματα που τίθενται από πλευρά ανταγωνισμού, όσον αφορά τις μεταφορές «Βορρά-Νότου», αποτελούν το αντικείμενο χωριστής έρευνας της Επιτροπής.

(15) Οι μεγάλοι στόλοι στην πράξη δεν δρουν στην γραμμή «Βορρά-Νότου», πραγματοποιώντας μεταφορές, κυρίως, στο Ρήνο και στο Μοζέλα, και στις άλλες πλωτές οδούς μεγάλου βάθους, ενδιαφερόνενοι κυρίως για ειδικευμένες μεταφορές. Οι μικροί όμιλοι δρουν, κυρίως, στις εσωτερικές μεταφορές των πλωτών οδών του δικτύου Σηκουάνα και Ροδανού, και κυρίως, έξω από το σύστημα «εκ περιτροπής».

(16) Σύμφωνα με τις πληροφορίες, που διαθέτει η Επιτροπή, στις μεταφορές «Βορρά-Νότου» με αφετηρία τη Γαλλία, είχαν μεταφερθεί το 1982 βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής» φορτία 6 εκατομμυρίων τόνων, περίπου, που αναλογεί στο 37 % περίπου, των συνολικών μεταφορών, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής». Οι μεταφορές αυτές αφορούν, κυρίως, δημητριακά, σε ποσοστό άνω του 90 %, και όσον αφορά το υπόλοιπο, ζάχαρη και διάφορες ζωοτροφές, με προορισμό το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες. Οι μεταφορές που διενεργήθηκαν στο εσωτερικό της Γαλλίας, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής» ήταν περίπου 10 εκατομμύρια τόνοι.

(17) Οι προαναφερόμενες διεθνείς μεταφορές, ύψους 6 εκατομμυρίων τόνων, αντιπροσωπεύουν μόνο το 40 % των συνολικών διεθνών μεταφορών των σχετικών εμπορευμάτων προς το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες, ενώ το υπόλοιπο 60 % (9 εκατομμύρια τόνοι) μεταφέρεται με σιδηροδρόμους και οδικώς · στη διάρκεια των τελευταίων ετών το τμήμα που αναλογεί σε αυτούς τους δύο τελευταίους τρόπους μεταφοράς δεν έπαυσε να αυξάνει.

(18) Το σύνολο των γαλλικών εσωτερικών πλωτών μεταφορών (που γίνονται τόσο, μέσω του συστήματος «εκ περιτροπής» όσο και, έξω από το σύστημα αυτό ήταν το 1982, περίπου, 41 εκατομμύρια τόνοι. Το σύνολο των διεθνών πλωτών μεταφορών προς όλους τους προορισμούς ήταν κατά το 1982 της τάξεως των 19 εκατομμυρίων τόνων.

(19) Οι μεταφορές «Βορρά-Νότου» 6 εκατομμυρίων τόνων κατανέμονται, κατά το ήμισυ περίπου, μεταξύ αφενός, των γάλλων πορθμέων και αφετέρου, των βέλγων και ολλανδών πορθμέων, οι οποίοι συμμετέχουν σε πολύ μικρό ποσοστό στις εσωτερικές γαλλικές μεταφορές.

Γ. **Οι επιχειρήσεις**

1. *Η ANTIB*

(20) Η ANTIB, με έδρα το Παρίσι στη Γαλλία, είναι επαγγελματική ένωση, που διέπεται από το νόμο της 21ης Ιουλίου 1901 για τη σύσταση ενώσεων, και η οποία ιδρύθηκε λόγω ελλείψεως εθνικού επαγγελματικού επιμελητηρίου των πορθμέων. Αντικείμενό της είναι να βοηθά τις δημόσιες αρχές σε όλα τα θέματα γενικού ενδιαφέροντος που αφορούν τη δραστηριότητα των ανεξάρτητων επαγγελματιών πλωτών μεταφορών, και να προάγει τα επαγγελματικά συμφέροντά τους. Η λειτουργία της εξασφαλίζεται με την καταβολή ετήσιας συνδρομής από τα μέλη, καθώς και μιας «επαγγελματικής συνδρομής των πορθμέων», που ανέρχεται στο 0,50 % του ναύλου, και την οποία παρακρατούν οι ναυλομεσίτες για όλες τις μεταφορές που συμφωνούνται στο «χρηματιστήριο». Ενεργό μέλος της ενώσεως αυτής μπορεί να γίνει

κάθε φυσικό πρόσωπο που πραγματοποιεί μεταφορές σε πλωτές οδούς και διαθέτει για το σκοπό αυτό ένα ή περισσότερα πλοία, νηολογημένα στην Γαλλία. Οι πορθμείς, αλλοδαπά φυσικά πρόσωπα, που ανταποκρίνονται στα κριτήρια αυτά μπορούν, επίσης, να γίνουν ενεργά μέλη, χωρίς δικαίωμα ψήφου. Το καταστατικό της ενώσεως προβλέπει ότι η ANTIB θα διαλυθεί, μόλις αρχίσει να λειτουργεί ένα εθνικό επιμελητήριο επαγγελματιών πορθμέων (Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale στο εξής CNBA)· το επιμελητήριο αυτό προβλέπεται από το νόμο αριθ. 82-1153 της 30ής Δεκεμβρίου 1982, νόμο πλαίσιο για τις εσωτερικές μεταφορές, καθώς και από το διάταγμα αριθ. 84-365 της 14ης Μαΐου 1984 σχετικά με τη λειτουργία του CNBA.

2. *Οι ναυλομεσιτικές επιχειρήσεις*

(21) Η Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de Fret Fluviaux έχει μέλη όλες τις μεσιτικές επιχειρήσεις, που είναι εγκατεστημένες στο γαλλικό έδαφος. Οι επιχειρήσεις αυτές υπόκεινται σε ειδικές επαγγελματικές ρυθμίσεις που έχουν θεσπισθεί νομοθετικά. Γενικότερα, ο ναυλομεσίτης αντιπροσωπεύει τον φορτωτή σε όλες τις πράξεις που διενεργούνται στα πλαίσια του συστήματος «εκ περιτροπής» και παρέχει, επίσης, εμπορικές υπηρεσίες στον κλάδο των πορθμέων προκαταβάλοντας τους ναύλους, συντάσσοντας τα διάφορα έγγραφα μεταφοράς και εποπτεύοντας την κανονική εκτέλεση της συμβάσεως μεταφοράς, χωρίς πάντως να φέρει ευθύνη ως προς το σημείο αυτό. Η προμήθεια που εισπράττει για ναυλώσεις (ύψους 5 % επί της τιμής του ναύλου στις εσωτερικές μεταφορές και 7,5 % στις διεθνείς μεταφορές, καθώς και ένα πριμ εκτελέσεως της μεταφοράς (0,50-1 %) πληρώνονται από τον μεταφορέα.

3. *Η BASC*

(22) Η επιχείρηση «Batellerie Artisanale Service Commercial» με την νομική μορφή του Groupement d'Interet Économique (BASC) συστάθηκε το 1977 από έναν όμιλο 400 επαγγελματιών πορθμέων, των οποίων η ολική χωρητικότητα είναι, περίπου 200 000 τόνοι· αντικείμενό της είναι η άσκηση δραστηριοτήτων ποτάμιων μεταφορών. Η BASC έχει δημιουργηθεί σαν το εμπορικό τμήμα της ANTIB, η οποία μάλιστα, στην πράξη, ελέγχει τη διαχείριση της BASC. Ο ρόλος της, στην προκείμενη υπόθεση, περιοριζόταν στην είσπραξη των κεφαλαίων για λογαριασμό της EATE, μέχρις ότου συσταθεί η τελευταία.

4. *Η EATE*

(23) Η «Entreprise Artisanale de Transport par Eau» (EATE), συνεταιριστική βιοτεχνική εταιρεία ποτάμιων μεταφορών, είναι ο τελικός αποδέκτης των κεφαλαίων που συλλέγονται, χάρις στην εισφορά. Την εποχή της συνάψεως της διεπαγγελματικής συμβάσεως και μέχρι λήξεως της ισχύος της, η EATE δεν υφίστατο ως νομικό πρόσωπο, καθώς δεν είχαν ακόμη ολοκληρωθεί όλες οι αναγκαίες τυπικές διαδικασίες. Ο συνεταιρισμός αυτός έχει ως σκοπό, κυρίως, την ανάπτυξη εμπορικής πολιτικής, ώστε να αυξηθεί ο όγκος των μεταφερομένων, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», εμπορευμάτων καθώς και την παροχή μεσολαβητικών υπηρεσιών μεταφορών στους φορτωτές, προσφέροντας ευνοϊκούς εμπορικούς όρους. Η EATE δεν είναι μεταφορέας με την αυστηρή του όρου έννοια· όλες οι συμβάσεις που συνάπτει περνούν μετά στο σύστημα «εκ περιτροπής», το οποίο είναι ανοικτό σε όλους τους πορθμείς, είτε είναι μέλη της EATE, είτε όχι. Ακόμη, και οι αλλοδαποί πορθμείς μπορούν να επωφεληθούν από τις ενέργειές της (υπό τους όρους που περιγράφονται στο σημείο 8). Η ιδέα της δημιουργίας της EATE καθώς και η επωνυμία της προωθήθηκαν μέσα από μια έκθεση, σχετικά με την ανάπτυξη των εσωτερικών γαλλικών πλωτών μεταφορών, που έχει συνταχθεί υπό την αιγίδα του υπουργείου μεταφορών και είναι γνωστή ως «έκθεση Gregoire», από το όνομα του προέδρου της επιτροπής συντάξεως. Η σύστασή της κατέστη δυνατή μετά την έκδοση του νόμου αριθ. 83-657 της 20ής Ιουλίου 1983 που αφορά την ανάπτυξη ορισμένων δραστηριοτήτων κοινωνικής οικονομίας και με τον οποίο θεσπίζονται οι κυριότερες διατάξεις του κανονισμού των βιοτεχνικών συνεταιριστικών εταιρειών (τίτλος I, άρθρα 1 έως 34).

(24) Στο πλαίσιο της υπόθεσης αυτής είναι ενδιαφέρον να σημειωθούν οι κανόνες που αφορούν την προσχώρηση μελών στην EATE. Σύμφωνα με τον προαναφερόμενο νόμο (άρθρο 36), στον τομέα των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι συνεταιριστικές εταιρείες δημιουργούνται από επιχειρήσεις πλωτών μεταφορών καταχωρημένες στο CNBA. Συνεπώς, οι επαγγελματίες πορθμείς των οποίων τα πλοία δεν είναι νηολογημένα στη Γαλλία (αλλοδαποί πορθμείς), δεν μπορούν να συμμετάσχουν ως μέλη της EATE. Στην EATE μπορούν να συμμετέχουν μόνο νομικά ή φυσικά πρόσωπα, που είναι επαγγελματίες πορθμείς (εγγεγραμμένοι στο CNBA ή αυτοί που έχουν όμοιες ή συμπληρωματικές δραστηριότητες με τους πρώτους, υπό τον όρο ότι το μόνιμο προσωπικό τους είναι κατώτερο από 20 μισθωτούς· εντούτοις, το συνολικό ποσό των πράξεων που πραγματοποιούνται με το συνεταιρισμό, εκ μέρους των μελών αυτής της κατηγορίας, δεν δύναται να υπερβαίνει το $^1/_4$ του ετήσιου κύκλου εργασιών αυτού του συνεταιρισμού (άρθρο 10 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού της EATE και άρθρο 6 του νόμου αριθ. 83-657). Μπορούν, επίσης, να συμετέχουν ως μέλη ορισμένα πρόσωπα που δεν ασκούν δραστηριότητες πορθμέα, τα οποία, όμως, έχουν ενδιαφέρον για τις δραστηριότητες της EATE ή έχουν προνομιακή σχέση με αυτήν και διαθέτουν τις σχετικές γνώσεις, όπως πχ. οι ναυλομεσίτες πλωτών μεταφορών.

Δ. Οι κυριότερες διατάξεις της διεπαγγελματικής συμβάσεως της 13ης Ιουνίου 1983

(25) Στις 13 Ιουνίου 1983, η ANTIB και η Cambre Syndicale Nationale de Courtiers de Fret Flumiaux συνήψαν διεπαγγελματική σύμβαση, με την οποία προβλέπεται η εφαρμογή μιας «νέας οργάνωσης των επαγγελματικών πλωτών μεταφορών». Πρόκειται κατ' αρχήν για σύμβαση που αποβλέπει στην εγκαθίδρυση μιας νέας δομής των ναυλώσεων, όσον αφορά τις μεταφορικές εργασίες που προσφέρονται στο «χρηματιστήριο», βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», καθώς και στη σύσταση ενός ταμείου διαχειρίσεως («Fonds de Régulation»), που θα διαχειρίζεται η μέλλουσα να συσταθεί EATE.

(26) Η εν λόγω σύμβαση προβλέπει ιδίως:

α) την επιβολή εισφοράς ύψους 10 % σε όλους τους ναύλους που αναγράφονται στο «χρηματιστήριο» για τις διεθνείς μεταφορές με αφετηρία την Γαλλία, είτε αυτές πραγματοποιούνται από γάλλους είτε από αλλοδαπούς μεταφορείς· η εισφορά αυτή, την οποία παρακρατούν οι ναυλομεσίτες, ονομάζεται «συνδρομή EATE» ή προσωρινά «BASC», και,

β) την δυνατότητα επιστροφής της εισφοράς αυτής στα μέλη της EATE.

(27) Η συνδρομή EATE» ποσοστού 10 % αφαιρείται, κατά προτεραιότητα, από το συνολικό ακαθάριστο αναγραφόμενο ναύλο. Το ποσό που αποδίδεται στον πορθμέα υπολογίζεται, βάσει του 90 % του συνολικού αναγραφόμενου ναύλου.

(28) Οι «συνδρομές EATE» που παρακρατούνται έτσι από τους ναυλομεσίτες, μετά από αφαίρεση των νομίμων και εθιμικών εισφορών (βλέπε σημεία 20 και 21), καθώς και ενός ποσοστού 5 % για προμήθεια ναυλώσεως, καταβάλλονται, μέσω του επιμελητηρίου των ναυλομεσιτών, σε ένα ειδικό λογαριασμό που διατηρεί η BASC για λογαριασμό της EATE, που θα συσταθεί. Ο λόγος για τον οποίο χρησιμοποιείται η BASC είναι γεγονός ότι ως εμπορική εταιρεία (Groupement d'Intéret Économique), έχει την ικανότητα να αποκτά ποσά που προέρχονται από εμπορικές πράξεις, ικανότητα την οποία δεν διαθέτει η ANTIB. Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής, τα κατ' αυτόν τον τρόπο εισπραχθέντα κεφάλαια ανέρχονται στο ποσό των 5 εκατομμυρίων γαλλικών φράγκων, περίπου.

(29) Η σύμβαση προβλέπει, επίσης, ότι οι «συνδρομές EATE», που παρακρατούνται κατ' αυτόν τον τρόπο και δεν επιστρέφονται σε όσους δεν είναι μέλη της συνεταιριστικής εταιρείας αποτελούν, μαζί με άλλους πόρους, το «Ταμείο Διαχειρίσεως», το οποίο στο μεγαλύτερο μέρος του θα χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς προς όφελος του συνόλου του επαγγελματικού κλάδου και, κατά δεύτερο λόγο, θα χρησιμοποιείται για την κάλυψη των εξόδων λειτουργίας της EATE.

(30) Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής, η «συνδρομή EATE» έχει καταργηθεί από τις 17 Οκτωβρίου 1983, ενώ οι ναυλομεσίτες συνεχίζουν να καταβάλλουν τη συνεισφορά τους στο εν λόγω ταμείο.

Ε. Η σύσταση της EATE και η χρησιμοποίηση του «Ταμείου Διαχειρίσεως»

(31) Η EATE, που συστάθηκε με την μορφή ανώνυμης συνεταιριστικής εταιρείας κυμαινόμενου κεφαλαίου, έχει ως σκοπό την προώθηση των ποτάμιων μεταφορών που διενεργούνται, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής». Η εμπορική δράση της μπορεί να ασκείται σε δύο επίπεδα και αποβλέπει στην άσκηση ανταγωνισμού, τόσο έναντι των μεγάλων και μικρών στόλων στην αγορά των συμβάσεων μεταφορών φορτίων ορισμένου όγκου, όσο και έναντι των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών:

α) συνάπτει συμβάσεις κατευθείαν με τους μεγάλους φορτωτές και παρουσιάζει συνέχεια τα φορτία στο «χρηματιστήριο»,

β) προσφέρει στους φορτωτές, που διαθέτουν σημαντικά φορτία για μεταφορά, ευνοϊκούς εμπορικούς όρους για να δεχτούν να περάσει το φορτίο τους από το σύστημα «εκ περιτροπής».

Και στις δύο περιπτώσεις, η μεταφορά θα πραγματοποιηθεί βάσει συμβάσεων ναυλώσεως ανά ταξίδι με τις τιμές «εκ περιτροπής». Δεδομένου ότι δικαιούται να ζητήσει από τα μέλη της να εκτελέσουν τη μεταφορά, σύμφωνα με τους όρους που η ίδια συμφώνησε με τον φορτωτή, η EATE θα είναι σε θέση να εγγυάται την εκτέλεση της συμβάσεως, φέροντας στο θέμα αυτό τη σχετική, ευθύνη.

Το «Ταμείο Διαχειρίσεως» θα χρησιμεύσει για την προώθηση των σκοπών της EATE, μέσω εκπτώσεων σε πελάτες και μέσω καταβολής στους πορθμείς αποζημιώσεως για τη μετακίνηση του πλοίου τους κενού, ώστε να παραλάβουν φορτίο από άλλο λιμένα, ή με την καταβολή αποζημιώσεως αναμονής για συγκεκριμένη ναύλωση καθώς και με κάθε άλλο μέτρο που να παρέχει κίνητρα στους πορθμείς, που είναι μέλη της και εγγεγραμμένοι στο σύστημα «εκ περιτροπής».

(32) Η «συνδρομή EATE» είχε ως στόχο την εξεύρεση κεφαλαίων για το «Ταμείο Διαχειρίσεως», πριν από την επίσημη σύσταση της EATE, που θα χρησίμευε για την εμπορική προώθησή της κατά την περίοδο εμπορίας δημητριακών του δευτέρου εξαμήνου 1983. Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Επιτροπής, η EATE κατόρθωσε να εξασφαλίσει σημαντικές συμβάσεις και να τις περάσει στο σύστημα «εκ περιτροπής», με συνακόλουθο αποτέλεσμα να αυξηθεί ο όγκος των μεταφορών που περνούν από το «χρηματιστήριο»· αλλά, το μεγαλύτερο τμήμα των μεταφορών αφορούσε προϊόντα προοριζόμενα για εξαγωγή, μέσω των

γαλλικών λιμένων, δηλαδή μεταφορές, μέσω πλωτών οδών, στις οποίες δεν μπορούν να ασκούν δραστηριότητες οι αλλοδαποί πορθμείς.

ΣΤ. Η επιστροφή της εισφοράς

(33) Είναι βέβαιο ότι η επιτυχία των δραστηριοτήτων και των στόχων που επιδιώκονται μέσω της ΕΑΤΕ εξαρτάται, κυρίως από τη συμμετοχή, όσο το δυνατόν, μεγαλύτερου αριθμού γάλλων επαγγελματιών πορθμέων, που εργάζονται βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής».

Με σκοπό, λοιπόν, να ενθαρρυνθούν οι επαγγελματίες πορθμείς να γίνουν μέλη της νέας επιχείρησης, έγινε υπόσχεση επιστροφής της εισφοράς ΕΑΤΕ και προβλέφθηκε στη διεπαγγελματική σύμβαση.

(34) Η ANTIB άρχισε στις 2 Αυγούστου 1983 να επιστρέφει, μέσω της BASC της «συνδρομή ΕΑΤΕ» στους γάλλους πορθμείς. Οι αλλοδαποί πορθμείς κατέβαλαν στην «συνδρομή ΕΑΤΕ» αλλά, σε αντίθεση με τους γάλλους συναδέλφους τους, οι οποίοι μπορούν να συμμετάσχουν στην ΕΑΤΕ, δεν μπορούσαν να αξιώσουν επιστροφές. Μέχρι σήμερα, δεν έχουν γίνει επιστροφές της «συνδρομής ΕΑΤΕ» στους αλλοδαπούς μεταφορείς.

Ζ. Τα αντίποινα στο Βέλγιο και στις Κάτω Χώρες

(35) Οι επαγγελματικές συνδικαλιστικές οργανώσεις των πορθμέων στις δύο αυτές χώρες, επέβαλαν από τις 20 Ιουνίου 1983 με διάφορους τρόπους αντίποινα σε βάρος, αποκλειστικά, των γάλλων πορθμέων απαιτώντας από αυτούς, με τη σειρά τους, την καταβολή του 10 % του ναύλου για όλες τις διεθνείς μεταφορές με αφετηρία το Βέλγιο και τις Κάτω Χώρες προς την Γαλλία. Τα μέτρα αυτά αποτελούν αντικείμενο χωριστής έρευνας της Επιτροπής.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

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

(36) Σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, και με την επιφύλαξη των διατάξεων που προβλέπονται από τα άρθρα 3 έως 6 του εν λόγω κανονισμού, είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά και απαγορεύονται, χωρίς να επιβάλλεται η λήψη προηγούμενης σχετικής αποφάσεως, όλες οι συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και όλες οι εναρμονισμένες πρακτικές, που δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή την νόθευση του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς.

1. *Οι επιχειρήσεις, κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68*

(37) Η ANTIB, που συνιστά το ένα από τα μέρη της συμβάσεως, αντικείμενο της παρούσας απόφασης, είναι επαγγελματική ένωση της οποίας ο εταιρικός ρόλος είναι ο ίδιος με τον παραδοσιακό ρόλο ενός επαγγελματικού επιμελητηρίου.

(38) Το άλλο μέρος της συμβάσεως, η Chambre Syndicale Nationale de Courtiers de Fret Fluviaux, διέπεται από τους νόμους που αφορούν τις επαγγελματικές ενώσεις, από τον κώδικα εσωτερικής ναυσιπλοΐας και από τον εσωτερικό κανονισμό της.

(39) Τόσο η ANTIB όσο και η Chambre Syndicale Nationale de Courtiers de Fret Fluviaux συνιστούν ενώσεις επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68. Οι δραστηριότητες αυτών των δύο οργανισμών που αποτελούν το ίδιον κάθε επαγγελματικού συνδικαλιστικού οργάνου στο μέτρο που αποβλέπουν στην ικανοποίηση των κοινωνικών αναγκών των μελών τους καθώς και στην πραγματοποίηση των στόχων προώθησης των επαγγελματικών συμφερόντων, όπως πχ.

— η ρύθμιση του επαγγέλματος με τη θέσπιση κανόνων που αφορούν τα προσόντα των μελών, καθώς και η υποχρεωτική εγγραφή τους σε αρχεία,

— η εξέταση θεμάτων γενικού ενδιαφέροντος που αφορούν τις δραστηριότητες των μελών καθώς και επαφές με άλλα συνδικάτα και τις δημόσιες αρχές, με σκοπό να παρασχεθούν στα μέλη η αναγκαία βοήθεια και συνδρομή για να διευκολυνθεί από τεχνική άποψη η άσκηση του επαγγέλματος τους,

— η προώθηση του επαγγέλματος, ώστε να βελτιωθεί η αμοιβή για την παροχή υπηρεσιών και να βελτιωθούν οι όροι εργασίας,

δεν αποτελούν αντικείμενο κριτικής εκ μέρους της Επιτροπής, όσον αφορά το συμβιβαστό τους με τους κανόνες ανταγωνισμού.

Εντούτοις, με τη σύναψη της διεπαγγελματικής συμβάσεως της 13ης Ιουνίου 1983, οι δραστηριότητες αυτών των δύο οργανισμών εισήλθαν στον τομέα της οικονομικής δράσεως με άμεσο αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού και, ειδικότερα, με επιπτώσεις στην ανταγωνιστική θέση των τρίτων. Το άρθρο 2 του εν λόγω κανονισμού εφαρμόζεται σε αυτές τις δύο συνδικαλιστικές ενώσεις στο μέτρο που είτε η δικιά τους δραστηριότητα, είτε η δραστηριότητα των επιχειρήσεων, που είναι μέλη τους, τείνει να παράγει τα αποτελέσματα στα οποία το άρθρο αυτό αναφέρεται.

2. *Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68*

(40) Αν και το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 αναφέρεται μόνο σε συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων, η διάταξη αυτή αφορά εξίσου τις συμφωνίες μεταξύ ενώσεων επιχειρήσεων,

απόφαση 74/433/ΕΟΚ της Επιτροπής (1), η οποία επιβεβαιώθηκε με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση 71/74, Frubo/Επιτροπή (2). Η σύμβαση την οποία συνήψαν η ANTIB και η Chambre Syndicale National des Courtiers de Fret Fluviaux πρέπει να θεωρηθεί, από την άποψη τύπου της συμβάσεως, ως συμφωνία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου, λόγω του γεγονότος ότι τείνει να παράγει τα αποτελέσματα στα οποία αναφέρεται η απαγορευτική αρχή που θεσπίζεται με τη διάταξη αυτή.

(41) Η διεπαγγελματική σύμβαση συνιστά συμφωνία που δεσμεύει, μέσω της Chambre Syndicale Nationale de Courtiers de Fret Fluviaux τις μεσιτικές επιχειρήσεις, που είναι μέλη της τελευταίας, και μάλιστα, σαν να είχε υπογραφεί από τις επιχειρήσεις αυτές· αν και το επιμελητήριο είναι αρμόδιο να επιβάλλει ορισμένες ρυθμίσεις στα μέλη του, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η εφαρμογή της διεπαγγελματικής συμβάσεως, στην πραγματικότητα, επιβλήθηκε στις επιχειρήσεις μέλη μόνο μέσω συστάσεως (με το ίδιο σκεπτικό βλέπε επίσης την απόφαση αριθ. 82/371/ΕΟΚ της Επιτροπής (3).

(42) Η σύμβαση την οποία συνήψε η ANTIB δεν δεσμεύει τα μέλη της ενώσεως αυτής, αλλά οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση αυτή (όπως πχ. για τη χρησιμοποίηση «του ταμείου Διαχειρίσεως») αναλαμβάνονται αποκλειστικά από την ANTIB. Πάντως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, οι πορθμείς (Γάλλοι ή αλλοδαποί) που διαθέτουν τα πλοία τους προς ναύλωση, σύμφωνα με το σύστημα «εκ περιτροπής» δεν θα ήταν σε θέση να αποφύγουν την καταβολή της «συνδρομής ΕΑΤΕ», λόγω του ότι παρεμβαίνουν υποχρεωτικά οι ναυλομεσίτες.

(43) Όσον αφορά την καθιέρωση της «συνδρομής ΕΑΤΕ», τα μέσα που έχουν διατεθεί για την πραγματοποίηση του επιζητούμενου στόχου ήταν καθεαυτά αποτελεσματικά και κατάλληλα· η συμμετοχή των ναυλομεσιτών, ήταν ως προς τούτο επαρκής, λόγω της υποχρεωτικής παρεμβάσεώς τους στις συμβάσεις ναυλώσεως, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής»· όσο δε για την χρησιμοποίηση του «ταμείου διαχειρίσεως» και την επιστροφή της «συνδρομής ΕΑΤΕ», η ANTIB μπορούσε να αποφασίζει μόνη της, μέχρι συστάσεως της ΕΑΤΕ. Δεν υπάρχει, λοιπόν, αμφιβολία ότι δεν ελλείπει η σύμπτωση της βουλήσεως των δύο συμβαλλομένων, ούτε η επίπτωση της συμβάσεως επί του ανταγωνισμού.

3. *Επίδραση στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών*

(44) Καθώς τα κατώτερα όρια ναύλων διεθνών μεταφορών καθορίζονται ελεύθερα με διαβούλευση μεταξύ των αντιπροσώπων των επαγγελματιών πορθμέων και των ναυλομεσιτών που αντιπροσωπεύουν τους φορτωτές, η «συνδρομή ΕΑΤΕ» κατέστη δυνατό να παρακρατείται μόνο στις διεθνείς μεταφορές, δυνάμει της διαπαγγελματικής συμβάσεως.

(45) Λόγω της φύσεως και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της, η επιβολή της «συνδρομής ΕΑΤΕ» με χρέωση των ποθρμέων που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές και η δυνατότητα επιλεκτικής επιστροφής της δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών, και είναι φύσεως τέτοιας που να εμποδίζονται, από αυτό το λόγο, οι μεταφορές αγαθών από τη Γαλλία προς άλλα κράτη μέλη της ΕΟΚ, εμποδίζοντας έτσι την εγκαθίδρυση μιας ενιαίας αγοράς μεταξύ των κρατών μελών.

(46) Αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος των διενεργούμενων διεθνών μεταφορών με αφετηρία τη Γαλλία, που ναυλώνονται βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», καθώς και το μερίδιο αυτής της αγοράς μεταφορών που κατέχουν οι αλλοδαποί επαγγελματίες πορθμείς (Βλέπε σημείο 19), είναι προφανές ότι η εν λόγω συμφωνία επηρεάζει αισθητά το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

4. *Νόθευση του ανταγωνισμού*

(47) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δύο διατάξεις της διεπαγγελματικής συμβάσεως, ήτοι η καθιέρωση της εισφοράς επί των διεθνών μεταφορών, καθώς και η δυνατότητα επιλεκτικής επιστροφής της εν λόγω εισφοράς, συνιστούν μέτρα διακρίσεως και παράγουν τα αποτελέσματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, λόγω του ότι επιβάλλουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις πορθμείων, που είναι τρίτες ως προς τη σύμβαση· πράγματι, σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (συνεκδικαζόμενες υποθέσεις 56 και 58/64 Grundig-Consten (4) για την εκ μέρους επιχειρήσεως παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού, καθόλου δεν απαιτείται να περιλαμβάνει η συμφωνία περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των συμβαλλομένων· αντίθετα, αρκεί η επίμαχη πρακτική να επηρεάζει αισθητά τη θέση των τρίτων.

(48) Για να αξιολογηθεί καλύτερα ο στόχος επιβολής διακρίσεων και το αντι-ανταγωνιστικό αποτέλεσμα της διαπαγγελματικής συμβάσεως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη, τόσο το οικονομικό, όσο και το νομικό πλαίσιο, στο οποίο τοποθετείται η σύμβαση:

α) Με την «συνδρομή ΕΑΤΕ» θίγονται μόνο οι διεθνείς μμεταφορές· εντούτοις, το «ταμείο Διαχειρίσεως», το οποίο τροφοδοτείται από την εισφορά αυτή, θα χρησιμοποιείται για την προώθηση του συνόλου των ποτάμιων μεταφορών που πραγματοποιούνται με ναυλώσεις, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», τόσο

(1) ΕΕ αριθ. L 237 της 29. 8. 1974, σ. 16.
(2) Συλλογή της Νομολογίας 1975, σ. 583.
(3) ΕΕ αριθ. L 167 της 15. 6. 1982, σ. 39.
(4) Συλλογή της Νομολογίας 1966, σ. 429.

των εσωτερικών πλωτών μεταφορών στη Γαλλία, όσο και των διεθνών· οι τελευταίες αυτές, που είναι από οικονομική άποψη σημαντικές, πραγματοποιούνται, σχεδόν κατά το ήμισυ, από αλλοδαπούς πορθμείς χάρη στα συλλεγέντα κεφάλαια στη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου (5 εκατομμύρια γαλλικά φράγκα σε 4 μήνες), η EATE μπόρεσε να διαπραγματευθεί και να περάσει στο σύστημα «εκ περιτροπής» σημαντικά νέα φορτία, αλλά, κυρίως, με προορισμό το εσωτερικό της Γαλλίας·

β) το νομικό πλαίσιο δεν είναι μικρότερης σημασίας· η μικρή συμμετοχή των αλλοδαπών πορθμέων στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές της Γαλλίας, προκύπτει από το γεγονός ότι οι κανόνες της συνθήκης, που αφορούν την ελευθέρωση παροχής υπηρεσιών, δεν εφαρμόζονται στις μεταφορικές δραστηριότητες· η παρέκκλιση αυτή προβλέπεται από το άρθρο 61 παράγραφος 1 της συνθήκης και επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση 167/73 (Επιτροπή/Γαλλική Δημοκρατία [1]). Ως προς τούτο, το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων δεν έχει ακόμη ορίσει, όπως υποχρούται προς τούτο δυνάμει του άρθρου 75 παράγραφος 1β της συνθήκης, τους όρους βάσει των οποίων γίνονται αποδεκτοί να διενεργούν εθνικές μεταφορές σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς που δεν είναι εγκατεστημένοι εκεί. Η πολύ αποσπασματική ελευθέρωση, που έχει επιτευχθεί στη Γαλλία, βασίζεται σε μια εθνική πολιτική μεταφορών.

(49) Λαμβάνοντας το πλαίσιο στο οποίο τοποθετείται η συμφωνία μπορεί να υποστηριχθεί, πρώτον, ότι η επιστροφή της «συνδρομής EATE» που πραγματοποιείται από τις 2 Αυγούστου 1983 μόνο στους γάλλους μεταφορείς που μετέχουν στην EATE, συνιστά μέτρο διακριτικής μεταχειρίσεως εις βάρος των αλλοδαπών μεταφορέων, οι οποίοι υφίστανται, λόγω του γεγονότος αυτού, ένα μειονέκτημα στο πλαίσιο του ανταγωνισμού, σε σχέση με τους γάλλους ανταγωνιστές τους. Υποβάλλονται, έτσι, σε άνισους όρους πρόσβασης στην αγορά.

Η καθιέρωση στις Κάτω Χώρες και στο Βέλγιο των «αντίποινων» (Βλέπε σημείο 35) εναντίον μόνον των γάλλων πορθμέων δεν μπορεί να δικαιολογήσει την επιστροφή της «εισφοράς EATE» μόνο στους γάλλους μεταφορείς και δεν θα μπορούσε να αποκλείσει την εφαρμογή του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68.

(50) Δεύτερον, δημιουργώντας και εξασφαλίζοντας σε ορισμένους πορθμείς ένα αδικαιολόγητο πλεονέκτημα εις βάρος τρίτων πορθμέων, ήταν, τουλάχιστον, πιθανό ότι η καθιέρωση της εισφοράς «συνδρομή EATE» θα είχε ως αποτέλεσμα να θίγεται, όντως ο ανταγωνισμός.

Πράγματι, καθώς οι πόροι του «ταμείου διαχειρίσεως» διατίθενται, κυρίως, για την προώθηση του συνόλου των πλωτών μεταφορών που ναυλώνονται, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», επωφελήθηκαν οι μεταφορείς των εσωτερικών μεταφορών, χωρίς να συνεισφέρουν στη χρηματοδότηση του εν λόγω ταμείου.

Οπωσδήποτε, είναι βέβαιο το γεγονός της διακριτικής μεταχειρίσεως των αλλοδαπών πορθμέων, καθώς η ιδιαίτερα μικρή συμμετοχή τους στις εσωτερικές γαλλικές μεταφορές δεν τους επιτρέπει να επωφελούνται από τη σχεδιαζόμενη προώθηση, στο βαθμό που αντιστοιχεί στην οικονομική τους συνεισφορά· έτσι, αλλοιώνεται με τεχνητό τρόπο η ανταγωνιστική τους θέση.

(51) Τέλος, η Επιτροπή θεωρεί ότι η δυνατότητα επιλεκτικής επιστροφής της «συνδρομής EATE» συνιστά εξίσου διακριτική μεταχείριση· κατά την άποψη της Επιτροπής, η διάταξη αυτή έχει ως αντικείμενο να εξασφαλίσει ένα οικονομικό πλεονέκτημα αποκλειστικά στα μέλη της EATE, και έχει ως αποτέλεσμα να αλλοιώνεται με τεχνητό τρόπο η ανταγωνιστική θέση των πορθμέων, που δεν είναι μέλη της· για τους τελευταίους αυτούς, η διενέργεια διεθνών μεταφορών θα απέβαινε, έτσι, λιγότερο προσοδοφόρα, χωρίς τούτο να δικαιολογείται οικονομικά.

Εξάλλου, η Επιτροπή έχει το δικαίωμα να συμπεράνει ότι, καθώς προβλέπεται ότι οι επιστροφές θα διενεργούνται μόνο στους πορθμείς που θα δηλώσουν τη θέλησή τους να συμμετάσχουν στην EATE, είναι μάλλον απίθανο οι τελευταίοι να δεχθούν να απωλέσουν ένα κίνητρο που παίζει το ρόλο παράγοντα προσχωρήσεως στην EATE, (η αξία του εταιρικού μεριδίου είναι 100 γαλλικά φράγκα)· η Επιτροπή θεωρεί ότι το εν λόγω μέτρο είναι αντίθετο προς τους κανόνες του ανταγωνισμού, επειδή περιορίζει την ελευθερία δράσεως των επιχειρήσεων. Πράγματι, οι επιχειρήσεις θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν ελεύθερα εάν θα προσχωρήσουν ή όχι στην EATE, ανάλογα με τα δικά τους οικονομικά δεδομένα· επειδή η ελευθερία δράσεως και η δυνατότητα επιλογών, που πρέπει να έχουν οι οικονομικοί παράγοντες, είναι τα ουσιαστικά κριτήρια για την ύπαρξη αποτελεσματικού και επαρκούς ανταγωνισμού στην αγορά, η προσβολή του ανταγωνισμού, που προκύπτει από την εν λόγω πρακτική, είναι αισθητή.

Εν πάση περιπτώσει, η διακριτική μεταχείριση των αλλοδαπών ποθρμέων είναι βέβαιη, για το γεγονός ότι στερούνται ακόμη και του δικαιώματος προσχωρήσεως· η Επιτροπή, για τους λόγους που έχει εκθέσει αναλυτικά ανωτέρω (Βλέπε σημείο 24), δεν υιοθετεί την ερμηνεία που πρόβαλε η ANTIB, στη διάρκεια ακροάσεώς της, σύμφωνα με την οποία οι πορθμείς που είναι ιδιοκτήτες πλοίων μη νηολογημένων στη Γαλλία

[1] Συλλογή της Νομολογίας 1974, σ. 359.

μπορούν να γίνουν μέλη της ΕΑΤΕ και να επωφεληθούν έτσι από τις διενεργούμενες επιστροφές. Ακόμη και αν υποθέσουμε ότι τούτο ισχύει, η προσβολή του ανταγωνισμού δεν θα ήταν πάντως λιγότερο αισθητή.

Β. **Μη εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68**

(52) Σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η απαγόρευση του άρθρου 2 δύναται να κηρυχθεί ανεφάρμοστη με αναδρομική ισχύ για κάθε συμφωνία ή κατηγορία αποφάσεων ενώσεων επιχειρήσεων, για κάθε εναρμονισμένη πρακτική ή κατηγορία εναρμονισμένων πρακτικών που συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, ή στην προαγωγή, στις αγορές που υφίστανται σοβαρές περιοδικές διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζητήσεως, μεγαλύτερης συνέχειας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών, ή στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, λαμβάνοντας ευλόγως υπόψη τα συμφέροντα των χρησιμοποιούντων τις μεταφορές και, χωρίς να επιβάλλονται στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις μεταφορών περιορισμοί μη απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων αυτών, ούτε να παρέχεται στις επιχειρήσεις η δυνατότητα να καταργούν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς μεταφορών.

(53) Δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, για να μπορεί μια συμφωνία να τύχει, ενδεχομένως, απαλλαγής, δυνάμει του άρθρου 5, δεν πρέπει αναγκαία να έχει κοινοποιηθεί, σύμφωνα με το αιτιολογικό του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 (αιτιολογικές σκέψεις 14 και 15):

> «ότι, κατά πρώτο λόγο, εναπόκειται στις επιχειρήσεις να εκτιμήσουν αν στις συμφωνίες, αποφάσεις ή εναρμονισμένες πρακτικές τους πρωταρχικός στόχος είναι ο περιορισμός του ανταγωνισμού ή τα οικονομικά οφέλη που δικαιολογούν αυτόν τον περιορισμό και, επομένως, να κρίνουν με δική τους ευθύνη τον νόμιμο ή παράνομο χαρακτήρα αυτών των συμφωνιών, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών· ότι πρέπει, επομένως, να επιτραπεί στις επιχειρήσεις να συνάπτουν και να εφαρμόζουν συμφωνίες, χωρίς να είναι υποχρεωμένες να τις κοινοποιούν, εκθέτοντας αυτές, κατ' αυτόν τον τρόπο, στον κίνδυνο αναδρομικής ακυρότητας, στην περίπτωση που οι συμφωνίες αυτές θα εξετάζονταν από την Επιτροπή, μετά από καταγγελία ή με αυτεπάγγελτη επέμβασή της, με την επιφύλαξη εντούτοις της δυνατότητας να κηρύσσονται οι συμφωνίες αυτές νόμιμες αναδρομικά, στην περίπτωση που θα υποβάλλονταν σε μια τέτοια εκ των υστέρων εξέταση».

(54) Πάντως, δυνάμει του άρθρου 12 του εν λόγω κανονισμού, οι επιχειρήσεις που επιθυμούν τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών για να εξασφαλίσουν το νομότυπο των συμφωνιών, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών τους σε σχέση με τις ισχύουσες διατάξεις, μπορούν να απευθύνουν αίτηση στην Επιτροπή, επικαλούμενες τις διατάξεις του άρθρου 5, για τις συμπράξεις που αναφέρονται στο άρθρο 2 και στις οποίες συμμετέχουν.

(55) Η εν λόγω διαπαγγεματική σύμβαση δεν απετέλεσε ποτέ το αντικείμενο αιτήσεως για τη χορήγηση αρνητικής πιστοποιήσεως, ούτε αιτήσεως απαλλαγής εκ μέρους της Επιτροπής, σύμφωνα με το άρθρο 12.

(56) Εξάλλου, η Επιτροπή υποχρεούται, σε περίπτωση που επιληφθεί της υποθέσεως, να εξετάσει το συμβιβάσιμο μιας συμφωνίας με τους κανόνες ανταγωνισμού, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα να τύχει, αναδρομικά, απαλλαγής η συμφωνία αυτή. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή κρίνει ότι η διεπαγγελματική σύμβαση πληροί τους όρους του άρθρου 2, και όχι τους όρους του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68· κατά συνέπεια, δεν μπορεί να τύχει απαλλαγής για τους εξής λόγους:

α) τα αναμενόμενα, αλλά ακόμη και τα επιτευχθέντα, αποτελέσματα για τις μεταφορές που γίνονται, βάσει του συστήματος «εκ περιτροπής», δεν μπορούν να ληφθούν υπόψη για να αντισταθμιστούν οι σοβαρές δυσχέρειες που δημιουργήθηκαν από τα επίδικα μέτρα επί του ανταγωνισμού.

Υπό τις συνθήκες αυτές, τα εν λόγω μέτρα θεωρούνται δυσανάλογα και ακατάλληλα σε σχέση με τα πλεονεκτήματα που σχεδίαζαν να επιτύχουν τα μέρη κατά τη σύναψη της συμφωνίας. Στην πραγματικότητα, τα μέτρα αυτά αποβλέπουν μέσα από ένα καθαρά εμπορικό και συντεχνιακό σκεπτικό, στην εισφορά κεφαλαίων στο «ταμείο Διαχειρίσεως» της ΕΑΤΕ εις βάρος των πορθμέων, που πραγματοποιούν διεθνείς μεταφορές· προβλέπουν, άρα, διακριτική μεταχείριση εις βάρος μιας κατηγορίας επαγγελματιών πορθμέων, ιδίως των αλλοδαπών, και προσβάλλουν αισθητά τον ανταγωνισμό·

β) οπωσδήποτε η Επιτροπή δεν βλέπει πώς τα επίμαχα μέτρα, έτσι όπως εφαρμόστηκαν, θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας των μεταφορικών υπηρεσιών, ή στην προαγωγή μεγαλύτερης συνέχειας και σταθερότητας στην ικανοποίηση των μεταφορικών αναγκών, ή στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων, ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου. Η διακρι-

τική μεταχείριση που προκύπτει από τα μέτρα αυτά δεν δικαιολογείται με κανένα τρόπο. Ούτε υφίσταται κανένας λόγος που να επιτρέπει τη σκέψη ότι τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να ευνοήσουν τα συμφέροντα των χρησιμοποιούντων τις μεταφορές·

γ) τέλος, το γεγονός ότι μια δημόσια αρχή έχει ενθαρρύνει τη δημιουργία της ΕΑΤΕ ως ενδεχόμενο μέσο θεραπείας της κρίσιμης καταστάσεως στην οποία ευρίσκεται ο κλάδος των γάλλων επαγγελματιών πορθμέων, δεν θα μπορούσε να δικαιολογήσει την θέσπιση των μέτρων για τα οποία διατυπώνονται αιτιάσεις· και μάλιστα, ακόμη περισσότερο, που η προσβολή του ανταγωνισμού δεν μπορεί να καταλογισθεί καθόλου, ούτε εν λόγω ούτε εν μέρει, σε οποιαδήποτε παρέμβαση του γαλλικού κράτους, αλλά προκύπτει από συμφωνία που συνήψε η ANTIB με τους ναυλομεσίτες.

Γ. **Παύση των παραβάσεων**

(57) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68, η Επιτροπή δύναται, αν διαπιστώσει παράβαση των διατάξεων του άρθρου 2, να υποχρεώσει με απόφασή της τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις ή ενώσεις επιχειρήσεων να παύσουν τη διαπιστωθείσα παράβαση. Για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω στα τμήμα II, A B η Επιτροπή υποχρεούται να διαπιστώσει ότι η ANTIB καθώς και οι ναυλομεσίτες διέπραξαν από τις 13 Ιουνίου έως τις 17 Οκτωβρίου 1983, παραβάσεις του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68· ότι μόνο η παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο και η παράγραφος 4 πρώτη πρόταση της διεπαγγελματικής συμβάσεως της 13ης Ιουνίου 1983, που αναφέρονται αντίστοιχα στην καθιέρωση της εισφοράς «συνδρομή ΕΑΤΕ» μόνο για τις διεθνείς μεταφορές, και η δυνατότητα επιστροφής των συνδρομών ΕΑΤΕ αποκλειστικά στα μέλη της τελευταίας, συνιστούν παραβάσεις του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68· ότι αυτές οι δύο διατάξεις μπορούν να χωριστούν από το σύνολο της συμφωνίας και απαγορεύονται, βάσει της διατάξεως του προαναφερόμενου άρθρου,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η διεπαγγελματική σύμβαση που συνήψαν στις 13 Ιουνίου 1983 η Association Nationale de Travailleurs Independants de la Batellerie και η Chambre Syndicale Natonale des Courtiers de Fret Fluviaux συνιστά, στο μέτρο που προσβάλλει την κανονική λειτουργία του ανταγωνισμού, παράβαση του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68· πρόκειται ειδικότερα για την παράγραφο 1 δεύτερο εδάφιο, που αφορά την καθιέρωση της «συνδρομής ΕΑΤΕ» η οποία παρακρατείται στους ναύλους των διεθνών μεταφορών, καθώς και για την παράγραφο 4 πρώτη πρόταση, που προβλέπει τη δυνατότητα να μην επιστρέφεται η «συνδρομή ΕΑΤΕ» στους ενδιαφερόμενους, που δεν είναι μέλης της.

Άρθρο 2

Η Επιτροπή αρνείται τη χορήγηση της απαλλαγής του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1017/68 στη σύμβαση, που αναφέρεται στο άρθρο 1.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην:

— «Association Nationale des Travailleurs Independants de la Batellerie» (ANTIB), Boulevard Vincent Auriol, 75013 Παρίσι, Γαλλία, και στην

— Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de Fret Fluviaux», 32 Rue de Londres, 75009 Παρίσι, Γαλλία.

Βρυξέλλες, 10 Ιουλίου 1985.

Για την Επιτροπή

Peter SUTHERLAND

Μέλος της Επιτροπής