KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 14 päivänä marraskuuta 2002,

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta

(Asia COMP/37.396/D2 — Tarkistettu TACA)

(tiedoksiannettu numerolla K(2002) 4349)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2003/68/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 eli perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen ([1]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1216/1999 ([2]), ja erityisesti sen 4 artiklan 1 kohdan,

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 muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, ja erityisesti sen 12 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan,

ottaa huomioon tiivistelmän, joka hakemuksesta ([4]) on julkaistu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 2 kohdan ja kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 ([5]), sellaisena kuin se on muutettuna Itävallan, Suomen ja Ruotsin liittymisasiakirjalla, 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti,

ottaa huomioon 4 päivänä elokuuta 1999 päivätyn komission kirjeen, jolla osapuolille ilmoitettiin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 3 kohdan mukaisesti, että on erittäin vakavia epäilyjä 81 artiklan 3 kohdan soveltuvuudesta ilmoitettuun sopimukseen,

ottaa huomioon asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 17 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti julkaistun tiivistelmän sopimuksesta ([6]),

on kuullut kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa ja meriliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

([1]) EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62.
([2]) EYVL L 148, 15.6.1999, s. 5.
([3]) EYVL L 378, 31.12.1986, s. 4.
([4]) EYVL C 125, 6.5.1999, s. 6.
([5]) EYVL L 175, 23.7.1968, s. 1.
([6]) EYVL C 335, 29.11.2001, s. 12.

1 **JOHDANTO**

1.1 **Taustaa**

(1) Komissio antoi 16 päivänä syyskuuta 1998 päätöksen 1999/243/EY ([7]) (jäljempänä 'TACA-päätös'), jossa se katsoi, että eräät Trans-Atlantic Conference -sopimuksen (TACA) puitteissa tehdyt järjestelyt olivat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia eivätkä ne kuuluneet asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan mukaisen ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Kyseiset järjestelyt eivät myöskään täyttäneet 85 artiklan 3 kohdan mukaisen yksittäispoikkeuksen edellytyksiä. TACA-päätöksessä käsiteltyihin järjestelyihin sisältyivät sisämaakuljetusten hintojen määrääminen Euroopan yhteisön alueella, meklareiden ja huolitsijoiden palkkioiden yhteinen vahvistaminen ja sopiminen ehdoista ja edellytyksistä, joilla konferenssin jäsenet voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa.

(2) Komissio katsoi myös, että TACAn jäsenet olivat käyttäneet väärin yhteistä määräävää asemaansa 86 artiklan vastaisesti muuttamalla markkinoiden kilpailurakennetta ja rajoittamalla palvelusopimusten tekemistä ja sisältöä. Näiden rikkomisten vuoksi osapuolille määrättiin yhteensä 273 miljoonan ecun sakot.

(3) TACAn osapuolten valitus päätöksen kumoamiseksi on käsiteltävänä Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa ([8]).

1.2 **Tapahtumien kulku**

(4) Tammikuun 29 päivänä 1999 TACAn jäsenet (jäljempänä 'osapuolet') ilmoittivat tämän päätöksen kohteena olevasta sopimuksesta, josta käytetään jäljempänä nimitystä 'tarkistettu TACA' tai 'sopimus'.

(5) Komissio julkaisi 6 päivänä toukokuuta 1999 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 2 kohdan ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti tiivistelmän hakemuksesta (jäljempänä '12 artiklan 2 kohdan mukainen tiedonanto') ja kehotti asianomaisia osapuolia toimittamaan huomautuksensa 30 päivän kuluessa tiedonannon julkaisemispäivästä.

(6) Julkaisemisen johdosta Euroopan rahdinantajien neuvosto (European Shippers Council, ESC) toimitti 4 päivänä kesäkuuta 1999 huomautuksia, jotka sen mukaan muodostivat asetuksen (ETY) N:o 4056/86 10 artiklan mukaisen virallisen kantelun ([9]). Huomautuksia toimittivat myös CLECAT (European Liaison Committee of Freight Forwarders), Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France eli TLF ([10]) (joka edustaa kuljetus- ja logistiikkayhtiöitä) ja Ruotsin teollisuustoimialojen liitto / Ruotsin rahdinantajien neuvosto. Ruotsin kilpailuvirasto lähetti 15 päivänä heinäkuuta 1999 kirjeen, jossa se tuki eräitä Ruotsin rahdinantajien neuvoston näkemyksiä, erityisesti yksittäisten palvelusopimusten luottamuksellisuuden osalta. Muut jäsenvaltiot eivät esittäneet huomautuksia.

(7) Komission kilpailun pääosaston pääjohtaja lähetti 7 päivänä heinäkuuta 1999 osapuolille kirjeen ja pyysi näitä muuttamaan sopimuksen määräyksiä tilastotietojen vaihdon osalta. Lisäksi kirjeessä ilmoitettiin, että eräiden sopimustyyppien ja palvelusopimusten neuvottelutapojen, jotka saattavat rajoittaa kilpailua merkittävästi, ei voida katsoa kuuluvan ilmoituksen piiriin ([11]).

([7]) Asia IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference -sopimus (EYVL L 95, 9.4.1999, s. 1).
([8]) Yhdistetyt asiat T-191/98, T-212/98, T-213/98 ja T-214/98, Atlantic Container Line ym. v. komissio.
([9]) Asia COMP/37.527/D2 — ESC v. tarkistettu TACA.
([10]) CLECAT toimitti TLF:n kommentit uudelleen CLECATin nimellä 5 päivänä kesäkuuta päivätyllä kirjeellä.
([11]) Tämä koski mitä tahansa osapuolten välistä sopimusta, yhteisymmärrystä tai yhdenmukaistettua menettelytapaa siitä, että sopiessaan yksittäisistä palvelusopimuksista ne noudattaisivat sovittujen palvelusopimusten vakiomallia, sisältöä tai hintaa tai käyttäisivät vapaaehtoisesti palvelusopimuksia koskevia ohjeita siten, että kilpailu saattoi rajoittua merkittävästi.

(8) Samana päivänä pääjohtaja ilmoitti ESC:lle, että tilastotietojen vaihtoa koskevia sopimusmääräyksiä lukuun ottamatta ei ollut riittävästi perusteita esittää vakavia epäilyjä 81 artiklan 3 kohdan soveltuvuudesta. Kirjeessä ESC:lle ilmoitettiin myös, että asetuksen (ETY) N:o 4056/86 10 artiklan mukaiselle kantelulle ei ollut edellytyksiä asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti julkaistulla komission tiedonannolla aloitetun vastustamismenettelyn yhteydessä.

(9) ESC vastasi 14 päivänä heinäkuuta 1999 komission 7 päivänä heinäkuuta 1999 päivättyyn kirjeeseen ja totesi muun muassa, että sen huomautukset ”ei alle kustannusten” -säännöstä (ks. jäljempänä johdanto-osan 27 kappale) olisi katsottava asetuksen (ETY) N:o 1017/68 10 artiklan mukaiseksi viralliseksi kanteluksi.

(10) Osapuolet ilmoittivat komissiolle 13 ja 23 päivänä heinäkuuta 1999 olevansa valmiit muuttamaan komission 7 päivänä heinäkuuta lähettämässä kirjeessä viitattuja määräyksiä ja että ne toimittaisivat komissiolle aina kuuden kuukauden välein tiedot palvelusopimuksista. Kirjeessä ei kuitenkaan ilmoitettu, kuinka tai koska sopimuksia muutettaisiin havaittujen kilpailuongelmien poistamiseksi.

(11) Komissio lähetti 4 päivänä elokuuta 1999 eli asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 3 kohdassa säädetyn 90 päivän määräajan kuluessa ([12]) osapuolille kirjeen, jonka mukaan oli vakavia epäilyjä 85 artiklan 3 kohdan soveltuvuudesta. Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 3 kohdan mukaan komissiolla oli näin ollen oikeus jatkaa tarkistettua TACA-sopimusta koskevia tutkimuksiaan meriliikenteen osalta. Koska vakavia epäilyjä ei tuotu esiin tarkistetun TACAn sisämaakuljetusten osalta, tämän osan katsottiin kuuluvan poikkeuksen piiriin kolmen vuoden ajan 6 päivästä toukokuuta 1999 sillä oletuksella, että se olisi erotettavissa muista osista, joista komissio esitti vakavia epäilyjä.

(12) ESC:lle ilmoitettiin 6 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä, että komissio ei ollut esittänyt vakavia epäilyjä tarkistetun TACA-sopimuksen sisämaakuljetusta koskevien seikkojen osalta. ESC pyysi 27 päivänä syyskuuta 1999 päivätyllä kirjeellä tietoja päätöksen perusteista.

(13) Kilpailun pääosaston pääjohtaja vastasi ESC:lle 12 päivänä lokakuuta 1999 ja esitti tiivistelmän syistä, joiden perusteella tarkistetun TACAn sisämaakuljetuksia koskevat osat eivät aiheuttaneet vakavia epäilyjä. Hän toisti myös komission näkemyksen vastustamismenettelyn aikana esitettyjen huomautusten menettelyllisestä asemasta (ks. edellä johdanto-osan 7 kappale).

(14) Tämän jälkeen European Council of Transport Users (ECTU), johon ESC kuuluu, ja eräät muut yhdistykset toimittivat hakemuksen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle ja pyysivät tätä kumoamaan asiakirjan, jota sanottiin komission päätökseksi ja joka oli toimitettu ESC:lle edellä mainitulla 6 päivänä elokuuta 1999 päivätyllä kirjeellä ([13]).

(15) Osapuolet toimittivat 1 päivänä joulukuuta 2000 täydentävän ilmoituksen, jossa ne ilmoittivat komissiolle muuttaneensa tarkistettua TACA-sopimusta siten, että yhteensovitetun väliaikaisen kapasiteetin sallittu vähennys rajoittui joulun ja uudenvuoden aikaan kaudella 2000/2001 ([14]).

([12]) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 (tärkein meriliikenneasetus) mukaan komissiolla on 90 päivää hakemustiivistelmän julkaisemispäivästä esittää vakavia epäilyjä ja jatkaa asian tutkimista. Sisämaakuljetuksia koskevassa asetuksessa (ETY) N:o 1017/68 on lähes samanlainen säännös. Jos komissio ei ryhdy toimenpiteisiin kyseisen 90 päivän määräajan kuluessa, sopimukselle myönnetään ilman eri toimenpiteitä kuuden vuoden poikkeus merikuljetusten osalta ja kolmen vuoden poikkeus sisämaakuljetusten osalta.

([13]) Asia T-224/99, ECTU ym. v. komissio.

([14]) Ilmoitetun sopimuksen alkuperäiseen toisintoon sisältyi yleinen lupa, jonka mukaan osapuolet voivat ”säännellä kunkin varustamon tarjoamaa kuljetuskapasiteettia”, ks. 12 artiklan 2 kohdan mukainen tiedonanto. Vaikka osapuolet katsoivat, että kauden 2000/2001 kapasiteetin sääntelyohjelma kuuluu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklaan sisältyvän linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan, ne kuitenkin katsoivat parhaaksi ilmoittaa ohjelmasta komissiolle. Sopimukseen sisältyvää yleistä kapasiteetin sääntelylupaa muutettiin myöhemmin komission pyynnöstä (ks. jäljempänä johdanto-osan 81 kappale ja sitä seuraavat kappaleet).

(16) Osapuolten kanssa käydyn lisäkirjeenvaihdon jälkeen komissio julkaisi 29 päivänä marraskuuta 2001 tiedonannon *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*, jossa se ilmoitti aikovansa myöntää poikkeuksen tarkistetun TACAn jäljellä oleville osille asetuksen (ETY) N:o 4056/86 23 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 17 19 artiklan 3 kohdan nojalla (jäljempänä '23 artiklan 3 kohdan mukainen tiedonanto'). Se pyysi asianomaisia toimittamaan huomautuksensa 30 päivän kuluessa tiedonannon julkaisemisesta.

(17) ESC pyysi 12 päivänä joulukuuta 2001 komissiota toimittamaan lisätietoja eräistä tarkistetun TACAn määräyksistä ja syistä, miksi komissio aikoi myöntää poikkeuksen. Lisäkirjeenvaihdon ja useiden kokousten jälkeen ESC toimitti huomautuksia 8 päivänä maaliskuuta 2002. Lisähuomautuksia toimitettiin 24 päivänä huhtikuuta 2002.

(18) Osapuolet pyysivät 3 päivänä toukokuuta 2002 päivätyllä kirjeellä kaikille asetuksen (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan kuuluville TACAn osille myönnetyn poikkeuksen uusimista. Koska kyseinen pyyntö käsitellään erillisessä menettelyssä, TACAn sisämaakuljetuksia koskevia osia kuvaillaan jäljempänä vain siltä osin kuin on tarpeellista koko sopimuksen ymmärtämiseksi.

2 **OSAPUOLET**

(19) TACA-päätöksen tekemisen jälkeen kuusi varustamoa on lähtenyt TACAsta, jolloin tarkistettuun TACAan jäi alun perin kahdeksan osapuolta. Ilmoituksen tekemisen jälkeen AP Møller Maersk on fuusioitunut Sea-Land Servicen kanssa ja osapuolia on nykyisin seitsemän:

1) Atlantic Container Line AB, kotipaikka Göteborgissa Ruotsissa;

2) Hapag-Lloyd Container Line GmbH, kotipaikka Hampurissa Saksassa;

3) Mediterranean Shipping Company SA, kotipaikka Genevessä Sveitsissä;

4) AP Moller-Maersk Sealand, kotipaikka Kööpenhaminassa Tanskassa;

5) Nippon Yusen Kaisha, kotipaikka Tokiossa Japanissa;

6) Orient Overseas Container Line Ltd, kotipaikka Wanchaissa Hongkongissa;

7) P&O Nedlloyd Limited, kotipaikka Lontoossa Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

3 **SOPIMUS**

3.1 **Tarkoitus ja soveltamisala**

(20) Tarkistetun TACAn tarkoituksena on antaa osapuolille mahdollisuus harjoittaa sopimuksen mukaista yhteistyötä tarjotessaan tehokkaita ja vakaita kansainvälisiä linjaliikennepalveluja rahdin kuljettamiseksi sopimusreittien kattamalla maantieteellisellä alueella jäljempänä määritellyin tavoin.

(21) Sopimus kattaa itään ja länteen suuntautuvat laivareitit seuraavien satamien välillä: i) Yhdysvaltain 48 vierekkäisessä osavaltiossa sijaitsevat satamat sekä kyseisten satamien kautta tavoitettavat Yhdysvaltain sisämaan- ja rannikkokohteet, ja ii) Euroopan sellaiset satamat, jotka sijaitsevat Ranskan Bayonnen ja Norjan Nordkappin välisillä leveysasteilla (lukuun ottamatta sellaisia Venäjän satamia, jotka eivät sijaitse Itämeren rannalla, Välimeren satamia sekä Espanjan ja Portugalin satamia) sekä, lukuun ottamatta jäljempänä esitettyjä ETA:n sisäisiä sisämaakuljetuspalveluja (ks. jäljempänä johdanto-osan 26 kappale), sellaiset Euroopan kohteet, jotka tavoitetaan mainittujen sopimukseen kuuluvien muiden Euroopan satamien kuin Espanjan ja Portugalin satamien kautta. Näistä reiteistä käytetään nimitystä 'sopimusreitit'.

3.2 **Tariffit**

(22) Tarkistettu TACA antaa — muilta osin kuin ETA-maiden kanssa suoritettavien sisämaakuljetuspalvelujen osalta — osapuolille luvan määrätä hinnoista (mukaan lukien maksut ja lisämaksut) ja ehdoista sekä tarkistaa ja ylläpitää niitä samoin kuin peruuttaa ne (lukuun ottamatta sisämaakuljetuspalveluja ETA:ssa). Tarkistetun TACAn yhteydessä hyväksytyistä hinnoista ja ehdoista käytetään nimitystä 'tariffi'.

3.3 **Palvelusopimukset**

(23) TACA-päätöksessä katsottiin, että silloisen TACAn jäsenet rikkoivat perustamissopimuksen 85 artiklan määräyksiä "sopimalla ehdoista ja edellytyksistä, joilla ne voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa". Tämä koski kahdenlaisia rajoituksia: i) sopimus esti TACAn jäseniä tekemästä yksittäisiä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa tai rajoitti niiden vapautta tehdä näitä sopimuksia ja ii) sopimus rajoitti ehtoja, joita voitiin sisällyttää yksittäisiin palvelusopimuksiin.

(24) Tarkistettuun TACAan ei sisälly tällaisia rajoituksia eikä rajoituksia ole asetettu yksittäisten palvelusopimusten tekemiselle. Tarkistetun TACAn palvelusopimuksia koskevat määräykset ovat tiivistettynä seuraavat:

1) Osapuolet voivat neuvotella ja tehdä palvelusopimuksia ([15]) yhden tai useamman rahdinantajan kanssa (konferenssipalvelusopimukset tai agreement service contracts: 'sovitut palvelusopimukset' eli ASC-sopimukset) ETA:n satamien ja ETA:n ulkopuolisten satamien ja sisämaan kohteiden välillä tarjottavista palveluista. Tällaisissa sopimuksissa voidaan määrätä hinnasta, joka peritään kaikista merikuljetuksiin läheisesti liittyvistä palveluista aluksen ja satamaportin välillä ([16]). Tällaisten sopimusten on sisällettävä tietyt keskeiset ehdot, kuten minimimäärät tai -osuudet, linjaliikennemaksut, kesto, palvelua koskevat sitoumukset ja mahdolliset sopimussakot.

2) Osapuolet voivat vapaasti neuvotella ja tehdä yksittäisiä palvelusopimuksia (individual service contracts eli 'ISC-sopimukset') minkä tahansa rahdinantajan kanssa, ja sopimuspuolet voivat sopia sopimusehdoista vapaasti keskenään.

3) Kaksi tai useampi osapuoli (mutta eivät kaikki osapuolet yhdessä) voivat neuvotella ja tehdä minkä tahansa rahdinantajan kanssa useamman varustamon välisiä sopimuksia (multi-carrier service contracts eli 'MSC-sopimukset'), jotka koskevat ETA:n satamien ja ETA:n ulkopuolisten satamien ja sisämaan kohteiden välillä tarjottavia palveluita ([17]), ja harjoittaa tähän liittyvää toimintaa, kuten käydä MSC-sopimuksia koskevia keskusteluja ja tiedonvaihtoa.

4) Kun rahdinantaja pyytää MSC-sopimuksessa mukana olevaa yhtä tai useampaa varustamoa tarjoamaan ETA:n sisäisiä sisämaakuljetuspalveluita, sopimusehdot on neuvoteltava kahdenvälisesti rahdinantajan ja jokaisen MSC-sopimuksessa mukana olevan varustamon kanssa erikseen. Ehdot on sisällytettävä MSC-sopimuksen luottamukselliseen liitteeseen eikä niitä saa paljastaa muille MSC-sopimuksessa mukana oleville varustamoille. Samanlaisia määräyksiä sovelletaan rahdinantajiin, jotka haluavat ASC-sopimusten mukaisia ETA:n sisäisiä sisämaakuljetuspalveluita.

5) ASC- ja MSC-sopimuksissa ei saa olla mukana muita varustamoja kuin TACA-sopimuksen osapuolet eikä niissä määrättyjä hintoja saa erotella sen mukaan, mikä osapuolena olevista varustamoista kuljettaa lastin.

([15]) Sellaisina kuin ne on määritelty vuodelta 1984 peräisin olevan Yhdysvaltain merilain 3(21) pykälässä ja 1 päivästä toukokuuta 1999 alkaen Yhdysvaltain meriliikenteen uudistamista koskevan vuoden 1998 lain 3(19) pykälässä.

([16]) Tarkistetussa TACAssa määrätään, että ASC-sopimukseen voivat sisältyä seuraavat palveluhinnat: merikuljetusrahti; terminaalikäsittelymaksu (THC), konttipalvelumaksu (CSC) ja kappaletavara-osakuormamaksu (LCLSC) lähtö- ja määränpäässä; lisäseisontapäivät; moninkertaisista konossementeista perittävä maksu; lisämaksut tai arvioon perustuvat täydentävät maksut pääsataman "apusatamassa" (outport); valuuttalisä (CAF) ja polttoainelisä (BAF); hätätilasta johtuvat ylimääräiset maksut; Kansainvälisen merenkulkujärjestön lisämaksut; erikoiskalustosta perittävät lisämaksut; ylisuurten kuljetusten lisämaksut; asennusmaksut; määränpään muuttamisesta perittävä maksu; ahtausmaksu; lämmitysmaksu; satamassa perittävät lisämaksut kuten tullitarkastukset terminaalissa Kanadassa. ASC-sopimuksessa ei saa määrätä muiden ETA:ssa tarjottavien palvelujen hintaa eikä se voi sisältää sisämaakuljetuksen tai muiden rahdinantajan ja yksittäisten varustamoiden sopimien sisämaapalvelujen ehtoja.

([17]) Edellä mainittuja ASC-sopimuksia koskevia periaatteita sovelletaan myös MSC-sopimuksiin.

6) ASC- ja MSC-sopimusten nojalla rahdinantajalla on oltava oikeus valita, mitkä sopimuspuolena olevat varustamot kuljettavat lastin ja minkä osan siitä, ellei rahdinantajan kanssa toisin sovita.

7) Osapuolet voivat ottaa ASC-vakiosopimuksia varten käyttöön mallin, josta palvelusopimusten osapuolet voivat sopia poikkeavansa. ISC- ja MSC-toimintaan osallistuvat voivat viitata ASC-vakiosopimusmalliin ja ottaa sen käyttöön sekä viitata julkaistuihin ASC-sopimushintoihin ja/tai tariffiehtoihin ja ottaa ne käyttöön.

8) Lukuun ottamatta MSC-sopimusten osapuolia tai jollei rahdinantajaosapuoli siihen suostu, osapuolet eivät saa paljastaa tietoja siitä, mitä ASC-mallia, hintoja tai tariffiehtoja on sisällytetty tai ei ole sisällytetty johonkin ISC- tai MSC-sopimukseen.

9) Osapuolet voivat sopia palvelusopimuksia koskevista vapaaehtoisista suuntaviivoista, jotka koskevat ainoastaan teknisiä, muita kuin kaupallisia asioita, tai sopimusehtoja ilmoittamatta paljastaa tehneensä rahdinantajan kanssa ISC-sopimuksen, jos kyseinen rahdinantaja haluaa ASC- tai MSC-sopimuksen.

10) ISC- ja MSC-sopimuksissa on erikseen mainittava, että jollei Yhdysvaltain lainsäädännöstä muuta johdu, sopimusehdot ovat luottamukselliset paitsi a) jos rahdinantaja on suostunut niiden paljastamiseen tai b) jos rahdinantaja haluaa ASC-sopimuksen, jolloin jokainen kyseisen rahdinantajan kanssa ISC- ja/tai MSC-sopimuksen tehnyt tarkistetun TACAn jäsen voi paljastaa tällaisen sopimuksen olemassaolon mutta ei sen ehtoja.

3.4 **Intermodaalikuljetusten hinnat — ”ei alle kustannusten”**

(25) TACA-päätöksessä todettiin, että silloisen TACAn jäsenet olivat rikkoneet perustamissopimuksen 85 artiklaa sopimalla hinnoista, joita sovellettiin yhteisön alueella osana multimodaalikuljetusta tarjottaviin sisämaakuljetuksiin.

(26) Tarkistetussa TACAssa osapuolet ovat luopuneet sisämaakuljetusten hintojen vahvistamisesta ottaen huomioon johdanto-osan 27 kappaleessa esitetyn ”ei alle kustannusten” -säännön. Sopimuksen mukaan osapuolilla ei ole valtuuksia keskustella tai sopia toistensa kanssa hinnoista, jotka peritään rahdinantajilta osittain tai kokonaan ETA:ssa yhdessä muiden palvelujen kanssa tarjottavista sisämaakuljetuksista kuljetettaessa konttilastia sopimusreitillä osana multimodaalikuljetuksia, eivätkä muista ETA:ssa tarjottavia sisämaakuljetuksia koskevista tariffeista taikka muista asioista.

(27) Osapuolilla on oikeus sopia, että tarjotessaan tariffin mukaisia merikuljetuspalveluita yksikään tarkistetun TACAn jäsen ei veloita hintaa, joka on alhaisempi kuin kustannukset, joita sille aiheutuu suoraan ETA:ssa yhdessä näiden merikuljetuspalvelujen kanssa tarjottavien sisämaakuljetuspalvelujen tarjoamisesta (”ei alle kustannusten -sääntö”). Tässä säännössä ”kustannukset” eivät sisällä tyhjän kaluston siirtämisestä yleisesti tai toiseen paikkaan Euroopassa aiheutuvia kustannuksia eivätkä yleiskustannuksia ja/tai hallintokustannuksia. Riippumaton, puolueeton taho voidaan nimittää valvomaan kyseisen säännön noudattamista.

(28) Osapuolet eivät ole kuitenkaan ottaneet käyttöön tällaista sääntöä.

3.5 **Tekniset sopimukset**

(29) Tarkistetussa TACAssa määrätään, että osapuolet voivat pyrkiä vapaaehtoisen yhteistyön kautta teknisiin parannuksiin seuraavilla tavoilla ([18]):

i) ottamalla käyttöön tai soveltamalla yhtenäisesti aluksia ja muita kuljetusvälineitä, varusteita, tarvikkeita tai kiinteitä laitteita koskevia standardeja tai malleja;

([18]) Näiden i)—vi) kohdan sanamuoto noudattaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 2 artiklan 1 kohdan a—f alakohdan sanamuotoa.

ii) vaihtamalla tai käyttämällä yhdessä aluksia, aluksissa tai muissa kuljetusvälineissä olevaa tilaa, henkilöstöä, varusteita tai kiinteitä laitteita kuljetuksia varten;

iii) järjestämällä ja toteuttamalla peräkkäisiä tai täydentäviä merikuljetuksia ja vahvistamalla tai noudattamalla niissä käytettäviä maksuja ja ehtoja;

iv) sovittamalla yhteen jatkoyhteyksien kuljetusaikatauluja;

v) yhdistämällä yksittäisiä lähetyksiä; ja

vi) vahvistamalla tai noudattamalla yhdenmukaisia sääntöjä kuljetusmaksutaulukoiden rakenteesta ja niiden käyttämistä koskevista ehdoista.

(30) Osapuolet ovat sopineet yhteistyöstä vain ii) kohdan suhteen. Tarkistetussa TACAssa määrätään, että osapuolten sopiessa yhteistyöstä minkä tahansa muun edellisessä johdanto-osan kappaleessa luetellun asian suhteen sopimusta ei saa panna täytäntöön (jos kyseinen yhteistyö kuuluu perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan kiellon soveltamisalaan) ennen kuin yhteistyöstä on ilmoitettu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 tai muun asiaa koskevan yhteisön lainsäädännön nojalla.

3.6 **Säännöllisten merikuljetuspalveluiden harjoittaminen**

(31) Osapuolet voivat ([19]):

i) yhteensovittaa kuljetusaikataulut, lähdöt tai satamassakäynnit;

ii) päättää lähtö- tai satamassakäyntikerroista;

iii) yhteensovittaa tai jakaa lähdöt tai satamassakäynnit;

iv) määritellä kunkin jäsenen tarjoaman kuljetuskapasiteetin ([20]); ja

v) jakaa lastin tai tulot keskenään.

3.7 **Neuvottelut rahdinantajien kanssa**

(32) Hakijat voivat tehdä ja panna täytäntöön kuljetusten käyttäjien kanssa sopimuksia, jotka koskevat säännöllisten merikuljetuspalvelujen hintoja, maksuja, ehtoja ja laatua, sekä neuvotella rahdinantajien ja rahdinantajaryhmien kanssa hinnoista, maksuista, luokitteluista, säännöistä ja periaatteista.

3.8 **Hallinto**

(33) Osapuolet voivat järjestää tapaamisia tai muuten vaihtaa tietoja, keskustella ja toimia asetuksen (ETY) N:o 4056/86 2 artiklan (tekniset sopimukset) tai 3 artiklan (linjakonferenssien ryhmäpoikkeus) soveltamisalaan kuuluvien kysymysten suhteen. Niillä on lisäksi oikeus neuvotella ASC-sopimuksista ja tehdä niitä. Kaksi osapuolta tai useampi osapuoli saa neuvotella vapaasti MSC-sopimuksista ja tehdä niitä (mutta kaikki osapuolet eivät saa osallistua tähän). Osapuolet eivät saa keskustella yksittäisiin ISC-sopimuksiin liittyvistä luottamuksellisista tiedoista tai vaihtaa niitä. Ne eivät saa myöskään vahvistaa minkäänlaisia ISC-sopimuksiin sovellettavia ohjeita, lukuun ottamatta puhtaasti teknisiä ohjeita, jotka eivät palvele kaupallisia tarkoituksia. Osapuolet eivät myöskään saa missään muodossa vahvistaa yhteisiä hintoja Euroopan talousalueen sisämaakuljetuksille.

(34) Sopimusta hallinnoimaan perustetaan sihteeristö.

([19]) Näiden i)—v) kohdan sanamuoto noudattaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan a—e kohdan sanamuotoa.
([20]) Ks. jäljempänä johdanto-osan 81 kappale.

(35) Osapuolet voivat nimittää riippumattoman ja puolueettoman tahon valvomaan, että ne noudattavat sopimusvelvoitteitaan, mukaan lukien velvoitteet, jotka johtuvat ”ei alle kustannusten” -säännöstä. Osapuolten mukaan tällaista tahoa ei ole vielä nimitetty.

4 **MARKKINAT**

(36) Tarkistettu TACA kattaa muun muassa seuraavat merkitykselliset palvelumarkkinat ([21]):

a) merikuljetuspalvelujen osalta Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain väliset konttilastin linjaliikenteen markkinat, joilla käytetään Pohjois-Euroopan satamien ja Yhdysvaltain ja Kanadan satamien välisiä reittejä ([22]). Näiden palvelujen maantieteelliset markkinat kattavat alueen, jolla palveluja markkinoidaan. Kuten komissio totesi TAA-päätöksessä ([23]) ja vahvisti myöhemmin TACA-päätöksessä ([24]), tähän alueeseen kuuluvat Euroopan maantieteellisten markkinoiden osalta Pohjois-Euroopan satamien asiakashankinta-alueet;

b) maakuljetuspalvelujen osalta yhteisön alueella tarjottavien sisämaakuljetuspalvelujen markkinat, kun rahdinantajat ostavat näitä palveluja yhdessä muiden palvelujen kanssa osana multimodaalikuljetusta konttilastin kuljettamiseksi Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä ([25]).

(37) Edellä mainituista markkinoista tässä päätöksessä on tarpeellista tarkastella ainoastaan merikuljetusmarkkinoita, sillä tarkistettuun TACAan sisältyviä sisämaakuljetuksia koskevia osia käsitellään erillisessä menettelyssä.

(38) Edellä olevan merikuljetusmarkkinoiden määritelmän (ks. edellä johdanto-osan 36 kappaleen a kohta) on vahvistanut ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hiljattain asiassa TAA antamassaan tuomiossa ([26]). Tuomioistuin oli samaa mieltä erityisesti siitä, että ilmakuljetukset eivät korvaa merikuljetuksia, sillä todisteet osoittivat selvästi, että ilmakuljetusten (toisin kuin merikuljetusten) kysyntään liittyi rajoitettuja määriä korkean lisäarvon tuotteita. Tuomioistuin vahvisti myös, että komissio oli oikeassa katsoessaan konttilastin linjaliikennepalvelujen muodostavan erilliset markkinat, jotka erosivat muiden merikuljetuspalvelujen markkinoista.

(39) Merkityksellisten merikuljetusmarkkinoiden maantieteellisestä ulottuvuudesta tuomioistuin katsoi, että todisteiden mukaan Välimeren satamista lähtevät linjaliikennepalvelut voitiin korvata vain hyvin vähäisessä määrin Pohjois-Euroopan satamista lähtevällä linjaliikenteellä. Tässä yhteydessä on huomattava, että viimeaikaisessa päätöksessään asiassa Hutchison/RCPM/ECT ([27]) komissio katsoi todisteiden osoittavan, että Pohjois-Euroopan ja Välimeren satamien välillä oli edelleen hyvin vähän kilpailua ([28]). Tässä asiassa ei ole ilmennyt mitään sellaista, jonka perusteella nyt voitaisiin asettaa kyseenalaiseksi tämän päätelmän paikkansapitävyys.

(40) Tarkistetussa TACAssa sen jäsenille annetaan lupa sopia hinnoista ja maksuista, jotka peritään aluksen ja satamaportin välillä tarjottavista palveluista (ks. edellä johdanto-osan kappaleen 1 kohta). Tältä osin on erotettava ne tarkistetun TACAn palvelut, joille on erityinen kysyntä ja tarjonta, jotka eroavat joko meri- tai sisämaakuljetusten kysynnästä tai tarjonnasta sekä ne palvelut, joille tällaista erityistä kysyntää ja tarjontaa ei ole. Ensin mainitut palvelut muodostavat erilliset markkinat kun taas jälkimmäiset eivät ([29]).

([21]) Tarkistetun TACAn 2 artikla (”Sopimuksen tarkoitus”), 4 artikla (”Sopimuksen maantieteellinen soveltamisala”) ja 5 artikla (”Sopimusvaltuutuksen yleiskatsaus”).
([22]) Ks. TACA -päätös, johdanto-osan 84 kappale.
([23]) Asia N:o IV/34.446 — Trans-Atlantic Agreement, komission päätös 94/980/EY (EYVL L 376, 31.12.1994, s. 1), johdanto-osan 67 ja 68 kappale.
([24]) 76—83 kohta.
([25]) TACA-päätös, johdanto-osan 91 kappale.
([26]) Asia T-395/94, Atlantic Container Line ym. v. komissio, tuomio 28.2.2002, Kok. 2002, s. II-875, 269—298 kohta.
([27]) Asiassa COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT 3 päivänä heinäkuuta 2001 tehty komission päätös Internet-osoitteessa http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Ks. johdanto-osan 37 kappale ja sitä seuraavat kappaleet.
([28]) 41 ja 46 kohta.
([29]) Ks. tältä osin tuomio asiassa T-86/95, Compagnie Générale Maritime ym. v. komissio (FEFC), Kok. 2002, s. II-1011, 128—129 kohta.

(41) Ne tarkistetun TACAn kattamat palvelut, joille on ominaista se, että niille ei ole erityistä kysyntää ja tarjontaa, ovat niitä, joita ei voida erottaa meri- tai sisämaakuljetuspalveluista siltä osin, että kolmannen palveluntarjoajan (esimerkiksi konttiterminaalin operaattori), joka on riippumaton meri- tai sisämaakuljetuksen operaattorista, olisi fyysisesti tai taloudellisesti mahdotonta tarjota näitä palveluja erikseen ja suoraan kuljetuksen käyttäjälle.

(42) Tarkistetun TACAn muut palvelut — palvelut joille on erityistä kysyntää ja tarjontaa — muodostuvat sataman rahdinkäsittelypalveluista, joiden tarjoamisessa kuljetusten käyttäjille tarkistetun TACAn jäsenet kohtaavat joko todellista tai mahdollista kilpailua paitsi toistensa ja TACAan kuulumattomien varustamoiden taholta myös kolmansien palveluntarjoajien taholta.

(43) Rahdinkäsittelypalvelujen merkitykselliset markkinat nyt käsiteltävässä asiassa ovat näiden palvelujen tarjonnan markkinat Pohjois-Euroopan satamissa, jotka palvelevat tarkistetun TACAn kattamia merireittejä.

5 **MARKKINOIDEN RAKENNE**

(44) Verrattuna TACA-päätöksessä mainittujen 86 artiklan rikkomisten ajankohtaan (osa vuotta 1994 ja vuodet 1995 ja 1996), Atlantin ylittävien reittien kilpailuedellytykset ovat muuttuneet merkittävästi. Taulukosta ilmenee markkinaosuuksien kehitys vuosina 1994—2001.

Taulukko

Konttiliikennettä harjoittavien linjavarustamoiden markkinaosuudet Pohjois-Atlantin ylittävällä suoralla reitillä ja Kanadan kautta kulkevalla reitillä vuosina 1994—2001 (ensimmäinen neljännes) ([30])

(prosentteina)

Varustamo	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (1. neljännes)
TACAn osapuolet / tarkistetun TACAn osapuolet (vuodesta 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Muut	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Yhteensä	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) Edellä olevan kuvan TACA-konferenssin jatkuvasti supistuvasta markkinaosuudesta vahvistavat Yhdysvaltain liittovaltion meriliikennekomission (Federal Maritime Commission, FMC) havainnot loppuraportissa, joka koskee vuonna 1998 annetun meriliikenteen uudistamista koskevan lain vaikutusta (Ocean Shipping Reform Act, OSRA) ([31]). FMC arvioi, että TACA-konferenssin markkinaosuus on alentunut noin 80 prosentista vuonna 1992 (jolloin TACA muodostettiin ensimmäisen kerran) noin 50 prosenttiin vuonna 2001. Tarkistetun TACAn jäsenet kohtaavat nykyisin huomattavasti enemmän ulkoista kilpailua kuin TACA-päätöksen kattamalla ajanjaksolla.

(46) Luottamuksellisten yksittäisten palvelusopimusten käyttöönotto tarkoittaa, että tarkistetun TACAn jäsenet kilpailevat enemmän keskenään kuin TACA-päätöksen aikaan. TACAn osapuolet ovat ilmoittaneet FMC:lle, että vain noin 10 prosenttia konferenssin jäsenten kuljettamasta lastista kuljetetaan konferenssitariffin perusteella. Lisäksi vuoden 1999 loppuun mennessä 80 prosenttia TACAn osapuolten kuljettamasta lastista kuljetettiin muiden kuin konferenssin palvelusopimusten nojalla. Konferenssipalvelusopimusten (eli ASC-sopimusten) määrä supistui 30:stä vuonna 1999 vain kolmeen vuonna 2000 ([32]).

([30]) *Lähteet:* TACA-päätös; tarkistetun TACAn osapuolet (PIERSin maailmanlaajuisten konttiraporttien perusteella).
([31]) The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Federal Maritime Commission, syyskuu 2001.
([32]) Sama julkaisu, sivu 12.

(47) Edellä mainitut FMC:n havainnot ovat yhdenmukaisia osapuolten komissiolle toimittamissa puolivuotiskertomuksissa esitettyjen tietojen kanssa ([33]). Osapuolten toimittamat kertomukset vahvistavat myös, että ehdottomasti suurin osa osapuolten kuljettamasta lastista kuljetetaan yksittäisten palvelusopimusten nojalla. Tiedoista selviää, että yksittäisistä palvelusopimuksista on tullut vakiintunut käytäntö tarkistetun TACAn kattamalla sopimusreitillä ja että kukin konferenssin jäsen kohtaa nykyisin huomattavaa kilpailua TACAn muiden jäsenten taholta.

(48) Mainitut merikuljetusmarkkinoita koskevat päätelmät pätevät myös rahdinkäsittelypalvelujen markkinoihin. Näilläkin markkinoilla tarkistetun TACAn jäsenet kohtaavat ulkoista kilpailua Atlantin ylittävällä reitillä toimivien riippumattomien varustamoiden taholta. Ne saattavat kohdata kilpailua myös riippumattomien rahdinkäsittelyoperaattorien taholta. Konferenssin puitteissa osapuolet kohtaavat huomattavaa kilpailua toistensa taholta satamasta-satamaan- ja ovelta-ovelle-toimituksia koskevien ISC- ja MSC-sopimusten ehtojen (ml. hinta) ja edellytysten osalta.

(49) Päätelmänä voidaan todeta todisteiden osoittavan, että TACAn jäsenet kohtaavat nykyisin entistä enemmän sekä ulkoista että sisäistä kilpailua.

6 KOLMANSIEN HUOMAUTUKSET

6.1 Asetuksen 12 artiklan 2 kohdan mukaiseen tiedonantoon annetut huomautukset

(50) Huomautuksia saatiin edellä johdanto-osan 6 kappaleessa mainituilta kolmansilta osapuolilta. Eräät näistä huomautuksista koskivat tarkistetun TACAn sisämaakuljetuksia käsitteleviä osia, eikä niitä tarvitse esitellä tässä yhteydessä. Muut huomautukset — erityisesti poikkeuksen vastaiset — eivät enää näytä kuvastavan kyseisen kolmannen osapuolen näkemyksiä ([34]). Eräät 12 artiklan 2 kohdan mukaiseen tiedonantoon annetut huomautukset ovat kuitenkin yhä aiheellisia arvioitaessa, täyttävätkö sopimuksen määräykset ryhmäpoikkeukselle tai yksittäispoikkeukselle asetetut edellytykset. Tämän vuoksi niitä käsitellään jäljempänä 9 ja 10 jaksossa.

6.2 Asetuksen 23 artiklan 3 kohdan mukaiseen tiedonantoon annetut huomautukset

(51) Huomautuksia ovat esittäneet CLECAT ja ESC. CLECAT ei nyt vastusta poikkeuksen myöntämistä tarkistetulle TACAlle. Se kuitenkin kehottaa komissiota perustamaan ”asianmukaisen ja tiukan valvontamekanismin” varmistamaan, että osapuolet noudattavat sitoumustaan olla korottamatta tariffiaan minkään kapasiteetinsääntelyohjelman yhteydessä tai olla luomatta keinotekoista huippukautta.

(52) Komissio on varma siitä, että käyttöön otetut järjestelyt riittävät varmistamaan, että osapuolet noudattavat kapasiteetin sääntelyä koskevia sitoumuksiaan. Näitä järjestelyjä kuvaillaan jäljempänä johdanto-osan 81 kappaleessa.

(53) Asetuksen 23 artiklan 3 kohdan tiedonantoa koskevat ESC:n huomautukset voidaan tiivistää seuraavasti:

1) Komission on arvioitava tarkistettua TACAa oikeudellisessa ja taloudellisessa yhteydessä, johon kuuluvat erityisesti OECD:n loppuraportti linjaliikenteen kilpailupolitiikasta ([35]), ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päätökset asioissa TAA ja FEFC sekä komission aikomus tutkia linjakonferenssien ryhmäpoikkeusta OECD:n raportin ja muiden seikkojen perusteella.

([33]) Yksittäisissä kuuden kuukauden välein toimitettavissa kertomuksissa on tietoja varustamon tekemien sopimusten lukumäärästä jaoteltuna ISC-, MSC- ja ASC-sopimusten ja tariffin mukaan, sekä tietoja TEU-yksiköiden määrästä (toimialan vakiolyhenne TEU (20-foot equivalent unit) viittaa kontin kokoon eli 20 jalan konttiin) ja kunkin sopimuslajin osuudesta prosentteina varustamon kuljettamasta TEU-kokonaismäärästä.

([34]) CLECAT ei enää vastusta poikkeusta, kun taas TLF ja Ruotsin teollisuustoimialojen liitto eivät ole esittäneet huomautuksia 29 päivänä marraskuuta 2001 julkaistusta tiedonannosta.

([35]) Saatavilla OECD:n Internet-sivuilla http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2) Komission ei tarvitse tehdä päätöstä yksittäispoikkeuksesta, sillä koska ilmoitus on tehty ainoastaan varotoimenpiteenä, osapuolet katsovat, että kaikki tarkistetun TACAn määräykset kuuluvat linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Komission ei näin ollen pitäisi tuhlata vähäisiä voimavarojaan osapuolten hakemuksen käsittelyyn.

3) Komission pitäisi harkita edelleen asiassa TAA annetun tuomion asianmukaisuutta arvioitaessa sopimukseen sisältyviä kapasiteetin sääntelyä koskevia määräyksiä.

4) Tarkistetun TACAn määräykset tiedonvaihdosta ovat sellaiset, että ne antavat konferenssille yleensä näkemyksen niiden luottamuksellisten palvelusopimusten ehdoista, joita konferenssin yksittäiset jäsenet ja yksittäiset rahdinantajat tekevät.

(54) OECD:n raportilla tai sillä, että komissio on aloittanut asetuksen (ETY) N:o 4056/86 tarkistuksen, ei ole suoraa vaikutusta nyt käsiteltävään asiaan. Molemmat koskevat nykyisen kilpailulainsäädännön mahdollista uudistamista, kun taas tässä päätöksessä keskeistä on kyseisen lainsäädännön soveltaminen tiettyyn asiaan. Ei ole myöskään tarpeen ottaa tässä päätöksessä huomioon sitä, että sovellettavaa lainsäädäntöä saatetaan muuttaa huomattavasti ennen tarkistetun TACAn yksittäispoikkeuksen päättymistä, sillä tällaiseen tarkistukseen liittyisivät aiheelliset siirtymäjärjestelyt.

(55) Sen väittämän osalta, että komission ei ole tarpeen tehdä päätöstä yksittäispoikkeuksesta, riittää kun todetaan, että osapuolet ovat nimenomaan pyytäneet komissiota tekemään kyseisen päätöksen ([36]) ja että komission on sen vuoksi tehtävä muodollinen päätös ([37]).

(56) Asiassa TAA annetun tuomion mahdollista soveltuvuutta arvioitaessa sopimukseen sisältyviä kapasiteetin sääntelyä koskevia määräyksiä käsitellään jäljempänä johdanto-osan 85 ja 86 kappaleessa. ESC:n huomautuksia tiedonvaihdosta käsitellään 70 ja 71 kappaleessa.

7 **SOVELLETTAVAT SÄÄDÖKSET**

(57) Koska perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan soveltamisesta kuljetuspalveluihin on annettu erityiset toimialakohtaiset neuvoston asetukset, tarkistetun TACAn osapuolten toiminnot voivat kuulua kolmen eri asetuksen soveltamisalaan: asetus (ETY) N:o 4056/86, asetus (ETY) N:o 1017/68 ja asetus N:o 17.

(58) Asetusta (ETY) N:o 4056/86 sovelletaan kansainvälisiin merikuljetuspalveluihin ([38]). Asiassa FEFC annetussa tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoi, että asetuksen soveltamisalaan kuuluu:

> ”ainoastaan varsinainen merikuljetus, toisin sanoen meritse tapahtuva kuljetus satamasta satamaan, eikä siihen kuulu yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottava tavaroiden maitse tapahtuva alku- ja loppukuljetus” (241 kohta).

(59) Näin ollen sopimuksen seuraavat määräykset kuuluvat selvästi asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalaan:

1) säännöllisten merikuljetuspalvelujen harjoittamiseen liittyvät määräykset; ja

2) tariffiin ja palvelusopimuksiin liittyvien määräysten aiheelliset osat eli ne, jotka koskevat merikuljetuksia.

(60) Samoin on selvää, että sopimuksen sisämaakuljetuksia koskevat osat eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalaan ([39]). Erityisesti ”ei alle kustannusten” -sääntöön liittyvät sopimusmääräykset kuuluvat asetuksen (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan.

([36]) Vahvistettu 20 päivänä maaliskuuta 2002 päivätyllä kirjeellä.
([37]) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 4 kohta.
([38]) 1 artikla.
([39]) Ks. esimerkiksi asiassa FEFC annetun tuomion 261 kohta.

(61) Ilmoitetun sopimuksen määräykset, jotka eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 tai (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan, kuuluvat asetuksen N:o 17 soveltamisalaan. Määräykset, jotka koskevat rahdinkäsittelyä satamassa tariffin tai palvelusopimusten nojalla, kuuluvat ainakin osittain asetuksen N:o 17 soveltamisalaan ([40]). Näin on etenkin niiden rahdinkäsittelypalvelujen osalta, joille on erityistä kysyntää ja tarjontaa erillään meri- tai sisämaakuljetusten kysynnästä ja tarjonnasta (ks. edellä johdanto-osan kappale).

8 PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 1 KOHTA (JA ETA-SOPIMUKSEN 53 ARTIKLAN 1 KOHTA)

8.1 Yritysten välinen sopimus

(62) Osapuolet harjoittavat kaupallista toimintaa, joka muodostuu merikuljetusten ja niihin liittyvien palvelujen tarjoamisesta. Näin ollen ne ovat perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yrityksiä. Tarkistettu TACA on näiden yritysten välinen muodollinen sopimus.

8.2 Kilpailun rajoittaminen

(63) Seuraavat sopimusmääräykset rajoittavat tai saattavat rajoittaa kilpailua tuntuvasti perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla:

1) osapuolten välinen sopimus, jolla ne sopivat tariffin muodostavista hinnoista ja ehdoista;

2) säännöllisten merikuljetuspalvelujen harjoittaminen;

3) sovittuihin palvelusopimuksiin (ASC-sopimukset) ja useamman varustamon välisiin sopimuksiin (MSC) liittyvät määräykset ([41]).

8.2.1 *Yksittäiset palvelusopimukset (ISC-sopimukset)*

(64) Tarkistetussa TACAssa ei rajoiteta ehtoja ja edellytyksiä, joilla osapuolet voivat tehdä ISC-sopimuksia rahdinantajien kanssa. ESC ja Ruotsin teollisuustoimialojen liitto ovat aikaisemmin väittäneet, että erityisesti kolme tarkistettuun TACA:an sisältyvää seikkaa rajoittaisivat *käytännössä* ISC-sopimusten vapaata tekemistä.

8.2.1.1 Sovittujen palvelusopimusten vaikutus

(65) Kyseiset kaksi rahdinantajaryhmää olivat huolestuneita siitä, että jos varustamot saisivat luvan tehdä ASC- ja MSC-sopimuksia, niiden vapautta neuvotella ISC-sopimuksista ja tehdä niitä rajoitettaisiin.

(66) Yksittäiset TACA-varustamot tekevät ISC-sopimuksia, eikä ole todisteita siitä, että ASC- ja MSC-sopimusten salliminen rajoittaisi ISC-sopimusten tekomahdollisuutta. Päinvastoin uusimmat osapuolten komissiolle (yksittäin) toimittamat kertomukset osoittavat, että ehdottomasti suurin osa rahdista kuljetetaan ISC-sopimusten nojalla ja erittäin vähäinen määrä MSC- ja ASC-sopimusten nojalla. Yksittäinen palvelusopimus on näin ollen edelleenkin varustamon ja rahdinantajan suosituin sopimusmuoto.

(67) Määräys, jonka mukaan ISC- ja MSC-sopimuksia tarjoavat varustamot voivat viitata ASC-sopimusmalliin, on ainoastaan lausuma siitä, mikä käytännössä on todennäköisesti ilmeinen neuvottelujen lähtökohta. Kuitenkaan minkä tahansa osapuolten välisen sopimuksen, yhteisymmärryksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan, jonka mukaan ne ISC-sopimuksia tehdessään noudattavat kokonaan tai osin ASC-sopimusten vakiomallia, sisältöä tai hintaa, ei voida katsoa kuuluvan minkään poikkeuksen piiriin. Tällainen sopimus voi sitä paitsi olla komissiolle peruste poikkeuksen peruuttamiseksi asetuksen (ETY) N:o 4056/86 13 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

([40]) Asia N:o IV/34.018 — Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA), komission päätös 2000/627/EY (EYVL L 268, 20.10.2000, s. 1), johdanto-osan 128 kappale.
([41]) Ks. TACA-päätös, johdanto-osan 454—462 kappale.

8.2.1.2 ”Vapaaehtoiset palvelusopimusohjeet”

(68) ESC väitti, että Tyynenmeren vakauttamissopimuksen (Transpacific Stabilization Agreement, TSA) puitteissa julkaistut vapaaehtoiset ohjeet ja osapuolten Yhdysvalloissa esittämät väitteet todistivat, että vapaaehtoiset ohjeet liittyisivät todennäköisesti kaupallisiin seikkoihin, kuten yksittäisten luottamuksellisten sopimusten hintoihin, perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan vastaisesti.

(69) Yhdysvaltain sääntelyjärjestelmässä sallittujen (mutta ei vaadittujen) ohjeiden ja neuvottelusopimusten luonne ei ole suoraan merkityksellinen yhteisön kilpailusääntöjen mukaista poikkeusta koskevan hakemuksen kannalta. Osapuolet ovat ilmoittaneet sopimuksesta, jonka perusteella ne voivat sopia vapaaehtoisista ohjeista (vaikka ne eivät tosiasiassa ole niin tehneet), jotka liittyvät pelkästään ”teknisiin, ei-kaupallisiin asioihin”. Tällaisia asioita koskevien ohjeiden ei voida katsoa aiheuttavan kilpailuongelmia. TSA:n ohjeisiin sisältyvien yksityiskohtaisten hintasuositusten kaltaisia seikkoja ei voida oikeudellisesti katsoa ”teknisiksi” tai ”ei-kaupallisiksi”. Jos osapuolet sopivat ”vapaaehtoisista palvelusopimusohjeista”, jotka merkittävästi rajoittavat kilpailua (esimerkiksi TSA:n hyväksymiin ohjeisiin perustuvat), tällainen sopimus ei kuuluisi ilmoituksessa kuvatun toiminnan piiriin. Lisäksi sopimus saattaisi antaa komissiolle syyn poikkeuksen peruuttamiseen.

8.2.1.3 Tietojen vaihto

(70) ESC väitti, että osapuolet vaihtaisivat tietoja Yhdysvaltain lainsäädännössä sallittuun enimmäismäärään saakka ja että tietojen vaihtoon sisältyisi yksittäisten palvelusopimusten ehdoista ja edellytyksistä keskusteleminen, kuten Tyynenmeren ylittävillä reiteillä toimivat varustamot ovat tehneet Tyynenmeren vakauttamissopimuksen (TSA) nojalla, sekä sopiminen yhdessä ISC-sopimuksiin sovellettavien suositushintojen yleiskorotuksista. Näin varustamot voivat tehdä Yhdysvaltain lainsäädännön mukaan ja ovat niin tehneet Tyynenmeren liikenteessä. Tällainen käytäntö ei ole kuitenkaan osapuolten ilmoituksen mukainen. Yhteisesti sovitut suositushintojen korotukset eivät kuuluisi poikkeuksen piiriin.

(71) Toisin kuin ESC on väittänyt, on asianmukaista, että tariffi määrätään ottamalla huomioon markkinahinnat, mukaan lukien palvelusopimusten hinnat. Näissä tapauksissa on kuitenkin varmistettava, että tiedot yhdistetään riittävästi, jotta voidaan turvata yksittäisiin ja useamman varustamon välisiin sopimuksiin liittyvien tietojen luottamuksellisuus. Osapuolten tehtyä muutoksia ehdottamiinsa tietojenvaihtojärjestelyihin ([42]) TACAn sihteeristöllä tai osapuolilla ei ole oikeutta yhdistämättömiin, varustamokohtaisiin tietoihin, jotka liittyvät ISC- ja MSC-sopimusten perusteella kuljetettaviin lasteihin. Osapuolet vaihtavat näistä lasteista ainoastaan konferenssin laajuisesti yhdistettyjä tietoja.

(72) Päätelmänä todetaan, että yksittäisiin palvelusopimuksiin liittyvät tarkistetun TACAn määräykset eivät johda kilpailun tuntuvaan rajoittumiseen.

8.3 **Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan**

(73) Asiassa TAA antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vahvisti, että kansainvälisen linjakonferenssin jäsenten välisellä kilpailun rajoittamisella saattaa olla tuntuva vaikutus yhteisön sisäiseen kauppaan ([43]). Koska tämä havainto koskee TACAn edeltäjää, sillä on merkitystä nyt käsiteltävässä asiassa.

([42]) Osapuolet ovat muun muassa nimittäneet riippumattoman kolmannen osapuolen keräämään, yhdistämään ja jakelemaan kaupallisesti herkkiä tietoja ja hyväksyneet päätöslauselman tiedoista, joita voidaan tai ei voida vaihtaa.

([43]) Tuomion 71—74 kohta. Ks. myös yhdistetyt asiat T-24/93, T-25/93, T-26/93 ja T-28/93, Compagnie Maritime Belge ym. v. komissio, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomio, 8.10.1996, Kok. 1996, s. II-1201, 202—203 kohta.

(74) Kuten TAA, myös tarkistettu TACA koskee useassa jäsenvaltiossa perustettuja varustamoja, jotka tarjoavat muun muassa säännöllisiä merikuljetuspalveluja Pohjois-Euroopan satamien ja Yhdysvaltain ja Kanadan välisten satamien välillä. Osapuolten välisen hinta- tai palvelukilpailun häviäminen tai väheneminen saattaa sen vuoksi vääristää Pohjois-Euroopan satamien ja niiden asiakashankinta-alueiden välisiä ja niiden kautta kulkevia kauppavirtoja. Koska merikuljetuspalvelu muodostaa yleensä vain yhden osan toimitusketjusta, johon kuuluvat muun muassa rahdinkäsittelypalvelut ja sisämaakuljetus, merikuljetusta koskevalla kilpailunrajoituksella olisi väistämättä vastaava vaikutus näihin muihin toimintoihin ja kauppaan sataman välittömän lähialueen ulkopuolella. Tämä olisi todennäköisempää silloin, kun sopimuksessa määrätään yhteisen hinnan määräämisestä rahdinkäsittelypalveluille, kuten nyt käsiteltävässä asiassa.

(75) Hintojen määräämistä tai tarjonnan rajoittamista koskeva sopimus on vakava kilpailunrajoitus. Tarkistetun TACAn jäsenten markkinaosuuden vuoksi tämä rajoitus on omiaan aiheuttamaan tuntuvan vaikutuksen jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

9 RYHMÄPOIKKEUS: ASETUKSEN (ETY) N:o 4056/86 3 ARTIKLA

9.1 Ryhmäpoikkeuksen soveltamisala

(76) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklassa myönnetään linjakonferenssien jäsenille poikkeus perustamissopimuksen entisen 85 artiklan 1 kohdan mukaisesta kiellosta vahvistaa yhdenmukaisia tai yhtenäisiä rahtimaksuja ja mitä tahansa muita säännöllisten meriliikennepalveluiden tarjoamisesta sovittuja ehtoja. Siinä myönnetään poikkeus myös rajoitetulle määrälle muita toimintoja, jos linjakonferenssin jäsenet harjoittavat niistä yhtä tai useampaa meriliikennepalveluiden kuljetushintoja ja -ehtoja koskevaan sopimukseen yhdistettynä. Poikkeuksen myöntämisperusteita ovat muun muassa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osassa ([44]) kuvaillut rahdinantajille kertyvät edut ja erityisesti konferenssien vakauttava vaikutus, joka takaa rahdinantajille luotettavat palvelut.

(77) Asiassa TAA antamassaan tuomiossa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistutti, että EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdasta poikkeavia määräyksiä on tulkittava suppeasti ja että tätä päätelmää on sovellettava sitä suuremmalla syyllä asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 oleviin ryhmäpoikkeusta koskeviin säännöksiin:

> "…koska poikkeus on voimassa rajoittamattoman ajan ja koska hyväksytyt kilpailunrajoitukset ovat luonteeltaan poikkeuksellisia (horisontaalinen sopimus, jonka tarkoituksena hintojen vahvistaminen). Tästä seuraa, että asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan mukaista ryhmäpoikkeusta ei voida tulkita laajasti ja kehityskelpoisesti siten, että sen piiriin voitaisiin katsoa kuuluvaksi kaikki sellaiset sopimukset, jotka ovat varustamojen mielestä hyödyllisiä ja jopa välttämättömiä markkinaolosuhteisiin mukautumisen kannalta" ([45]).

(78) Näin ollen ryhmäpoikkeuksen on tulkittava kattavan vain ne konferenssisopimuksen määräykset, jotka liittyvät säännöllisten merikuljetuspalvelujen harjoittamiseen ja tariffien vahvistamiseen.

9.2 Ryhmäpoikkeuksen soveltaminen tarkistettuun TACAan

(79) ESC on esittänyt, että komissio ei voi soveltaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklaa (ja myöntää yksittäispoikkeusta), koska TACAn sopimusreiteillä syntyvän kaupallisen vakauden suurin syy on varustamojen mukaan luottamukselliset sopimukset.

([44]) "…olisi säädettävä linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksesta, linjakonferensseilla on vakauttava vaikutus ja ne varmistavat rahdinantajille luotettavat palvelut, ne edistävät yleisesti riittävän tehokkaiden säännöllisten merikuljetuspalvelujen tarjontaa…" (asetuksen (ETY) N:o 4056/86 johdanto-osan kahdeksas kappale; asetusta ei ole suomennettu).
([45]) Tuomion 146 kohta — alleviivaukset lisätty.

(80) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklassa myönnetään poikkeus eräille varustamojen käytännöille riippumatta siitä, liittyvätkö ne muuhun käytäntöön, mutta kuitenkin sillä varauksella, että komissio voi ryhtyä toimiin 7 artiklan nojalla. Näin ollen 3 artiklan mukaisesti linjakonferenssin tariffille myönnetty poikkeus ei pääty vain siksi, että konferenssin jäsenet tekevät myös palvelusopimuksia.

9.3 **Kapasiteetin sääntely**

(81) Alun perin ilmoitetun tarkistetun TACAn 5 artiklan 3 kohdan iv alakohdassa annettiin osapuolille lupa tehdä yhteistyötä tavoitteena "…kunkin tarjoaman kuljetuskapasiteetin sääntely". Tämän määräyksen sanamuoto noudattaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan d kohdan sanamuotoa. Vastauksena komission esittämiin ongelmiin sanamuotoa on muutettu seuraavasti:

> "…**edellyttäen, että Euroopan komissiolle ja FMC:lle toimitetaan osapuolten ja komission ja osapuolten ja FMC:n sopimat kertomukset ja ennusteet**, kunkin tarjoaman kuljetuskapasiteetin sääntely (josta voidaan antaa täydellisempi valtuutus liitteellä B), **aina sillä edellytyksellä, että osapuolet eivät korota tariffihintoja kapasiteetinsääntelyohjelman yhteydessä millään ohjelman kattamalla reitillä tai luo keinotekoista huippukautta**" (korostus lisätty).

(82) Osapuolten ja komission välisen sopimuksen mukaan komissiolle toimitettaviin kertomuksiin ja ennusteisiin ([46]) sisältyvät seuraavat:

1) ennakkokertomus, joka toimitetaan ennen kapasiteettiohjelman toteuttamista ja jossa kuvataan osapuolten viikoittaiset rahtimäärät ja saatavilla olevan viikkokapasiteetin kokonaismäärä koko ohjelman osalta;

2) viikkokertomus, joka toimitetaan kultakin ehdotetulta ohjelman toimintaviikolta ja johon sisältyvät samat tiedot kuin ennakkokertomukseen ja jossa kuvaillaan mahdollista uutta tarkistettua ennustetta kyseiselle viikolle;

3) viikkokertomus, joka toimitetaan kultakin ehdotetulta ohjelman toimintaviikolta ja johon sisältyvät tiedot kunkin aluksen käyttämättömästä tilasta ja rahdista, jota ei otettu alukseen ja/tai joka oli siirretty toisen aluksen kuljetettavaksi edellisellä viikolla; ja

4) jälkikertomus, joka toimitetaan ohjelman loputtua ja josta ilmenevät osapuolten viikoittaiset todelliset rahtimäärät ja todellinen viikkokapasiteetti yhteensä.

(83) Osapuolet toimittavat kertomuksen myös ohjelmaa edeltävältä 18 kuukauden jaksolta, jota käytetään viitekautena kapasiteetin sääntelyn arvioinnissa.

(84) Edellyttäen, että osapuolet noudattavat 5 artiklan 3 kohdan iv alakohdan edellytyksiä, tarkistetun TACAn kapasiteetinsääntelyä koskevat määräykset kuuluvat linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Tämä käytäntö on yhdenmukainen komission TAA- ([47]) ja EATA-päätöksissä ([48]) esittämän kannan kanssa.

([46]) Kertomukset on jo annettu tarkistetun TACAn kauden 2001/2002 joulun ja uudenvuoden ajan kapasiteetin sääntelyohjelmasta.
([47]) 359—370 kohta.
([48]) Asia IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement, komission päätös 1999/485/EY (EYVL L 193, 26.7.1999, s. 23), johdanto-osan 177 kappale ja sitä seuraavat kappaleet.

(85) ESC on ehdottanut, että komissio ottaisi tässä yhteydessä huomioon asiassa TAA annetun tuomion. Tuomiossa ei käsitellä sitä, olisiko TAA:n kapasiteetin hallintaohjelma kuulunut linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen piiriin, jos TAA olisi ollut konferenssi. Tuomioistuin kuitenkin vahvisti komission näkemyksen, että TAA, mukaan lukien kapasiteetinhallintaa koskevat määräykset, antoi jäsenilleen mahdollisuuden poistaa kilpailun suurelta osalta kyseisiä palveluja eikä sille sen vuoksi voitu myöntää perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan mukaista yksittäispoikkeusta.

(86) Edellä mainittu näkemys ei koske tarkistetun TACAn kapasiteetinsääntelymääräyksiä, riippumatta siitä, katsotaanko niiden kuuluvan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. TAA:n osapuolten markkinaosuus oli noin 75 prosenttia, kun taas tarkistetun TACAn osapuolten yhdistetty markkinaosuus on korkeintaan noin 50 prosenttia. Lisäksi TAA-ohjelmaan ei liittynyt kapasiteetin todellista vähentämistä eikä se siten johtanut merkittäviin kustannussäästöihin, jotka olisi voitu siirtää kuljetusten käyttäjille. Tarkistetun TACAn kapasiteettijärjestelyihin — sellaisina kuin ne toteutettiin vuosien 2000/2001 ja 2001/2002 joulun ja uudenvuoden matalasesonkina — on puolestaan liittynyt joidenkin alusten vetäminen pois liikenteestä, ja ne ovat johtaneet merkittäviin kustannussäästöihin. Tarkistetun TACAn järjestelyihin — toisin kuin TAA-järjestelyihin — liittyy myös suojatoimia väärinkäytön estämiseksi.

9.4 **Määräykset, jotka eivät kuulu ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan**

(87) Siltä osin kuin määräysten voidaan katsoa rajoittavan kilpailua, ryhmäpoikkeus ei kata määräyksiä, jotka liittyvät sovittuihin palvelusopimuksiin (ASC-sopimukset) ja useamman varustamon välisiin palvelusopimuksiin (MSC-sopimukset) ([49]).

(88) Muita asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalan ulkopuolelle ja tämän perusteella ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle jääviä määräyksiä ovat seuraavat:

1) ne tarkistetun TACAn määräykset, jotka kuuluvat asetuksen (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan (eivätkä sen vuoksi kuulu tämän menettelyn piiriin); ja

2) määräykset, joiden perusteella osapuolet voivat sopia hinnoista ja ehdoista niiden satamassa tarjottavien rahdinkäsittelypalvelujen osalta, jotka voidaan erottaa merimatkasta.

10 **YKSITTÄISPOIKKEUS: EY:N PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 3 KOHTA (JA ETA-SOPIMUKSEN 53 ARTIKLAN 3 KOHTA)**

10.1 **Palvelusopimukset**

(89) TACA-päätöksessä komissio katsoi muun muassa, että TACAn osapuolet olivat rikkoneet perustamissopimuksen 85 artiklaa sopimalla ehdoista ja edellytyksistä, joilla ne voivat tehdä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa ([50]). Komissio katsoi myös, että TACAn osapuolet olivat rikkoneet perustamissopimuksen 82 artiklaa rajoittamalla näiden sopimusten tekemistä ja sisältöä ([51]). Molemmat käytännöt kiellettiin ([52]). TACA-päätöksessä ei kielletty osapuolia tarjoamasta yhteisiä palvelusopimuksia (eli sovittuja palvelusopimuksia tai useamman varustamon välisiä palvelusopimuksia) ([53]).

([49]) Ks. TACA-päätös, johdanto-osan 454—462 kappale.
([50]) 3 artikla.
([51]) 6 artikla.
([52]) 4 ja 7 artikla.
([53]) Päätöksen 3 artiklassa ei ole tällaista kieltoa. Sen sijaan siinä käsitellään rajoitusten kahta päälajia: i) tapauksia, joissa sopimus esti TACAn jäseniä tekemästä yksittäisiä palvelusopimuksia rahdinantajien kanssa tai rajoitti niiden vapautta tehdä näitä sopimuksia, ja ii) tapauksia, joissa sopimus rajoitti ISC-sopimuksiin sisällytettäviä ehtoja. Tarkistetussa TACAssa ei ole tällaisia rajoituksia eikä ISC-sopimusten tekemistä ole rajoitettu.

10.1.1 *Sovitut palvelusopimukset (ASC-sopimukset) ja useamman varustamon väliset palvelusopimukset (MSC-sopimukset)*

(90) Sopimuksessa määrätään, että varustamot voivat tehdä ASC- ja MSC-sopimuksia ja hyväksyä ASC-sopimusmallin sellaisten palvelujen osalta, joita tarjotaan ETA:ssa sijaitsevien satamien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien satamien ja sisämaankohteiden välillä. Kuten edellä (johdanto-osan 40 kappaleessa) mainittiin, näihin sopimuksiin voivat sisältyä hinnat kaikkien merikuljetuksiin liittyvien, aluksen ja satamaportin välillä tarjottavien palvelujen osalta ([54]). Siltä osin, kuin näiden määräysten voidaan katsoa rajoittavan kilpailua, ne eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 mukaisen linjakonferenssien ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan ([55]), vaan niille voidaan myöntää 81 artiklan 3 kohdan mukainen yksittäispoikkeus. TACA-päätöksessä yksilöitiin palvelusopimusten kaksi tärkeintä etua ([56]): erikoispalvelujen tarjonta parantaa toimitusketjua ja edistää hintavakautta. Palvelusopimukset voivat myös alentaa etsintä- ja hallintokustannuksia. Kun tarkistetun TACAn varustamot tarjoavat ASC- ja MSC-sopimuksia rahdinantajille, jotka haluavat käyttää näitä sopimuksia, se edistää vakautta, saattaa johtaa erikoispalvelujen tarjoamiseen ja alentaa etsintä-, neuvottelu- ja seurantakustannuksia ([57]).

(91) Koska ISC-sopimusten tekeminen ei ole nyt rajoitettua (ne ovat nykyisin suosituin järjestely tarkistetun TACAn sopimusreiteillä), riittää, että on ainakin eräitä tapauksia, joissa yhteiset palvelusopimukset tuottavat lisähyötyä rahdinantajille ISC-sopimuksiin verrattuna. Kuten osapuolten toimittamat säännölliset kertomukset osoittavat, eräät rahdinantajat ovat edelleen halunneet käyttää yhteisiä palvelusopimuksia ympäristössä, jossa ISC-sopimukset ovat vapaasti ja laajasti saatavilla. Tämä on riittävä näyttö siitä, että on tilanteita, jolloin yhteisistä palvelusopimuksista on hyötyä rahdinantajille. Yhteisen sopimushinnan asettaminen on yhteisen palvelusopimuksen välttämätön ja erottamaton osa ja siten myös ehdoton edellytys kyseisen hyödyn saavuttamiselle.

(92) On epätodennäköistä, että kilpailu poistuu 81 artiklan 3 kohdan tarkoituksessa. Konferenssin ulkopuolisen kilpailun lisäksi on huomattavasti sisäistä kilpailua yksittäisten palvelusopimusten kautta (ks. edellä johdanto-osan kappale).

10.2 **Rahdinkäsittelypalvelut satamassa**

(93) Konferensseilla, mukaan lukien TACA, oli tapana jakaa tariffinsa viiteen osaan seuraavien palvelujen mukaan: maakuljetus satamaan, lastin käsittely satamassa (siirto maakuljetusvälineestä alukseen), merikuljetus, lastin käsittely määräsatamassa (siirto aluksesta maakuljetusvälineeseen) ja maakuljetus lopulliseen määränpäähän ([58]). Osapuolet eivät enää sovi ETA:n sisällä sovellettavista sisämaakuljetusten hinnoista. Näin ollen ETA:ssa sovellettavassa tariffissa asetetaan hinnat ainoastaan lähtö- ja määräsatamassa tarjottaville rahdinkäsittelypalveluille.

(94) Vaikka ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole tehnyt päätöstä rahdinkäsittelypalvelut ja merikuljetuspalvelut toisistaan erottavasta tarkasta rajasta, se on selventänyt, että asetusta (ETY) N:o 4056/86 on tulkittava niin, että sitä sovelletaan ainoastaan merikuljetukseen satamasta satamaan ja että merikuljetuspalvelu loppuu satamaan saavuttaessa ([59]). Tämän vuoksi rahdinkäsittelystä satamassa perittävä tariffi voi kuulua asetukseen sisältyvän linjakonferenssin ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan vain siltä osin kuin kyseisiä palveluja ei voida erottaa merimatkasta (ks. edellä johdanto-osan 41 kappale).

(95) Tässä menettelyssä ei ole kuitenkaan tarpeen yksilöidä tarkasti, mitkä toiminnot kuuluvat mihinkin ryhmään, koska siltä osin kuin tarkistetun TACAn tariffi kattaa rahdinkäsittelypalvelut, jotka eivät

([54]) Näihin palveluihin liittyvistä maksuista on luettelo edellä alaviitteessä 16.
([55]) Ks. TACA-päätös, johdanto-osan 454—462 kappale. Ks. myös asiassa TAA annettu tuomio, 164 kohta.
([56]) Ks. johdanto-osan 472—476 kappale.
([57]) On huomattava, että komissio hyväksyi yhteisten palvelusopimusten tekemisen, kun se päätti olla esittämättä vakavia epäilyjä näitä järjestelyjä kohtaan Polfin-linjakonferenssia koskevassa asiassa (EYVL C 396, 19.12.1998, s. 10; IP/99/193).
([58]) TACA-päätös, johdanto-osan 96 kappale.
([59]) Asiassa FEFC annettu tuomio, 239—241 kohta.

kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalaan vaan asetuksen N:o 17 soveltamisalaan, sille voidaan myöntää poikkeus ([60]).

(96) Kyseiset satamassa tarjottavat rahdinkäsittelypalvelut liittyvät taloudellisesti ja fyysisesti läheisesti merikuljetukseen. Varsinkin konttiliikenteen yleistyttyä on ollut tapana, että näitä palveluja koskevat toimeksiannot teettää varustamo, jota lastinkäsittelijä (terminaalin operaattori tai ahtausliike) laskuttaa suoraan. Rahdinantajat, varsinkin sellaiset, joilla on vain pieniä lastimääriä, voivat hyötyä tästä tilanteesta, sillä varustamoilla on yleensä vankempi neuvotteluasema terminaalin operaattoreihin nähden ja ne pystyvät neuvottelemaan huomattavasti alhaisemmat hinnat kuin rahdinantaja ([61]). Tätä taustaa vasten ja asiaan liittyvien aivan erityisten olosuhteiden vuoksi komissio ei vastusta sitä, että tarkistetun TACAn osapuolet vahvistavat näistä palveluista perittävät maksut. Asiaan liittyviin aivan erityisiin olosuhteisiin kuuluu se, että ainoastaan murto-osa tarkistetun TACAn rahdista kuljetetaan konferenssitariffin mukaisesti, kun taas ehdottomasti suurin osa kuljetetaan yksittäisten palvelusopimusten nojalla. Komissio on ottanut myös huomioon sen, että tarkistetun TACAn osapuolten yhdistetty markkinaosuus on korkeintaan noin 50 prosenttia. Tarkistetun TACAn osapuoliin kohdistuu näin ollen entistä enemmän sisäistä ja ulkoista kilpailua ja rahdinantajilla on lukemattomia kuljetusvaihtoehtoja konferenssitariffin puitteissa.

10.3 **Päätelmä**

(97) Kaikista edellä mainituista syistä todetaan päätelmänä, että edellä johdanto-osan 89—96 kappaleissa mainitut ilmoitetun sopimuksen osat, jotka eivät kuulu asetuksen (ETY) N:o 4056/86 3 artiklan soveltamisalaan vaan kuuluvat kyseisen asetuksen tai asetuksen N:o 17 soveltamisalaan, saattavat olla EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan vastaisia, mutta että ne täyttävät 81 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen myöntämiselle asetetut edellytykset.

11 **POIKKEUKSEN KESTO, EDELLYTYKSET JA VELVOITTEET**

(98) Asetuksen (ETY) N:o 4056/86 13 artiklan ja asetuksen N:o 17 8 artiklan mukaan perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tehdyssä päätöksessä on ilmoitettava päätöksen voimassaoloaika, jonka ei yleensä pitäisi olla lyhyempi kuin kuusi vuotta. Tässä asiassa myönnettävän poikkeuksen olisi tultava voimaan asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalaan kuuluvien tarkistetun TACAn osien osalta päivästä, jolloin sopimuksen soveltaminen alkoi (31 päivä joulukuuta 1998), ja asetuksen N:o 17 soveltamisalaan kuuluvien osien osalta ilmoituspäivästä (29 päivä tammikuuta 1999), ja voimassaolon olisi päätyttävä kuuden vuoden kuluttua päivästä, jona asetuksen (ETY) N:o 4056/86 12 artiklan 2 kohdan mukainen komission tiedonanto julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*,

([60]) Siltä osin kuin rahdinkäsittelypalvelut kuuluvat asetuksen (ETY) N:o 1017/68 soveltamisalaan, ne jäävät tämän menettelyn ulkopuolelle.

([61]) Ks. esim. Lloyd's List, 12.6.2002, s. 5: " Samassa konferenssissa [TOC 2002] puhunut P&O Ports -yhtiön toiminnoista vastaava johtaja Alistair Baillie kehotti terminaalioperaattoreita harkitsemaan hinnoittelua perusteellisesti. Kovilla olevat varustamot ajavat terminaalikäsittelymaksuja alas 'ja supistavat koko toimialan tuoton epätaloudelliseksi'. Lisäksi varustamot eivät voi koskaan pitää itsellään saavuttamiaan säästöjä vaan ne siirretään heti asiakkaille sen sijaan, että niitä käytettäisiin oman tuloksen parantamiseen, sanoi Baillie. Tästä syystä hän uskoo, että terminaalioperaattorien olisi jaettava maksunsa varustamoiden ja rahdinantajien kesken, jolloin varustamot maksaisivat rahtipalvelut aluksesta maihin ja rahdin vastaanottajat siirrot satama-alueelta portille. […] Palveluiden jakaminen rahdin vastaanottajien ja varustamoiden kesken voisi Baillien mukaan muodostaa perustan tulevalle hinnoittelupolitiikalle, jolloin terminaalioperaattorien toiminnot eivät kärsisi merirahdin heikoista hinnoista."

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan nojalla perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan määräyksiä ei sovelleta tarkistetun Trans-Atlantic Conference -sopimuksen (TACA) niihin yhteisiä palvelusopimuksia ja satamien rahdinkäsittelypalveluja koskeviin osiin, jotka kuuluvat asetuksen (ETY) N:o 4056/86 ja asetuksen N:o 17 soveltamisalaan, 31 päivästä joulukuuta 1998 asetuksen (ETY) N:o 4056/86 osalta ja 29 päivästä tammikuuta 1999 asetuksen N:o 17 osalta ja lisäksi kuuden vuoden ajan 6 päivästä toukokuuta 1999.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville:

AP Møller-Maersk Sealand
50 Esplanaden
DK-1098 København K

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Göteburg

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

Mediterranean Shipping Co SA
40 Avenue Eugene Pittard
CH-1206 Genève

Nippon Yusen Kaisha
CPO Box 1250
Tokyo 100-91
Japan

Orient Overseas Container Line Limited
Harbour Centre
25 Harbour Road
Wanchai
Hong Kong

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
United Kingdom

Tehty Brysselissä 14 päivänä marraskuuta 2002.

Komission puolesta
Mario MONTI
Komission jäsen