KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT
av den 14 november 2002
om ett förfarande enligt artikel 81 i EG-fördraget och artikel 53 i EES-avtalet
(Ärende COMP/37.396/D2 – det ändrade TACA-avtalet)

[delgivet med nr K(2002) 4349]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2003/68/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i EG-fördraget ([1]), senast ändrad genom förordning (EG) nr 1216/1999 ([2]), särskilt artikel 4.1 i denna,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten ([3]), ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige, särskilt artikel 12.4 sista stycket i denna,

med beaktande av sammanfattningen av den ansökan ([4]) som offentliggjorts enligt artikel 12.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 och artikel 12.2 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68 av den 19 juli 1968 om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar ([5]), ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige,

med beaktande av kommissionens skrivelse av den 4 augusti 1999 vari parterna i enlighet med artikel 12.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 underrättades om att betydande ovisshet rådde om huruvida artikel 81.3 i fördraget var tillämpligt på det anmälda avtalet,

med beaktande av sammanfattningen av det anmälda avtalet ([6]) som offentliggjorts enligt artikel 23.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 och artikel 19.3 i förordning nr 17,

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor och Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor inom sjötransportsektorn, och

av följande skäl:

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

1. INLEDNING

1.1 Bakgrund

(1) Den 16 september 1998 antog kommissionen beslut 1999/243/EG ([7]) (nedan kallat beslutet om TACA), där den angav att ett antal arrangemang inom ramen för Trans-Atlantic Conference Agreement (nedan kallat TACA) stred mot artikel 85.1 i EG-fördraget och inte omfattades av gruppundantaget enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86. De aktuella arrangemangen kunde inte heller komma i åtnjutande av ett individuellt undantag enligt artikel 85.3 i EG-fördraget. De arrangemang som avsågs i beslutet inbegrep prisöverenskommelser för landtransporter inom gemenskapens territorium, kollektiva ersättningar till mäklare och speditörer samt överenskommelser om på vilka villkor konferensens medlemmar får ingå serviceavtal med avlastare.

(2) Kommissionen konstaterade också att TACA:s medlemmar hade missbrukat sin kollektiva dominerande ställning i strid mot artikel 86 i EG-fördraget genom att förändra marknadens konkurrensmässiga struktur och genom att begränsa tillgången till och innehållet i serviceavtal. För detta missbruk utdömdes böter på totalt 273 miljoner ecu.

(3) TACA:s parter har lämnat in en ansökan om upphävande av detta beslut till Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt ([8]).

1.2 Kronologisk översikt

(4) Den 29 januari 1999 anmälde de återstående parterna till TACA (nedan kallade parterna) det avtal som är föremål för detta beslut. Detta avtal kallas nedan ”det ändrade TACA-avtalet” eller bara ”avtalet”.

(5) Den 6 maj 1999 offentliggjorde kommissionen i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EEG) nr 4056/86 och artikel 12.2 i förordning (EEG) nr 1017/68 en sammanfattning av ansökan i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* (EGT) (artikel 12.2-tillkännagivande) och uppmanade berörda parter att inkomma med eventuella synpunkter inom 30 dagar från dagen för offentliggörandet av tillkännagivandet.

(6) Den 4 juni 1999 inkom Europeiska sammanslutningen för transportuppköpare (ESC) med synpunkter som den ansåg utgöra ett formellt klagomål enligt artikel 10 i förordning (EEG) nr 4056/86 ([9]). Synpunkter inkom också från Liaison Committee of European Freight Forwarders (CLECAT), TLF ([10]) (Fédération des Entreprises de Transport et Logistique France, som företräder transport- och logistikföretag) samt svenska Industriförbundet och Svenskt Näringslivs Transportråd (Swedish Shippers' Council – SSC). Den 15 juli 1999 skickade det svenska konkurrensverket en skrivelse där man stödde vissa av SSC:s synpunkter, särskilt när det gäller sekretessen kring enskilda serviceavtal. Ingen annan medlemsstat inkom med några synpunkter.

(7) Den 7 juli 1999 skickade generaldirektören för generaldirektoratet för konkurrens en skrivelse till parterna där de uppmanades att ändra bestämmelserna om utbyte av statistik i sitt avtal. I denna skrivelse underrättades parterna också om att vissa typer av avtal och uppträdande i samband med förhandlingarna om serviceavtal som kan tänkas begränsa konkurrensen avsevärt inte kunde anses ingå i tillkännagivandet ([11]).

([7]) Ärende nr IV/35.134 – Trans-Atlantic Conference Agreement, EGT L 95, 9.4.1999, s. 1.
([8]) De förenade målen T-191/98 osv. Atlantic Container Line m.fl. mot kommissionen.
([9]) Ärende COMP/37.527/D2 – ESC mot det ändrade TACA-avtalet.
([10]) TLF:s synpunkter skickades också in på nytt i CLECAT:s namn i den sistnämndes skrivelse av den 5 juni.
([11]) Detta gällde varje avtal, överenskommelse eller samordnat förfarande mellan parterna som innebär att de i individuella serviceavtal följer en standard när det gäller form, innehåll eller pris i ett gemensamt serviceavtal eller frivilliga riktlinjer för serviceavtal på ett sätt som avsevärt kan begränsa konkurrensen.

(8) Samma dag underrättade generaldirektören ESC om att det utöver bestämmelserna i avtalet om utbyte av statistik inte fanns tillräckliga grunder för att göra allvarliga invändningar mot tillämpligheten av artikel 81.3. Genom denna skrivelse underrättades ESC också om att det inte fanns något utrymme för ett klagomål enligt artikel 10 i förordning (EEG) nr 4056/86 i samband med ett invändningsförfarande som kommissionen inlett genom att offentliggöra en skrivelse enligt artikel 12.2 i denna förordning.

(9) Den 14 juli 1999 inkom ESC med ett svar på kommissionens skrivelse av den 7 juli 1999, där de bland annat hävdade att deras synpunkter på regeln att fraktsatserna inte får understiga kostnaderna (se skäl 27) borde betraktas som ett formellt klagomål enligt artikel 10 i rådets förordning (EEG) nr 1017/68.

(10) Den 13 och 23 juli 1999 underrättade parterna kommissionen om att de var villiga att ändra de bestämmelser som avsågs i kommissionens skrivelse av den 7 juli och att de varje halvår skulle informera kommissionen om sina serviceavtal. Skrivelsen innehöll dock inga särskilda upplysningar om hur eller när avtalen skulle ändras för att undanröja de konkurrenshinder som identifierats.

(11) Den 4 augusti 1999, inom den 90-dagarsfrist som föreskrivs i artikel 12.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 ([12]), skickade kommissionen en skrivelse till parterna om att allvarliga tvivel förelåg i fråga om tillämpligheten av artikel 85.3 i fördraget. I enlighet med artikel 12.3 i förordning (EEG) 4056/86 hade kommissionen därefter rätt att fortsätta undersökningarna av de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som rörde sjöfarten. Det faktum att inga allvarliga invändningar gjordes beträffande de aspekter i det anmälda avtalet som avsåg inlandstransporter innebar att dessa aspekter undantogs under en period på tre år från den 6 maj 1999 – förutsatt att de kunde skiljas från de aspekter mot vilka kommissionen faktiskt gjorde allvarliga invändningar.

(12) Genom en skrivelse av den 6 augusti 1999 underrättades ESC om att kommissionen inte hade gjort några allvarliga invändningar mot de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som avsåg inlandstransporter. Genom en skrivelse av den 27 september 1999 begärde ESC att få ta del av skälen till detta beslut.

(13) Den 12 oktober 1999 svarade generaldirektören för generaldirektoratet för konkurrens på ESC:s skrivelse genom att sammanfatta skälen för att inte göra allvarliga invändningar mot de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som avsåg inlandstransporter. Han upprepade också kommissionens syn på hur de synpunkter som lämnats i samband med invändningsförfarandet skall klassas (se skäl 8).

(14) Därefter inkom European Council of Transport Users (ECTU), som inbegriper ESC, och vissa andra organisationer med en ansökan till Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt om upphävande av kommissionens beslut i ovannämnda skrivelse av den 6 augusti 1999 till ESC ([13]).

(15) Den 1 december 2000 inkom parterna med en kompletterande anmälan där de underrättade kommissionen om att de modifierat det ändrade TACA-avtalet så att det inbegrep en särskild befogenhet att göra en samordnad tillfällig kapacitetsminskning under jul- och nyårsperioden 2000–2001 ([14]).

([12]) Enligt förordning (EEG) nr 4056/86 (den viktigaste förordningen om sjötransporter) kan kommissionen göra allvarliga invändningar inom 90 dagar från dagen för offentliggörandet av sammanfattningen av ansökan och därmed fortsätta att granska ärendet. Förordningen om inlandstransporter (förordning (EEG) nr 1017/68) innehåller en i det närmaste identisk bestämmelse. Om kommissionen inte vidtar några åtgärder inom 90 dagar undantas ett avtal automatiskt i sex år när det gäller sjötransporter och i tre år när det gäller inlandstransporter.

([13]) Mål T-224/99, ECTU m.fl. mot kommissionen.

([14]) Den ursprungliga versionen av anmälan innehöll en allmän befogenhet enligt vilken parterna ”kan reglera den transportkapacitet som var och en av dem erbjuder”. Se artikel 12.2-tillkännagivandet. Även om parterna ansåg att programmet för kapacitetsreglering 2000/2001 omfattades av gruppundantaget för linjekonferenser i artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86, anmälde de programmet till kommissionen för att vara på den säkra sidan. Den allmänna rätt att reglera parternas kapacitet som anges i avtalet ändrades senare på kommissionens begäran (se skälen 81 ff).

(16) Efter ytterligare skriftväxling med parterna offentliggjorde kommissionen den 29 november 2001 ett tillkännagivande i om sin avsikt att bevilja ett undantag för återstående aspekter i det ändrade TACA-avtalet enligt artikel 23.3 i förordning (EEG) nr 4056/86 och artikel 19.3 i förordning nr 17 (artikel 23.3-tillkännagivande). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med eventuella synpunkter inom 30 dagar från offentliggörandet.

(17) Den 12 december 2001 bad ESC kommissionen att lämna ytterligare upplysningar om vissa bestämmelser i det ändrade TACA-avtalet och om kommissionens motiv för att bevilja ett undantag. Efter ytterligare skriftväxling och flera möten skickade ESC sina synpunkter den 8 mars 2002. Ytterligare synpunkter skickades den 24 april 2002.

(18) I en skrivelse av den 3 maj 2002 begärde parterna att undantaget skulle förnyas för alla aspekter i det ändrade TACA-avtalet som omfattades av förordning (EEG) nr 1017/68. Eftersom denna begäran är föremål för ett särskilt förfarande inom kommissionen beskrivs de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som avser inlandstransporter bara i den mån det behövs för att man helt skall förstå avtalets innebörd.

2. **PARTERNA**

(19) Efter det att beslutet om TACA fattades har sex rederier lämnat TACA, vilket innebar att det kvarstod åtta parter till det ändrade TACA-avtalet. Efter dagen för tillkännagivandet har AP Møller Maersk gått samman med Sea-Land Service, vilket minskade antalet parter till följande sju:

1. Atlantic Container Line AB, med säte i Göteborg, Sverige.

2. Hapag-Lloyd Container Line GmbH, med säte i Hamburg, Tyskland.

3. Mediterranean Shipping Company SA, med säte i Genève, Schweiz.

4. AP Møller – Maersk Sealand, med säte i Köpenhamn, Danmark.

5. Nippon Yusen Kaisha, med säte i Tokyo, Japan.

6. Orient Overseas Container Line Ltd, med säte i Wanchai, Hongkong.

7. P&O Nedlloyd Limited, med säte i London, Förenade kungariket.

3. **AVTALET**

3.1 **Syfte och räckvidd**

(20) Syftet med det ändrade TACA-avtalet uppges vara att ge ansökarna möjlighet att – i enlighet med avtalet – samarbeta för att tillhandahålla effektiv och stabil internationell linjesjöfart för godsbefordran på rutter inom det geografiska område som avtalet omfattar i enlighet med definitionen nedan.

(21) Avtalet omfattar rutter i östlig och västlig riktning mellan i) hamnar i de 48 stater som gränsar till varandra i Förenta staterna och orter i inlandet och vid kusterna i Förenta staterna via de hamnarna och ii) hamnar i Europa belägna inom latituder från Bayonne i Frankrike till Nordkap i Norge (med undantag för ryska hamnar utom Östersjöhamnar, Medelhavshamnar och hamnar i Spanien och Portugal) och – med det undantag för landtransporter inom EES som sammanfattas nedan (se skäl 26) – orter i inlandet och vid kusterna i Europa via de hamnarna utom orter i inlandet och vid kusterna i Spanien och Portugal. Nedan kallas dessa rutter ”traden”.

3.2 **Tariffer**

(22) Genom det ändrade TACA-avtalet ges ansökarna rätt att (förutom vad gäller landtransporter inom EES) inrätta, ändra, upprätthålla eller upphäva fraktsatser (inklusive avgifter och tilläggsavgifter) och villkor, utom för inlandstransporttjänster inom EES. Dessa fraktsatser och villkor som fastställts inom ramen för det ändrade TACA-avtalet benämns nedan ”tariffen”.

3.3 **Serviceavtal**

(23) I beslutet om TACA-avtalet drogs slutsatsen att medlemmarna i TACA vid den tidpunkten överträtt artikel 85 i EG-fördraget ”genom att överenskomma om de villkor på vilka de får ingå serviceavtal med avlastare”. Detta gällde följande två huvudtyper av begränsningar: i) där avtalet hindrade TACA:s medlemmar att ingå individuella serviceavtal med avlastare eller begränsade deras rätt att göra detta och ii) där avtalet begränsade villkoren i individuella serviceavtal.

(24) Det ändrade TACA-avtalet innehåller inga sådana begränsningar, och individuella serviceavtal kan ingås utan begränsningar. Bestämmelserna för serviceavtal i det ändrade TACA-avtalet kan sammanfattas enligt följande:

1. Ansökarna har rätt att förhandla eller ingå serviceavtal ([15]) med en eller flera avlastare (konferensens serviceavtal) för tjänster mellan hamnar inom EES och hamnar och orter i inlandet och vid kusterna utanför EES. Sådana kontrakt kan bestå av ett pris för alla tjänster som utförs inom hamnområdet i nära anknytning till sjötransporten ([16]). Kontrakten skall inbegripa vissa nödvändiga villkor som bland annat minimivolym eller minimiträcka, fraktsatsen för matartrafik, varaktighet, serviceåtaganden och överenskommelser om vitesnivåer med avseende på eventuella avtalsbrott.

2. Det finns inga restriktioner för ansökarna vad gäller rätten att förhandla om och ingå individuella serviceavtal med avlastare på villkor som parterna till dessa avtal anser vara godtagbara.

3. Två eller flera (men inte samtliga) ansökare har rätt att förhandla om och ingå gemensamma serviceavtal med valfria avlastare för tjänster mellan hamnar inom EES och hamnar och orter i inlandet och vid kusterna utanför EES ([17]) och att bland annat delta i diskussioner och hålla varandra informerade om dessa kontrakt.

4. När en avlastare vill att en eller flera av de bortfraktare som ingått ett gemensamt serviceavtal skall tillhandahålla tjänster i samband med inlandstransporter inom EES skall kontraktsvillkoren förhandlas bilateralt mellan avlastaren och de olika bortfraktarna var för sig. Avtalsvillkoren skall nedtecknas i en konfidentiell bilaga till det gemensamma serviceavtalet och skall inte lämnas ut till någon annan än de andra parterna i serviceavtalet. Liknande villkor gäller för avlastares begäran om inlandstransporter inom EES enligt denna form av serviceavtal.

5. Konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal skall inte inbegripa andra bortfraktare än de som är parter i avtalet och skall inte innehålla olika fraktsatser beroende på vilken kontrakterad bortfraktare som transporterar lasten.

([15]) Enligt definitionen i paragraf 3.21 i US Shipping Act 1984 och från den 1 maj 1999 även paragraf 3.19 i US Ocean Shipping Reform Act 1998.

([16]) Enligt det ändrade TACA-avtalet kan konferensens serviceavtal inbegripa följande avgifter: fraktsatser för sjötransporter, terminalhanteringsavgifter, containeravgifter och LCL-avgifter i ursprungsland eller destinationsland; demurrage; avgifter för flera konossement; tilläggsavgifter eller godtyckliga avgifter i uthamnen; CAF och BAF; tilläggsavgifter för oförutsedda händelser; Internationella sjöfartsorganisationens extraavgifter; tilläggsavgifter för särskild utrustning; extraavgifter för överdimensionerade laster; extraavgifter för inpassningar; avgift för ändrad destination; avgift för optimal stuvning; uppvärmningsavgift; avgifter för tjänster som tillkommer i hamnen, såsom tullinspektion i terminalen i Kanada. Konferensens serviceavtal får inte inbegripa priser för andra tjänster som tillhandahålls inom EES eller ange några villkor för inlandstransporter eller andra inlandstjänster som avtalats mellan avlastaren och enskilda bortfraktare.

([17]) Principerna som beskrivs ovan gäller även för de gemensamma serviceavtalen.

6. Avlastaren skall enligt konferensens serviceavtal och de gemensamma serviceavtalen ha rätt att välja vilka deltagande bortfraktare som skall transportera lasten och i vilka proportioner, såvida inte annat har avtalats med denne.

7. Ansökarna kan anta ett standardformulär för konferensens serviceavtal, vilket parterna i de olika serviceavtalen kan välja att göra avsteg från. De som deltar i individuella serviceavtal och gemensamma serviceavtal kan hänvisa till och anta detta standardformulär eller hänvisa till och anta de offentliggjorda fraktsatserna eller tariffvillkoren för konferensens serviceavtal.

8. Parterna har, förutom när det gäller de parter som deltar i ett gemensamt serviceavtal eller där avlastaren godkänner det, inte rätt att lämna ut uppgifter om vilket formulär, vilka fraktsatser eller vilka tariffvillkor som förekommer i individuella serviceavtal eller gemensamma serviceavtal.

9. Ansökarna har rätt att besluta om frivilliga riktlinjer för serviceavtal. Dessa riktlinjer skall endast avse tekniska, icke-kommersiella frågor eller avslöjande om förekomsten av, men inte villkoren för, ett individuellt serviceavtal med en avlastare när denne senare begär ett av konferensens serviceavtal eller ett gemensamt serviceavtal.

10. I individuella serviceavtal och gemensamma serviceavtal skall uttryckligen anges att villkoren, i enlighet med amerikansk lag, skall förbli konfidentiella såvida inte a) avlastaren har godkänt att de avslöjas eller b) avlastaren vill ingå ett av konferensens serviceavtal, varvid alla medlemmar i det ändrade TACA-avtalet som ingått individuella serviceavtal eller gemensamma serviceavtal med denne kan avslöja förekomsten av, men inte villkoren för detta kontrakt.

3.4 **Regeln om att de intermodala genomgångsfraktsatserna inte får understiga kostnaderna**

(25) I beslutet om TACA-avtalet konstaterades att medlemmarna i TACA hade överträtt artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om priser för inlandstransporter som utfördes inom gemenskapen som en del i en multimodal transport.

(26) I det ändrade TACA-avtalet har parterna avskaffat de överenskomna priserna för inlandstransporter med förbehåll för den i skäl 27 beskrivna regeln om att fraktsatsen inte får understiga kostnaderna. Enligt avtalet får parterna inte sinsemellan diskutera eller komma överens om priser för inlandstransporter som utförs helt eller delvis inom EES åt avlastare i kombination med andra tjänster som en del i en multimodal transport av containerlaster på traden eller någon annan tariff eller fråga som avser inlandstransporter inom EES.

(27) Parterna kan fatta beslut om att de, när de tillhandahåller sjötransporter enligt tariffen, att ingen part till det ändrade TACA-avtalet får ta ut ett pris som understiger de ”havda kostnader” som de har för inlandstransporter inom EES i samband med dessa sjötransporter (regeln att fraktsatserna inte får understiga kostnaderna). I de ”havda kostnaderna” ingår inte kostnader för lokalisering och flyttning av tomma containrar i Europa eller indirekta kostnader eller administrativa kostnader. Ett oberoende, neutralt organ kan komma att tillsättas för att övervaka efterlevnaden av denna regel.

(28) Parterna har dock inte infört en sådan regel i praktiken.

3.5 **Tekniska avtal**

(29) I det ändrade TACA-avtalet föreskrivs att parterna frivilligt och gemensamt kan försöka få till stånd tekniska förbättringar genom ([18])

i) införande av enhetlig tillämpning av standarder eller typer för fartyg och andra transportmedel, utrustning, förråd eller fasta installationer,

([18]) Ordalydelsen i punkterna i–vi följer den i artikel 2.1 a–f i förordning (EEG) nr 4056/86.

ii) utbyte eller pool-samarbete för att utföra transporter, när det gäller fartyg, last- eller containerutrymme, andra transportmedel, personal, utrustning eller fasta installationer,

iii) organisering och utförande av successiva eller kompletterande sjötransporter och fastställande eller tillämpning av priser och villkor som gäller för sådana transporter i deras helhet,

iv) samordning av tidtabeller för anslutande rutter,

v) samlastning av enskilda sändningar, och

vi) upprättande eller tillämpning av enhetliga regler för den struktur och de villkor som styr tillämpningen av frakttariffer.

(30) Parterna har beslutat att endast samarbeta vad gäller punkt ii ovan. I det ändrade TACA-avtalet fastställs att avtalet inte skall tillämpas om parterna skulle fatta beslut om att samarbeta i någon annan fråga som beskrivits i denna punkt (om detta samarbete omfattas av förbudet i artikel 81.1 i fördraget) förrän detta samarbete har anmälts enligt förordning (EEG) nr 4056/86 eller någon annan tillämplig gemenskapsförordning.

3.6 **Reguljära sjötransporttjänster**

(31) Parterna kan ([19])

i) samordna sina tidtabeller, datum för avgång eller anlöp,

ii) fastställa frekvens för avgångar eller anlöp,

iii) samordna eller fördela avgångar eller anlöp mellan konferensens medlemmar,

iv) reglera den lastkapacitet som varje medlem erbjuder ([20]), och

v) fördela last eller intäkt mellan medlemmarna.

3.7 **Samråd med avlastare**

(32) Parterna kan ingå och tillämpa samrådsavtal med transportanvändare beträffande fraktsatserna, avgifterna, villkoren och kvaliteten när det gäller reguljära sjötransporter och förhandla om fraktsatser, avgifter, klassifikationer, regler och bestämmelser med enskilda avlastare och grupper av avlastare.

3.8 **Administration**

(33) Parterna kan träffas eller på annat sätt kommunicera, diskutera och fatta beslut i alla frågor som omfattas av artiklarna 2 (tekniska avtal) och 3 (gruppundantag för linjekonferenser) i förordning (EEG) 4056/86. De får vidare förhandla och ingå konferensens serviceavtal. Två eller fler parter (men inte samtliga) kan fritt förhandla om och ingå gemensamma serviceavtal. Parterna får inte diskutera eller utbyta konfidentiell information om individuella serviceavtal. De får heller inte anta någon form av riktlinjer för individuella serviceavtal, förutom rent tekniska icke-kommersiella riktlinjer. Parterna får dessutom inte införa någon som helst form av kollektivt fastställande av priser för inlandstransporter inom EES.

(34) Ett sekretariat har inrättats för att administrera avtalet.

([19]) Ordalydelsen i punkterna i–v följer den i artikel 3 a–e i förordning (EEG) nr 4056/86.
([20]) Se även punkt 81 nedan.

(35) Parterna kan utse ett oberoende och neutralt organ för att övervaka efterlevnaden av avtalsvillkoren, inklusive regeln om att de intermodala genomgångsfraktsatserna inte får understiga kostnaderna. Enligt parterna har något sådant organ ännu inte utsetts.

4. **MARKNADEN**

(36) Det ändrade TACA-avtalet omfattar bland annat följande tjänstemarknader ([21]):

a) Marknaden för sjötransporttjänster: den reguljära containertrafiken mellan Nordeuropa och Förenta staterna på rutterna mellan nordeuropeiska hamnar och hamnar i Förenta staterna och Kanada ([22]). Den geografiska marknaden för dessa tjänster är det område inom vilket tjänsterna saluförs. Såsom kommissionen konstaterade i beslutet om TAA ([23]) och senare bekräftade i beslutet om TACA ([24]) består detta område vad gäller den geografiska marknaden i Europa av upptagningsområdena för hamnarna i norra Europa.

b) Marknaden för landtransporttjänster: landtransporttjänster som företas inom gemenskapen och som avlastare förvärvar tillsammans med andra tjänster som led i en multimodal transport av containergods mellan Nordeuropa och USA ([25]).

(37) Av dessa marknader behöver bara den som avser sjötransporter beaktas i detta beslut eftersom de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som avser inlandstransporter kommer att handläggas i ett särskilt förfarande.

(38) Den definition av marknaden för sjötransporter som görs ovan (se skäl 36 a) fick förstainstansrättens stöd i dess aktuella dom i TAA-målet ([26]). Rätten instämde framför allt i att lufttransporter inte är ett rimligt alternativ till sjötransporter eftersom det fanns tydliga bevis för att efterfrågan på lufttransporter till skillnad från den på sjötransporter avser begränsade kvantiteter av varor med högt förädlingsvärde och låg vikt. Rätten bekräftade också att kommissionen hade skäl att anse att reguljär containertrafik utgör en separat marknad som skiljer sig från den för andra sjötransporttjänster.

(39) När det gäller den relevanta sjötransportmarknadens geografiska omfattning ansåg rätten att det fanns belägg för att linjesjöfart från hamnar i Medelhavet bara är marginellt utbytbar mot linjesjöfart från nordeuropeiska hamnar. I detta sammanhang bör det noteras att kommissionen i sitt aktuella beslut i ärendet Hutchison/RCPM/ECT ([27]) konstaterade att det fanns belägg för att konkurrensen mellan hamnar i Nordeuropa och Medelhavet fortfarande var marginell ([28]). I detta ärendet har det inte framkommit något nytt som ger anledning att ifrågasätta denna slutsats.

(40) Det ändrade TACA-avtalet ger också medlemmarna rätt att komma överens om priset på de tjänster som utförs inom hamnområdet i nära anknytning till sjötransporten (se skäl 24.1). I detta avseende måste man skilja mellan de tjänster som omfattas av det ändrade TACA-avtalet, och för vilka det finns ett särskilt utbud och en särskild efterfrågan i förhållande till antingen sjö- eller landtransporttjänster, och de tjänster för vilka det inte finns ett sådant särskilt utbud eller en sådan särskild efterfrågan. Den förstnämnda utgör en separat marknad medan den sistnämnda inte gör det ([29]).

([21]) Artiklarna 2 (Avtalets syfte), 2 (Avtalets geografiska räckvidd) och 5 (Översyn av avtalsvillkoren) i det ändrade TACA-avtalet.
([22]) Se TACA-beslutet, punkt 84.
([23]) Kommissionens beslut 94/980/EG i ärende nr IV/34.446 – Trans-Atlantic Agreement (EGT L 376, 31.12.1994, s. 1), punkterna 67–68.
([24]) Punkterna 76–83.
([25]) Se TACA-beslutet, punkt 91.
([26]) Förstainstansrättens dom i mål T-395/94 av den 28 Februari 2002, Atlantic Container Line m.fl. mot kommissionen, REG 2002, s. II-875, punkterna 269–298.
([27]) Kommissionens beslut av den 3 juli 2001 i ärende COMP/JV.55 – Hutchison/RCPM/ECT, se webbplats: http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf. Se skälen 37 ff.
([28]) Punkterna 41 och 46.
([29]) Se domen i mål T-86/95, Compagnie Générale Maritime m.fl. mot kommissionen (FEFC), REG 2002, s. II-1011, punkterna 128–129.

(41) De tjänster som omfattas av det ändrade TACA-avtalet och för vilka det vanligtvis inte finns något särskilt utbud eller någon särskild efterfrågan är de tjänster som inte kan särskiljas från sjötransport- eller landtransporttjänsterna i den mening att det skulle vara fysiskt eller ekonomiskt omöjligt för ett utomstående tjänsteföretag (t.ex. ett företag som driver en containerterminal) som är oberoende av sjötransport- eller landtransportföretaget att tillhandahålla dessa tjänster separat eller direkt till transportanvändaren.

(42) Övriga tjänster som ingår i det ändrade TACA-avtalet – tjänster som det finns ett särskilt utbud av och en särskild efterfrågan på – består av de lasthanteringstjänster inom hamnen där medlemmarna i det ändrade TACA-avtalet inte bara konkurrerar eller kan komma att konkurrera med varandra och med andra rederier, utan även med utomstående tjänsteföretag.

(43) Den relevanta marknaden för lasthanteringstjänster utgörs i nuläget av marknaden för sådana tjänster i nordeuropeiska hamnar som betjänar de rutter som omfattas av det ändrade TACA-avtalet.

5. **MARKNADERNAS STRUKTUR**

(44) Jämfört med den period under vilken man i beslutet om TACA-avtalet konstaterade att avtalet stred mot artikel 86 (en del av 1994 samt 1995 och 1996) har konkurrensvillkoren på rutterna över Atlanten ändrats avsevärt. Tabell 1 visar hur marknadsandelarna utvecklats under perioden 1994–2001.

Tabell 1

Marknadsandelar för de containerrederier som trafikerar den nordatlantiska traden direkt eller via Canadian Gateway 1994–2001 (första kvartet) (i procent) ([30]).

(%)

Bortfraktare	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (första kvartalet)
TACA-parterna/parterna till det ändrade TACA-avtalet (från och med 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Övriga	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100

(45) TACA-konferensens kontinuerligt minskade marknadsandel bekräftas av de slutsatser som U.S. Federal Maritime Commission (FMC) drog i sin slutliga rapport om effekterna av 1998 års Ocean Shipping Reform Act ([31]). FMC uppskattar att TACA-konferensens marknadsandel har minskat från en toppnotering på cirka 80 % 1992 (då TACA bildades) till cirka 50 % 2001. Parterna till det ändrade TACA-avtalet är därför numera utsatta för en betydligt större extern konkurrens än under den period som TACA-beslutet avsåg.

(46) Inrättandet av konfidentiella, individuella serviceavtal innebär också att den interna konkurrensen ökat avsevärt sedan tiden för TACA-beslutet. TACA-parterna har sålunda rapporterat till FMC att endast cirka 10 % av det gods som konferensens medlemmar fraktar transporteras enligt konferenstariffen. I slutet av 1999 transporterades vidare 80 % av det gods som TACA-parterna fraktade utanför ramen för konferensens serviceavtal. Slutligen har konferensens serviceavtal minskat från 30 stycken under 1999 till endast tre under 2000 ([32]).

([30]) *Källor:* TACA-beslutet, parterna till det ändrade TACA-avtalet (på grundval av PIERS Global Container Reports).
([31]) *The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998*, Federal Maritime Commission, september 2001.
([32]) Ibidem s. 12.

(47) FMC:s slutsatser stämmer överens med uppgifterna i de rapporter som de enskilda TACA-parterna lämnar till kommissionen var sjätte månad ([33]). Deras rapporter bekräftar också att en överväldigande del av det gods som parterna fraktar transporteras inom ramen för individuella serviceavtal. Av dessa uppgifter framgår det att de individuella serviceavtalen har blivit norm på den trad som omfattas av det ändrade TACA-avtalet och att alla medlemmar i konferensen numera är utsatta för betydande konkurrens från övriga TACA-medlemmar.

(48) Dessa slutsatser i fråga om marknaden för sjötransporter är lika relevanta för marknaden för lasthanteringstjänster. Även här är medlemmarna i det ändrade TACA-avtalet utsatta för extern konkurrens från externa transportörer som verkar på den transatlantiska traden. De kan också möta konkurrens från oberoende lasthanterare. Internt konkurrerar parterna kraftigt med varandra när det gäller allmänna villkor (inklusive pris) liksom villkoren i individuella och gemensamma serviceavtal för transporter från hamn till hamn eller från dörr till dörr.

(49) Sammanfattningsvis tyder tillgängliga uppgifter på att TACA-medlemmarna numera är utsatta för en kraftigare både extern och intern konkurrens än någonsin tidigare.

6. SYNPUNKTER FRÅN TREDJE PART

6.1 Synpunkter som svar på tillkännagivandet enligt artikel 12.2

(50) Synpunkter har inkommit från de parter som nämns i skäl 6. Flera av dessa synpunkter rör de aspekter i det ändrade TACA-avtalet som avser inlandstransporter och kommer inte att beskrivas i detta dokument. Andra synpunkter – där en tredje part främst motsätter sig ett undantag – tycks inte längre återspegla denne tredje parts åsikter i frågan ([34]). Flera synpunkter som inkommit som svar på tillkännagivandet enligt artikel 12.2 är dock fortfarande relevanta för bedömningen av huruvida bestämmelserna i avtalet motiverar ett gruppundantag eller ett individuellt undantag. De kommer därför att granskas i avsnitt 9 och 10 nedan.

6.2 Synpunkter som svar på tillkännagivandet enligt artikel 23.3

(51) Synpunkter har inkommit från CLECAT och ESC. CLECAT har inte längre några principiella invändningar mot att det ändrade TACA-avtalet beviljas ett undantag. Man uppmanar dock kommissionen att inrätta ”en lämplig och strikt kontrollmekanism” för att se till att parterna respekterar sitt åtagande att inte öka tarifferna inom ramen för något program för kapacitetsreglering eller skapa en artificiell högsäsong.

(52) Kommissionen är övertygad om att de arrangemang som införts är tillräckliga för att se till att parterna respekterar sitt åtagande beträffande kapacitetsreglering. Dessa arrangemang beskrivs närmare i skäl 81.

(53) ESC:s synpunkter på artikel 23.3-tillkännagivandet kan sammanfattas enligt följande:

1. Kommissionen måste göra en rättslig och ekonomisk bedömning av det ändrade TACA-avtalet utifrån framför allt OECD:s slutliga rapport om konkurrenspolitiken på området linjesjöfart ([35]), förstainstansrättens domar i målen TAA och FEFC samt kommissionens avsikt att granska gruppundantaget för linjekonferenser mot bakgrund av OECD:s rapport och den allmänna utvecklingen på området.

([33]) Dessa rapporter innehåller uppgifter om antalet avtal som rederiet ingått, fördelade mellan individuella serviceavtal, gemensamma serviceavtal, konferensens serviceavtal och tariffen samt uppgifter om antalet TEU (branschens standardförkortning för ”tjugofotsenheter”, som avser containrarnas storlek) och andelen av det totala antalet TEU som transporteras inom ramen för var och en av dessa avtalstyper.

([34]) CLECAT motsätter sig sålunda inte längre ett undantag, samtidigt som varken TLF eller svenska Industriförbundet har lämnat några synpunkter som svar på tillkännagivandet av den 29 november 2001.

([35]) Se OECD:s webbplats, http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no–25,00.html.

2. Kommissionen har ingen anledning att fatta beslut om ett individuellt undantag eftersom anmälan bara har gjorts som en försiktighetsåtgärd då parterna anser att alla bestämmelser i det ändrade TACA-avtalet omfattas av gruppundantaget för linjekonferenser. Kommissionen bör därför inte slösa sina begränsade resurser på att handlägga parternas ansökan.

3. Kommissionen bör undersöka huruvida domen i målet TAA är relevant vid en bedömning av bestämmelserna om kapacitetsreglering i avtalet.

4. Bestämmelserna i det ändrade TACA-avtalet om informationsutbyte är utformade så att de ger hela konferensen kännedom om villkoren i konfidentiella serviceavtal som enskilda konferensmedlemmar ingått med enskilda avlastare.

(54) Varken OECD:s rapport eller det faktum att kommissionen har inlett en översyn av förordning (EEG) nr 4056/86 har någon direkt betydelse för det aktuella ärendet. Båda avser en möjlig reform av dagens konkurrenslagstiftning, medan det aktuella beslutet handlar om att tillämpa den lagstiftningen i ett specifikt ärende. Det är inte heller nödvändigt att i detta beslut uttryckligen nämna möjligheten att tillämplig lagstiftning kan komma att ändras avsevärt innan ett eventuellt undantag för det ändrade TACA-avtalet löper ut, eftersom en sådan ändring skulle åtföljas av lämpliga övergångsarrangemang.

(55) När det gäller synpunkten att kommissionen inte har någon anledning att fatta beslut om ett individuellt undantag räcker det att notera att parterna uttryckligen begärt att kommissionen skall fatta ett beslut ([36]) och att den därför måste fatta ett formellt beslut ([37]).

(56) Den eventuella betydelsen av domen i målet TAA vid en bedömning av avtalets bestämmelser om kapacitetsreglering tas upp i skälen 85–86 nedan. ESC:s synpunkter på informationsutbytet diskuteras i skälen 70–71.

7. **TILLÄMPLIGA FÖRORDNINGAR**

(57) Eftersom rådet antagit särskilda sektoriella förordningar för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på transporttjänster kan verksamheten inom ramen för det ändrade TACA-avtalet omfattas av tre olika förordningar: förordning (EEG) nr 4056/86, förordning (EEG) nr 1017/68 och förordning nr 17.

(58) Förordning (EEG) nr 4056/86 gäller internationella sjötransporttjänster ([38]). I sin dom i målet FEFC konstaterade förstainstansrätten att förordningens räckvidd var begränsad till

> ”egentlig sjötransport, det vill säga sjötransport från hamn till hamn, och inte täcker tjänster avseende landtransport av varor till och från hamnar som tillhandahålls i kombination med andra tjänster vid en kombinerad transport.” (punkt 241).

(59) Följande bestämmelser i avtalet omfattas därför uppenbart av räckvidden för förordning (EEG) nr 4056/86:

1. Bestämmelserna om reguljära sjötransporttjänster.

2. Relevanta delar i bestämmelserna om tariffen och serviceavtal, dvs. de delar som rör sjötransporter.

(60) De aspekter i avtalet som rör landtransporter omfattas därför uppenbart inte av förordning (EEG) nr 4056/86 ([39]). Bland avtalets bestämmelser omfattas framför allt regeln att de intermodala genomgångsfraktsatserna inte får understiga kostnaderna av förordning (EEG) nr 1017/68.

([36]) Vilket bekräftades i en skrivelse av den 20 mars 2002.
([37]) Artikel 12.4 i förordning (EEG) nr 4056/86.
([38]) Artikel 1.
([39]) Se till exempel punkt 261 i domen i målet FEFC.

(61) De bestämmelser i det ändrade avtalet som varken omfattas av förordning (EEG) nr 4056/86 eller förordning (EEG) nr 1017/68 omfattas i stället av förordning nr 17. Bestämmelserna om lasthantering inom ett hamnområde enligt tariffen eller serviceavtal omfattas åtminstone delvis av förordning nr 17 ([40]). Detta gäller särskilt de lasthanteringstjänster för vilka det finns ett särskilt utbud och en särskild efterfrågan i förhållande till sjö- eller landtransporter (se skäl 42).

8. ARTIKEL 81.1 I FÖRDRAGET (OCH ARTIKEL 53.1 I EES-AVTALET)

8.1 Avtal mellan företag

(62) Parterna bedriver en kommersiell verksamhet som syftar till att tillhandahålla sjötransporter och därmed förknippade tjänster. De är därför företag i den mening som avses i artikel 81.1 i fördraget och artikel 53.1 i EES-avtalet. Det ändrade TACA-avtalet är ett formellt avtal mellan dessa företag.

8.2 Begränsning av konkurrensen

(63) Följande bestämmelser i avtalet begränsar eller kan begränsa konkurrensen avsevärt i den mening som avses i artikel 81.1 i fördraget:

1. Avtalet mellan parterna enligt vilket de kommer överens om de priser och villkor som utgör tariffen.

2. Tillhandahållandet av reguljära sjötransporttjänster.

3. Bestämmelser som rör konferensens serviceavtal eller gemensamma serviceavtal ([41]).

8.2.1 *Individuella serviceavtal*

(64) Det ändrade TACA-avtalet innehåller inga begränsningar för de villkor på vilka parterna kan ingå individuella serviceavtal med avlastare. ESC och svenska Industriförbundet har tidigare hävdat att framför allt tre aspekter i det ändrade TACA-avtalet *i praktiken* skulle begränsa den fria tillgången till sådana avtal.

8.2.1.1 Verkningarna av konferensens serviceavtal

(65) De båda företrädarna för avlastare oroar sig över att möjligheten för rederier att ingå konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal skulle leda till begränsningar för deras frihet att förhandla om och ingå individuella serviceavtal.

(66) Enskilda rederier inom TACA ingår de facto individuella serviceavtal, och det finns inga belägg för att möjligheten att ingå konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal begränsar tillgången till den förstnämnda avtalstypen. Tvärtom tyder parternas senaste (enskilda) rapporter till kommissionen på att en överväldigande majoritet av deras laster fortsätter att transporteras inom ramen för individuella serviceavtal, medan gemensamma serviceavtal och konferensens serviceavtal står för en mycket blygsam andel. Det individuella serviceavtalets ställning som det vanligaste avtalet mellan rederier och avlastare är därför ohotad.

(67) Bestämmelsen att rederier som erbjuder individuella och gemensamma serviceavtal kan hänvisa till standardformuläret för konferensens serviceavtal är därför bara ett uttryck för vad som i praktiken sannolikt är en självklar utgångspunkt i många sådana förhandlingar. Dock skall varje avtal, överenskommelse eller samordnat förfarande mellan parterna om att de – då de ingår individuella serviceavtal – helt eller delvis skall följa standardformuläret, innehållet eller priset i fråga om konferensens serviceavtal inte anses omfattas av ett eventuellt undantag. En eventuell överenskommelse av detta slag kan dessutom föranleda kommissionen att återkalla undantaget i enlighet med artikel 13.3 i förordning (EEG) nr 4056/86.

([40]) Kommissionens beslut 2000/627/EG i ärende IV/34.018 – Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) (EGT L 268, 20.10.2000, s. 1), skäl 128.
([41]) Se TACA-beslutet, skälen 454–462.

8.2.1.2 Frivilliga riktlinjer för serviceavtal

(68) ”Frivilliga riktlinjer för serviceavtal”. ESC hävdade att de frivilliga riktlinjer som publicerats av Transpacific Stabilization Agreement (TSA) och de argument som parterna framfört i USA visade att eventuella frivilliga riktlinjer sannolikt skulle röra kommersiella frågor, inklusive priserna i individuella konfidentiella avtal, i strid mot artikel 81.1 i fördraget.

(69) De riktlinjer och överenskommelser om diskussioner som är tillåtna (men inte krävs) enligt USA:s regelverk är inte av det slaget att de är direkt relevanta för tillämpningen av ett undantag enligt gemenskapens konkurrensregler. Parterna har anmält ett avtal som innebär att de kan komma överens om frivilliga riktlinjer (vilket de faktiskt inte gjort) som enbart rör ”tekniska, icke-kommersiella frågor”. Riktlinjer för sådana frågor utgör sannolikt inte något konkurrenshinder. Den typ av detaljerade prisrekommendationer som ingår i TSA:s riktlinjer kan inte med rätta kallas varken ”tekniska” eller ”icke-kommersiella”. Om parterna skulle komma överens om ”frivilliga riktlinjer för serviceavtal” som kan tänkas begränsa konkurrensen avsevärt (till exempel genom att kopiera TSA:s riktlinjer), skulle detta avtal inte ligga inom ramen för den verksamhet som beskrivs i anmälan. Ett sådant avtal skulle dessutom kunna föranleda kommissionen att återkalla undantaget.

8.2.1.3 Utbyte av information

(70) Utbyte av information. ESC hävdade att parterna skulle utbyta information så långt som detta var tillåtet enligt amerikansk lagstiftning och att detta inbegrep att diskutera villkoren i individuella serviceavtal. Detta skulle enligt ESC inbegripa diskussioner för att komma överens om rekommenderade allmänna prishöjningar i individuella serviceavtal, precis som de rederier som trafikerar Stilla havet har gjort inom ramen för Transpacific Stabilization Agreement (TSA). Detta är dock ett scenario som utgår från vad rederier får göra enligt amerikansk lagstiftning, vilket de också gjort på sina trader i Stilla havet. Scenariot stämmer inte överens med innehållet i parternas anmälan. Gemensamt överenskomna rekommendationer om prishöjningar skulle inte omfattas av ett undantag.

(71) Tvärtemot ESC:s argument är det lämpligt att tariffen fastställs utifrån de priser som råder på marknaden, inbegripet de priser som anges i serviceavtalen. Det viktiga är här att se till att information samlas in på ett sådant sätt att man skyddar konfidentiell information som avser individuella och gemensamma serviceavtal. Efter de ändringar som parterna gjort i sina föreslagna arrangemang för utbyte av information ([42]) kommer varken TACA:s sekretariat eller parterna att ha tillgång till information om enskilda bortfraktare som avser laster som transporteras inom ramen för individuella och gemensamma serviceavtal. När det gäller sådana laster kommer parterna bara att utbyta information som sammanställts för hela konferensen.

(72) Konkluderas kan att bestämmelserna i det ändrade TACA-avtalet om individuella serviceavtal inte är utformade på ett sådant sätt att de kan begränsa konkurrensen avsevärt.

8.3 **Påverkan på handeln mellan medlemsstater**

(73) I domen i TAA-måletbekräftade förstainstansrätten att handeln inom gemenskapen kan påverkas avsevärt av en konkurrensbegränsning mellan medlemmar i en internationell linjekonferens ([43]). Denna slutsats, som avsåg TACA:s föregångare, har direkt betydelse för det aktuella fallet.

([42]) Parterna har bland annat utsett en oberoende part som skall samla in, sammanställa och sprida kommersiellt känsliga uppgifter. De har också antagit en resolution där de anger vilka typer av information som får respektive inte får utbytas.

([43]) Punkterna 71–74. Se även förstainstansrättens dom av den 8 oktober 1996 i de förenade målen T-24/93, T-25/93, T-26/93 och T-28/93 Compagnie Maritime Belge m.fl. mot kommissionen, REG 1996, s. II-1201, punkterna 202–203.

(74) Precis som TAA omfattar det ändrade TACA-avtalet rederier som är inrättade i flera medlemsstater, och som bland annat tillhandahåller reguljära sjötransporttjänster mellan hamnar i Nordeuropa och hamnar i USA och Kanada. En eliminering eller begränsning av konkurrensen mellan parterna när det gäller priser eller tjänsteutbud kan därför snedvrida handeln genom och mellan nordeuropeiska hamnar och deras respektive upptagningsområden. Eftersom sjötransporttjänster vanligtvis utgör en länk i utbudskedjan, som bland annat även inbegriper lasthanteringstjänster och landtransporter, skulle en begränsning av konkurrensen i sjötransportledet dessutom få indirekta effekter på dessa andra verksamheter och på handeln utanför hamnens omedelbara närområde. Detta är än mer sannolikt om avtalet – som i det aktuella ärendet – i sig innehåller bestämmelser som går ut på att fastställa ett gemensamt pris på lasthanteringstjänster.

(75) Ett avtal om att fastställa priser eller begränsa utbudet utgör en allvarlig konkurrensbegränsning. Med tanke på den marknadsandel som parterna till det ändrade TACA-avtalet har är det sannolikt att denna begränsning skulle få betydande effekter på handeln mellan medlemsstaterna.

9. GRUPPUNDANTAG: ARTIKEL 3 I FÖRORDNING (EEG) nr 4056/86

9.1 Gruppundantagets räckvidd

(76) Enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86 beviljas undantag från förbudet i artikel 81.1 i fördraget för medlemmarna av en linjekonferens i fråga om överenskommelser om enhetliga eller gemensamma fraktsatser och andra villkor som de kommit överens om för sina reguljära sjötransporttjänster. Enligt artikeln beviljas också undantag för ett begränsat antal andra verksamheter om en eller flera av dem bedrivs av medlemmar i en linjekonferens utöver att fastställa priser och fraktvillkor för sjötransporttjänster. Till de omständigheter som kan föranleda ett undantag hör de fördelar för avlastare som beskrivs i skälen till förordning (EEG) nr 4056/86 ([44]) och särskilt konferensernas stabiliserande verkan som tillförsäkrar avlastarna pålitlig trafik.

(77) I sin dom i målet TAA påminde förstainstansrätten om att bestämmelserna om undantag från artikel 81.1 i EG-fördraget måste tolkas strikt och att denna slutsats gäller a fortiori för bestämmelserna om gruppundantag i förordning (EEG) nr 4056/86:

> ”…på grund av att denna förordning har obegränsad varaktighet samt att de tillåtna konkurrensbegränsningarna är av undantagskaraktär (horisontella avtal med syfte att fastställa priser). Av detta följer att gruppundantaget i artikel 3 i förordning nr 4056/86 inte kan tolkas extensivt och dynamiskt, så att det täcker alla avtal som rederier anser vara lämpliga, eller till och med nödvändiga, att ingå för att anpassa sig till marknadsvillkoren.” ([45])

(78) Följaktligen måste gruppundantaget tolkas som att det bara omfattar de bestämmelser i ett konferensavtal som avser tillämpningen och fastställandet av en tariff för reguljära sjötransporttjänster.

9.2 Tillämpning av gruppundantaget på det ändrade TACA-avtalet

(79) ESC menar att kommissionen inte kan tillämpa artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86 och bevilja ett individuellt undantag eftersom konfidentiella avtal enligt parterna själva är den främsta orsaken till den kommersiella stabiliteten på TACA:s trad.

([44]) ”Gruppundantag bör göras för linjekonferenser. Linjekonferenser har en stabiliserande verkan som tillförsäkrar avlastarna pålitlig trafik. De bidrar allmänt till att tillhandahålla ändamålsenliga, effektiva och tidtabellsbundna sjötransporter…” (åttonde skälet i ingressen i förordning (EEG) nr 4056/86).

([45]) Punkt 146 i domen – understrykningarna tillfogade.

(80) Enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86 undantas vissa förfaranden från rederiernas sida oavsett om de är förknippade med andra förfaranden, även om kommissionen kan vidta åtgärder enligt artikel 7. En linjekonferens' tariff som är undantagen enligt artikel 3 upphör därför inte att vara undantagen bara för att konferensmedlemmarna även ingår serviceavtal.

9.3 **Kapacitetsreglering**

(81) Enligt artikel 5.3 iv i det ändrade TACA-avtalet kunde parterna samarbeta i syfte att "…reglera den kapacitet som varje part erbjuder". Ordalydelsen i denna bestämmelse återspeglade den i artikel 3 d i förordning (EEG) nr 4056/86. Som svar på kommissionens invändningar har ordalydelsen ändrats till följande:

> "...förutsatt att parterna inkommer med sådana **rapporter och prognoser** till Europeiska kommissionen och FMC som överenskommits mellan parterna och Europeiska kommissionen respektive parterna och FMC, kan den kapacitet som var och en av parterna erbjuder regleras (denna möjlighet vidareutvecklas i bilaga B). En sådan kapacitetsreglering förutsätter att parterna **inte ökar några tariffer i samband med program för kapacitetsreglering** på någon trad som omfattas av ett sådant program eller **skapar en artificiell högsäsong**" (kommissionens betoning).

(82) Såsom avtalats mellan parterna och kommissionen kommer rapporter och prognoser som skall lämnas till kommissionen ([46]) att innehålla följande:

1. En förhandsrapport, som skall lämnas före genomförandet av eventuella program för kapacitetsreglering, där man beskriver parternas prognostiserade fraktvolymer och totala tillgängliga kapacitet per vecka under programmets varaktighet.

2. En veckorapport, som skall lämnas in varje vecka under det föreslagna programmets varaktighet, med samma information som förhandsrapporten och med en beskrivning av eventuella ändringar av prognosen för den aktuella veckan.

3. En veckorapport, som skall lämnas in varje vecka under det föreslagna programmets varaktighet, med uppgifter om oanvänd kapacitet i varje fartyg och last som lämnats kvar och/eller lastats på ett annat fartyg under föregående vecka.

4. En efterhandsrapport, som skall lämnas in efter programmets slut, med uppgifter om parternas faktiska totala fraktvolymer och faktiska kapacitet per vecka.

(83) Parterna skall också lämna en rapport som omfattar de 18 månaderna före programmet som referensperiod för bedömningen av kapacitetsregleringen.

(84) Förutsatt att parterna fortsätter att uppfylla villkoren i artikel 5.2 iv, anser kommissionen att det ändrade TACA-avtalets bestämmelser om kapacitetsreglering omfattas av gruppundantaget för linjekonferenser. Detta stämmer överens med kommissionens ståndpunkt i besluten om TAA ([47]) och EATA ([48]).

([46]) Dessa rapporter har redan lämnats vad gäller det ändrade TACA-avtalets program för kapacitetsreglering i samband med jul- och nyårshelgerna 2001/2002.
([47]) Punkterna 359–370.
([48]) Kommissionens beslut 1999/485/EG i ärende IV/34.250 – Europe Asia Trades Agreement (EGT L 193, 26.7.1999, s. 23), skälen 177 ff.

(85) När det gäller ESC:s uppmaning till kommissionen att i detta sammanhang ytterligare överväga beslutet i ärendet TAA säger den sistnämnda inte något om huruvida TAA:s program för kapacitetsförvaltning skulle ha omfattats av gruppundantaget för linjekonferenser om TAA hade varit en sådan. Rätten instämde dock i kommissionens slutsats att TAA – inbegripet bestämmelserna om kapacitetsförvaltning – gjorde det möjligt för medlemmarna att eliminera konkurrensen för en betydande del av de aktuella tjänsterna, och att TAA därför inte uppfyllde kraven för ett individuellt undantag enligt artikel 81.3 i fördraget.

(86) Denna slutsats är emellertid inte tillämplig på det ändrade TACA-avtalets bestämmelser om kapacitetsreglering oavsett om de kan anses omfattas av gruppundantaget eller inte. TAA-parterna hade en marknadsandel på cirka 75 %, medan parterna till det ändrade TACA-avtalet inte har en samlad marknadsandel på mer än cirka 50 %. Dessutom inbegrep inte TAA-avtalet någon faktisk kapacitetsminskning och ledde därför inte till några betydande kostnadsbesparingar som kunde komma transportanvändarna till godo. Däremot har det ändrade TACA-avtalets kapacitetsreglering – såsom den tillämpas under lågsäsongerna i samband med jul- och nyårshelgerna 2000/2001 och 2001/2002 – inneburit att fartyg tagits ur trafik med betydande kostnadsbesparingar som resultat. Arrangemangen inom ramen för det ändrade TACA-avtalet kringgärdas – till skillnad från TAA:s arrangemang – också av skyddsmekanismer mot missbruk.

9.4 **Bestämmelser som inte omfattas av gruppundantaget**

(87) I den mån som de kan anses begränsa konkurrensen omfattar gruppundantaget inte bestämmelser som rör konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal ([49]).

(88) Andra bestämmelser som inte omfattas av förordning (EEG) nr 4056/86 och som därför inte kan anses omfattas av gruppundantaget är följande:

1. De bestämmelser i det ändrade TACA-avtalet som omfattas av förordning (EEG) nr 1017/68 (och som därför inte granskas i samband med detta förfarande).

2. Bestämmelserna som ger parterna rätt att komma överens om priser och villkor för de lasthanteringstjänster inom ett hamnområde som inte kan skiljas från överfarten.

10. **INDIVIDUELLT UNDANTAG: ARTIKEL 81.3 I FÖRDRAGET (OCH ARTIKEL 53.3 I EES-AVTALET)**

10.1 **Serviceavtal**

(89) I beslutet om TACA konstaterade kommissionen bland annat att parterna hade överträtt artikel 85 i EG-fördraget genom att komma överens om de villkor på vilka parterna fick ingå serviceavtal med avlastare ([50]). Kommissionen konstaterade också att TACA-parterna överträtt artikel 82 i EG-fördraget genom att begränsa tillgången till och innehållet i serviceavtal ([51]). Båda dessa förfaranden är förbjudna ([52]). TACA-beslutet innebar dock inget förbud för parterna att erbjuda enhetliga serviceavtal (dvs. konferensens serviceavtal eller gemensamma serviceavtal) ([53]).

([49]) Se TACA-beslutet, skälen 454–462.
([50]) Artikel 3.
([51]) Artikel 6.
([52]) Artiklarna 4 och 7.
([53]) Artikel 3 i beslutet innehåller inte något sådant förbud. I stället handlar det om följande två huvudtyper av begränsningar: i) där avtalet hindrade TACA:s medlemmar att ingå individuella serviceavtal med avlastare eller begränsade deras rätt att göra detta och ii) där avtalet begränsade villkoren i individuella serviceavtal. Det ändrade TACA-avtalet innehåller inga sådana begränsningar, och individuella serviceavtal kan ingås utan begränsningar.

10.1.1 *Konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal*

(90) I avtalet föreskrivs att rederierna kan ingå konferensens serviceavtal eller gemensamma serviceavtal – liksom anta ett standardformulär för konferensens serviceavtal – för tjänster som tillhandahålls mellan hamnar inom EES och hamnar och orter i inlandet och vid kusterna utanför EES. Såsom anges ovan (skäl 40) kan sådana avtal inbegripa ett pris för alla tjänster som utförs inom hamnområdet i nära anknytning till sjötransporten ([54]). I den mån som de bestämmelserna kan anses begränsa konkurrensen omfattas de inte av gruppundantaget för linjekonferenser som finns i förordning (EEG) nr 4056/86 ([55]). Däremot uppfyller de kraven för ett individuellt undantag enligt artikel 81.3. I beslutet om TAA identifierades två stora fördelar med serviceavtalen ([56]): tillhandahållandet av speciella tjänster förbättrar leveranskedjans kvalitet och bidrar till prisstabilitet. Serviceavtal kan också minska sökkostnader och administrativa kostnader. Genom att de rederier som är parter till det ändrade TACA-avtalet erbjuder konferensens serviceavtal och gemensamma serviceavtal till avlastare som så önskar bidrar de till stabilitet. De kan också tillhandahålla speciella tjänster, och de kommer att bidra till att minska sök-, förhandlings- och övervakningskostnader ([57]).

(91) Numera, när tillgången till individuella serviceavtal inte är begränsad och de faktiskt utgör det vanligaste arrangemanget på den trad som omfattas av det ändrade TACA-avtalet, räcker det att det åtminstone finns några fall där gemensamma serviceavtal ger avlastare ytterligare fördelar jämfört med de individuella serviceavtalen. Såsom de periodiska rapporterna från parterna visar har vissa avlastare fortsatt att välja gemensamma serviceavtal trots att individuella serviceavtal numera är allmänt tillgängliga. Detta är i sig ett tillräckligt bevis för att det finns fall där gemensamma serviceavtal ger avlastare fördelar. Fastställandet av ett gemensamt avtalspris är en väsentlig och icke avskiljbar del av ett gemensamt serviceavtal och är därför oumbärligt för att uppnå dessa fördelar.

(92) Det är inte troligt att konkurrensen elimineras i den mening som avses i artikel 81.3 i EG-fördraget. Utöver konkurrensen från aktörer utanför konferensen skapar de individuella serviceavtalen en betydande intern konkurrens (se skäl 46).

10.2 **Lasthanteringstjänster i ett hamnområde**

(93) Liksom många andra konferenser hade TACA som praxis att dela in sina tariffer i fem olika fraktsatser för var och en av följande tjänster: landtransporter till hamnen, godshantering i hamnen (överflyttning från landtransportmedlet till fartyget), sjötransport, godshantering i ankomsthamnen (överflyttning från fartyget till landtransportmedlet) och landtransport till den slutliga destinationsorten ([58]). Parterna kommer inte längre överens om priser för landtransporter inom EES. Inom EES anges i tariffen sålunda bara fraktsatser för lasthantering i avgångs- eller ankomsthamnen.

(94) Även om förstainstansrätten inte har avgett någon dom om den exakta fördelningen mellan lasthanteringstjänster och sjötransporttjänster, har den klargjort att förordning (EEG) nr 4056/86 måste tolkas som att den bara gäller sjötransporten mellan hamnar och att sjötransporttjänsten upphör vid ankomsten till hamnen ([59]). Detta innebär att avgifter i tariffen som avser lasthantering inom hamnområdet bara kan omfattas av det gruppundantag för linjekonferenser som anges i den förordningen i den mån som lasthanteringen inte kan skiljas från överfarten (se skäl 41).

(95) I samband med detta förfarande behöver man dock inte exakt identifiera vilken verksamhet som omfattas av de olika kategorierna eftersom man kan göra ett undantag i den mån som tariffen enligt

([54]) För en förteckning över avgifter som avser sådana tjänster, se fotnot 17.
([55]) Se TACA-beslutet, skälen 454–462. Se även domen i TAA-målet, punkt 164.
([56]) Se skälen 472–476.
([57]) Det bör noteras att kommissionen redan har godkänt gemensamma serviceavtal genom att besluta att inte göra allvarliga invändningar mot sådana arrangemang i ärendet Polfin Liner Conference (EGT C 396, 19.12.1998, s. 10, IP/99/193).
([58]) Se TACA-beslutet, punkt 96.
([59]) Dom i mål T-86/95, FEFC, punkterna 239–241.

det ändrade TACA-avtalet täcker lasthanteringstjänster som inte omfattas av förordning (EEG) nr 4056/86 men av förordning nr 17 ([60]).

(96) De aktuella lasthanteringstjänsterna, som tillhandahålls inom hamnområdet, har en stark ekonomisk och fysisk anknytning till sjötransporten som sådan. Dessa tjänster har – åtminstone sedan införandet av containertrafik – i allmänhet kontrakterats av bortfraktare som fakturerats direkt av lasthanterarna (företag som driver containerterminaler eller stuveriföretag). Transportanvändarna, särskilt de som endast behöver transportera små volymer, kan dra nytta av denna situation eftersom bortfraktarna generellt kommer att ha en starkare förhandlingsposition gentemot företag som driver containerterminaler och kommer att kunna förhandla fram ett pris som är avsevärt lägre än det som avlastaren skulle ha kunnat uppnå ([61]). Mot denna bakgrund och under de mycket speciella omständigheterna som råder i detta ärende motsätter kommissionen sig inte att parter i det ändrade TACA-avtalet fastställer avgifterna för dessa tjänster. Dessa mycket speciella omständigheter inbegriper det faktum att bara en bråkdel av de laster som transporteras av parterna till det ändrade TACA-avtalet fraktas enligt konferensens tariff, medan den avgjort största delen fraktas inom ramen för individuella serviceavtal. Kommissionen har också beaktat att parterna till det ändrade TACA-avtalet inte har en större samlad marknadsandel än cirka 50 %. Detta innebär att parterna till det ändrade TACA-avtalet är utsatta för en tidigare okänd grad av intern och extern konkurrens och avlastarna har en stor mängd alternativa typer av godsbefordran inom ramen för konferenstariffen.

10.3 **Slutsats**

(97) Av de olika skäl som redovisas ovan konkluderar kommissionen att de aspekter i det anmälda avtalet som nämns i punkterna 89–96 ovan, som inte omfattas av artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86, men däremot av den förordningens eller förordning nr 17:s räckvidd, kan strida mot artikel 81.1 i EG-fördraget. Dessa aspekter uppfyller emellertid kriterierna för ett undantag enligt artikel 81.3 i EG-fördraget.

11. **UNDANTAGETS, VILLKORENS OCH SKYLDIGHETERNAS VARAKTIGHET**

(98) Enligt artikel 13 i förordning (EEG) nr 4056/86 och artikel 8 i förordning nr 17 skall det i ett beslut som innebär att man tillämpar artikel 81.3 i EG-fördraget anges vilken period beslutet skall gälla. Denna period varar normalt i minst sex år. Undantaget bör i detta fall, för de delar av det ändrade TACA-avtalet som omfattas av räckvidden för förordning (EEG) nr 4056/86, träda i kraft den dag då avtalet genomfördes (31 december 1998) och för de delar som omfattas av räckvidden för förordning nr 17 den dag anmälan skedde (29 januari 1999) och skall upphöra sex år efter offentliggörandet i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* av kommissionens tillkännagivande enligt artikel 12.2 i förordning (EEG) nr 4056/86.

([60]) I den mån som lasthanteringstjänster omfattas av förordning (EEG) nr 1017/68 granskas de inte i samband med detta förfarande).

([61]) Se t.ex. Lloyds förteckning av den 12 juni 2002, s. 5: ”I sitt tal vid samma konferens [TOC 2002] uppmanade P&O Ports verksamhetsdirektör Alistair Baillie terminaloperatörerna att tänka om helt i fråga om prissättningen. Hårt pressade rederier eftersträvar att minska avgifterna för terminalhantering, ’vilket minskar hela branschens avkastning till olönsamma nivåer’. Dessutom kan rederierna aldrig själva utnyttja eventuella besparingar som de gör, utan låter dem direkt komma kunden till godo snarare än att förbättra sina egna resultat. Av denna anledning borde terminaloperatörerna dela upp sina avgifter mellan rederier och avlastare, där de förstnämnda betalar för lasthanteringstjänster mellan fartyget och hamnområdet och mottagarna faktureras för lasthanteringstjänster inom hamnområdet. […] En indelning av tjänsterna mellan lasthanterare och rederier skulle kunna utgöra grunden för den framtida prispolicyn för att på så sätt minska terminaloperatörernas exponering för låga sjöfraktsatser”.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I enlighet med artikel 81.3 i EG-fördraget förklaras härmed bestämmelserna i artikel 81.1 i EG-fördraget inte vara tillämpliga på de aspekter i det ändrade TACA-avtalet (Trans-Atlantic Conference Agreement) avseende serviceavtal och hamnhantering som omfattas av förordning (EEG) nr 4056/86 och förordning nr 17, från den 31 december 1998 vad avser förordning (EEG) nr 4056/86 och från den 29 januari 1999 vad avser förordning nr 17, samt för en period av ytterligare sex år från den 6 maj 1999.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till:

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

Atlantic Container Line AB
Sydatlanten
Skandiahamnen
S-403 36 Göteborg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH
Ballindamm 25
D2-0095 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
Hongkong

P&O Nedlloyd Limited
Beagle House
Braham Street
London E1 8EP
Förenade kungariket

Utfärdat i Bryssel den 14 november 2002.

På kommissionens vägnar
Mario MONTI
Ledamot av kommissionen