

Presse- og Informationsafdelingen

**PRESSEMEDDELELSE NR. 78/03**

30. september 2003

Rettens dom i de forenede sager T-191/98, T-212/98, T-213/98 og T-214/98

*Atlantic Container Line m.fl. mod Kommissionen*

**RETTEEN ANNULLERER DE REKORDSTORE BØDER PÅ 273 MILLIONER EURO, SOM KOMMISSIONEN HAVDE PÅLAGT REDERIER, DER DELTOG I EN LINJEKONFERENCE, FOR MISBRUG AF EN KOLLEKTIV DOMINERENDE STILLING**

*Annulationen bygger dels på manglende bevis og tilsidesættelse af retten til kontradiktion, dels på bødeimmunitet som følge af anmeldelsen til Kommissionen. Retten stadfæster i øvrigt Kommissionens afslag på at meddele fritagelse for aftalen om oprettelse af en transatlantisk linjekonference (TACA)*

En linjekonference er en gruppe af rederier, som driver international linjefart med godsbefordring på en eller flere ruter inden for et fastsat geografisk område, i henhold til ensartede eller fælles fragtrater. De Europæiske Fællesskabers Ret i Første Instans afsiger i dag en dom, som afslutter en række sager, der var indbragt for den, vedrørende lovligheden af linjekonferencernes handelspraksis<sup>1</sup> set i lyset af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af konkurrencereglerne, som er fastsat i en fællesskabsforordning fra 1986<sup>2</sup>.

I 1994 indgik femten rederier, som oprindeligt havde været medlemmer af en aftale om linjetransport over Atlanten mellem Nordeuropa og USA, Trans-Atlantic Agreement ("TAA"), der var blevet anfægtet af Kommissionen, en ny aftale om oprettelse af en linjekonference, "TACA" (Trans-Atlantic Conference Agreement), vedrørende den samme søtransportrute. To andre rederier, Hanjin og Hyundai, tilsluttede sig konferencen

---

<sup>1</sup> Jf. dommene *Atlantic Container Line m.fl. mod Kommissionen*, (sag T-395/94, Sml. II, s. 885), *Compagnie générale maritime m.fl. mod Kommissionen* (sag T-86/95, Sml. II, s. 1011), *CMA CGM m.fl. mod Kommissionen* (sag T-213/00), og *Atlantic Container Line m.fl. mod Kommissionen* (sag T-18/97), samt kendelsen i sagen *European Council of Transport Users mod Kommissionen* (sag T-224/99, endnu ikke trykt i Samling af Afgørelser).

<sup>2</sup> Jf. Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport (EFT L 378, s. 4).

i slutningen af 1994 og i 1995. Aftalen indeholdt bl.a. bestemmelser, som kunne stride mod fællesskabsbestemmelserne om *konkurrencebegrænsende aftaler*: bestemmelser om priser for den egentlige transatlantiske søtransport, om priser for landtransport som led i kombineret transport<sup>3</sup>, inden for Fællesskabet, om betingelser og vilkår for tjenesteydelsesaftaler indgået med afskiberne samt om vederlag til speditørerne, der under visse betingelser optræder som mellemmand.

***Retten bekræfter Kommissionens vurdering af, at TACA har overtrådt reglerne om konkurrencebegrænsende aftaler, og stadfæster dens afslag på at meddele fritagelse til de deltagende rederier***

Med henblik på at opnå en fritagelse for disse konkurrencebegrænsende bestemmelser, blev TACA **anmeldt til Kommissionen**, som - idet den ikke fandt, at betingelserne for fritagelse var opfyldt - **afslog at meddele fritagelse** og som, uden dog at pålægge medlemmerne af TACA bøder, påbød dem at bringe denne **første række af overtrædelser**<sup>4</sup> (med undtagelse af prisfastsættelsen for søtransporten) til ophør.

***Retten bekræfter i det væsentlige Kommissionens vurdering, hvorefter konkurrencebegrænsningerne vedrørende tjenesteydelsesaftalerne havde karakter af misbrug (det første misbrug), men annullerer den del af beslutningen, som vedrører de foranstaltninger, som skulle tilskynde konkurrenterne til at tiltræde konferencen (det andet misbrug), som følge af manglende bevis og tilsidesættelse af retten til kontradiktion***

Kommissionen havde fundet, at deltagerne i TACA mellem 1994 og 1996 begik **endnu en række overtrædelser i form af misbrug af en kollektiv dominerende stilling** på markedet for containersøtransport mellem Nordeuropa og USA.

*Det første misbrug* vedrørte ifølge Kommissionen visse *begrænsninger i adgangen til at indgå tjenesteydelsesaftaler og disses indhold* (navnlig forbuddet mod, at de deltagende rederier indgik individuelle aftaler, og de konkurrencebegrænsende bestemmelser, som fra 1996 blev tilføjet de individuelle tjenesteydelsesaftaler, herunder forbuddet mod at indgå flere aftaler med samme afskiber, samt mod såkaldte "contingency clauses").

*Det andet misbrug* vedrørte de foranstaltninger, som skulle tilskynde potentielle konkurrenter til at tilslutte sig TACA i stedet for at deltage i den transatlantiske trafik som uafhængige virksomheder.

For de to misbrug pålagde Kommissionen hvert af de femten rederier, som deltog i konferencen, **bøder på i alt 273 millioner euro, dvs. de største bøder, som nogensinde var pålagt virksomheder med en kollektiv dominerende stilling**. (Jf. bilaget) Den del af bøderne, som vedrørte den anden form for misbrug, udgjorde ca. 90% af det samlede bødebeløb.

**Retten stadfæster Kommissionens vurdering af, at den praksis, som er henført under det første misbrug, er uforenelig med Fællesskabets konkurrenceregler, bortset**

---

<sup>3</sup> De såkaldte "dør-til-dør"-aftaler kan omfatte andre transportformer end søtransporten (vejtransport, jernbanetransport...).

<sup>4</sup> Beslutning 1999/243/EF af 16.9.1998 ("TACA-beslutningen").

fra informationsudvekslingen mellem de deltagende rederier, som Retten ikke finder er udtryk for et misbrug, eftersom disse oplysninger var offentlige i USA.

I øvrigt finder Retten, at eftersom **TACA-aftalen, som omfattede konkurrencebegrænsninger**, der kunne udgøre et misbrug, **var blevet anmeldt til Kommissionen, finder de bestemmelser, som er fastsat i forordningen af 1986 om bødeimmunitet<sup>5</sup>, anvendelse, og yder således virksomhederne beskyttelse mod eventuelle økonomiske sanktioner**. Retten annullerer derfor de bøder, som var blevet pålagt på grundlag af denne forordning.

For så vidt angår landtransportdelen af tjenesteydelsesaftalerne om transport som led i kombineret transport, for hvilken immuniteten ikke gælder, finder Retten, at de berørte rederiers samarbejdsvillighed og den retsikkerhed, som består med hensyn til, hvad der udgør et misbrug, og med hensyn til eventuelle sanktioner, udgør **formildende omstændigheder**, som begrundes, **at der ikke pålægges bøder**.

**To former for tilskyndende foranstaltninger udgør det andet misbrug**, som Kommissionen har påtalt:

1. *De foranstaltninger, som var udformet særligt med henblik på bestemte konkurrerende rederier* (som f.eks. meddelelse af fortrolige oplysninger, løfte om markedsandele og om øjeblikkelig indtræden i konferencens løbende tjenesteydelsesaftaler)
2. *De mere generelle foranstaltninger, som omfattede alle konkurrenter* (indgåelse af tjenesteydelsesaftaler med fordelagtige fragtrater og forbeholdelse af visse tjenesteydelsesaftaler).

Retten konkluderer, at **Kommissionen ikke har bevist, at de særlige foranstaltninger** og ikke forretningsmæssige overvejelser **førte til**, at de to eneste rederier, som tilsluttede sig konferencen mellem 1994 og 1996, **Hanjin og Hyundai, blev medlemmer af konferencen**. Retten finder desuden, at **Kommissionen har tilsidesat retten til kontradiktion**, idet den har anvendt dokumenter til støtte for sine klagepunkter vedrørende de særlige foranstaltninger **uden at give deltagerne i TACA lejlighed til at blive hørt vedrørende den fortolkning, Kommissionen ville anlægge af disse dokumenter**. Da beviset for *de særlige foranstaltninger* udelukkende bygger på disse dokumenter, har Retten følgelig fastslået, at der **ikke er ført gyldigt bevis for disse foranstaltninger**.

Hvad angår de *generelle tilskyndende foranstaltninger* understreger Retten, at Kommissionen ikke har ført tilstrækkeligt bevis for, at de er tilskyndende, idet de ikke i sig selv har ført til, at konkurrenterne faktisk tiltrådte aftalen.

**Retten annullerer således Kommissions beslutning, for så vidt som Kommissionen har fundet, at deltagerne i TACA på ulovlig vis har ændret markedsstrukturen, samt den del af bøderne, som er beregnet på grundlag af det andet misbrug.**

## BILAG

---

<sup>5</sup> Jf. Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22.12.1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport (EFT L 378, s. 4).

**Bøder pålagt af Kommissionen og annulleret af Retten, fordelt på de enkelte  
TACA-medlemmer (72 / artikel 8)**

| <b>TACA-MEDLEM</b>                                                                                                    | <b>NATIO-<br/>NALITET</b> | <b>BØDE<br/>(Ecu = Euro)</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| A.P. Møller-Maersk Line                                                                                               | DK                        | 27 500 000                   |
| Atlantic Container Line AB                                                                                            | S                         | 6 880 000                    |
| Hapag Lloyd Container Line GmbH                                                                                       | D                         | 20 630 000                   |
| P&O Nedlloyd Container Line Limited ( <i>fusioneret efter de faktiske omstændigheder</i> )                            | UK                        | 41 260 000                   |
| Sea-Land Service, Inc                                                                                                 | USA                       | 27 500 000                   |
| Mediterranean Shipping Co                                                                                             | CH                        | 13 750 000                   |
| Orient Overseas Container Line (UK) Ltd                                                                               | UK                        | 20 630 000                   |
| Polish Ocean Lines                                                                                                    | PL                        | 6 880 000                    |
| DSR-Senator Lines                                                                                                     | D                         | 13 750 000                   |
| Cho Yang Shipping Co., Ltd                                                                                            | Sydkorea                  | 13 750 000                   |
| Neptune Orient Lines Ltd                                                                                              | Singapore                 | 13 750 000                   |
| Nippon Yusen Kaisha                                                                                                   | Japan                     | 20 630 000                   |
| Transportación Marítima Mexicana SA de CV/ Tecomar SA de CV<br>( <i>fusioneret efter de faktiske omstændigheder</i> ) | Mexico                    | 6 880 000                    |
| Hanjin Shipping Co., Ltd                                                                                              | Sydkorea                  | 20 630 000                   |
| Hyundai Merchant Marine Co., Ltd                                                                                      | Sydkorea                  | 18 560 000                   |
| <b>I alt</b>                                                                                                          |                           | <b>272 980 000</b>           |

**Bemærkning:** Appel, der er begrænset til retsspørgsmål, kan iværksættes for De Europæiske Fællesskabers Domstol, til prøvelse af Rettens afgørelse, inden for to måneder efter, at denne er forkyndt.

*Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Retten.*

*Dokumentet foreligger på tysk, engelsk, fransk og dansk.*

*Dommen er tilgængelig på Domstolens websted [www.curia.int](http://www.curia.int), normalt fra ca. kl. 12.00 på afsigelsesdagen.*

*Yderligere oplysninger kan fås ved henvendelse til Steen Hjelmblink på tlf.: (00352) 4303 3651 eller fax: (00352) 4303 2033.*