

1 Asia

Steveco Oy:n satamapalvelujen hinnoitteluun liittyvät kilpailunrajoitusepäilyt Kotkan Mussalon satamassa.

2 Osapuolet

Toimenpidepyynnön kohde: Steveco Oy, Kotka.

Toimenpidepyynnön tekijä: CD Holding Oy, Helsinki.

3 Ratkaisu

Asia poistetaan käsittelystä.

4 Asian vireille tulo

Oy Marine Container Yard Ab ja Container Depot Ltd Oy ovat tehneet Etelä-Suomen aluehallintovirastolle toimenpidepyynnön Steveco Oy:n (jäljempänä Steveco) epäilyistä määräävän markkina-aseman väärinkäytöstä. Toimenpidepyynnön tekijöiden mukaan Stevecon konttivarikkopalveluiden hinnoittelu Kotkan satamassa johtaa kilpailijoiden poistumiseen markkinoilta.

Asia siirrettiin Etelä-Suomen aluehallintovirastolta Kilpailu- ja kuluttajaviraston (jäljempänä KKV tai virasto) käsiteltäväksi 14.1.2013. Oy Marine Container Yard Ab ilmoitti 17.10.2013 KKV:lle luopuvansa toimenpidepyynnöstä. CD Holding Oy on ostanut Container Depot Ltd Oy:n (jäljempänä CD) liiketoiminnan 30.8.2012.

5 Asiaselostus

5.1 Yritykset

Container Depot Ltd Oy on Kotkassa, Helsingissä ja Haminassa toimiva konttivarikkoyritys. Konttivarikot varastoivat ja korjaavat varustamoiden tyhjiä kontteja.

Steveco Oy harjoittaa logistiikka-alan liiketoimintaa Suomessa ja Venäjällä. Stevecolla on satamaterminaalit Kotkan Mussalossa ja Hietasessa sekä Helsingin Vuosaarella.¹ Steveco kilpailee CD:n kanssa konttivarikkopalve-

¹ Steveco toimi aiemmin myös Haminan satamaoperaattorina, mutta lopetti toimintansa Haminassa vuoden 2012 lopussa.

luissa. Stevecon satamatoimintoihin sisältyy myös ahtaus- ja muita satamapalveluita.

5.2 Stevecon menettely markkinoilla

Toimenpidepyynnön tekijän mukaan Stevecon asema muiden satamapalveluiden tarjoajana mahdollistaa kilpailun rajoittamisen konttivarikkopalveluiden markkinoilla. Toimenpidepyyntö kohdistuu kolmeen Stevecon hinnoittelukäytäntöön.

5.2.1 Stevecon ja asiakas A:n² välinen menettely

Konttien käsittely satamassa aiheuttaa varustamoille niin sanottuja THC-kustannuksia (terminal handling charges), jotka liittyvät muun muassa konttien luovutukseen konttivarikolta, konttien vastaanottoon terminaaliin ja lastaukseen laivaan. Tavallisesti kyseiset palvelut maksaa varustamo. Tavaranomistajan eli laivaajan maksettaviksi jäävät yleensä konttien siirto konttitukseen tai sieltä pois sekä itse kontitus. Konttivarikot tuottavat osan THC-kustannuksiin liittyvistä palveluista ja kilpailevat siten konttivarustamoiden asiakkuuksista.

Asiakas A:n ja Stevecon välisessä järjestelyssä laivaaja, eli asiakas A, maksaa THC-kustannukset suoraan Stevecolle. CD:n mukaan asiakas A:n varustamoille lähettämässä tarjouspyynnöissä todetaan, että asiakas A on maksanut kontinkäsittelykustannuksista, minkä vuoksi varustamot eivät voi periä kyseisiä kustannuksia enää asiakas A:lta. CD:n mukaan menettely estää kilpailun asiakas A:n kuljetuksiin liittyvien tyhjien konttien nostoista ja siirtelystä, koska Stevecolle vaihtoehdoisen konttivarikkopalvelujen tuottajan valitseminen aiheuttaisi varustamoille lisäkustannuksia.

CD:n mukaan menettely pakottaa sen lisäksi tekemään asiakas A:n konttien³ nostoja ilman korvausta. CD:n asiakkaina olevat varustamot kuljettavat muiden laivaajien konttien ohella asiakas A:n kontteja, minkä vuoksi asiakas A:n kontteja päätyy myös CD:n konttivarikolle. Asiakas A:n konttien siirtely ilman korvausta lisää CD:n kustannuksia ja heikentää siten CD:n kykyä kilpailla varustamoiden asiakkuuksista.

5.2.2 Gate fee -maksu

Toinen toimenpidepyynnössä yksilöity hinnoittelukäytäntö liittyy tilanteisiin, joissa Steveco siirtää tyhjän kontin laivasta niin sanotulle vaihtoalueelle tai vastaavasti siirtää tyhjän kontin vaihtoalueelta laivalle. Steveco on keväällä 2012 ottanut kyseisissä tilanteissa käyttöön niin sanotun *gate fee* -maksun, jonka maksaja on varustamo. Toimenpidepyynnön tekijän mukaan Stevecon perimä 39,75 euron lisämaksu (1.1.2013 saakka 39 euroa) ohjaa va-

² Tieto asiakkaan nimestä on liikesalaisuus. Asiakkaan nimi on korvattu ilmaisulla asiakas A.

³ Asiakas A ei omista kontteja, vaan niiden omistaja on konttivarustamo. Ilmaisu "asiakas A:n kontti" kuvaa kontteja, joita varustamo käyttää asiakas A:n tavarankuljettamiseen.

rustamot käyttämään Stevecon konttivarikkopalveluita, koska tällöin konttien siirroista ei veloiteta erikseen gate fee:tä.

Tyhjän kontin siirto CD:n konttivarikolta laivaan⁴ on Stevecon mukaan kolmivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa CD siirtää kontin omia koneitaan käyttäen niin sanotulle vaihtoalueelle, joka sijaitsee Stevecon vientiterminaalien läheisyydessä. CD veloittaa operaatioon liittyvän työn konttivarustamolta. Toisessa vaiheessa Steveco siirtää kontin vaihtoalueelta vientiterminaalisiin. Tästä niin sanotusta *gate-in* -siirrosta Steveco perii varustamoilta gate fee -maksun. Siirron kolmannessa vaiheessa kontti lastataan vientiterminaalista laivaan. Lastauksen maksaa feeder-varustamo, joka ei aina ole sama kuin konttivarustamo.⁵

Tyhjän kontin siirto Stevecon omalta konttivarikolta laivaan on kaksivaiheinen. Ensimmäisessä vaiheessa Steveco siirtää kontin varikolta vientiterminaalisiin. Tämän *depot-out* -siirron maksaa kontin omistava konttivarustamo. Toisessa vaiheessa kontti lastataan vientiterminaalista laivaan. Kyseisen operaation maksaa feeder-varustamo. Osa sekä vaihtoalueelta että Stevecon varikolta tapahtuvista siirroista suoritetaan yhtäjaksoisena toimenpiteenä ilman, että konttia laskettaisiin välillä terminaalisiin odottamaan lastausta.

5.2.3 Laivasta tai laivaan tapahtuvien nostojen hinnoittelu

Kolmas toimenpidepyynnössä yksilöity menettely liittyy Stevecon hintoihin tilanteissa, joissa tyhjiä kontteja nostetaan laivaan tai laivasta, eli edellä kuvattuihin Stevecon depot-out ja depot-in -nostoihin. Toimenpidepyynnön tekijän mukaan Steveco hinnoittelee tyhjien konttien nostot alle omien kustannustensa. Konttivarikot saavat kontteja varikolleen paitsi laivoilta myös autolla tai junalla kuljetettuina. CD:n mukaan Stevecon hinnat laivoilta tapahtuvissa siirroissa ovat suhteettoman alhaiset verrattuna siirtoihin, jotka tapahtuvat autosta tai junasta. CD:n mielestä menettely vääristää kilpailua konttivarikkopalvelujen markkinoilla, koska nostojen hinnoittelu ohjaa varikkopalvelujen kysyntää Stevecon omalle varikolle.

6 Kilpailuoikeudellinen arviointi

6.1 Relevantit markkinat

Määräävän markkina-aseman olemassaolon ja sen mahdollisen väärinkäytön arvioinnin perusteena ovat tapauskohtaisesti määriteltävät relevantit hyödyke- ja maantieteelliset markkinat. Sellaiset hyödykkeet, joita asiakkaat pitävät toisiaan kohtuullisesti korvaavina, luetaan mukaan relevantteihin.

⁴ Tyhjien konttien siirrot laivan ja konttivarikkojen välillä ovat pitkälti identtiset riippumatta siitä, siirretäänkö kontti laivasta varikolle vai varikolta laivaan. Tästä syystä seuraavassa on kuvattu ainoastaan siirtoa konttivarikolta laivaan.

⁵ Feeder-varustamot tekevät lyhyitä kuljetuksia tyypillisesti esimerkiksi Euroopan sisällä. Konttivarustamot ovat yleensä valtamerivarustamoita, jotka kuljettavat rahtia globaalisti suursatamien välillä. Osa feeder-varustamoista on itsenäisiä ja osa valtamerivarustamoiden omistamia tai niihin muuten sidoksissa.

hin hyödykemarkkinoihin. Tämä johtuu siitä, että yritys ei voi merkittävästi vaikuttaa hintoihin ja toimitusehtoihin, jos kauppakumppanit voivat siirtyä helposti käyttämään korvaavia hyödykkeitä tai hankkimaan hyödykkeitä muualla sijaitsevilta tavarantoimittajilta.

Maantieteellisiä markkinoita määriteltäessä otetaan huomioon tarkastelun kohteena olevan yrityksen toiminta-alue ja sellaiset alueet, joilla asiakkaiden on mahdollista solmia taloudellisesti ja teknisesti realistisia vaihtoehtoisia liikesuhteita. Samoilla relevanteilla maantieteellisillä markkinoilla kilpailuolosuhteet ovat riittävän yhtenäiset, ja toisaalta ne voidaan erottaa lähimarkkinoista kilpailuolosuhteiden erilaisuuden perusteella.

Toimenpidepyyntö koskee konttivarikkopalveluita Kotkan Mussalon satamassa. Stevecon satamatoimintoihin sisältyy lisäksi ahtaus- ja muita satamapalveluita. Sen sijaan CD ei tuota kokonaissatamapalvelua tai erikseen mitataan satamapalvelun osia. Stevecon perimä gate fee -maksu liittyy edellä kuvatulla tavalla siirtoon vaihtoalueen ja Stevecon vientiterminaalin välillä. Siirto vaihtoalueelta lastaukseen on välttämätön osa toimitusketjua, jossa kontit siirretään konttivarikolta laivaan. Siirroissa vaihtoalueelta vientiterminaaliin ei ole kilpailua. Vaikka konttivarikoilla ei ole välttämättä suoraa sopimussuhdetta terminaalioperaattoriin, Stevecoa voidaan pitää vertikaalisen integroituneena yrityksenä. Kilpailu konttivarikkopalveluissa ei ole mahdollista, jos konttivarikoiden asiakkailla ei ole pääsyä terminaalipalveluihin.

CD:n näkemyksen mukaan maantieteelliset markkinat käsittävät HaminaKotkan sataman, sillä toimenpidepyynnössä esitetyt kilpailuongelmat ilmenevät vain kyseisessä satamassa. Koska metsäteollisuusyritykset ovat merkittäviä HaminaKotkan sataman käyttäjiä, ei varustamoilla CD:n näkemyksen mukaan käytännössä ole mahdollisuutta valita toista satamaa, mikäli ne haluavat saada liiketoimintaansa osan kyseisten yhtiöiden kuljetuksista.

Steveco puolestaan katsoo, että maantieteelliset markkinat muodostuvat HaminaKotkan tai Mussalon satamaa huomattavasti laajemmasta alueesta kattaen vähintään Etelä-Suomen sekä joitakin Pohjanlahden rannikon satamia, jonka lisäksi kilpailua kohdataan esimerkiksi Puolan ja Baltian satamien taholta. Stevecon näkemyksen mukaan toisensa korvaavina voidaan pitää satamia, joiden kautta konttirahtia voidaan kannattavasti kuljettaa samaan määränpään. Palveluja käyttävät yritykset voivat Stevecon mukaan siirtää asiakkuutensa toiseen satamaan, mikäli sataman hintataso tai muut ominaisuudet muodostuvat epätyytyttäväksi.

Viraston arvion mukaan asian lopputulos huomioiden ei ole välttämätöntä ottaa täsmällisesti kantaa relevanttien markkinoiden määrittelyyn.

6.2 Stevecon markkina-asema

Määrävä markkina-asema katsotaan kilpailulain 4 §:n perusteella olevan yhdellä tai useammalla elinkeinonharjoittajalla taikka elinkeinonharjoittajien yhteenliittymällä, jolla koko maassa tai tietyllä alueella on yksinoikeus tai muu sellainen määräävä asema, että se tai ne voivat merkittävästi ohjata tietyn hyödykkeen hintatasoa tai toimitusehtoja taikka vastaavalla muulla tavalla vaikuttaa kilpailuolosuhteisiin tietyllä tuotanto- tai jakeluportaalla.

Kotkan Mussalon satama on osa HaminaKotkan satamaa. Mussalon satamassa toimii Stevecon lisäksi Multi-Link Ltd Oy:n konttiterminaali. Satamassa toimivat konttivarikot palvelevat molempien terminaalien liikennettä. Myös läheisessä Haminan satamassa toimii konttiterminaali. CD:n ja Stevecon lisäksi konttivarikkopalveluita Mussalon satamassa tarjoaa Oy Marine Container Yard Ab.

KKV:n saamissa selvityksissä on arvioitu, että Multi-Linkin osuus Mussalon sataman konttiliikenteestä on noin [...] ja Stevecon terminaalin vastaavasti noin [...].⁶ CD:n konttivarikko palvelee molempia terminaaleja. Varustamoi- ta Mussalossa toimii noin kymmenen.

Ottaen huomioon Stevecon vahva asema Kotkan Mussalon sataman konttiliikenteessä virasto on arvioinut asiaa kilpailulain 7 §:n näkökulmasta. Asian lopputuloksen kannalta ei kuitenkaan ole välttämätöntä ottaa täsmällisesti kantaa Stevecon markkina-asemaan.

6.3 Stevecon menettelytapojen arviointi

Kilpailulain 7 §:n mukaan yhden tai useamman elinkeinonharjoittajan tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on kiellettyä. Väärinkäyttöä voi olla erityisesti:

- 1) kohtuuttomien osto- tai myyntihintojen taikka muiden kohtuuttomien kauppaehtojen suora tai välillinen määrääminen;
- 2) tuotannon, markkinoiden tai teknisen kehityksen rajoittaminen kuluttajien vahingoksi;
- 3) erilaisten ehtojen soveltaminen eri kauppakumppanien samankaltaisiin suorituksiin kauppakumppaneita epäedulliseen kilpailuasetelmaan asettavalla tavalla; tai
- 4) sen asettaminen sopimuksen syntymisen edellytykseksi, että sopimuspuoli hyväksyy lisäsuoritukset, joilla niiden luonteen vuoksi tai kauppatavan mukaan ei ole yhteyttä sopimuksen kohteeseen.

⁶ Liikesalaisuus poistettu merkinnällä [...].

6.3.1 Stevecon ja asiakas A:n välinen menettely

Edellä esitetty kilpailulain 7 §:n esimerkkiluettelo määräävän markkina-aseman väärinkäytön tavoista ei ole tyhjentävä. Toimenpidepyynnössä esitettyä Stevecon ja asiakas A:n välistä menettelyä on arvioitu 7 §:n nojalla poissulkevan menettelyn näkökulmasta. Toimenpidepyynnössä kuvattu järjestely, jossa asiakas A maksaa vientikontteihinsa liittyvät THC-kulut suoraan Stevecolle, perustuu asiakas A:n varustamoille esittämiin tarjouksiin. Tarjouksissa asiakas A ilmoittaa THC-palveluiden sisältyvän sopimukseen. Tavallisesti varustamot hankkisivat THC-palvelut itse eri toimijoilta. Asiakas A:n tapauksessa laivaaja hankkii osan tarvitsemistaan palveluista itse ja pyytää varustamoilta tarjoutua sen vuoksi normaalia suppeammalle palvelukokonaisuudelle.

CD:n kannalta menettelyn haitallinen vaikutus aiheutuu siitä, että CD ei pysty veloittamaan tekemiään suorituksia varustamoilta ilman, että se samalla heikentäisi asemiaan konttivarikkopalveluiden markkinoilla. Konttivarustamot, jotka kuljettavat asiakas A:n kontteja, ovat käytännössä maksaneet konttivarikkopalveluista osana asiakas A:n kanssa tehtyä sopimusta. Mikäli CD yrittäisi veloittaa asiakas A:n konttien THC-kustannukset varustamoilta, varustamoiden saattaisi olla kannattavaa vaihtaa konttivarikkopalvelunsa Stevecolle. Tällöin ne välttyisivät asiakas A:n konttien osalta CD:n veloittamilta THC-kustannuksilta. Nykytilanteessa CD ei veloita varustamoilta asiakas A:n kontteihin liittyviä THC-kustannuksia.

Asiakas A:n tyhjen konttien nostot ja siirrot aiheuttavat CD:lle ylimääräisiä kustannuksia. Varustamot, jotka kuljettavat asiakas A:n kontteja, kuljettavat myös muuta lastia. Jos varustamon konteista merkittävä osa on asiakas A:n kontteja, edellä kuvattu menettely heikentää CD:n kykyä kilpailla kyseisen varustamon konttivarikkopalveluista. Kilpailuvaikutusta voimistaa mahdollisesti osaltaan se, että Stevecon kustannukset konttivarikkopalveluiden tuotannossa ovat alhaisemmat, kun kilpailevat konttivarikot tuottavat sen puolesta osan varikkopalveluista. Stevecon ja asiakas A:n välisen menettelyn vaikutuksia kilpailulle rajoittaa kuitenkin se, että asiakas A:n osuus Mussalon konttiliikenteestä on alle 20 prosenttia.

[...]

Viraston selvitykset asiassa eivät viittaa siihen, että järjestelyllä olisi todennäköisesti kilpailijoita poissulkevia vaikutuksia. Viraston saamien selvitysten perusteella menettelyssä vaikuttaisi pikemminkin olevan kyse asiakas A:n yksipuolisesti soveltamasta liiketoimintamallista ja sopimusoikeudellisesta asiasta, kuin Stevecon soveltamasta kilpailijoiden poissulkemiseen tähtäävästä menettelytavasta.

6.3.2 Gate fee -maksu

Määrävän markkina-aseman väärinkäyttöä voi kilpailulain 7 §:n mukaan olla esimerkiksi kohtuuttomien osto- tai myyntihintojen taikka muiden kohtuuttomien kauppaehtojen suora tai välillinen määrääminen. Asiakkaita hyväksikäyttävän kohtuuttoman korkean hinnoittelun toteamisen on käytännössä katsottu edellyttävän, että yrityksen soveltamat hinnat ylittävät selkeästi hyväksyttävänä pidettävän rajan.⁷ Toisaalta kohtuuton hinnoittelu voi ilmetä kilpailijoita poissulkevana menettelynä, jossa määrävässä markkina-asemassa oleva yritys nostaa kilpailijansa kustannuksia.

Gate fee -maksu vaikuttaa konttivarustamoiden valintaan Stevecon ja CD:n tarjoamien konttivarikkopalveluiden välillä. Osa varustamoista keskittää konttivarikkopalvelunsa yhdelle varikolle, mutta osa varustamoista saattaa asioida useampien konttivarikoiden kanssa. Gate fee -maksun mahdollinen vaikutus konttivarikoiden väliseen kilpailuun perustuu siihen, että se kasvattaa varustamoiden kustannuksia tilanteessa, jossa ne valitsevat ainakin osan konttivarikkopalveluistaan Stevecon kanssa kilpailevalta konttivarikolta, kuten CD:ltä. Gate fee lisää kustannuksia, jotka aiheutuvat siirrosta varikon ja Stevecon vientiterminaalin välillä.

Tyhjien konttien siirto CD:n varikolta Stevecon terminaaliin olevaan laivaan ei ole mahdollista ilman, että Steveco tuottaa edellä kuvatusti osan kontin siirtoon liittyvistä palveluista. Kontin tullessa CD:n varikolta varustamo joutuu maksamaan CD:n depot-out -siirron lisäksi Stevecon gate feen siirrosta vaihtoalueelta vientiterminaaliin. Kun kontti lähtee Stevecon omalta varikolta, varustamo maksaa ainoastaan Stevecon depot-out -siirrosta. Gate fee -maksun suuruus suhteessa Stevecon depot-out -maksuun vaikuttaa siten keskeisesti varustamon valintaan konttivarikoiden välillä.

Siirto vaihtoalueelta vientiterminaaliin eroaa siirrosta Stevecon varikolta terminaaliin sekä kuljetusetäisyyden, käytetyn laitteiston että siirron aiheuttamien kirjaus- ja paikannuskustannusten osalta. Stevecon depot-out -siirto on noin 50–200 metrin pituinen, ja se suoritetaan niin sanotulla sivuliftikoneella tai kurottajalla. Stevecon listahinta depot-out -siirrolle oli vuonna 2014 51,60 euroa. Käytännössä toteutunut hinta on kuitenkin selvästi listahintaa alhaisempi. Stevecon mukaan suurten asiakkaiden tyhjien konttien siirtoihin liittyy merkittäviä mittakaavaetuja, jotka mahdollistavat alhaisemman hintatason. Listahinta on asetettu Stevecon mukaan siten, että se kattaa myös yksittäisen kontin siirrosta aiheutuvat kulut.

Kun tyhjä kontti siirretään CD:n varikolta vientiterminaaliin, CD kuljettaa kontin ensin vaihtoalueelle. Tämän CD:n depot-out -siirron hinta on CD:n toimenpidepyynnön mukaan 20 euroa. Siirron toisessa vaiheessa Steveco siirtää kontin vaihtoalueelta terminaaliin. Kyseisestä siirrosta Steveco perii varustamoilta 39,75 euron gate fee -maksun. Vaihtoalueen ja terminaalin väliset siirrot ovat keskimäärin selvästi pidempiä kuin Stevecon tai CD:n

⁷ Esim. Kilpailuneuvoston päätökset Helsingin Energia (151/690/1999) ja Kuopion Energia (173/690/2000).

depot-out -siirrot. Stevecon mukaan siirtoon on lisäksi käytettävä lukkinosturia, johon liittyvät kustannukset ovat korkeammat kuin depot-out -siirtoihin käytettävien sivuliftikoneiden kustannukset. Lisäksi Stevecon on manuaalisesti käskyttävä kontin siirto sekä paikannettava se järjestelmäänsä. Stevecon omasta varikosta tulevat kontit on Stevecon mukaan kirjattu valmiiksi Stevecon tietojärjestelmään sekä paikoitettu laivaan.

CD:n mukaan Stevecon väite, jonka mukaan se käyttäisi sivuliftikoneita tai kurottajia siirroissa omalta varikoltaan terminaaliin, on harhaanjohtava. CD:n mielestä Steveco käyttää lukkinostureita myös silloin, kun se siirtää tyhjiä kontteja omalta varikoltaan terminaaliin. Lisäksi CD on kyseenalaistanut sen, että sen konttien paikoituksesta syntyisi Stevecolle ylimääräisiä kustannuksia.

CD on kiinnittänyt huomiota myös siihen, että Steveco ei laske vaihtoaluelta tulevaa konttia vientiterminaaliin, vaan siirtää sen suoraan laivaan. Stevecon mukaan vastaavaa käytäntöä sovelletaan myös siirtoihin Stevecon oman varikon ja laivan välillä. Lisäksi käytäntöä sovelletaan vain silloin, kun lastattavia kontteja on vähän. Asiaan vaikuttavat myös konttikenttien täyttöaste, laivan aikataulu sekä nosturien ja työntekijöiden saatavuus. Vaikka siirto laivasta varikolle tai vaihtokentälle suoritettaisiin yhtäjaksoisena, siirto ja lastaus (tai purku) veloitetaan normaaliin tapaan erikseen.

Edellä esitettyjen perusteluiden lisäksi vaihtoalueen ja terminaalin välisten siirtojen kustannukset ovat Stevecon mukaan korkeammat suhteessa depot-out -siirtojen kustannuksiin, koska Steveco siirtää selvästi enemmän tyhjiä kontteja omalta varikoltaan kuin vaihtoaluelta, mikä johtaa mittakaavaetuihin konttien siirroissa. Lisäksi vaihtoalueen ruuhkautuminen saattaa lisätä CD:n konttien siirtelyyn liittyviä kustannuksia.

Viraston selvitysten yhteydessä ei ole löytynyt viitteitä siitä, ettei Stevecon perimä gate fee -maksu olisi kustannussuuntautunut. Ottaen huomioon oikeuskäytännössä asetetun korkean puuttumiskynnyksen kohtuuttomaan hinnoitteluun, Stevecon menettely nyt käsillä olevassa asiassa ei viittaa kohtuuttomaan hinnoitteluun. Asiassa ei ole myöskään saatu viitteitä siitä, että gate fee -maksulla olisi todennäköisiä kilpailua poissulkevia vaikutuksia.

6.3.3 Saalistushinnoittelu tyhjien konttien nostoissa laivaan tai laivasta

Kilpailulain 7 §:n mukaisena määrävän markkina-aseman väärinkäyttöä voi olla myös saalistushinnoittelu, jossa määrävässä asemassa oleva yritys tarkoituksella alihinnoittelemalla altistaa itsensä tappioille tai luopuu voitosta lyhyellä aikavälillä olemassa olevien tai potentiaalisten kilpailijoiden sulkemiseksi pois markkinoilta.

Toimenpidepyynnön mukaan Steveco suorittaa tyhjien konttien nostot laivaan tai laivasta alle omien kustannustensa, ja nostojen hinnat ovat suhteettoman alhaisia verrattuna autosta tai junasta tapahtuviin siirtoihin. Me-

nettelyn tarkoituksena on CD:n mukaan estää laivoista purettavien tyhjien konttien siirtäminen muille kuin Stevecon konttivarikoille.

Varustamon valinta konttivarikkopalvelujen tarjoajien välillä riippuu palveluun liittyvistä kokonaiskustannuksista, joihin kuuluvat varsinaisten varikkopalvelujen lisäksi tyhjän kontin siirrot satamassa. Stevecon tyhjien konttien nostojen hinnoittelu voisi johtaa kilpailulain vastaiseen kilpailijoiden poissuljentaan, mikäli hinnat alittaisivat niin sanotun yhtä tehokkaan kilpailijan kustannukset siltä palvelukokonaisuudelta, jonka perusteella varustamot tekevät valintansa eri konttivarikkojen välillä.

Stevecon mukaan laivasta saapuvien konttien toimitushinnat ovat edullisempia kuin muuta kautta saapuvien konttien hinnat volyymsiystä johtuen. Laivalla saapuvat konttierät ovat Stevecon mukaan suurempia kuin autolla tai junalla saapuvat konttierät, jolloin saavutetaan tehokkuusetuja verrattuna esimerkiksi yksittäisten konttien purkamiseen autoista.

Asiassa saaduissa selvityksissä ei ole muutoinkaan ilmennyt viitteitä siitä, että Stevecon palvelukokonaisuuden hinnoittelu alittaisi yhtä tehokkaan kilpailijan kustannukset. Siten asiassa ei voida tehdä sellaista johtopäätöstä, että Stevecon menettelyssä olisi todennäköisesti ollut kysymys kilpailijoiden poissuljentaan tähtäävästä saalistushinnoittelusta.

7 Johtopäätös

Kilpailulain 31 §:n mukaan Kilpailu- ja kuluttajavirasto ryhtyy toimenpiteisiin kilpailunrajoituksen tai sen vahingollisten vaikutusten poistamiseksi, jos se katsoo elinkeinonharjoittajan tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän rajoittavan kilpailua 5 tai 7 §:ssä taikka Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 tai 102 artiklassa tarkoitettulla tavalla ja toimenpiteisiin ryhtyminen on tarpeen terveen ja toimivan kilpailun turvaamiseksi markkinoilla.

Hallituksen esityksen (88/2010) mukaan viraston tehtävät ja toimintavelvoitteet liittyvät kilpailulain 1 §:ssä tarkoitettuun lain tavoitteeseen. Kilpailulain tarkoitus on suojata elinkeinonharjoittajien välistä kilpailua. Lain tarkoitus ei sen sijaan ole tarjota oikeussuojaa yksittäisten sopimusriitojen ratkaisuun tai suojata elinkeinonharjoittajaa kilpailijan tai kauppakumppanin kohtuuttomilta tai mielivaltaisilta menettelytavoilta, ellei kysymys samalla ole menettelystä, jonka tutkiminen on tarpeen terveen ja toimivan kilpailun turvaamiseksi markkinoilla.

Viraston selvitykset asiassa eivät viittaa siihen, että asiassa todennäköisesti olisi kyse kilpailulain mukaista puuttumista edellyttävästä menettelystä. Virasto ei siten katso asian enempää tutkimista tarpeelliseksi, vaan poistaa asian käsittelystä.

8 Sovelletut säännökset

Kilpailulaki (948/2011) 7 ja 31 §.

9 Muutoksenhaku

Kilpailu- ja kuluttajaviraston tässä asiassa antamaan päätökseen saa hakea muutosta markkinaoikeudelta kilpailulain 44 §:n mukaan siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään.

10 Lisätiedot

Lisätietoja antaa erikoistutkija Olli Kauppi, puh. 029 505 3394, etunimi.sukunimi@kkv.fi.

Apulaisjohtaja

Valtteri Virtanen

Erikoistutkija

Olli Kauppi