KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 906/2009

af 28. september 2009

om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier)

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EF) nr. 246/2009 af 26. februar 2009 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier) ([1]), særlig artikel 1,

efter offentliggørelse af udkast til denne forordning ([2]),

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Forordning (EF) nr. 246/2009 giver Kommissionen beføjelse til ved en forordning at anvende traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og former for samordnet praksis mellem rederier (konsortier) angående fælles drift af linjeskibsfart, som, i kraft af det samarbejde de afføder mellem de deltagende rederier, kan begrænse konkurrencen inden for fællesmarkedet og påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, og som derfor kan falde ind under forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1.

(2) Kommissionen bragte sin beføjelse i anvendelse, da den vedtog Kommissionens forordning (EF) nr. 823/2000 af 19. april 2000 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på visse kategorier af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem linjerederier (konsortier) ([3]). Den forordning udløber den 25. april 2010. På grundlag af Kommissionens hidtidige erfaringer må det konkluderes, at en gruppefritagelse for konsortier fortsat er berettiget. Det er imidlertid nødvendigt at foretage visse ændringer for at fjerne henvisninger til 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 ([4]), der gav linjerederier mulighed for at fastsætte priser og kapacitet, men som nu er ophævet. Det er også nødvendigt med ændringer, der kan sikre en bedre sammenhæng med andre gældende gruppefritagelsesforordninger for horisontalt samarbejde under hensyntagen til den nuværende markedspraksis inden for linjeskibsfart.

(3) Der findes mange forskellige typer konsortieaftaler, lige fra stærkt integrerede aftaler, hvor konsortiemedlemmerne har måttet foretage meget betydelige investeringer, f.eks. i form af køb eller befragtning af skibe specielt med henblik på etablering af konsortiet og fælles driftscentre, og til fleksible slotudvekslingsaftaler. Ved anvendelsen af denne forordning bør der ved en konsortieaftale forstås en eller en række særskilte, men indbyrdes forbundne aftaler, der regulerer parternes drift af fælles farter. Aftalernes retlige form er af mindre betydning end det underliggende økonomiske forhold, at parterne udbyder en ydelse i fællesskab.

(4) Gruppefritagelsen bør begrænses til kun at gælde for aftaler, der med tilstrækkelig sikkerhed kan antages at opfylde betingelserne i traktatens artikel 81, stk. 3. Der er imidlertid ingen fast formodning for, at konsortier, der ikke er omfattet af denne forordning, altid falder ind under traktatens artikel 81, stk. 1, eller i så fald ikke opfylder betingelserne i traktatens artikel 81, stk. 3. Ved vurderingen af, om deres egen aftale er forenelig med traktatens artikel 81, kan konsortieparter tage hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende på markeder med små fragtmængder eller til situationer, hvor overskridelsen af markedsandelstærsklen skyldes, at et lille rederi uden større ressourcer deltager i konsortiet men hvor tilstedeværelsen i konsortiet kun resulterer i en ubetydelig forøgelse af den samlede markedsandel.

(5) Konsortier som defineret i nærværende forordning bidrager generelt til at øge produktiviteten og forbedre servicekvaliteten inden for linjeskibsfart, fordi de fremmer en rationalisering af de deltagende rederiers virksomhed

([1]) EUT L 79 af 25.3.2009, s. 1.
([2]) EUT C 266 af 21.10.2008, s. 1.
([3]) EFT L 100 af 20.4.2000, s. 24.
([4]) EFT L 378 af 31.12.1986, s. 4.

og kan føre til stordriftsfordele med hensyn til brug af skibe og havneanlæg. De bidrager også til at fremme den tekniske og økonomiske udvikling ved at lette og tilskynde til øget brug af containere samt en mere effektiv udnyttelse af skibskapaciteten. Et af de væsentligste træk ved et konsortium, hvis formål består i at etablere og drive fælles farter, er, at det foretager kapacitetstilpasninger i forhold til skiftende udbud og efterspørgsel. Uberettigede nedskæringer af kapacitet og salg samt fælles fastsættelse af fragtrater eller markeds- eller kundedeling kan derimod ikke antages at føre til større effektivitet. Uanset parternes markedsstyrke bør fritagelsen efter denne forordning derfor ikke finde anvendelse på konsortieaftaler, der indeholder sådanne elementer.

(6) Transportbrugerne bør sikres en rimelig andel af de fordele, der følger af den forbedrede effektivitet. Den produktivitetsforbedring, konsortierne afføder, kan indebære fordele for brugerne af de søtransportydelser, der udbydes af konsortierne. Disse fordele kan bl.a. bestå i øget anløbsfrekvens eller bedre sejlplaner samt i højere kvalitet og større variation i udbuddet af transportydelser som følge af brug af mere moderne skibe og havne- eller andre anlæg.

(7) Brugerne vil imidlertid kun kunne drage reelle fordele heraf i det omfang der er tilstrækkelig konkurrence på de relevante markeder som konsortierne opererer på. Denne betingelse bør anses for at være opfyldt, når et konsortiums markedsandel holder sig under et bestemt niveau, og konsortiet derfor kan formodes at være udsat for faktisk eller potentiel effektiv konkurrence fra rederier uden for konsortiet. Ved vurderingen af det relevante marked bør der tages hensyn til såvel den direkte trafik mellem konsortiets anløbshavne som til enhver konkurrence fra andre linjetransportydelser fra havne, der kan besejles i stedet for de af konsortiet benyttede havne, samt til den konkurrence, der måtte udgå fra andre transportformer.

(8) Forordningen bør ikke fritage aftaler, der indeholder konkurrencebegrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå de mål, der ligger til grund for fritagelsen. Alvorlige konkurrencebegrænsninger (»hardcore-begrænsninger«) knyttet til fastsættelse af priser over for tredjemand, begrænsning af kapacitet eller salg samt markeds- eller kundedeling bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Udover de aktiviteter, der udtrykkeligt fritages ved denne forordning, bør den kun gælde for accessoriske aktiviteter, der er direkte knyttet til driften af konsortiet, nødvendige for dets gennemførelse og står i et rimeligt forhold hertil.

(9) Loftet for markedsandele og de andre betingelser i denne forordning samt udelukkelsen af visse former for adfærd fra fritagelsen vil normalt sikre, at de aftaler, som gruppefritagelsen finder anvendelse på, ikke giver de deltagende virksomheder mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af det relevante marked.

(10) Hvorvidt et konsortium opfylder markedsandelskriteriet, bør vurderes på grundlag af en sammenlægning af samtlige konsortiemedlemmers markedsandele. Ved beregning af de enkelte medlemmers markedsandel bør der tages hensyn til de samlede mængder, det pågældende rederi transporterer såvel inden for som uden for konsortiet. I sidstnævnte tilfælde bør der desuden tages hensyn til alle fragter, som et konsortiemedlem transporterer inden for rammerne af et andet konsortium eller individuelt på sine egne skibe eller skibe tilhørende tredjemand i henhold til kontraktlige arrangementer såsom slotcharteraftaler.

(11) Gruppefritagelsen bør endvidere kun gælde på betingelse af, at hvert konsortiemedlem har ret til med et rimeligt varsel at træde ud af konsortiet. I stærkt integrerede konsortier bør opsigelsesvarslerne og bindingsperioderne dog kunne være længere i betragtning af de større investeringer, det kræver at etablere konsortiet, og den mere omfattende reorganisering, der må foretages ved et medlems udtræden.

(12) I særlige tilfælde, hvor aftaler, der falder ind under denne forordning, ikke desto mindre har virkninger, som er uforenelige med traktatens artikel 81, stk. 3, kan Kommissionen inddrage gruppefritagelsen i medfør af Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelsen af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 [1]. Af særlig betydning vil i den forbindelse være de eventuelle negative virkninger af de forbindelser, der måtte bestå mellem konsortiet og/eller dets medlemmer og andre konsortier og/eller linjerederier på det samme relevante marked.

(13) Forordning (EF) nr. 1/2003 giver også medlemsstaternes konkurrencemyndigheder beføjelse til at inddrage gruppefritagelsen for aftaler, der har virkninger, som er uforenelige med traktatens artikel 81, stk. 3, på en den pågældende medlemsstats område, eller på en del af dette område, der frembyder alle et særskilt geografisk markeds karakteristika.

(14) Denne forordning er ikke til hinder for anvendelse af traktatens artikel 82.

(15) Forordning (EF) nr. 823/2000 udløber, og der bør derfor vedtages en ny forordning om fornyelse af gruppefritagelsen —

[1] EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1.

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

KAPITEL I

ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER

Artikel 1

Anvendelsesområde

Denne forordning finder kun anvendelse på konsortier i det omfang, de driver international linjeskibsfart til eller fra en eller flere havne i Fællesskabet.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

1) »konsortium«: en aftale eller en række indbyrdes forbundne aftaler, indgået mellem mindst to rederier, der på et eller flere trafikområder driver international linjeskibstrafik med transport udelukkende af gods, med det formål at etablere et samarbejde om fælles farter, som tager sigte på at forbedre de ydelser, de enkelte medlemmer hver for sig kan tilbyde uden at deltage i et konsortium, med det formål at rationalisere deres virksomhed gennem tekniske, driftsmæssige og/eller kommercielle arrangementer

2) »linjefart«: godstransport i regelmæssig skibsfart på en eller flere faste ruter, som foregår efter en forud bekendtgjort fartplan, og som tilbydes enhver transportbruger, der kan benytte sig heraf mod betaling, også på lejlighedsvist grundlag

3) »transportbruger«: enhver virksomhed (f.eks. afskiber, modtager eller speditør), der har indgået eller tilkendegivet at ville indgå aftale med et konsortiemedlem om transport af gods

4) »konsortiefartens begyndelse«: den dato, hvor det første skib sejler i konsortiedriften.

KAPITEL II

FRITAGELSER

Artikel 3

Fritagne aftaler

I medfør af traktatens artikel 81, stk. 3, og på de i denne forordning fastsatte betingelser erklæres traktatens artikel 81, stk. 1, hermed uanvendelig på følgende konsortieaktiviteter:

1) fælles drift af linjeskibsfart, omfattende en eller flere af nedennævnte aktiviteter:

a) koordinering og/eller fælles fastsættelse af fartplaner og anløbshavne

b) udveksling, salg eller krydsbefragtning af lastrum eller »slots« på skibe

c) pooling af skibe og/eller havneanlæg

d) et eller flere fælles driftskontorer

e) tilrådighedsstillelse af containere, chassiser og andet udstyr og/eller leje, leasing eller køb af sådant udstyr

2) kapacitetstilpasninger i forhold til skiftende udbud og efterspørgsel

3) fælles drift eller brug af havneterminaler og ydelser i tilknytning hertil (f.eks. lægter- og stevedore-ydelser)

4) enhver anden aktivitet i tilknytning til de under nr. 1, 2 og 3 nævnte aktiviteter, som er nødvendige for disse, såsom:

a) brug af et elektronisk dataudvekslingssystem

b) konsortiemedlemmers pligt til på det eller de relevante markeder at benytte skibe tildelt konsortiet og til at afstå fra at befragte lastrum på skibe tilhørende tredjeparter

c) konsortiemedlemmers pligt til at afstå fra at tildele eller bortfragte lastrum til andre rederier på det eller de relevante markeder, medmindre det sker med de andre konsortiemedlemmers forudgående samtykke.

Artikel 4

Hardcore-begrænsninger

Fritagelsen efter artikel 3 gælder ikke for konsortier, der, direkte eller indirekte, alene eller kombineret med andre faktorer, som parterne har afgørende indflydelse på, har følgende formål:

1) at fastsætte priser for salg af linjetransportydelser til tredjemand

2) at begrænse kapacitet eller salg, bortset fra de kapacitetstilpasninger, der er nævnt i denne forordnings artikel 3, nr. 2

3) at dele markeder eller kunder.

KAPITEL III

BETINGELSER FOR FRITAGELSE

Artikel 5

Betingelser med hensyn til markedsandel

1. For at være omfattet af fritagelsen efter artikel 3 må konsortiemedlemmerne på de relevante markeder, som konsortiet opererer på, ikke tilsammen have en markedsandel, der overstiger 30 % målt i forhold til den samlede transporterede fragtmængde i fragttonnage eller TEU.

2. Ved beregningen af et konsortiemedlems markedsandel skal der tages hensyn til den samlede fragtmængde, medlemmet transporterer på det relevante marked, uanset om disse fragter transporteres:

a) inden for rammerne af det pågældende konsortium

b) inden for rammerne af et andet konsortium, som det pågældende rederi er medlem af, eller

c) uden for et konsortium, på rederiets egne eller tredjemands skibe.

3. Fritagelsen efter artikel 3 fortsætter med at gælde, når den i denne artikels stk. 1 fastsatte markedsandel overskrides med ikke mere end en tiendedel inden for to på hinanden følgende kalenderår.

4. Ved overskridelse af de i denne artikels stk. 1 og 3 fastsatte grænser fortsætter fritagelsen efter artikel 3 med at gælde i en periode på seks måneder regnet fra udgangen af det kalenderår, hvori grænsen blev overskredet. Denne periode forlænges til 12 måneder, når overskridelsen beror på, at et rederi uden for konsortiet har trukket sig ud af markedet.

Artikel 6

Andre betingelser

For at opfylde betingelserne for fritagelse i artikel 3, skal konsortiet give medlemsrederierne mulighed for at træde ud af konsortiet uden nogen økonomisk eller anden form for sanktion som f.eks. påbud om at indstille al transportvirksomhed på det eller de relevante markeder, uanset om der åbnes mulighed for at genoptage denne virksomhed efter udløbet af et vist tidsrum. Denne ret til at træde ud kan være forbundet med et opsigelsesvarsel på højst seks måneder. Konsortieaftalen kan dog indeholde bestemmelse om, at opsigelsesvarsel først kan gives efter en indledende periode på højst 24 måneder regnet fra aftalens ikrafttrædelsesdato eller fra det tidspunkt, hvor konsortiefarten påbegyndes, såfremt dette sker senere.

For stærkt integrerede konsortiers vedkommende kan det maksimale opsigelsesvarsel forlænges til 12 måneder, og det kan i konsortieaftalen bestemmes, at opsigelsesvarsel først kan gives efter en indledende periode på højst 36 måneder regnet fra aftalens ikrafttrædelsesdato eller fra det tidspunkt, hvor konsortiefarten påbegyndes, såfremt dette sker senere.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 7

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft den 26. april 2010.

Den anvendes indtil den 25. april 2015.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 28. september 2009.

På Kommissionens vegne

Neelie KROES

Medlem af Kommissionen