VERORDNUNG (EG) Nr. 906/2009 DER KOMMISSION

vom 28. September 2009

über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschifffahrtsunternehmen (Konsortien)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 246/2009 des Rates vom 26. Februar 2009 über die Anwendung des Artikels 81 Absatz 3 des Vertrags auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschifffahrtsunternehmen (Konsortien) [1], insbesondere auf Artikel 1,

nach Veröffentlichung des Entwurfs dieser Verordnung [2],

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kommission ist aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 246/2009 ermächtigt, Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag im Verordnungswege auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen von Seeschifffahrtsunternehmen anzuwenden, die den gemeinsamen Betrieb von Liniendiensten im Seeverkehr betreffen (Konsortien) und die aufgrund der darin zwischen den Parteien vereinbarten Zusammenarbeit geeignet sind, den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes einzuschränken und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und die deshalb dem Verbot des Artikels 81 Absatz 1 EG-Vertrag unterliegen können.

(2) Die Kommission hat von ihrer Befugnis Gebrauch gemacht und die Verordnung (EG) Nr. 823/2000 der Kommission vom 19. April 2000 zur Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag auf bestimmte Gruppen von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen zwischen Seeschifffahrtsunternehmen (Konsortien) [3] erlassen, die bis zum 25. April 2010 gilt. Aus den bisherigen Erfahrungen hat die Kommission den Schluss gezogen, dass eine Gruppenfreistellung für Seeschifffahrtskonsortien nach wie vor gerechtfertigt ist. Dennoch sind Änderungen insofern erforderlich, als die Verweise auf die inzwischen aufgehobene Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 über die Einzelheiten der Anwendung der Artikel 85 und 86 des Vertrags auf den Seeverkehr [4], wonach die Festlegung von Preisen und Kapazitäten durch Linienreedereien zulässig war, gestrichen werden müssen. Die Änderungen sind außerdem erforderlich, um eine größere Übereinstimmung mit anderen geltenden Gruppenfreistellungsverordnungen betreffend die horizontale Zusammenarbeit herbeizuführen und der derzeitigen Marktpraxis in der Linienschifffahrt Rechnung zu tragen.

(3) Konsortialvereinbarungen können sehr unterschiedlich sein und reichen von stark integrierten Konsortien, die z. B. wegen des Kaufs oder Charterns von Schiffen durch die Mitglieder im Hinblick auf die Bildung des Konsortiums und die Schaffung gemeinsamer Betriebszentren einen hohen Investitionsgrad haben, bis zu flexiblen Vereinbarungen über den Austausch von Slots. Eine Konsortialvereinbarung im Sinne dieser Verordnung umfasst eine oder mehrere eigenständige, aber miteinander zusammenhängende Vereinbarungen zwischen Linienschifffahrtsunternehmen, auf deren Grundlage die Mitglieder des Konsortiums den gemeinsamen Dienst betreiben. Die rechtliche Form der Vereinbarungen ist weniger wichtig als die ihnen zugrunde liegende wirtschaftliche Realität, d. h. die Tatsache, dass die Parteien einen gemeinsamen Dienst anbieten.

(4) Die Vorteile der Gruppenfreistellung sind auf diejenigen Vereinbarungen zu beschränken, für die mit hinreichender Sicherheit anzunehmen ist, dass sie die Voraussetzungen von Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag erfüllen. Dennoch kann nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, dass Konsortien, die diese Verordnung nicht in Anspruch nehmen können, unter Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag fallen; und dass sie, wenn dies der Fall ist, die Voraussetzungen des Artikels 81 Absatz 3 EG-Vertrag nicht erfüllen. Bei Prüfung der Vereinbarkeit ihrer Vereinbarung mit Artikel 81 EG-Vertrag können die Parteien solcher Konsortien die Besonderheiten von Märkten berücksichtigen, auf denen geringe Mengen befördert werden, sowie Fälle, in denen die Marktanteilsschwellen wegen der Mitgliedschaft eines kleinen Seeverkehrsunternehmens ohne nennenswerte Ressourcen, das den Gesamtmarktanteil des Konsortiums nur geringfügig erhöht, überschritten werden.

(5) Konsortien im Sinne dieser Verordnung tragen im Allgemeinen dazu bei, durch die Rationalisierung der Tätigkeiten ihrer Mitglieder und die Nutzung von Größenvorteilen bei Schiffen und Hafenanlagen die Leistungsfähigkeit und Leistungsqualität der Liniendienste

[1] ABl. L 79 vom 25.3.2009, S. 1.
[2] ABl. C 266 vom 21.10.2008, S. 1.
[3] ABl. L 100 vom 20.4.2000, S. 24.
[4] ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 4.

zu verbessern. Ebenso tragen sie zur Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts bei, indem sie den verstärkten Einsatz von Containern und die wirtschaftlichere Nutzung der Schiffskapazitäten erleichtern und fördern. Ein für Konsortien wesentliches Merkmal besteht darin, dass bei der Einrichtung und dem Betrieb eines gemeinsamen Dienstes Kapazitätsanpassungen vorgenommen werden können, die den Schwankungen von Angebot und Nachfrage Rechnung tragen. Eine ungerechtfertigte Begrenzung der Kapazität und der Verkäufe hingegen sowie die gemeinsame Festlegung von Frachtraten oder die Aufteilung von Märkten und Kunden dürften keine Effizienzgewinne bringen. Deshalb sollte die in dieser Verordnung geregelte Freistellung unabhängig von der Marktmacht der Parteien nicht für Konsortialvereinbarungen gelten, die solche Tätigkeiten betreffen.

(6) Ein angemessener Anteil der Effizienzgewinne sollte an die Verkehrsnutzer weitergegeben werden. Die Nutzer der von Konsortien angebotenen Liniendienste können einen Gewinn aus den Vorteilen erzielen, die sich aus der durch das Konsortium ermöglichten Produktivitätssteigerung ergeben. Diese Vorteile können sich auch in Form häufigerer und besser abgestimmter Fahrverbindungen und Zwischenhalte sowie in Form hochwertigerer und stärker auf den Einzelbedarf zugeschnittener Leistungen aufgrund der Verwendung modernerer Schiffe, Hafenausrüstungen und sonstiger Anlagen äußern.

(7) Für die Verkehrsnutzer können Konsortien jedoch nur dann wirklich Vorteile bringen, wenn auf den relevanten Märkten, auf denen die Konsortien tätig sind, hinreichender Wettbewerb herrscht. Diese Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn ein Konsortium eine bestimmte Marktanteilsschwelle nicht überschreitet, so dass davon ausgegangen werden kann, dass es einem wirksamen tatsächlichen oder potenziellen Wettbewerb seitens der Seeverkehrsunternehmen ausgesetzt ist, die keine Mitglieder des Konsortiums sind. Zur Bestimmung des relevanten Marktes sollte nicht nur der Direktverkehr zwischen den von einem Konsortium bedienten Häfen berücksichtigt werden, sondern auch der Wettbewerb durch andere Liniendienste, die von Häfen ausgehen, die durch Häfen des Konsortiums substituierbar sind, sowie gegebenenfalls der von anderen Verkehrsarten ausgehende Wettbewerb.

(8) Vereinbarungen, die Wettbewerbsbeschränkungen enthalten, die nicht unbedingt erforderlich sind, um Ziele zu erreichen, die eine Freistellung rechtfertigen, sollten nicht freigestellt werden. Deshalb sollten schwerwiegende wettbewerbsschädigende Beschränkungen im Zusammenhang mit der Festsetzung von Preisen gegenüber Dritten, Kapazitäts- und Absatzbeschränkungen und der Aufteilung von Märkten oder Kunden von den Rechtsvorteilen dieser Verordnung ausgeschlossen werden. Außer den in dieser Verordnung ausdrücklich freigestellten Tätigkeiten sollten nur Nebentätigkeiten, die direkt mit dem Betrieb des Konsortiums zusammenhängen und dafür erforderlich sowie verhältnismäßig sind, unter diese Verordnung fallen.

(9) Die Marktanteilsschwelle und die übrigen in dieser Verordnung niedergelegten Voraussetzungen sowie der Ausschluss bestimmter Verhaltensweisen dürften in der Regel gewährleisten, dass die Vereinbarungen, für die diese Gruppenfreistellung gilt, den beteiligten Unternehmen nicht die Möglichkeit eröffnen, den Wettbewerb auf einem wesentlichen Teil des betreffenden relevanten Marktes auszuschalten.

(10) Um zu bestimmen, ob ein Konsortium die Marktanteilsvoraussetzung erfüllt, sind die Gesamtmarktanteile der einzelnen Mitglieder des Konsortiums zu addieren. Bei der Ermittlung des Marktanteils jedes einzelnen Mitglieds müssen jeweils seine insgesamt innerhalb und außerhalb des Konsortiums beförderten Gütermengen berücksichtigt werden. Im letzteren Fall sollten alle von einem Mitglied im Rahmen eines anderen Konsortiums und alle im Zusammenhang mit individuell von diesem Mitglied erbrachten Dienstleistungen beförderten Mengen berücksichtigt werden, unabhängig davon, ob die Beförderung auf eigenen Schiffen oder auf Schiffen Dritter auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen wie z. B. Slot-Charter erfolgt.

(11) Der Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung sollte ferner vorbehaltlich des Rechtes jedes Konsortiumsmitglieds gelten, das Konsortium unter Einhaltung einer angemessenen Kündigungsfrist verlassen zu können. Bei stark integrierten Konsortien sollte eine längere Kündigungs- und anfängliche Bindefrist vorgesehen werden, um die zu deren Bildung vorgenommenen umfangreicheren Investitionen und den erhöhten Umstrukturierungsaufwand beim Austritt einer Partei zu berücksichtigen.

(12) In Fällen, in denen die unter diese Verordnung fallenden Vereinbarungen dennoch Auswirkungen haben, die mit Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag unvereinbar sind, kann die Kommission den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung auf der Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln 81 und 82 des Vertrags niedergelegten Wettbewerbsregeln [1] entziehen. In diesem Zusammenhang sind die negativen Auswirkungen, die auf Verbindungen zwischen dem Konsortium und/oder seinen Mitgliedern mit anderen Konsortien und/oder Linienschifffahrtsunternehmen auf demselben relevanten Markt zurückzuführen sind, von besonderer Bedeutung.

(13) Wenn Vereinbarungen in einem bestimmten Fall Wirkungen haben, die mit Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag unvereinbar sind und im Gebiet eines Mitgliedstaats oder in einem Teilgebiet dieses Mitgliedstaats, das alle Merkmale eines gesonderten räumlichen Marktes aufweist, auftreten, kann außerdem die Wettbewerbsbehörde dieses Mitgliedstaats den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung in diesem Gebiet nach der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 entziehen.

(14) Die Anwendung von Artikel 82 EG-Vertrag bleibt von dieser Verordnung unberührt.

(15) Im Hinblick auf das Außerkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 823/2000 ist es angebracht, eine neue Verordnung zur Verlängerung der Gruppenfreistellung zu erlassen —

[1] ABl. L 1 vom 4.1.2003, S. 1.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ANWENDUNGSBEREICH UND DEFINITIONEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung betrifft Konsortien nur insoweit, als sie internationale Seeverkehrsliniendienste von oder nach einem oder mehreren Häfen der Gemeinschaft erbringen.

Artikel 2

Definitionen

Im Sinne dieser Verordnung bedeutet

1. „Konsortium" eine Vereinbarung oder mehrere miteinander zusammenhängende Vereinbarungen zwischen mindestens zwei Seeschifffahrtsunternehmen, die internationale Liniendienste ausschließlich zur Beförderung von Gütern auf einer oder mehreren Routen betreiben, deren Ziel die Zusammenarbeit beim gemeinsamen Betrieb eines Seeverkehrsdienstes zur Verbesserung des Leistungsangebotes ist, das jedes Mitglied ohne Konsortium allein erbringen würde, um mit Hilfe technischer, betrieblicher und/oder kommerzieller Abmachungen ihre Beförderungsleistungen zu rationalisieren;

2. „Linienverkehr" die regelmäßig auf einer oder mehreren bestimmten Strecken zwischen Häfen gemäß im Voraus angegebenen Fahrplänen und Reisezeiten durchgeführte Beförderung von Gütern, die jedem Verkehrsnutzer gegen Bezahlung auch bedarfsweise zugänglich ist;

3. „Verkehrsnutzer" ein Unternehmen (z. B. Verlader, Empfänger, Spediteur), das mit einem Mitglied eines Konsortiums eine vertragliche Vereinbarung getroffen hat bzw. zu treffen beabsichtigt;

4. „Aufnahme des Dienstes" der Zeitpunkt, an dem das erste Schiff den Liniendienst aufnimmt.

KAPITEL II

FREISTELLUNGEN

Artikel 3

Freigestellte Vereinbarungen

Gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG-Vertrag ist vorbehaltlich der in dieser Verordnung niedergelegten Voraussetzungen Artikel 81 Absatz 1 EG-Vertrag nicht anwendbar auf die folgenden Tätigkeiten eines Konsortiums:

1. den gemeinsamen Betrieb von Liniendiensten im Seeverkehr, der die nachfolgenden Tätigkeiten umfasst:

   a) die Koordinierung und/oder die gemeinsame Festlegung der Fahrpläne und der anzulaufenden Häfen,

   b) den Austausch, den Verkauf oder das gegenseitige Chartern von Schiffsraum oder Slots,

   c) die gemeinsame Nutzung von Schiffen und/oder von Hafenanlagen,

   d) die gemeinsame Benutzung eines oder mehrerer Betriebsbüros,

   e) die Bereitstellung von Containern, Gestellen und sonstigen Ausrüstungen und/oder der Abschluss von Miet-, Leasing- oder Kaufverträgen für diese Ausrüstungen;

2. Kapazitätsanpassungen entsprechend den Schwankungen von Angebot und Nachfrage;

3. den gemeinsamen Betrieb oder die gemeinsame Nutzung von Hafenumschlagsanlagen und den dazugehörigen Leistungen (z. B. Leichter- und Trimmdienste);

4. jede sonstige Tätigkeit, die den unter Nummern 1, 2 und 3 aufgeführten Tätigkeiten zugeordnet und für deren Ausführung erforderlich ist, wie

   a) die Nutzung eines automatisierten Datenaustauschsystems,

   b) die Verpflichtung der Mitglieder eines Konsortiums, auf den relevanten Märkten dem Konsortium zugeschlagene Schiffe einzusetzen und keinen Schiffsraum von Dritten zu chartern,

   c) die Verpflichtung der Mitglieder eines Konsortiums, anderen auf den relevanten Märkten tätigen Seeschifffahrtsunternehmen ohne vorherige Zustimmung der übrigen Mitglieder keinen Schiffsraum zu überlassen oder zur Charterung anzubieten.

Artikel 4

Kernbeschränkungen

Die Freistellung nach Artikel 3 gilt nicht für Konsortien, die unmittelbar oder mittelbar, für sich allein oder in Verbindung mit anderen Umständen unter der Kontrolle der Parteien Folgendes bezwecken:

1. die Festlegung von Preisen beim Verkauf von Seeverkehrsliniendiensten an Dritte;

2. andere Beschränkungen der Kapazität oder der Verkäufe als die Kapazitätsbeschränkungen nach Artikel 3 Nummer 2;

3. die Aufteilung von Märkten oder Kunden.

KAPITEL III

VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE FREISTELLUNG

Artikel 5

Voraussetzungen betreffend den Marktanteil

(1) Damit ein Konsortium in den Genuss einer Freistellung nach Artikel 3 kommen kann, darf der gemeinsame Marktanteil der Mitglieder des Konsortiums auf dem relevanten Markt, auf dem das Konsortium tätig ist, nicht mehr als 30 % der insgesamt beförderten Gütermenge (Frachttonnen oder TEU) betragen.

(2) Um den Marktanteil eines Mitglieds eines Konsortiums zu bestimmen, wird die gesamte, von dem Mitglied auf dem relevanten Markt beförderte Gütermenge zugrunde gelegt, unabhängig davon, ob diese Mengen

a) im Rahmen des betreffenden Konsortiums befördert wurden,

b) im Rahmen eines anderen Konsortiums befördert wurden, dem das Mitglied angehört,

c) außerhalb eines Konsortiums auf Schiffen des Mitglieds oder Dritter befördert wurden.

(3) Die Freistellung nach Artikel 3 bleibt gültig, wenn der in Absatz 1 festgelegte Marktanteil innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Kalenderjahren um nicht mehr als ein Zehntel überschritten wird.

(4) Werden die in den Absätzen 1 und 3 dieses Artikels genannten Höchstwerte überschritten, so bleibt die Freistellung nach Artikel 3 noch während eines Zeitraums von sechs Monaten, beginnend mit dem Ende des Kalenderjahres der Überschreitung, gültig. Dieser Zeitraum verlängert sich auf zwölf Monate, wenn die Überschreitung darauf zurückzuführen ist, dass ein Seeschifffahrtsunternehmen, das nicht Mitglied des Konsortiums ist, sich aus dem betreffenden Markt zurückgezogen hat.

Artikel 6

Weitere Voraussetzungen

Um in den Genuss einer Freistellung nach Artikel 3 zu gelangen, muss das Konsortium den Mitgliedern das Recht gewähren, auszuscheiden, ohne sich einer finanziellen oder sonstigen Sanktion auszusetzen, wie insbesondere der Verpflichtung, ihre Beförderungstätigkeiten auf den relevanten Märkten aufzugeben, möglicherweise verbunden mit der Auflage, diese Tätigkeiten erst nach einer bestimmten Frist wiederaufnehmen zu dürfen. Für die Ausübung dieses Kündigungsrechts gilt eine Kündigungsfrist von maximal sechs Monaten. Das Konsortium kann jedoch bestimmen, dass eine Kündigung erst nach Ablauf einer Bindefrist von maximal 24 Monaten ab Inkrafttreten der Vereinbarung bzw. ab Aufnahme des Dienstes, wenn diese später erfolgt ist, ausgesprochen werden darf.

Für stark integrierte Konsortien kann die Kündigungsfrist auf maximal 12 Monate verlängert werden und das Konsortium kann bestimmen, dass eine Kündigung erst nach Ablauf einer Bindefrist von maximal 36 Monaten ab Inkrafttreten der Vereinbarung bzw. ab Aufnahme des Dienstes, wenn diese später erfolgt ist, ausgesprochen werden darf.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 26. April 2010 in Kraft.

Sie gilt bis zum 25. April 2015.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 28. September 2009

Für die Kommission

Neelie KROES

Mitglied der Kommission