VERORDENING (EG) Nr. 906/2009 VAN DE COMMISSIE

van 28 september 2009

betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartondernemingen (consortia)

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EG) nr. 246/2009 van de Raad van 26 februari 2009 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartondernemingen (consortia) [1], en met name op artikel 1,

Na bekendmaking van de ontwerp-verordening [2],

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Commissie is krachtens Verordening (EG) nr. 246/2009 bevoegd artikel 81, lid 3, van het Verdrag bij verordening toe te passen op bepaalde overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen scheepvaartondernemingen met betrekking tot de gezamenlijke exploitatie van lijnvaartdiensten (consortia), die door de samenwerking die zij tussen de deelnemende scheepvaartondernemingen doen ontstaan, mogelijk de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt beperken en de handel tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden, en derhalve onder het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag kunnen vallen.

(2) Uit hoofde van haar bevoegdheid heeft de Commissie Verordening (EG) nr. 823/2000 van de Commissie van 19 april 2000 houdende toepassing van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartondernemingen (consortia) [3] vastgesteld, die op 25 april 2010 verstrijkt. Op basis van de ervaring die de Commissie tot dusver heeft opgedaan, kan worden geconcludeerd dat de rechtvaardigingsgronden voor een groepsvrijstelling voor lijnvaartconsortia nog steeds gelden. Er zijn evenwel bepaalde wijzigingen noodzakelijk, zoals het schrappen van de verwijzingen naar Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer [4], die lijnvaartondernemingen toestond afspraken te maken over prijzen en capaciteit, maar die thans is ingetrokken. Tevens zijn wijzigingen nodig met het oog op een nauwere samenhang met andere bestaande groepsvrijstellingsverordeningen voor horizontale samenwerking, weliswaar met inachtneming van de heersende marktgebruiken in de lijnvaartsector.

(3) Consortiumovereenkomsten kunnen onderling sterk verschillen, variërend van een sterke integratie die grote investeringen vereist, bijvoorbeeld in geval van de aankoop of de huur van schepen door de leden, specifiek voor het opzetten van het consortium of de oprichting van gezamenlijke exploitatiecentra, tot flexibele overeenkomsten over de uitwisseling van slots op schepen. In de onderhavige verordening wordt onder een consortiumovereenkomst een regeling verstaan die bestaat uit één overeenkomst of een aantal afzonderlijke maar onderling samenhangende overeenkomsten tussen lijnvaartondernemingen, op basis waarvan de partijen de gemeenschappelijke dienst exploiteren. De rechtsvorm van de regelingen is minder belangrijk dan de onderliggende economische realiteit dat de partijen een gemeenschappelijke dienst aanbieden.

(4) Het voordeel van de groepsvrijstelling dient te worden beperkt tot overeenkomsten ten aanzien waarvan met voldoende zekerheid kan worden aangenomen dat zij aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag voldoen. Er geldt evenwel geen vermoeden dat consortia die het voordeel van deze verordening niet genieten binnen de werkingssfeer van artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallen of — als zij wel onder dat lid vallen — niet voldoen aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag. Wanneer de partijen bij dergelijke consortia voor zichzelf de verenigbaarheid van hun overeenkomst met artikel 81 van het Verdrag willen beoordelen, is het aan te bevelen dat zij rekening houden met de specifieke kenmerken van markten waarop slechts kleine volumes worden vervoerd of met situaties waarin de marktaandeeldrempel wordt overschreden als gevolg van de aanwezigheid in het consortium van een kleine vervoerder zonder aanzienlijke middelen en wiens bijdrage aan het totale marktaandeel van het consortium slechts onbetekenend is.

(5) De in deze verordening omschreven consortia dragen in het algemeen bij tot verbetering van de productiviteit en de kwaliteit van de aangeboden lijnvaartdiensten wegens de rationalisatie van de activiteiten van de deelnemende

[1] PB L 79 van 25.3.2009, blz. 1.
[2] PB C 266 van 21.10.2008, blz. 1.
[3] PB L 100 van 20.4.2000, blz. 24.
[4] PB L 378 van 31.12.1986, blz. 4.

ondernemingen die hiervan het gevolg is en door de schaalvoordelen waartoe zij bij het gebruik van schepen en van haveninstallaties leiden. Zij dragen tevens bij tot de bevordering van de technische en economische vooruitgang doordat zij een ruimer gebruik van containers en een efficiëntere benutting van de scheepscapaciteit aanmoedigen en vergemakkelijken. Zeer belangrijk en kenmerkend voor consortia is dat zij, met het oog op de invoering en de exploitatie van een gemeenschappelijke dienst, de capaciteit aan de fluctuaties in vraag en aanbod kunnen aanpassen. Daarentegen is het onwaarschijnlijk dat een ongerechtvaardigde beperking van de capaciteit en afzet, de gezamenlijke vaststelling van vrachttarieven of de verdeling van markten en klanten tot enige efficiëntieverbetering leidt. De door deze verordening verleende vrijstelling dient dan ook niet te gelden voor consortiumovereenkomsten die dergelijke bepalingen behelzen, ongeacht de marktmacht van de partijen.

(6) Een billijk aandeel in de voordelen die uit de efficiëntieverbetering voortvloeien moet aan de vervoergebruikers worden doorgegeven. De gebruikers van de door consortia aangeboden scheepvaartdiensten kunnen voordeel hebben bij de verbetering van de productiviteit die door consortia mogelijk wordt gemaakt. Deze voordelen kunnen onder andere bestaan in een grotere frequentie van afvaart en aanloop of in een betere regeling daarvan, alsmede in een betere kwaliteit en individualisering van de aangeboden diensten door het gebruik van modernere schepen en modernere haven- of andere faciliteiten.

(7) Die voordelen komen de gebruikers slechts daadwerkelijk ten goede voor zover er in de relevante markten waarin de consortia actief zijn, voldoende mededinging is. Aan deze voorwaarde moet worden geacht te zijn voldaan indien het consortium onder een bepaalde marktaandeeldrempel blijft en derhalve kan worden aangenomen dat het daadwerkelijke, reële dan wel potentiële, concurrentie ondervindt van niet bij het consortium aangesloten ondernemingen. Bij de beoordeling van de relevante markt dient niet alleen rekening te worden gehouden met het rechtstreekse scheepvaartverkeer tussen de havens die door een consortium worden aangedaan, maar ook met de eventuele mededinging van andere lijnvaartdiensten vanuit havens die met die van het consortium substitueerbaar zijn en, in voorkomend geval, van andere wijzen van vervoer.

(8) Overeenkomsten die mededingingsbeperkingen bevatten welke niet onontbeerlijk zijn ter verwezenlijking van de doelstellingen die het verlenen van de vrijstelling rechtvaardigen, dienen niet door deze verordening te worden vrijgesteld. Daarom moeten bepalingen die de mededinging sterk beperken (hardekernbeperkingen) en die betrekking hebben op de vaststelling van de aan derden berekende prijzen, de beperking van de capaciteit of de afzet en de verdeling van markten of klanten, van het voordeel van deze verordening worden uitgesloten. Behalve de activiteiten die uitdrukkelijk door deze verordening worden vrijgesteld, dienen alleen ondersteunende activiteiten die rechtstreeks verband houden met het functioneren van het consortium, en die voor de uitvoering noodzakelijk en evenredig zijn, onder deze verordening te vallen.

(9) De marktaandeeldrempel en de overige in deze verordening genoemde voorwaarden, alsook de uitsluiting van bepaalde gedragingen van de vrijstelling moeten normaal gezien waarborgen dat de overeenkomsten waarop de groepsvrijstelling van toepassing is de betrokken ondernemingen niet de mogelijkheid bieden de mededinging voor een wezenlijk deel van de relevante markt uit te schakelen.

(10) Om na te gaan of een consortium aan de marktaandeelvoorwaarde voldoet, moeten de totale marktaandelen van de leden van het consortium worden opgeteld. Bij het vaststellen van het marktaandeel van elk lid moet rekening worden gehouden met het totale vervoerde volume binnen en buiten het consortium. In het laatste geval moeten alle volumes in aanmerking worden genomen die dat lid binnen een ander consortium of in het kader van een individueel door dat lid aangeboden dienst vervoert, ongeacht of dit gebeurt met eigen schepen dan wel met schepen van derden op grond van contractuele afspraken zoals „slot charters".

(11) Bovendien moet het voordeel van de groepsvrijstelling slechts worden verleend wanneer elk lid van het consortium het recht heeft om met inachtneming van een redelijke opzegtermijn het consortium te verlaten. Voor sterk geïntegreerde consortia dient evenwel de mogelijkheid van een langere opzegtermijn en een langere aanlooptermijn zonder opzegmogelijkheid te worden geboden, om rekening te houden met de grote investeringen die voor de oprichting ervan werden gedaan en met het feit dat bij vertrek van een van de leden een meer ingrijpende reorganisatie noodzakelijk is.

(12) In bijzondere gevallen waarin de onder deze verordening vallende overeenkomsten toch gevolgen hebben die onverenigbaar zijn met artikel 81, lid 3, van het Verdrag, kan de Commissie op grond van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag [1] het voordeel van de groepsvrijstelling intrekken. In dit verband zijn de ongunstige gevolgen die kunnen voortvloeien uit het bestaan van banden tussen het consortium en/of zijn leden en andere consortia en/of lijnvaartondernemingen die op dezelfde relevante markt actief zijn, van bijzonder belang.

(13) Voorts kan, wanneer overeenkomsten op het grondgebied, of een gedeelte van het grondgebied, van een lidstaat dat alle kenmerken van een afzonderlijke geografische markt vertoont, met artikel 81, lid 3, van het Verdrag onverenigbare gevolgen hebben, de mededingingsautoriteit van die lidstaat krachtens Verordening (EG) nr. 1/2003 de groepsvrijstelling op het betrokken grondgebied intrekken.

(14) Deze verordening laat de toepassing van artikel 82 van het Verdrag onverlet.

(15) Met het oog op het verstrijken van Verordening (EG) nr. 823/2000 is het dienstig om een nieuwe verordening vast te stellen, waarbij de generieke vrijstelling wordt hernieuwd,

[1] PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1.

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

WERKINGSSFEER EN DEFINITIES

Artikel 1

Werkingssfeer

Deze verordening is slechts op consortia van toepassing voor zover deze internationale lijnvaartdiensten verzorgen van of naar een of meer havens van de Gemeenschap.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „consortium": een overeenkomst of een aantal onderling samenhangende overeenkomsten tussen twee of meer vervoerders die schepen exploiteren en uitsluitend voor goederenvervoer in een of meer vaargebieden geregelde internationale lijnvaartdiensten verzorgen, welke overeenkomst tot voorwerp heeft een samenwerking tot stand te brengen voor de gemeenschappelijke exploitatie van een zeevervoerdienst en die de dienst welke zonder het consortium individueel door elk van zijn leden zou worden aangeboden, verbetert, teneinde door middel van technische, operationele en/of commerciële regelingen, hun activiteiten te rationaliseren;

2. „lijnvaart": vervoer van goederen dat op geregelde wijze geschiedt op (een) welbepaalde route(s) tussen havens en volgens vooraf aangekondigde uurregelingen en reisdata, en dat voor alle vervoergebruikers tegen betaling zelfs op incidentele basis beschikbaar is;

3. „vervoergebruiker": een onderneming (bijvoorbeeld een verlader, consignataris of expediteur) die met een lid van een consortium voor het vervoer van goederen een contractuele overeenkomst heeft gesloten of voornemens is te sluiten;

4. „aanvang van de dienst": de datum waarop het eerste schip afvaart in het kader van de dienst.

HOOFDSTUK II

VRIJSTELLINGEN

Artikel 3

Vrijgestelde overeenkomsten

Artikel 81, lid 1, van het Verdrag wordt uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag, onder de in deze verordening genoemde voorwaarden, buiten toepassing verklaard ten aanzien van de volgende activiteiten van een consortium:

1. de gemeenschappelijke exploitatie van lijnvaartdiensten, welke de volgende activiteiten omvat:

   a) onderlinge afstemming en/of gemeenschappelijke vaststelling van de dienstregelingen en van de aanloophavens;

   b) uitwisseling, verkoop of wederzijdse bevrachting van scheepsruimte of van slots op schepen;

   c) gemeenschappelijk gebruik („pooling") van schepen en/of haveninstallaties;

   d) gebruik van een of meer gemeenschappelijke kantoren voor de exploitatie;

   e) beschikbaarstelling van containers, chassis of andere uitrustingen en/of overeenkomsten van huur, leasing of koop van deze uitrustingen;

2. capaciteitsaanpassingen naar gelang van de fluctuaties in vraag en aanbod;

3. gemeenschappelijke exploitatie of gemeenschappelijk gebruik van haventerminals en de daarmee verbonden diensten (bijvoorbeeld diensten inzake overlading op lichters en stuwage);

4. elke andere activiteit die met de in de punten 1), 2) en 3) genoemde activiteiten verbonden en voor de uitoefening daarvan onontbeerlijk is, zoals:

   a) het gebruik van een computersysteem voor gegevensuitwisseling;

   b) een aan de leden van een consortium opgelegde verplichting om op de relevante markt(en) aan het consortium toegewezen vaartuigen te gebruiken en een verbod om ruimte op schepen van derden te bevrachten;

   c) een aan de leden van een consortium opgelegd verbod om zonder voorafgaande toestemming van de andere leden van het consortium aan andere vervoerders die op de relevante markt(en) schepen exploiteren ruimte toe te wijzen of voor bevrachting aan te bieden.

Artikel 4

Hardekernbeperkingen

De in artikel 3 bedoelde vrijstelling geldt niet voor een consortium dat, op zichzelf of in combinatie met andere factoren waarover de partijen controle hebben, direct of indirect tot doel heeft:

1. de vaststelling van de prijzen bij verkoop van lijnvaartdiensten aan derden;

2. de beperking van capaciteit of afzet, met uitzondering van de in artikel 3, punt 2), bedoelde capaciteitsaanpassingen;

3. de toewijzing van markten of klanten.

HOOFDSTUK III

VOORWAARDEN VOOR DE VRIJSTELLING

Artikel 5

Voorwaarden betreffende het marktaandeel

1. Om voor de in artikel 3 bedoelde vrijstelling in aanmerking komen mag het gezamenlijke marktaandeel van alle leden van het consortium op de relevante markt waarop het consortium actief is, niet meer dan 30 % bedragen, gerekend in totaal volume van de vervoerde goederen in scheepston of 20-voets-container-equivalent.

2. Ter vaststelling van het marktaandeel van een lid van het consortium worden de totale volumes van de door dat lid op de relevante markt vervoerde goederen in aanmerking genomen, ongeacht of deze volumes worden vervoerd:

a) binnen het betrokken consortium;

b) binnen een ander consortium waaraan het lid deelneemt, of

c) buiten een consortium, met eigen schepen van het lid of op schepen van derden.

3. De in artikel 3 bedoelde vrijstelling blijft gelden indien gedurende een periode van twee opeenvolgende kalenderjaren het in lid 1 van dit artikel bedoelde marktaandeel met niet meer dan één tiende wordt overschreden.

4. Indien een van de in de leden 1 en 3 van dit artikel genoemde drempels wordt overschreden, blijft de in artikel 3 bedoelde vrijstelling gelden gedurende een periode van zes maanden te rekenen vanaf het einde van het kalenderjaar waarin de overschrijding plaatsvond. Die periode wordt op twaalf maanden gebracht indien de overschrijding is toe te schrijven aan het feit dat een niet bij het consortium aangesloten zeevervoerder de betrokken markt heeft verlaten.

Artikel 6

Andere voorwaarden

Om voor de in artikel 3 bedoelde vrijstelling in aanmerking te komen moet een consortium zijn leden het recht toekennen om zich terug te trekken zonder enige financiële of andere sanctie, zoals met name de verplichting om alle vervoersactiviteiten op de relevante markt of betrokken markten te staken, al dan niet in combinatie met de voorwaarde dat deze activiteiten na een bepaalde termijn kunnen worden hervat. Voor de uitoefening van dit recht geldt een opzegtermijn van ten hoogste 6 maanden. Het consortium kan evenwel bepalen dat opzegging pas kan geschieden na een aanlooptermijn van ten hoogste 24 maanden, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst of, indien deze later valt, de aanvang van de dienst.

In het geval van een sterk geïntegreerd consortium kan de opzegtermijn worden verlengd tot 12 maanden en kan het consortium bepalen dat opzegging pas kan geschieden na een aanlooptermijn van ten hoogste 36 maanden, te rekenen vanaf de datum van inwerkingtreding van de overeenkomst of, indien deze later valt, de aanvang van de dienst

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 7

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op 26 april 2010.

Zij is van toepassing tot en met 25 april 2015.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 september 2009.

Voor de Commissie

Neelie KROES

Lid van de Commissie