KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 906/2009

av den 28 september 2009

om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 246/2009 av den 26 februari 2009 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) ([1]), särskilt artikel 1,

efter att ha offentliggjort ett utkast till denna förordning ([2]),

efter samråd med den rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, och

av följande skäl:

(1) Förordning (EG) nr 246/2009 ger kommissionen befogenhet att genom en förordning tillämpa artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier rörande gemensam drift av linjesjöfart (konsortier) som, på grund av det samarbete de innebär, kan begränsa konkurrensen på den gemensamma marknaden och påverka handeln mellan medlemsstater och som därför kan omfattas av förbudet i artikel 81.1 i fördraget.

(2) Kommissionen har använt sin befogenhet genom att anta kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) ([3]), vilken upphör att gälla den 25 april 2010. På grundval av kommissionens erfarenheter kan slutsatsen dras att ett gruppundantag för linjekonsortier fortfarande är motiverat. Det är emellertid nödvändigt att göra vissa ändringar i syfte att stryka hänvisningarna till rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 på sjöfarten ([4]), som gav linjerederier möjlighet att fastställa priser och kapacitet men som nu har upphävts. Ändringar behöver också göras för att garantera en större överensstämmelse med andra gällande gruppundantagsförordningar för horisontellt samarbete samtidigt som gällande marknadspraxis inom linjesjöfart beaktas.

(3) Konsortieavtal kan vara av väsentligt olika typ, allt från avtal som är starkt integrerade och kräver en hög investeringsnivå till exempel på grund av konsortiemedlemmarnas inköp eller befraktning av fartyg i det uttryckliga syftet att upprätta konsortiet och upprätta gemensamma driftscentraler, till flexibla avtal om byte av utrymmen. I denna förordning avses med ett konsortieavtal ett eller flera separata men med varandra sammanhängande avtal mellan linjerederier enligt vilka parterna i avtalet bedriver en gemensam tjänst. Den rättsliga formen för avtalen är mindre viktig än den bakomliggande ekonomiska verkligheten, dvs. att parterna tillhandahåller en gemensam tjänst.

(4) Gruppundantaget bör begränsas till sådana avtal som med tillräcklig säkerhet kan antas uppfylla villkoren i artikel 81.3 i fördraget. Det finns emellertid inte någon presumtion för att konsortier som inte omfattas av denna förordning faller under artikel 81.1 i fördraget eller, om de gör det, att de inte uppfyller villkoren i artikel 81.3 i fördraget. När parterna i sådana konsortier bedömer om deras avtal är förenligt med artikel 81 i fördraget kan de ta hänsyn till särförhållandena på marknader med små fraktmängder eller till situationer där tröskelvärdet för marknadsandelar överskrids därför att konsortiet omfattar ett litet rederi som saknar betydande resurser och som endast obetydligt ökar konsortiets sammanlagda marknadsandel.

(5) Så som de definieras i denna förordning bidrar konsortier i allmänhet till att förbättra produktiviteten och kvaliteten på de linjesjöfartstjänster som erbjuds på grund av de rationaliseringar inom medlemsrederierna som de ger

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

upphov till och på grund av stordriftsfördelarna, vilka kan öka utnyttjandegraden av fartyg och hamnanläggningar. Konsortier bidrar också till att främja tekniskt och ekonomiskt framåtskridande genom att de underlättar och befrämjar såväl utnyttjandet av containrar som ett effektivare utnyttjande av fartygskapaciteten. En av de grundläggande egenskaper som utmärker ett konsortium vars syfte är att etablera och bedriva en gemensam tjänst är förmågan att anpassa kapaciteten till varierande tillgång och efterfrågan. Däremot leder omotiverade begränsningar av kapacitet och försäljning, gemensamt fastställande av fraktsatser eller uppdelning av marknader eller kundunderlag sannolikt inte till ökad effektivitet. Därför bör undantaget i denna förordning inte gälla konsortieavtal som omfattar sådan verksamhet, oavsett parternas marknadsstyrka.

(6) En skälig andel av de fördelar som effektivitetsvinsterna ger upphov till bör komma transportbrukarna till godo. Brukarna av de sjöfartstjänster som tillhandahålls av konsortier kan gynnas av den förbättrade produktivitet som ett konsortium kan innebära. Dessa fördelar kan vara en ökning av antalet förbindelser och tilläggningar eller bättre disponering av dessa, liksom högre kvalitet och större individuell anpassning av de erbjudna tjänsterna på grund av tillgång till modernare fartyg och utrustning, både till havs och i hamn.

(7) Brukarna kan dock effektivt dra fördel av konsortierna endast i den mån tillräcklig konkurrens råder på de relevanta marknader där konsortierna verkar. Detta villkor bör anses uppfyllt om konsortiets marknadsandel ligger kvar på en nivå under ett givet tröskelvärde och konsortiet därför kan antas vara utsatt för effektiv konkurrens, reell eller potentiell, från rederier som inte är medlemmar av det konsortiet. Vid bedömningen av den relevanta marknaden bör inte bara direkttrafiken mellan de hamnar konsortiet trafikerar beaktas, utan även eventuell konkurrens från andra trafiklinjer som utgår från likvärdiga hamnar, samt i förekommande fall, även konkurrens från andra transportmedel.

(8) Denna förordning bör inte medge undantag för avtal som omfattar konkurrensbegränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå de mål som ligger till grund för undantaget. I detta syfte bör allvarligt konkurrenshämmande begränsningar (särskilt allvarliga begränsningar) som syftar till att fastställa priser som faktureras tredje man, att begränsa kapacitet eller försäljning eller att dela upp marknader eller kundunderlag inte omfattas av denna förordning. Utöver de verksamheter som uttryckligen undantas genom denna förordning bör den endast omfatta stödverksamheter som direkt sammanhänger med driften av konsortiet och som är nödvändiga för och står i proportion till dess genomförande.

(9) Tröskelvärdet för marknadsandelar och övriga villkor i denna förordning samt det faktum att visst beteende inte omfattas av undantaget bör normalt sett säkerställa att avtal som omfattas av gruppundantaget inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av den relevanta marknaden.

(10) Konsortiemedlemmarnas sammanlagda marknadsandelar bör summeras vid bedömningen av om ett konsortium uppfyller marknadsandelsvillkoret. Vid beräkningen av varje enskild medlems marknadsandel bör hänsyn tas till de totala volymer denna medlem transporterar inom och utanför konsortiet. I det senare fallet bör hänsyn tas till alla volymer som transporteras av en medlem inom ett annat konsortium eller i förhållande till en tjänst som tillhandahålls individuellt av medlemmen i fråga, antingen med egna fartyg eller med fartyg tillhörande tredje man enligt avtal om exempelvis befraktning av utrymmen.

(11) Dessutom bör gruppundantaget vara förenat med en rätt för varje konsortiemedlem att dra sig ur konsortiet under förutsättning att medlemmen i fråga ger rimligt varsel. Det finns dock anledning att införa bestämmelser om en längre uppsägningstid och en längre inledande period utan uppsägningsmöjlighet för konsortier som är starkt integrerade med hänsyn till de stora investeringarna för att upprätta konsortiet och den omfattande omorganisation som blir följden om en av medlemmarna lämnar konsortiet.

(12) I särskilda fall där avtal som omfattas av denna förordning ändå har verkningar som är oförenliga med artikel 81.3 i fördraget får kommissionen återkalla rätten att omfattas av gruppundantaget, med stöd av rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget ([1]). Särskild betydelse i det sammanhanget har de negativa effekter som kan uppstå på grund av förekomsten av förbindelser mellan konsortiet och/eller dess medlemmar å ena sidan och andra konsortier och/eller linjerederier på samma relevanta marknad å andra sidan.

(13) Om avtal har verkningar som är oförenliga med artikel 81.3 i fördraget på en medlemsstats territorium, eller på en del av detta vilken uppvisar alla kännetecken på en avgränsad geografisk marknad, får vidare konkurrensmyndigheten i denna medlemsstat återkalla gruppundantaget på det territoriet enligt förordning (EG) nr 1/2003.

(14) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artikel 82 i fördraget.

(15) Mot bakgrund av att förordning (EG) nr 823/2000 upphör att gälla är det lämpligt att anta en ny förordning som förnyar gruppundantaget.

([1]) EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

TILLÄMPNINGSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Tillämpningsområde

Denna förordning ska endast tillämpas på konsortier i den omfattning de tillhandahåller internationella linjesjöfartstjänster från eller till en eller flera hamnar inom gemenskapen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *konsortium:* ett avtal, eller flera med varandra sammanhängande avtal, mellan minst två rederier som tillhandahåller internationell, regelbunden linjesjöfart för transport enbart av varor, på en eller flera linjer, vars syfte är att etablera ett samarbete för gemensam drift av sjöfart med avsikten att förbättra de tjänster som om inget konsortium fanns skulle erbjudas individuellt av var och en av konsortiemedlemmarna, och att rationalisera verksamheten medelst tekniska, driftsmässiga och/eller kommersiella åtgärder.

2. *linjesjöfart:* transport av varor som utförs regelbundet på en eller flera särskilda rutter mellan hamnar och enligt tidtabeller och på avseglingsdatum som meddelas i förväg, och som mot betalning kan utnyttjas på samma sätt av alla transportbrukare, även tillfälligt.

3. *transportbrukare:* alla företag (såsom befraktare, mottagare eller speditörer) som har slutit eller avser att sluta ett avtal med en konsortiemedlem om transport av varor.

4. *inledande av linjetrafiken:* den dag då det första fartyget sätts i trafik på linjen.

KAPITEL II

UNDANTAG

Artikel 3

Undantagna avtal

Med stöd av artikel 81.3 i fördraget och om inget annat följer av de villkor som anges i denna förordning förklaras artikel 81.1 i fördraget icke tillämplig på följande konsortieverksamheter:

1. Gemensam drift av linjesjöfart som omfattar någon av följande verksamheter:

   a) Samordning och/eller gemensam fastläggning av tidtabeller liksom fastställande av anloppshamnar.

   b) Byte, försäljning eller korsbefraktning av ytor eller utrymmen på fartygen.

   c) Gemensamt utnyttjande (pooling) av fartyg och/eller hamnanläggningar.

   d) Utnyttjande av ett eller flera gemensamma driftskontor.

   e) Tillhandahållande av containrar, chassin och annan utrustning och/eller hyres-, leasing- eller köpeavtal för sådan utrustning.

2. Anpassning av kapaciteten till varierande tillgång och efterfrågan.

3. Gemensam drift eller gemensamt utnyttjande av hamnterminaler och därtill knutna tjänster (såsom olika typer av tjänster för lastning och stuvning).

4. All annan verksamhet som är knuten till de verksamheter som avses i punkterna 1, 2 och 3 och som är nödvändig för deras genomförande, däribland följande:

   a) Användning av ett datoriserat system för utbyte av uppgifter.

   b) En skyldighet för medlemmarna av ett konsortium att på den relevanta marknaden eller de relevanta marknaderna använda fartyg som anvisats konsortiet och att avstå från att befrakta ytor på fartyg som tillhör tredje man.

   c) En skyldighet för medlemmarna av ett konsortium att inte tilldela eller befrakta ytor åt andra rederier på den relevanta marknaden eller de relevanta marknaderna utan att i förväg ha fått de andra konsortiemedlemmarnas medgivande.

Artikel 4

Särskilt allvarliga begränsningar

Undantaget enligt artikel 3 ska inte gälla ett konsortium som, direkt eller indirekt, ensamt eller i kombination med andra faktorer som parterna kontrollerar, har till syfte att

1. fastställa priser när linjesjöfartstjänster säljs till tredje man,

2. begränsa kapacitet eller försäljning med undantag för sådan anpassning av kapaciteten som avses i artikel 3.2,

3. dela upp marknader eller kundunderlag.

KAPITEL III

VILLKOR FÖR UNDANTAG

Artikel 5

Villkor avseende marknadsandel

1. För att ett konsortium ska vara berättigat till det undantag som föreskrivs i artikel 3 får konsortiemedlemmarnas sammanlagda marknadsandel på den relevanta marknad där konsortiet bedriver verksamhet inte överstiga 30 % beräknat på den totala volymen transporterade varor i fraktton eller motsvarande uttryckt i 20-fotsenheter.

2. Vid fastställande av marknadsandelen för en konsortiemedlem ska den totala volym varor som denna medlem transporterar på den relevanta marknaden beaktas oavsett om dessa volymer transporteras

a) inom konsortiet i fråga,

b) inom ett annat konsortium som medlemmen i fråga deltar i, eller

c) utanför ett konsortium på medlemmens egna fartyg eller på fartyg som tillhör tredje man.

3. Undantaget i artikel 3 ska fortsätta att tillämpas om den marknadsandel som avses i punkt 1 i denna artikel inte överskrids med mer än en tiondel under en period av två på varandra följande kalenderår.

4. Om ett av de tröskelvärden som anges i punkterna 1 och 3 i denna artikel överskrids, ska undantaget i artikel 3 fortsätta att gälla under en period av sex månader efter utgången av det kalenderår under vilket överskridandet ägde rum. Den perioden ska förlängas till tolv månader om överskridandet orsakas av att ett rederi som inte är medlem av konsortiet lämnar den berörda marknaden.

Artikel 6

Övriga villkor

För att vara berättigat till undantaget enligt artikel 3 ska konsortiet ge medlemmarna rätt att lämna konsortiet utan att drabbas av ekonomiska eller andra sanktioner, i synnerhet sanktioner som innebär att medlemmen tvingas att upphöra med sin transportverksamhet på den relevanta marknaden eller de relevanta marknaderna i fråga, oavsett om medlemmen tillåts att återuppta verksamheten efter en viss tid eller inte. Rätten att lämna konsortiet ska vara förenad med en uppsägningstid på högst sex månader. Konsortiet kan emellertid föreskriva att en uppsägning inte får göras förrän tidigast 24 månader från den dag då avtalet träder i kraft, eller från inledandet av linjetrafiken om detta sker senare.

För ett konsortium som är starkt integrerat får uppsägningstiden förlängas till högst 12 månader och konsortiet kan föreskriva att en uppsägning inte får göras förrän tidigast 36 månader från den dag då avtalet träder i kraft, eller från inledandet av linjetrafiken om detta sker senare.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 7

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 26 april 2010.

Den ska tillämpas till och med den 25 april 2015.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 28 september 2009.

På kommissionens vägnar

Neelie KROES

Ledamot av kommissionen