II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 10 juli 1985

inzake een procedure op grond van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren

(IV/31.029 — Regeling van het vrachtvervoer over de binnenwateren in Frankrijk : EATE-bijdrage)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(85/383/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 1017/68 van de Raad van 19 juli 1968 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren [1], laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van Griekenland, en met name op de artikelen 2 en 5,

Gezien de klachten die overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 door de volgende verenigingen, bonden en ondernemingen in Nederland : Algemene Schippersvereniging, Rotterdam ; Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond, Rotterdam ; Federatie van Schippersbonden, Rotterdam ; Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, Rotterdam ; Benjamin Besjer, vervoerder, Rotterdam, in deze zaak bij de Commissie zijn ingediend,

Gezien het besluit van de Commissie van 1 augustus 1984 om in deze zaak de procedure in te leiden,

Na de betrokken ondernemingen overeenkomstig artikel 26, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 in samenhang met Verordening (EEG) nr. 1630/69 van de Commissie van 8 augustus 1969 over het horen van belanghebbenden en derden overeenkomstig artikel 26, leden 1 en 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 [2] in de gelegenheid te hebben gesteld om hun standpunt kenbaar te maken ter zake van de punten van bezwaar welke door de Commissie in aanmerking zijn genomen,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities overeenkomstig artikel 16 van Verordening (EEG) nr. 1017/68,

Overwegende hetgeen volgt :

I. DE FEITEN

(1) De onderhavige beschikking heeft betrekking op een in Frankrijk op 13 juni 1983 binnen de bedrijfstak gesloten overeenkomst tussen de „Association des Travailleurs Indépendants de la Batellerie" (hierna ANTIB te noemen) en de „Chambre Syndicale des Courtiers de fret fluviaux", en meer in het bijzonder op de invoering van een 10 % heffing op alle vracht aan de binnenschippers uitgekeerd voor vervoer voor de export uit Frankrijk over de binnenwateren. Deze heffing werd „Cotisation EATE" of, tijdelijk, „BASC" genoemd, afgeleid van de benaming van de begunstigde ondernemingen (zie punten 22 en 23).

[1] PB nr. L 175 van 23. 7. 1968, blz. 1.

[2] PB nr. L 209 van 21. 8. 1969, blz. 11.

A. De structuur van het openbaar goederenvervoer over de binnenwateren in Frankrijk

1. *De vervoerders*

(2) De Franse ondernemingen in het openbaar goederenvervoer over de binnenwateren kunnen in drie categorieën worden ondergebracht :

a) De binnenschippers die gewoonlijk over slechts één schip beschikken. Zij vertegenwoordigen ongeveer 2 800 ondernemingen met 3 400 schepen ; onder deze ondernemingen telt men 2 300 eigenaren van slechts één schip. Zij zijn grotendeels (97 %) in de sector algemene goederenvervoer (meststoffen, granen, steenkool, zand) werkzaam ;

b) De industrievloot die drie grote rederijen omvat en die in totaal ongeveer 400 schepen exploiteren. Een der rederijen is werkzaam op de Rijn, en de twee overige zijn veeleer werkzaam bij het gespecialiseerde vervoer (koolwaterstoffen, automobielen) dan bij het vervoer van algemene waren ; zij leggen zich tevens toe op gediversifieerde activiteiten op alle gebieden van het vervoer, zoals binnenvaartmakelaardij, multimodaal transport in opdracht, opslag van goederen enz. ;

c) De kleine vloten met ongeveer 350 schepen. Deze categorie omvat ongeveer een veertigtal ondernemingen, die op alle gebieden van het vervoer actief zijn.

2. *De bevrachtingsovereenkomsten*

(3) In het openbaar vervoer van algemene goederen worden, anders dan in het gespecialiseerde vervoer, drie typen contracten gebruikt :

a) bevrachtingsovereenkomsten voor één of meer reizen tussen een schipper en een verlader door tussenkomst van een vrachtmakelaar ;

b) overeenkomsten op termijn, niet bijzonder gangbaar, voor een bepaalde duur ;

c) overeenkomsten per tonnage, die rechtstreeks tussen de vervoerder en de verbruiker worden gesloten en vanaf een bepaald, tamelijk groot tonnage zijn toegestaan.

(4) Volgens de geldende regeling kunnen de binnenschippers alleen bevrachtingsovereenkomsten per reis of op termijn sluiten ; alleen door zich te groeperen kunnen zij tonnagecontracten sluiten. De kleine vloten (groeperingen) kunnen enkele van hun schepen die specifiek zijn aangeduid, per reis bevrachten. De grote rederijen maken daarvan praktisch geen gebruik, maar handelen rechtstreeks met de verladers in de vorm van tonnage- of termijncontracten.

3. *De „toerbeurt" en de „beurzen"*

(5) Het vervoer over de binnenwateren van algemene goederen onder reisbevrachtingsovereenkomsten, zowel binnenslands als voor de export, behalve voor het vervoer uit Frankrijk via de Rijn en de Moezel, valt onder de „toerbeurt" die bij Wet is ingevoerd.

Met andere woorden : die inschrijving in de „toerbeurt" is verplicht voor alle schepen welke hun exploitant per reis wil bevrachten ; eveneens bestaat de verplichting voor de verladers om ladingen die voor een reiscontract zijn bestemd, aan de „toerbeurt" aan te bieden.

(6) Reisovereenkomsten kunnen alleen worden gesloten in bevrachtingskantoren of „beurzen" die bij Ministerieel Besluit in elk van de voornaamste verladingscentra in het leven zijn geroepen en opereren onder het gezag van het „Office National de la Navigation", hierna „ONN" te noemen, een dienst van het Ministerie van Vervoer. Elke bevrachtingsovereenkomst van het bovengenoemde type moet het visum bezitten van deze instantie, die nagaat of de overeenkomst met de geldende regelingen in overeenstemming is.

(7) De „toerbeurt" werkt als volgt : alle door de verladers aangeboden vervoer wordt aangekondigd op het aankondigingsbord van de „beurs" ; alle schepen worden op een bevrachtingswachtlijst van de „beurs" ingeschreven ; vervolgens vindt een verdeling van de ladingen plaats naar volgorde van inschrijving van de schepen ; deze verdeling geschiedt door afroep van de op de lijst ingeschreven schippers. Dezen hebben het recht, niet de verplichting, een aangekondigde lading te kiezen.

(8) Buitenlandse schippers, dit wil zeggen schippers wier schip niet in Frankrijk is ingeschreven, hebben na een importreis de mogelijkheid van inschrijving in de „toerbeurt" maar alleen voor een internationale retourreis of voor een reis binnenslands die hen in de buurt van de grens brengt ; zij kunnen met uitzondering binnenslandsreizen in Frankrijk maken, die voor de tweede afroep op het bord blijven staan. Zij kunnen, net als de Franse schippers, buiten het „toerbeurtsysteem" geen vrachten opnemen.

(9) Het vervoer wordt ter „beurze" aangeboden door de vrachtmakelaars die als enigen de gebruikers van het vervoer (de verladers) in de bevrachtingskantoren vertegenwoordigen. Dit monopolie berust op de nationale wetgeving.

(10) Sinds 1973 zijn alle tonnage-overeenkomsten die rechtstreeks zijn gesloten tussen de rederijen of kleine vloten, enerzijds, en de verladers, anderzijds, voor onderzoek voorgelegd aan een Adviescommissie waarin de vertegenwoordigers van de verschillende categorieën vervoerders zijn verenigd. Op advies van de Adviescommissie kan de „ONN" een voorbehoud maken ten aanzien van de overwogen prijs en eveneens voorschrijven dat een deel van de lading naar de „toerbeurt" wordt overgebracht, dat bijgevolg onder reisovereenkomsten zal worden vervoerd.

4. *De vrachttarieven*

(11) De reisbevrachtingsovereenkomsten betreffende binnenlands vervoer worden gesloten op basis van verplichte, van overheidswege vastgestelde vrachttarieven. De andere overeenkomsten zijn niet „getarifeerd", maar de bovengenoemde tarifering heeft in feite wel invloed op de prijzen die voor de tonnage-overeenkomsten worden berekend.

(12) De vrachttarieven voor internationaal vervoer zijn in beginsel vrij. Toch wordt voor internationaal vervoer bij „toerbeurt" gebruik gemaakt van basisprijzen die bij overeenkomst tussen de vrachtmakelaars en de ANTIB worden vastgesteld.

(13) De prijzen voor alle vervoer, binnenslands of internationaal, worden ter beurze aangekondigd naast de te vervoeren lading.

B. De betrokken markt

(14) De betrokken markt, waar de bedrijfstakovereenkomst uitwerking zou moeten hebben, is die van het internationale vervoer van algemene goederen door binnenschippers volgens het bevrachtingssysteem „bij toerbeurt" op „beurzen" voor het verkeer uit Frankrijk naar België en Nederland. De vervoermarkt voor de binnenwateren die in deze drie landen onder het „toerbeurt"-systeem valt dat bij de Wet of door de bedrijfstak is ingevoerd, staat bekend als „Noord-Zuid"-verkeer. Naar de problemen die uit een oogpunt van mededinging rijzen en in het „Noord-Zuid"-verkeer spelen, vindt een afzonderlijk onderzoek door de Commissie plaats.

(15) De industriële rederijen zijn praktisch niet in het „Noord-Zuid"-verkeer aanwezig, omdat zij vooral op de Rijn, de Moezel, en de andere bekkens van grote omvang, alsmede bij gespecialiseerd vervoer opereren. De kleine vloten opereren vooral binnenslands op de binnenwateren van het net van de Seine en de Rhône en vooral buiten „toerbeurt".

(16) Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, bedroeg het „Noord-Zuid"-verkeer uit Frankrijk bij „toerbeurt" in 1982 ongeveer 6 miljoen ton en vertegenwoordigt het ongeveer 37 % van het totale verkeer dat bij „toerbeurt" wordt bevracht. Het bestaat voornamelijk voor 90 % uit granen, en voor het overige uit suiker en verschillende veevoeders met bestemming België en Nederland. Het binnenlandse Franse verkeer dat bij „toerbeurt" wordt bevracht, bedroeg ongeveer 10 miljoen ton.

(17) Het bovenvermelde vervoer voor export van 6 miljoen ton vertegenwoordigt momenteel slechts 40 % van het totale verkeer voor export van de betrokken goederen naar België en Nederland, terwijl de resterende 60 % (9 miljoen ton) plaatsvindt per spoor en over de weg ; het percentage van deze twee laatstgenoemde wijzen van vervoer is in de afgelopen jaren voortdurend gestegen.

(18) Het gehele binnenlandse Franse vervoer (openbaar vervoer bij „toerbeurt" of „buiten toerbeurt") over de binnenwateren bedroeg in 1982 ongeveer 41 miljoen ton. Het gehele vervoer voor export over de binnenwateren naar alle bestemmingen bedroeg in 1982 ongeveer 19 miljoen ton.

(19) Het „Noord-Zuid"-verkeer van 6 miljoen ton is ongeveer voor gelijke delen verdeeld over de Franse schippers, enerzijds, en de Belgische en de Nederlandse, anderzijds, met dien verstande dat de laatstgenoemden slechts in zeer geringe mate aan het binnenlandse Franse verkeer deelnemen.

C. De ondernemingen

1. *De ANTIB*

(20) De ANTIB, te Parijs, Frankrijk, is een bedrijfstakvereniging die valt onder de Wet van 21 juli 1901 over de verenigingsovereenkomsten (Loi sur les contracts d'associations), en is opgericht bij ontbreken van een nationale Kamer van binnenschippers. Zij heeft ten doel de overheid bij te staan bij alle problemen van algemeen belang inzake de activiteiten van degenen die zelfstandig in de binnenscheepvaart werkzaam zijn, en hun beroepsbelangen te bevorderen. De vereniging ontvangt haar middelen uit een jaarlijkse bijdrage van de leden en een „beroepsbijdrage binnenvaart" (contribution professionnelle batelière), gelijk aan 0,50 % van de vracht, geheven door de vrachtmakelaars over alle ter „beurze" bevrachte vervoer.

Actief lid van de vereniging kan iedere natuurlijke persoon worden die vervoer over de binnenwateren verricht en daartoe beschikt over één of meer in Frankrijk ingeschreven schepen. De binnenschippers die natuurlijke personen zijn van vreemde nationaliteit en aan de bovengenoemde criteria voldoen, kunnen actief lid worden zonder stemrecht. De statuten bepalen dat de ANTIB zal worden ontbonden zodra er een nationale Kamer voor de binnenscheepvaart (Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale), hierna CNBA te noemen, zal zijn opgericht; deze is in de Wet nr. 82-1153 van 30 december 1982, bekend als de Wet op de oriëntatie van het binnenlands vervoer, en bij het Decreet nr. 84-365 van 14 mei 1984 inzake de werking van de CNBA voorzien.

2. *De vrachtmakelaardij*

(21) In de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" zijn alle makelaarsondernemingen die zich op Frans grondgebied bevinden, georganiseerd. Zij vallen onder specifieke beroepsvoorschriften uit hoofde van de wetgeving.

Algemeen gesproken vertegenwoordigt de vrachtmakelaar de expediteur bij alle handelingen in verband met de uitvoering van de bij „toerbeurt" aangeboden overeenkomst; hij zorgt eveneens voor de commerciële dienst van de binnenscheepvaart, dit wil zeggen dat hij de binnenschippers voorschotten uitbetaalt over de prijzen, de documenten opstelt en toeziet op de uitvoering van het vervoer, zonder evenwel op dit punt aansprakelijk te zijn. Zijn bevrachtingsprovisie (5 % over de vervoerprijs bij binnenlands vervoer en 7,5 % bij vervoer voor export) en een delcredere-premie komen thans ten laste van de vervoerder.

3. *De BASC*

(22) De „Groupement d'Intérêt Economique" (groepering van economisch belang) „Batellerie Artisanale Service Commercial" geheten, hierna „BASC" te noemen, is in 1977 opgericht door een groep van 400 binnenschippers met een totale ladingscapaciteit van ongeveer 200 000 ton; zij heeft ten doel werkzaamheden in de binnenscheepvaart te verrichten. De BASC is bedoeld als commerciële poot van de ANTIB, die in de praktijk haar beheer controleert. De rol welke de BASC in deze zaak speelt, bleef beperkt tot de inning van fondsen voor rekening van de EATE tot deze werd opgericht.

4. *De EATE*

(23) De fondsen die de heffing opbrengt zijn uiteindelijk voor de „Entreprise Artisanale de Transport par Eau", (EATE), een „Société Coopérative Artisanale de Transport Fluvial" (coöperatieve vennootschap voor de binnenscheepvaart), bestemd. Bij het sluiten van de bedrijfstakovereenkomst en tot de ontbinding daarvan bestond de EATE niet als rechtspersoon, omdat de desbetreffende formele procedures nog niet waren afgerond.

De coöperatie heeft voornamelijk ten doel een commercieel beleid te voeren om het vervoer bij „toerbeurt" te bevorderen, de vervoersmakelaars-commissionairsdiensten te verrichten en de verladers gunstige commerciële voorwaarden te bieden. De EATE is geen vervoerder in eigenlijke zin; alle door haar gesloten overeenkomsten worden overgedragen aan de „toerbeurt" die voor alle schippers openstaat, ongeacht of zij al dan niet lid zijn. Zelfs buitenlandse schippers kunnen, onder de onder punt 8 beschreven voorwaarden, van haar diensten gebruik maken. De oprichting van de EATE en haar naam zijn voorgesteld in een rapport inzake de ontwikkeling van het vervoer over de Franse binnenwateren, opgesteld onder auspiciën van de minister van Vervoer en bekend onder de naam „Rapport Grégoire", naar de naam van de voorzitter van het redactiecomité. De oprichting werd mogelijk gemaakt na de aanneming van de Wet nr. 83-657 van 20 juli 1983 inzake de ontwikkeling van bepaalde sociaal-economische activiteiten (Loi relative au développement de certaines activités d'économie sociale) waarbij de voornaamste bepalingen van het „Statut des Coopératives Artisanales" (ambachtscoöperaties) worden vastgesteld (Titel I, artikelen 1 tot en met 34).

(24) Het is voor de onderhavige zaak niet zonder belang van de regels inzake toetreding tot de EATE kennis te nemen. Volgens de bovengenoemde Wet (artikel 36) worden op het gebied van het vervoer over de binnenwateren, de coöperatieve vennootschappen gevormd door ondernemingen op het gebied van de binnenscheepvaart die in het register van de CNBA zijn ingeschreven. De binnenschippers wier schip niet in Frankrijk is ingeschreven (buitenlandse schippers) kunnen geen lid van de EATE zijn. Alleen natuurlijke of rechtspersonen die binnenschipper zijn (ingeschreven bij de CNBA) of een werkzaamheid uitoefenen die identiek is aan die van de eerstgenoemden of deze aanvult, kunnen EATE-lid worden, mits hun permanente personeelsbestand minder dan 20 personen in loondienst bedraagt; het totale aantal operaties die door de leden van deze categorie met de coöperatie worden tot stand gebracht, mag echter niet een kwart van de jaarlijkse omzet van deze coöperatie overschrijden (artikel 10, leden 1 en 2, van het Statuut van de EATE en artikel 6 van genoemde Wet). Ook personen die niet de werkzaamheid van binnenschipper uitoefenen, maar belang hebben bij de activiteiten van de EATE of een bevoorrechte relatie met haar onderhouden en terzake bevoegd zijn, zoals bijvoorbeeld de vrachtmakelaars, kunnen lid worden.

D. De voornaamste bepalingen van de beroepstakovereenkomst van 13 juni 1983

(25) Op 13 juni 1983 hebben de ANTIB en de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" een bedrijfstakovereenkomst gesloten voor de toepassing van een „nieuwe regeling van de binnenscheepvaart". Het gaat in beginsel om een overeenkomst tot invoering van een nieuwe vrachtstructuur, voor vervoer dat „ter beurze" of „bij toerbeurt" wordt aangeboden en om de oprichting van een „reguleringsfonds" dat door de toekomstige EATE wordt beheerd.

(26) De overeenkomst voorziet met name in :

a) de invoering van een heffing van 10 % over alle ter „beurze" voor vervoer voor de export uit Frankrijk aangekondigde vrachten, ongeacht of dit door Franse of buitenlandse vervoerders geschiedt. (Deze heffing door de makelaars wordt „EATE"- of, tijdelijk, „BASC"-bijdrage genoemd) ;

b) de mogelijkheid van terugbetaling van de heffing aan de EATE-leden.

(27) De „EATE-bijdrage" van 10 % wordt bij voorrang ingehouden op de aangekondigde totale bruto vrachtprijs. De aftrek van de schipper wordt bepaald op basis van 90 % van de totale aangekondigde vrachtprijs.

(28) De aldus door de vrachtmakelaars geïnde „EATE-bijdragen" worden, na aftrek van de voorgeschreven en gebruikelijke heffingen (zie punten 20 en 21) en een percentage van 5 % van hun vrachtprovisie, door tussenkomst van hun beroepskamer gestort op een speciale rekening die door de BASC ten gunste van de EATE in oprichting is geopend. Men rechtvaardigt de inschakeling van de BASC met het feit dat zij als groepering van economisch belang bevoegd is fondsen te ontvangen die afkomstig zijn van commerciële operaties, een bevoegdheid welke de ANTIB niet toekomt. Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, belopen de fondsen die uit deze operatie voortkomen, ongeveer 5 miljoen Ffr.

(29) In de bedrijfstakovereenkomst is eveneens bepaald dat de EATE-bijdragen die op deze wijze worden geheven en niet aan niet-leden van dit lichaam worden terugbetaald, samen met andere middelen het „reguleringsfonds" zullen vormen dat voor het grootste gedeelte zal worden gebruikt voor commerciële doeleinden ten behoeve van de gehele bedrijfstak en in de tweede plaats ter dekking van de exploitatiekosten van de EATE zal dienen.

(30) Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt, is de heffing met ingang van 17 oktober 1983 ingetrokken, terwijl de vrachtmakelaars hun bijdrage aan het fonds blijven betalen.

E. De oprichting van de EATE en het gebruik van het „reguleringsfonds"

(31) De EATE is opgericht in de vorm van een „Société anonyme coopérative à capital variable" en heeft ten doel het vervoer over de binnenwateren bij „toerbeurt" te bevorderen. Haar commercieel optreden kan zich op twee terreinen afspelen en beoogt de rederijen en kleine vloten op de markt van de tonnageovereenkomsten, alsmede het vervoer per spoor en over de weg, concurrentie aan te doen :

a) zij sluit rechtstreeks overeenkomsten met belangrijke verladers en biedt vervolgens de lading ter „beurze" aan ;

b) zij biedt de verladers die omvangrijke vervoerdiensten verrichten gunstige handelsvoorwaarden indien zij hun lading aan de „toerbeurt" toevertrouwen.

In beide gevallen vindt het vervoer plaats krachtens overeenkomsten voor reisbevrachting tegen „toerbeurtprijzen". Aangezien zij het recht heeft van haar leden te verlangen dat het vervoer wordt afgewikkeld overeenkomstig de voorwaarden welke zij met de verlader is overeengekomen, kan de EATE de tenuitvoerlegging van de overeenkomst garanderen ; zij is dus op dit punt aansprakelijk.

Het „reguleringsfonds" draagt tot dit doel bij door kortingen aan de klant, door de ladingsgarantie, door de betaling aan de schippers van de verplaatsingen die hun schepen leeg moeten maken, door storting van wachtkosten bij de bevrachting en andere maatregelen ter stimulering van de aangesloten binnenschippers die bij de „toerbeurt" zijn ingeschreven.

(32) Met de „EATE-bijdrage" werd beoogd dit „reguleringsfonds" te voeden alvorens de EATE officieel was opgericht, zodat de commerciële activiteit de graanoogst van het tweede halfjaar van 1983 kon bestrijken. Volgens de informatie waarover de Commissie beschikt kon de EATE voor de „toerbeurt" belangrijke contracten binnenhalen, hetgeen leidde tot een uitbreiding van het over „beurzen" lopende vervoer ; het grootste deel van de verkregen orders betrof echter produkten bestemd voor export vanuit

Franse havens, met andere woorden vervoer over trajecten waar de buitenlandse schippers niet kunnen opereren.

F. Terugbetaling van de heffing

(33) Het staat vast dat het welslagen van het optreden en de met behulp van de EATE nagestreefde doeleinden op meer of minder lange termijn afhangt van de deelneming van een zo groot mogelijk aantal Franse binnenschippers die hebben besloten bij „toerbeurt" te opereren.

Ten einde dus de binnenschippers aan te sporen om van de nieuwe onderneming lid te worden, is een terugbetaling van de „EATE-bijdrage" beloofd en trouwens in de bedrijfstakovereenkomst opgenomen.

(34) De ANTIB is op 2 augustus 1983 begonnen langs de BASC om de „EATE-bijdrage" aan Franse vervoerders terug te betalen.

De buitenlandse schippers betaalden de „EATE-bijdrage", maar konden, in tegenstelling tot hun Franse collegas die lid van de EATE kunnen worden, geen terugbetaling daarvan verkrijgen. Tot op heden vindt geen terugbetaling van de „EATE-bijdrage" aan buitenlandse vervoerders plaats.

G. De vergeldingsmaatregelen in België en Nederland

(35) De bedrijfstakorganisaties van de binnenschippers in deze twee landen hebben sinds 20 juni 1983 met uiteenlopende middelen vergeldingsmaatregelen genomen tegen de Franse binnenschippers door op hun beurt van hen de betaling van 10 % van de vrachtprijzen te verlangen over alle vervoer voor de export uit België, Nederland en Frankrijk. Wat deze maatregelen betreft loopt er bij de Commissie een afzonderlijk onderzoek.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

A. Artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68

(36) Volgens artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 zijn, behoudens het bepaalde in de artikelen 3 tot en met 6, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt en verboden, zonder dat daartoe enige voorafgaande beschikking is vereist, alle overeenkomsten tussen ondernemingen en alle onderling afgestemde feitelijke gedragingen, welke de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt wordt verhinderd, beperkt of vervalst.

1. *De ondernemingen in de zin van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68*

(37) De ANTIB, die een van de partijen bij de overeenkomst is waarop de onderhavige beschikking betrekking heeft, is een vereniging van bedrijfstakgenoten waarvan het doel gelijk is aan de traditionele rol van een Kamer van Ambachten.

(38) Haar wederpartij bij de overeenkomst, de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux", valt onder de wetten inzake verenigingen van beroeps- of bedrijfsgenoten uit hoofde van de zogeheten „Code des Voies Navigables" en van haar huishoudelijk reglement.

(39) Zowel de ANTIB als de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" zijn ondernemersverenigingen in de zin van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68. Tegen de activiteiten van deze twee lichamen die bestemd zijn om aan de sociale behoeften van hun leden te voldoen en ter bevordering van het beroepsbelang zoals dat voor elke vereniging van beroeps-/bedrijfsgenoten geldt, zoals bijvoorbeeld :

— reglementering van het beroep door bekwaamheidsregels en verplicht gesteld ledenregister,
— behandeling van vraagstukken van algemeen belang in verband met de werkzaamheden der leden alsmede contacten met andere verenigingen van beroeps-/bedrijfsgenoten of overheidsinstanties, ten einde hun leden de nodige steun en bijstand te verlenen om de uitoefening van hun beroep technisch te vergemakkelijken,
— bevordering van het beroep met het oog op een betere beloning van de dienstverrichting en de verbetering van de werkomstandigheden,

bestaan geen bezwaren van de Commissie in verband met de vraag of zij al dan niet met de concurrentieregels verenigbaar zijn.

Door het sluiten van de bedrijfstakovereenkomst van 13 juni 1983 zijn de activiteiten van deze twee lichamen echter binnen het terrein van de economische maatregelen gekomen die rechtstreeks van invloed zijn op de mededinging en meer in het bijzonder weerslag hebben op de concurrentiepositie van derden. Artikel 2 van de genoemde verordening is op deze twee verenigingen van toepassing voor zover hun eigen activiteit of die van de aangesloten ondernemingen ertoe strekt de bedoelde gevolgen in het leven te roepen.

2. *Overeenkomst tussen ondernemingen in de zin van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68*

(40) Ofschoon artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 alleen overeenkomsten tussen ondernemingen noemt, heeft deze bepaling eveneens betrekking op overeenkomsten tussen onderne-

mersverenigingen (Beschikking 74/44/EEG van de Commissie [1]), bevestigd in het arrest van het Hof van Justitie in Zaak 71-74 (FRUBO/ Commissie) [2]). De overeenkomst tussen de ANTIB en de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" moet in haar vorm worden beschouwd als een overeenkomst die valt onder het toepassingsgebied van dit artikel, omdat zij ertoe strekt de gevolgen in het leven te roepen waarop het principiële verbod in deze bepaling betrekking heeft.

(41) De bedrijfstakovereenkomst vormt een overeenkomst die via de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" de makelaarsondernemingen die daarvan lid zijn, bindt als ware zij door henzelve gesloten ; alhoewel deze kamer bevoegd is haar leden een reglementering op te leggen, wordt de toepassing van de bedrijfstakovereenkomst in het onderhavige geval de aangesloten ondernemingen in feite slechts door een aanbeveling opgelegd (zie in dit perspectief ook Beschikking 82/371/EEG van de Commissie [3]).

(42) De door de ANTIB gesloten overeenkomst bindt de leden van deze vereniging niet, maar de daaruit voortvloeiende verplichtingen, zoals het gebruik van het „reguleringsfonds", gelden uitsluitend voor de laatstgenoemden. Niettemin zouden de (Franse of buitenlandse) schippers die bij de „toerbeurt" worden bevracht, in het onderhavige geval niet in staat zijn de betaling van de „EATE-bijdrage" te ontgaan, als gevolg van de verplichte medewerking van de vrachtmakelaars.

(43) Aangaande de invoering van de „EATE-bijdrage" moet worden opgemerkt dat de middelen om het nagestreefde doel te verwezenlijken op zichzelf reeds doeltreffend en ter zake dienend waren ; de bijstand van de vrachtmakelaars volstond in dit verband, gezien hun verplichte rol bij de vrachtovereenkomsten bij „toerbeurt". Aangaande het gebruik van het „reguleringsfonds" en de terugbetaling van de „EATE-bijdrage", kon de ANTIB eigenmachtig beslissen totdat de EATE zou zijn opgericht. Het lijdt derhalve geen enkele twijfel dat de band tussen de wilsovereenstemming van de twee partijen en het gevolg van de overeenkomst voor de mededinging terdege aanwezig is.

3. *De ongunstige beïnvloeding van de handel tussen Lid-Staten*

(44) De basisvrachtprijzen voor de export werden vrijelijk langs de weg van onderhandelingen tussen de vertegenwoordigers van de binnenschippers en de vrachtmakelaars die de gebruikers vertegenwoordigen vastgesteld, en dus kon de „EATE-bijdrage" alleen in het stadium van het vervoer voor de export een rol spelen, uit hoofde van de bedrijfstakovereenkomst.

(45) Krachtens haar aard en haar typische kenmerken kunnen oplegging van de „EATE-bijdrage" ten laste van de schippers die vervoer voor de export verrichten en de mogelijkheid van een selectieve terugbetaling daarvan, de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloeden en daardoor het vervoer van goederen uit Frankrijk naar andere Lid-Staten belemmeren en de invoering van één enkele markt tussen de Lid-Staten in de weg staan.

(46) Gezien de betekenis van het vervoer voor de export uit Frankrijk dat bij „toerbeurt" wordt bevracht en het aandeel in deze vervoermarkt van de buitenlandse binnenschippers (zie punt 19), is het volstrekt duidelijk dat de betrokken overeenkomst de handel tussen Lid-Staten op gevoelige wijze ongunstig beïnvloedt.

4. *Mededingingsvervalsing*

(47) De Commissie is van oordeel dat twee bepalingen van de bedrijfstakovereenkomst, te weten de invoering van de heffing over het vervoer voor export en de mogelijkheid van selectieve terugbetaling van deze heffing, discriminerend zijn en gevolgen in het leven roepen die onder artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen, omdat zij een nadeel in de concurrentie toebrengen aan bepaalde binnenscheepvaartondernemingen die bij de overeenkomst geen partij waren ; volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie in de Gevoegde zaken 56 en 58-64 (Grundig-Consten) [4] is het, opdat door een onderneming de concurrentieregels worden geschonden, geenszins noodzakelijk dat een overeenkomst een beperking van de mededinging tussen partijen inhoudt ; het volstaat daarentegen dat de gewraakte gedraging van waarneembare invloed is op de positie van derden.

(48) Ten einde het discriminerende en concurrentiebeperkende gevolg van de bedrijfstakovereenkomst beter te beoordelen, dient rekening te worden gehouden met de economische en juridische context van de overeenkomst :

a) Alleen het vervoer voor de export wordt door de „EATE-bijdrage" getroffen ; het „reguleringsfonds" dat door deze heffing wordt

[1]) PB nr. L 237 van 29. 8. 1974, blz. 16.
[2]) Jurisprudentie 1975, blz. 563.
[3]) PB nr. L 167 van 15. 6. 1982, blz. 39.
[4]) Jurisprudentie 1966, blz. 449.

gevoed, zou echter worden gebruikt voor de bevordering van het gehele vervoer over de binnenwateren dat bij „toerbeurt" wordt bevracht, zowel binnenslands in Frankrijk als voor de export ; deze export is economisch gezien van betekenis en vindt bijna voor de helft plaats door buitenlandse schippers ; dank zij de gedurende bedoelde periode vergaarde middelen (5 miljoen Ffr. / 4 maanden) kan de EATE ten gunste van de „toerbeurt" nieuwe belangrijke contracten bedingen en verkrijgen, maar dit vervoer vindt voor het grootste gedeelte plaats in Frankrijk.

b) De juridische context is van niet minder belang ; de geringe deelneming van de buitenlandse schippers aan het binnenlandse Franse verkeer is een gevolg van het feit dat de regels van het Verdrag inzake de vrijheid van diensten niet op het vervoer van toepassing zijn ; deze afwijking vindt haar grond in artikel 61, lid 1, van het Verdrag en is bevestigd door het Hof van Justitie in Zaak 167-73 (Commissie / Franse Republiek) (1) ; dienaangaande heeft de Raad van de Europese Gemeenschappen nog niet, zoals hij krachtens artikel 75, lid 1, sub b), van het Verdrag zou moeten doen, toelatingsvoorwaarden voor niet in het land woonachtige vervoerders tot het binnenlands vervoer in een Lid-Staat vastgesteld. De zeer gedeeltelijke vrijmaking die in Frankrijk bestaat, vloeit voort uit een nationaal vervoersbeleid.

(49) Wanneer men rekening houdt met de context van de overeenkomst, leidt dit in de eerste plaats ertoe te stellen dat de terugbetaling van de „EATE-bijdrage" sinds 2 augustus 1983 ten gunste van de bij de EATE aangesloten Franse vervoerders alleen, een discriminerende maatregel ten nadele van de buitenlandse vervoerders is, die daardoor ten opzichte van hun Franse concurrenten bij de mededinging ten achter worden gesteld. Zij zijn daardoor onderworpen aan ongelijke toelatingsvoorwaarden tot de markt.

Dat in Nederland en België „vergeldingsmaatregelen" zijn ingevoerd (zie punt 35) tegen de Franse schippers alleen, mag voor terugbetaling van de „EATE-bijdrage" aan de Franse vervoerders alleen geen rechtvaardiging vormen, en kan geen grond vormen om de toepassing van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 uit te sluiten.

(50) Door in de tweede plaats ten bate van bepaalde schippers en ten nadele van derde schippers een ongerechtvaardigd voordeel in te voeren en te waarborgen, werd het waarschijnlijk dat de invoering van de „EATE-bijdrage" een reële inbreuk op de vrije concurrentie tot gevolg zou hebben.

In feite waren de middelen van het „reguleringsfonds" hoofdzakelijk bestemd voor de bevordering van het gehele vervoer over de binnenwateren bij „toerbeurt" en hebben de binnenlandse transportondernemers daarvan geprofiteerd zonder dat zij tot de financiering van dit fonds behoefden bij te dragen

In ieder geval staat de discriminatie van de buitenlandse schippers vast, omdat hun zeer geringe deelneming aan het binnenlandse Franse vervoer hun niet de kans geeft in een mate die met hun financiële bijdrage overeenkomt van de beoogde bevordering te profiteren ; daardoor wordt hun concurrentiepositie op kunstmatige wijze ongunstig beïnvloed.

(51) Tenslotte is de Commissie van oordeel dat de mogelijkheid van selectieve terugbetaling van de „EATE-bijdrage" niet minder discriminerend is ; in haar ogen beoogt deze bepaling ten voordele van de leden van de EATE alleen, een economisch voordeel te waarborgen en heeft zij ten gevolge dat de concurrentiepositie van de niet-aangesloten schippers kunstmatig wordt verslechterd. Voor de laatstgenoemden zouden de transporttransacties voor de export aldus zonder economische rechtvaardiging minder lonend worden.

Bovendien kan de Commissie met recht concluderen dat het, omdat de terugbetaling alleen wordt toegezegd aan schippers die de wens te kennen hebben gegeven om tot de EATE toe te treden, weinig waarschijnlijk is dat zij van deze aansporing tot toetreding geen gebruik zouden maken. Wat de toetredingsmogelijkheid tot de EATE ook mag zijn geweest (het aandeel bedroeg 100 Ffr.), de Commissie acht deze maatregel in strijd met de concurrentieregels, omdat daarmee de handelingsvrijheid van de ondernemingen wordt beperkt : deze moeten namelijk de mogelijkheid hebben aan de hand van hun eigen economische omstandigheden vrijelijk te bepalen of zij al of niet lid van de EATE willen worden ; de handelingsvrijheid en de keuzemogelijkheid van de economische subjecten zijn essentiële maatstaven voor het bestaan van een daadwerkelijke voldoende mededinging op de markt en de inbreuk die daarop door de betrokken praktijk wordt gemaakt, is aanzienlijk.

In ieder geval staat de discriminatie van de buitenlandse schippers vast, omdat hen zelfs het recht op toetreding wordt onthouden ; de Commissie maakt, om de redenen die onder punt 24 uitvoerig zijn weergegeven, de uitlegging welke de ANTIB op de hoorzitting gaf, als zouden de schippers die eigenaar zijn van niet in Frankrijk ingeschreven schepen lid

(1) Jurisprudentie 1974, blz. 359.

van de EATE kunnen worden en zo de terugbetaling kunnen genieten, niet tot de hare. Zelfs indien dit zo zou zijn, dan zou de inbreuk op de mededinging niet minder ernstig hebben kunnen zijn.

B. Artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68

(52) Volgens artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 kan het verbod van artikel 2 met terugwerkende kracht buiten toepassing worden verklaard voor elke overeenkomst of groep van overeenkomsten tussen ondernemingen, voor elk besluit of groep van besluiten van de ondernemersverenigingen, voor elke onderling afgestemde feitelijke gedraging of groep van gedragingen die bijdragen tot verbetering van de kwaliteit van de vervoersdiensten, of tot bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in en de bevrediging van de vervoersbehoeften op markten die onderhevig zijn aan sterke schommelingen in de tijd van vraag en aanbod, of tot verhoging van de produktiviteit van de ondernemingen, of tot bevordering van de technische of economische vooruitgang, mits daarbij in redelijke mate rekening wordt gehouden met de belangen der gebruikers en zonder nochtans de betrokken vervoersondernemingen beperkingen op te leggen welke voor het bereiken van deze doelstellingen niet onmisbaar zijn, aan deze ondernemingen de mogelijkheid te geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken vervoermarkt de mededinging uit te schakelen.

(53) Krachtens Verordening (EEG) nr. 1017/68 behoeft een overeenkomst, om eventueel in aanmerking te komen voor een vrijstelling, krachtens artikel 5 niet noodzakelijk te zijn aangemeld; volgens de preambule van deze verordening (overwegingen 14 en 15):

> „in eerste instantie de ondernemingen zelf dienen af te wegen wat in hun overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen de overhand heeft, een op beperking der mededinging gerichte werking dan wel in een economisch opzicht gunstige werking die deze beperking vermag te rechtvaardigen, en dat zij aldus onder eigen verantwoordelijkheid het al dan niet geoorloofde karakter van deze overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen dienen te beoordelen; dat men derhalve de ondernemingen moet toestaan om overeenkomsten te sluiten en toe te passen zonder deze te moeten aanmelden, waarbij zij dus worden blootgesteld aan het risico van nietigverklaring met terugwerkende kracht indien deze overeenkomsten zouden worden onderzocht op grond van een klacht of een ambtshalve optreden van de Commissie, dit onverminderd de mogelijkheid dat deze overeenkomsten met terugwerkende kracht geoorloofd worden verklaard in het geval dat een dergelijk onderzoek achteraf plaatsvindt;"

(54) Niettemin kunnen de ondernemingen die de bijstand van de bevoegde autoriteiten verlangen om zich ervan te vergewissen dat hun overeenkomsten, besluiten of onderling afgestemde feitelijke gedragingen in overeenstemming zijn met de geldende voorschriften, krachtens artikel 12 van deze verordening een verzoek tot de Commissie richten om toepassing van het bepaalde in artikel 5 ten gunste van de in artikel 2 bedoelde afspraken waaraan zij deelnemen.

(55) Voor de betrokken bedrijfstakovereenkomst is nimmer een verzoek om een negatieve verklaring, noch een verzoek om vrijstelling door de Commissie overeenkomstig artikel 12 ingediend.

(56) De Commissie is trouwens verplicht indien haar een verzoek wordt voorgelegd, de verenigbaarheid van een overeenkomst met de concurrentieregels te onderzoeken, onverminderd de mogelijkheid dat deze overeenkomst met terugwerkende kracht wordt vrijgesteld. In het onderhavige geval meent de Commissie dat de bedrijfstakovereenkomst aan de voorwaarde van artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 voldoet maar niet aan die van artikel 5 ervan; zij komt dus niet in aanmerking voor een vrijstelling en wel om de volgende redenen:

a) De verwachte en zelfs verkregen voordelen voor het vervoer bij „toerbeurt" kunnen niet worden aangevoerd als compensatie voor de ernstige nadelen welke de gewraakte maatregelen op het vlak van de mededinging met zich hebben gebracht.

   Onder deze omstandigheden worden deze maatregelen onevenredig en ontoereikend geacht ten opzichte van de voordelen welke de deelnemers bij het sluiten van de overeenkomst voor ogen stonden. In werkelijkheid beogen zij op grond van zuiver commerciële en corporatieve overwegingen het „reguleringsfonds" van de EATE te voeden; ten laste van schippers die vervoer voor de export verrichten, zijn zij discriminerend ten nadele van een categorie binnenschippers, met name de buitenlandse, en maken zij in ernstige mate inbreuk op de mededinging.

b) In ieder geval ziet de Commissie niet in hoe de gewraakte maatregelen zoals zij zijn toegepast, tot verbetering van de kwaliteit van de vervoersdiensten, de bevordering van een grotere continuïteit en stabiliteit in en de

bevrediging van de vervoersbehoeften, of tot een verhoging van de produktiviteit der ondernemingen, of tot bevordering van de technische of economische vooruitgang, zouden hebben bijgedragen. De daaruit voortvloeiende discriminatie is volstrekt niet gerechtvaardigd. Er bestaat evenmin een reden om aan te nemen dat deze maatregelen de gebruikers der vervoerdiensten ten goede zouden kunnen komen.

c) Ten slotte kan het feit dat een overheidsinstantie de oprichting van de EATE heeft bepleit als mogelijk redmiddel voor de kritieke situatie waarin de Franse binnenscheepvaart zich bevindt, de invoering van de gewraakte maatregelen niet wettigen, te minder omdat de inbreuk op de concurrentie geheel noch gedeeltelijk aan enig optreden van de Franse Staat kan worden toegerekend, maar uit een overeenkomst tussen de ANTIB en de vrachtmakelaars voortvloeit.

C. Beëindiging der inbreuken

(57) Volgens artikel 11, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 1017/68 kan de Commissie, indien zij een inbreuk op artikel 2 vaststelt, de betrokken ondernemingen en ondernemersverenigingen bij beschikking verplichten aan de vastgestelde inbreuk een einde te maken.

Om de redenen uiteengezet in de afdelingen II, A en B, is de Commissie gehouden vast te stellen dat de ANTIB en de vrachtmakelaars vanaf 13 juni tot en met 17 oktober 1983 inbreuken hebben gepleegd op artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68; dat de bepalingen van paragraaf 1, tweede gedachtenstreepje, en paragraaf 4, eerste zin, van de bedrijfstakovereenkomst van 13 juni 1983 respectievelijk betreffende de invoering van de „EATE-bijdrage" enkel voor het vervoer voor de export en de mogelijkheid van terugbetaling van de „EATE-bijdrage" aan de leden van deze vereniging, inbreuk maken op artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68; dat deze twee bepalingen los kunnen worden gezien van de overeenkomst in haar geheel en onder het verbod van genoemd artikel vallen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De bedrijfstakovereenkomst welke op 13 juni 1983 is gesloten tussen de „Association Nationale des Travailleurs Indépendants de la Batellerie" en de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux" levert, voor zover zij inbreuk maakt op de normale vrije mededinging, een inbreuk op artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 op; het betreft met name paragraaf 1, tweede gedachtenstreepje, inzake de invoering van de „EATE-bijdrage" geheven op de vracht bij het vervoer voor de export, en paragraaf 4, eerste zin, dat de mogelijkheid inhoudt van niet-terugbetaling van de „EATE-bijdrage" aan niet-leden van deze vereniging.

Artikel 2

De in artikel 1 bedoelde overeenkomst wordt afgifte van een vrijstelling krachtens artikel 5 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 geweigerd.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot:

— de „Association Nationale des Travailleurs Indépendants de la Batellerie" (ANTIB), 16 boulevard Vincent Auriol, 75013 Parijs, Frankrijk, en

— de „Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux", 32 rue de Londres, 75009, Parijs, Frankrijk.

Gedaan te Brussel, 10 juli 1985.

Voor de Commissie

Peter SUTHERLAND

Lid van de Commissie