II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 10. juli 1985

om en procedure i henhold til artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje

(IV/31029 — Den franske fragtordning inden for flod- og kanalskibsfarten : EATE-afgiften)

(Kun den franske tekst er autentisk)

(85/383/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje [1], senest ændret ved akten vedrørende Grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 2 og 5,

under henvisning til de klager, som følgende nederlandske virksomheder og sammenslutninger har indgivet til Kommissionen i henhold til artikel 10 i forordning (EØF) nr. 1017/68. Algemene Schippersvereniging, Rotterdam, Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond, Rotterdam, Federatie van Schippersbonden, Rotterdam, Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid, Rotterdam, og Benjamin Besjer, Rotterdam,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 1. august 1984 om at indlede proceduren i denne sag :

efter den 27. februar 1985 at have givet de deltagende virksomheder lejlighed til at udtale sig vedrørende de af Kommissionen fremførte klagepunkter, jf. artikel 26, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 1017/68 samt Kommissionens forordning (EØF) nr. 1630/69 af 8. august 1969 vedrørende høringer i henhold til artikel 26, stk. 1 og 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68 [2],

efter høring af Det rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, jf. artikel 16 i forordning (EØF) nr. 1017/68, og

ud fra følgende betragtninger :

I. SALGSFREMSTILLING

(1) Denne beslutning vedrører en aftale, som den 13. juni 1983 blev indgået mellem de to franske erhvervssammenslutninger Association des Travailleurs Indépendants de la Batellerie (i det følgende benævnt ANTIB) og Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux specielt den i aftalen fastsatte 10 % afgift på fragt, der betales til bortfragtere, som transporterer gods ad sejlbare vandveje til udlandet. Denne afgift betegnes »EATE« eller, midlertidigt, »BASC« og er opkaldt efter de virksomheder, der opkræver den (jf. nr. 22 og 23).

[1] EFT nr. L 175 af 23. 7. 1968, s. 1.

[2] EFT nr. L 209 af 21. 8. 1969, s. 11.

A. Strukturen i den offentlige godstransport ad sejlbare vandveje i Frankrig

1. *Transportvirksomhederne*

(2) De offentlige franske virksomheder, der udfører godstransport ad sejlbare vandveje, kan opdeles i følgende tre kategorier :

a) Små flodskippere, der normalt kun ejer et fartøj. Der er i alt ca. 2 800 virksomheder af denne art, og de ejer 3 400 fartøjer ; 2 300 af disse virksomheder ejer hver kun et fartøj. De driver hovedsagelig (97 %) virksomhed inden for almindelig godstransport (gødning, korn, kul, sand).

b) Rederiflåden, der omfatter tre store rederier med i alt ca. 400 fartøjer. En af disse virksomheder opererer på Rhin-nettet, medens de to andre i højere grad udfører specialiseret transport (olie, biler) end almindelig godstransport ; endvidere udøver de forskellige aktiviteter inden for alle transportområder, såsom befragtning, kombineret transport, oplagring af gods osv.

c) De små flåder, der består af ca. 350 fartøjer. Denne kategori omfatter ca. 40 virksomheder, der udøver aktiviteter inden for alle transportområder.

2. *Befragtningsaftaler*

(3) Ved almindelig godstransport (til forskel fra specialiseret transport) anvendes følgende tre former for aftaler :

a) Aftaler om rejsebefragtning, der indgås mellem en bortfragter og en befragter med en befragtningsagent som mellemmand.

b) Aftaler om tidsbefragtning (ikke særlig almindelige), der vedrører en bestemt periode.

c) Aftaler om tonnagebefragtning ; disse aftaler, der skal omfatte en bestemt minimumtonnage af en anselig størrelse, indgås direkte mellem bortfragter og befragter.

(4) Ifølge gældende lovgivning kan de små flodskippere kun indgå aftaler om rejsebefragtning eller tidsbefragtning ; de skal slutte sig sammen for at kunne indgå aftaler om tonnagebefragtning. De små flåder (sammenslutninger) kan ligeledes indgå aftaler om rejsebefragtning for visse af deres fartøjer, som skal være specielt udpeget dertil. De store rederier beskæftiger sig praktisk talt ikke med rejsebefragtning men indgår aftaler direkte med befragterne om tonnage- eller tidsbefragtning.

3. *Turnusordning og »børser«*

(5) Den almindelige godstransport, der udføres af pramme i indenrigs- og udenrigsfart i henhold til aftaler om rejsebefragtning, er undergivet en lovbefalet turnusordning. Dette gælder dog ikke transporter fra Frankrig via Rhinen og Mosel.

Med andre ord er deltagelse i turnusordningen obligatorisk for alle fartøjer, som ejerne ønsker at anvende til rejsebefragtning ; befragterne er ligeledes forpligtede til at lade det gods, de ønsker transporteret i henhold til en aftale om rejsebefragtning, indgå i denne turnusordning.

(6) Aftaler om rejsebefragtning kan kun indgås på »børser«, der er oprettet i henhold til bekendtgørelse ; de findes i alle de største flodhavne og er undergivet Office National de la Navigation (i det følgende benævnt ONN), der er en tjenestegren under transportministeriet. Alle befragtningsaftaler af ovennævnte art skal undertegnes af denne myndighed, som herved attesterer, at de er forenelige med den gældende lovgivning.

(7) Turnusordningen fungerer på følgende måde : alle de ladninger, som befragterne ønsker transporteret, opslås på en tavle på »børsen« ; alle fartøjer opføres på en liste i en rækkefølge, der beror på, hvor længe de har ventet på befragtning ; ladningerne fordeles således i den rækkefølge, hvori fartøjerne er opført på listen ; denne fordeling sker efter henvendelse til de pågældende skippere. Disse kan acceptere at transportere en ladning, der har været opslået, men de er ikke forpligtede dertil.

(8) Udenlandske skippere, dvs. skippere, hvis fartøjer ikke er indregistreret i Frankrig, kan, når de har transporteret gods ind in Frankrig, deltage i denne turnusordning, men kun i forbindelse med en transport tilbage til udlandet eller en transport til den franske grænse ; de kan undtagelsesvis udøve transportvirksomhed i Frankrig, når der er tale om ladninger, som stadig er opført på tavlen, efter at der er sket henvendelse til skipperne. Som det er tilfældet med deres franske kolleger kan de ikke indgå aftaler om befragtning uden for denne turnusordning.

(9) De ladninger, der skal transporteres, tilbydes på »børserne« af befragtningsagenterne, der her er de eneste, som repræsenterer befragterne. Dette monopol er lovfæstet.

(10) Siden 1973 har alle aftaler om tonnagebefragtning, som er blevet indgået direkte mellem rederierne eller de små flåder på den ene side og befragterne på den anden side, skullet forelægges en rådgivende kommission til undersøgelse ; denne kommission består af repræsentanter for de forskellige kategorier af transportvirksomheder. Efter udtalelse fra den rådgivende kommission kan ONN fremsætte forbehold med hensyn til den pris, der påtænkes anvendt, og den kan desuden fastslå, at en del af ladningen skal indgå i ovennævnte turnusordning, således at den transporteres i henhold til en aftale om rejsebefragtning.

4. *Fragtraterne*

(11) Ved indgåelse af aftaler om rejsebefragtning inden for den indenlandske transport skal de fragtrater, der er fastsat af de offentlige myndigheder, anvendes. For de øvrige aftaler er raterne ikke fastsat, men i virkeligheden har ovennævnte fragtrater indvirkning på de rater, der anvendes i forbindelse med aftaler om tonnagebefragtning.

(12) Virksomhederne er principielt frit stillede med hensyn til fragtraterne i international transport. For international transport, der er omfattet af turnusordningen, anvendes dog mindstepriser, der fastsættes efter fælles overenskomst mellem befragtningsagenterne og ANTIB.

(13) Priserne på såvel indenlandsk som international transport opslås på børsen ud for en ladning, der skal transporteres.

B. **Markedet**

(14) Det marked, der berøres af aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger, er markedet for almindelig international godstransport, der udføres af små flodskippere, og hvor befragtningen sker i henhold til en turnusordning på børserne ; det er især transporten fra Frankrig til Belgien og Nederlandene, der berøres. Markedet for flod- og kanaltransport, der i disse tre lande er undergivet en turnusordning, som er enten lovfæstet eller indført af det pågældende erhverv, betegnes normalt »nord-syd«-transport. De problemer, som denne »nord-syd«-transport frembyder for konkurrencen, undersøges særskilt af Kommissionen.

(15) De store rederier deltager praktisk talt ikke i »nord-syd«-transporten, men opererer først og fremmest på Rhinen og Mosel samt andre store vandveje, ligesom de også udfører specialiseret transport. De små flåder operer fortrinsvis i indenrigsfart på de sejlbare vandveje i Seine- og Rhônenettet og navnlig uden for turnusordningen.

(16) Ifølge de oplysninger, Kommissionen har til rådighed, udgjorde den del af »nord-syd«-transporten, der udgår fra Frankrig, og hvor befragtningen foretages i henhold til turnusordningen i 1982 ca. 6 mio t, dvs. ca. 37 % af den samlede transport i henhold til turnusordningen. »Nord-syd«-transporten består for mere end 90 % vedkommende af transport af korn og for den resterende dels vedkommende af sukker og kvægfoder til Belgien og Nederlandene. Den indenlandske transport i Frankrig i henhold til turnusordningen var på ca. 10 mio t.

(17) Nævnte eksport på 6 mio t udgør for øjeblikket kun 40 % af den samlede eksport af de pågældende varer til Belgien og Nederlandene, idet de restende 60 % (9 mio t) transporteres med jernbane eller ad landevej ; i de senere år er der sket en stadig stigning i disse to transportmåders relative andel.

(18) Den samlede indenlandske transport i Frankrig (transport i henhold til turnusordningen eller uden for denne) ad sejlbare vandveje udgjorde i 1982 ca. 41 mio t. Den samlede eksport ad sejlbare vandveje til samtlige destinationer var i 1982 på ca. 19 mio t.

(19) »Nord-syd«-transporten på 6 mio t fordeler sig med ca. halvdelen på de franske skippere og halvdelen på de belgiske og nederlandske skippere ; sidstnævnte deltager kun i ringe omfang i den indenlandske transport i Frankrig.

C. **Virksomhederne**

1. *ANTIB*

(20) ANTIB er en erhvervssammenslutning, der falder ind under lov af 21. juli 1901 om sammenslutninger, og som er blevet oprettet, fordi der ikke findes nogen national brancheforening for flodskippere. Den har til formål at bistå de offentlige myndigheder i alle spørgsmål af generel interesse vedrørende selvstændige flodskipperes virksomhed og at fremme skippernes erhvervsmæssige interesser. Sammenslutningens drift sikres ved et årligt medlemskontingent samt et særligt bidrag, der udgør 0,50 % af fragten, og som opkræves af befragtningsagenterne på samtlige transporter, hvor befragt-

ningen sker på »børserne«. Enhver fysisk person, der udfører transport ad sejlbare vandveje, og som ejer et eller flere fartøjer, der er indregistreret i Frankrig, kan blive aktivt medlem af sammenslutningen. Udenlandske flodskippere, der opfylder ovennævnte kriterier, kan blive aktive medlemmer uden stemmeret. Det er i vedtægterne fastsat, at ANTIB skal opløses, så snart Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (i det følgende benævnt CNBA) er blevet oprettet ; CNBA er omhandlet i lov nr. 82-1153 af 30. december 1982 vedrørende udviklingen af den indenlandske transport og i dekret nr. 84-365 af 14. maj 1984 vedrørende driften af CNBA.

2. *Befragtningsagenterne*

(21) Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux er en sammenslutning af alle befragtningsagenter, der er etaberet på det franske territorium. Disse skal, for at kunne udøve dette erhverv, opfylde en række særlige betingelser, som er fastsat ved lovgivningen.

Befragtningsagenten repræsenterer normalt befragteren i forbindelse med gennemførelsen af en aftale om befragtning i henhold til turnusordningen og sikrer desuden, at flodskipperne præsterer de kommericelle ydelser, dvs. at befragtningsagenten udbetaler flodskipperne et forskud på fragten, udarbejder dokumenterne og fører tilsyn med transportens gennemførelse, uden at han dog kan gøres ansvarlig på dette punkt. Befragtningsagentens provision (5 % af fragten for indenlandsk transport og 7,5 % af fragten i forbindelse med eksport) samt et delkrederetillæg skal for øjeblikket afholdes af bortfragteren.

3. *BASC*

(22) Det økonomiske interessefællesskab, Batellerie Artisanale Service Commercial (i det følgende benævnt BASC), blev oprettet i 1977 af 400 flodskippere, hvis fartøjer havde en samlet lasteevne på ca 200 000 t ; BASC har til formål at udøve transportvirksomhed inden for flod- og kanalskibsfart. BASC udgør den kommercielle del af ANTIB, der i praksis kontrollerer dets administration ; dets kommercielle opgaver omfatter kun opkrævning af midler for EATE's regning, indtil sidstnævnte oprettes.

4. *EATE*

(23) Andelsforetagendet Entreprise Artisanale de Transport par Eauc (EATE) er det organ, der i sidste instans modtager de midler, som afgiften indbringer. På det tidspunkt, hvor aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger blev indgået, og indtil dennes udløb har EATE ikke eksisteret som juridisk person, idet proceduren i så henseende endnu ikke er gennemført. EATE har først og fremmest til formål at gennemføre en kommerciel politik, som skal øge den transport, der udføres i henhold til turnusordningen og sikre befragtningsagenternes og speditørernes bistand, idet der tilbydes befragterne fordelagtige betingelser. EATE er ikke en transportvirksomhed i egentlig forstand ; alle de aftaler, som EATE indgår, er omfattet af turnusordningen, der kan anvendes af samtlige flodskippere, hvad enten de er medlemmer eller ej. Dette kommer selv udenlandske flodskippere til gode (på de betingelser, der er beskrevet i nr. 8).

Forslaget til oprettelse af EATE samt til dettes betegnelse blev fremsat i en rapport vedrørende udviklingen af flod- og kanalskibsfarten i Frankrig, som blev udarbejdet af industriministeriet (den såkaldte »Grégoire-rapport«, opkaldt efter formanden for det rapporterende udvalg). Oprettelsen af EATE er blevet mulig efter vedtagelsen af lov nr. 83-657 af 20. juli 1983 om udvikling af visse socio-økonomiske aktiviteter, idet denne lov omhandler de vigtigste bestemmelser i vedtægterne for andelsforetagender (afsnit I, artikel 1 — 34).

(24) Det vil i denne forbindelse være hensigtsmæssigt at gennemgå EATE's tiltrædelsesregler. I henhold til nævnte lov (artikel 36) vedrørende transport ad sejlbare vandveje oprettes andelsforetagender af virksomheder inden for flod- og kanalskibsfart, der er registreret hos CNBA.

Imidlertid kan virksomheder elle flodskippere, hvis fartøjer ikke er indregistreret i Frankrig (udenlandske flodskippere) ikke være medlemmer af EATE. EATE optager kun fysiske eller juridiske personer, der er flodskippere (medlemmer af CNBA), eller hvis virksomhed svarer til eller supplerer disses, forudsat at de har under 20 fastansatte ; dog kan de samlede transaktioner, som disse medlemmer gennemfører i samarbejde med EATE, ikke overstige en fjerdedel af sidstnævnte r årlige omsætning (artikel 10, stk. 1 og 2 i EATE's vedtægter og artikel 6 i lov nr. 83-657). Endvidere kan personer, der ikke udøver virksomhed som flodskippere, men som er interesserede i EATE's virksomhed, eller som har en priviligeret forbindelse med EATE og er kompetente på dette område, f.eks. befragtningsagenter, optages som medlemmer af EATE.

D. De vigtigste bestemmelser i aftalen af 13. juni 1983 mellem de to erhvervssammenslutninger

(25) Den 13. juni 1983 indgik de to erhvervssammenslutninger ANTIB og Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux en aftale om en omorganisering af transporten inden for flod- og kanalskibsfarten. Der er i princippet tale om en aftale, som tager sigte på indførelse af en ny fragtstruktur for den transport, hvor befragtningen foregår på »børser« eller efter en turnusordning, og af en reguleringsfond, der skal forvaltes af EATE, når sidstnævnte er oprettet.

(26) Aftalen indeholder bl.a. bestemmelser om

a) indførelse af en 10 % afgift på al fragt, der opslås på »børserne«, og som skal betales for transport af gods, der skal eksporteres fra Frankrig, hvad enten transporten foretages af franske eller udenlandske transportvirksomheder. Denne afgift, der opkræves af befragtningsagenterne, kaldes EATE-afgiften eller, midlertidigt, BASC-afgiften,

b) mulighed for tilbagebetaling af afgiften til EATE's medlemmer.

(27) EATE-afgiften på 10 % fradrages i den samlede bruttofragt, der er opslået. Afregningen med flodskipperen sker på grundlag af 90 % af den samlede fragt, der er opslået.

(28) EATE-afgiften, der således opskræves af befragtningsagenterne, vil derpå efter de lov- og vedtægtsbestemte fradrag (jf. nr. 20 og 21) samt efter fradrag af en provision på 5 % blive indbetalt af befragtningsagenternes sammenslutning på en særlig BASC-konto til fordel for EATE, der er ved at blive oprettet. BASCs mellemkomst i denne forbindelse er berettiget da dette økonomiske interessefællesskab, i modsætning til ANTIB, har mulighed for at modtage midler, som stammer fra kommercielle transaktioner. Ifølge de oplysninger, Kommissionen har til rådighed, har denne afgift indbragt ca. 5 mio ffr.

(29) I aftalen er det ligeledes fastsat, at EATE-afgiften, der kun tilbagebetales til virksomheder, som er medlemmer af EATE, sammen med andre midler skal udgøre en reguleringsfond, der for størstedelens vedkommende skal anvendes til kommercielle formål til fordel for hele erhvervet, og som desuden skal tjene til dækning af EATE's driftsudgifter.

(30) Ifølge de foreliggende oplysninger blev denne afgift ophævet den 17. oktober 1983, medens befragtningsagenterne fortsat indbetaler deres bidrag til fonden.

E. Oprettelse af EATE og anvendelse af »reguleringsfonden«

(31) EATE er oprettet som »société anonyme cooperative à capital variable« og har til formål at fremme den del af transporten inden for flod- og kanalskibsfart, hvor befragtningen sker efter en turnusordning. EATE kan udøve virksomhed på to områder og derved konkurrere med rederier og små flåder på markedet for tonnagebefragtning samt med jernbanerne og med virksomheder, der udfører transport ad landeveje.

a) EATE indgår aftaler direkte med de store befragtere og præsenterer dernæst ladningen til en børs.

b) EATE lader store befragteres ladninger indgå i turnusordningen på fordelagtige vilkår.

I begge tilfælde foregår transporten i henhold til aftaler om rejsebefragtning til den rate, der gælder inden for turnusordningen. Da EATE kan kræve, at medlemmerne udfører transporten på de betingelser, som EATE har aftalt med befragteren, er EATE i stand til at sikre gennemførelsen af aftalen; EATE er således ansvarlig på dette punkt.

»Reguleringsfonden« er oprettet med dette formål for øje, idet der skal ydes rabatter til kunderne og udbetales penge til flodskippere, der skal sejle med tomme fartøjer, ligesom der skal ydes dækning for omkostningerne ved at vente på befragtning og gennemføres andre foranstaltninger til fordel for de flodskippere, der er medlemmer, og som deltager i turnusordningen.

(32) EATE-afgiften tog sigte på at skaffe midler til denne »reguleringsfond«, før den officielle oprettelse af EATE, for at der kunne gennemføres kommercielle foranstaltninger i forbindelse med kornhøsten i andet halvår 1983.

Ifølge de foreliggende oplysninger har »EATE« kunnet opnå betydelige aftaler, som det har videregivet til transport i henhold til turnusordningen, hvilket har medført en stigning i den transport, der foregår via børserne; men størstedelen af aftalerne vedrørte produkter, der skulle

eksporteres via de franske havne, dvs. transport ad de vandveje, hvor udenlandske flodskippere ikke kan udøve virksomhed.

F. Tilbagebetaling af afgiften

(33) Man kan med sikkerhed fastslå, at det, for at foranstaltningerne skal kunne falde heldigt ud, og for at de med EATE tilstræbte mål skal kunne nås, på kortere eller længere sigt afhænger af medvirken fra det størst mulige antal franske flodskippere, der har besluttet at deltage i turnusordningen.

For således at anspore flodskipperne til at blive medlemmer af EATE lover man, at EATE-afgiften vil blive tilbagebetalt, hvilket i øvrigt er fastsat i aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger.

(34) ANTIB begyndte den 2. august 1983 gennem BASC at tilbagebetale EATE-afgiften til de franske transportvirksomheder.

De udenlandske flodskippere skulle betale EATE-afgiften, men til forskel fra deres franske kolleger, der kan blive medlemmer af EATE, kunne de ikke få afgiften tilbagebetalt. EATE-afgiften er endnu aldrig blevet tilbagebetalt til udelandske transportvirksomheder.

G. Gengældelsesforanstaltninger i Belgien og Nederlandene

(35) Flodskippernes erhvervssammenslutninger i disse to lande har siden den 20. juni 1983 på forskellig måde iværksæt gengældelsesforanstaltninger over for franske flodskippere ved at opkræve 10 % af fragten for transport af gods, der skal eksporteres til Frankrig fra Belgien og Nederlandene. Kommissionen foretager en særskilt undersøgelse af disse foranstaltninger.

II. RETLIG VURDERING

A. Artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68

(36) I henhold til artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68 og med forbehold af artikel 3 til 6 i samme forordning er alle aftaler mellem virksomheder og alle former for samordnet praksis, der kan påvirke handelen mellem medlemsstater, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for fællesmarkedet, uforenelige med fællesmarkedet og forbudt, uden at dette kræver en forudgående beslutning.

1. *Virksomheder efter artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68*

(37) ANTIB, der er den ene part i den aftale, som denne beslutning vedrører, er en erhvervssammenslutning med samme formål som en brancheforening.

(38) For den anden anftalepart, Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux, gælder lovene vedrørende brancheforeninger, loven vedrørende sejlbare vandveje samt forretningsordenen.

(39) Både ANTIB og Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux er sammenslutninger af virksomheder efter artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68. Kommissionen mener, at deres aktiviteter er forenelige med konkurrencereglerne, for så vidt som de tager sigte på at dække medlemmernes sociale behov og på at fremme det pågældende erhverv, hvilket er normalt for enhver erhvervssammenslutning; der kan f.eks. være tale om:

— regulering af erhvervet gennem kvalifikationskrav og obligatorisk registrering af medlemmerne,

— undersøgelse af spørgsmål af generel interesse vedrørende medlemmernes virksomhed samt kontakt med andre sammenslutninger eller offentlige myndigheder, med henblik på i nødvendigt omfang at bistå medlemmerne og teknisk set gøre det lettere for dem at udøve deres erhverv,

— udvikling af erhvervet med henblik på øget rentabilitet og bedre arbejdsvilkår.

Gennem aftalen af 13. juni 1983 er de to sammenslutningers aktiviteter kommet til at omfatte økonomiske forhold, der har direkte indvirkning på konkurrencen og navnlig på tredjemands konkurrencemæssige stilling. Artikel 2 i forordningen finder anvendelse på disse to erhvervssammenslutninger i det omfang deres egne eller medlemmernes aktiviteter skaber de deri omhandlede virkninger.

2. *Aftale mellem virksomheder efter artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68*

(40) Selv om artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68 kun nævner aftaler mellem virksomheder, vedrører denne bestemmelse også aftaler mellem sammenslutninger af virksomheder (jf. Kommissionens beslutning 74/433/EØF [1]), stadfæstet ved EF-Domstolens dom i sag 71/74,

[1] EFT nr. L 237 af 29. 8. 1974, s. 16.

FRUBO/Kommissionen (1). Den aftale, der er indgået mellem ANTIB og Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux, skal betragtes som en aftale, der falder ind under ovennævnte artikels anvendelsesområde, fordi den skaber virkninger, der er omhandlet af forbudet i bestemmelsen.

(41) Aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger er en aftale, som gennem Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux forpligter de befragtningsagenter, der er medlemmer af sidstnævnte sammenslutning, på samme måde som hvis de selv havde indgået aftalen; selv om denne sammenslutning har beføjelser til at pålægge sine medlemmer regler, er anvendelsen af aftalen i det foreliggende tilfælde blot blevet pålagt medlemmerne ved en henstilling (jf. også Kommissionens beslutning 82/371/EØF (2) i sag IV/29995 — Navewa-Anseau.

(42) Den aftale, som er indgået af ANTIB, forpligter ikke denne sammenslutnings medlemmer, og de forpligtelser, der følger af aftalen (som f.eks. udnyttelsen af »reguleringsfonden«), påhviler udelukkende sammenslutningen. I det foreliggende tilfælde ville de flodskippere (franske eller udenlandske), der deltager i turnusordningen, dog ikke kunne undgå at betale EATE-afgiften, da befragtningsagenternes medvirken er obligatorisk.

(43) Hvad angår indførelsen af EATE-afgiften er de midler, der er taget i anvendelse med henblik på at virkeliggøre det tilstræbte mål, i sig selv effektive og formålstjenlige; befragtningsagenternes bistand var tilstrækkelig i denne forbindelse som følge af deres obligatoriske medvirken ved aftaler om befragtning efter turnusordningen; ANTIB kunne alene træffe afgørelser om anvendelsen af »reguleringsfonden« og tilbagebetaling af EATE-afgiften, indtil EATE var blevet oprettet. Der hersker således ingen tvivl om, at der er en forbindelse mellem de to parters samarbejde og aftalens indvirkning på konkurrencen.

3. *Påvirkning af handelen mellem medlemsstater*

(44) Da minimumfragten i forbindelse med eksport fastsættes fri efter fælles overenskomst mellem repræsentanterne for flodskipperne og befragtningsagenterne, der repræsenterer befragterne, har EATE-afgiften som følge af aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger især haft indvirkning på transporten til udlandet.

(45) EATE-afgiften, der opkræves hos flodskippere, som transporterer gods til udlandet, samt den selektive tilbagebetaling af denne afgift, vil kunne påvirke handelen mellem medlemsstater og dermed vanskeliggøre godstransport fra Frankrig til andre medlemsstater og hindre, at der indføres et enhedsmarked mellem medlemsstaterne.

(46) I betragtning af at der foregår en betydelig godstransport fra Frankrig til andre lande i henhold til turnusordningen, og at udenlandske flodskippere tegner sig for en betydelig del af dette transportmarked (jf. nr. 19), er det klart, at den pågældende aftale berører handelen mellem medlemsstater mærkbart.

4. *Konkurrencefordrejning*

(47) Kommissionen er af den opfattelse, at to af bestemmelserne i aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger, nemlig indførelse af afgiften på transport til udlandet og selektiv tilbagebetaling af denne afgift, medfører forskelsbehandling og skaber virkninger som omhandlet i artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68, da de stiller en række flodskippere, der ikke har undertegnet aftalen, dårligere i konkurrencen; ifølge Domstolens retspraksis (forenede sager 56 og 58/64 Grundig-Consten (3)) er det nemlig ikke nødvendigt, at der er tale om konkurrencebegrænsninger mellem parterne, for at der foreligger overtrædelse af konkurrencereglerne; det er derimod tilstrækkeligt, at den pågædende adfærd påvirker tredjemands stilling mærkbart.

(48) For at kunne vurdere den forskelsbehandling, som aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger indebærer, samt dens indvirkning på konkurrencen må der tages hensyn til de økonomiske og retlige forhold:

a) EATE-afgiften opkræves kun i forbindelse med transport til udlandet; »Reguleringsfonden«, hvortil denne afgift indbetales, anvendes imidlertid til at fremme hele den

(1) Sml. 1975, s. 563.
(2) EFT nr. L 167 af 15. 6. 1982, s. 39.
(3) Sml. 1965 — 1968, s. 245.

transport, der foregår inden for flod- og kanalskibsfarten i henhold til turnusordningen, såvel i Frankrig som i udlandet; ca. halvdelen af transporten til udlandet, der er af stor betydning ud fra et økonomisk synspunkt, foretages af udenlandske flodskippere; takket være de midler, der er indkommet i den pågældende periode (5 mio ffr. i fire måneder), har EATE kunnet forhandle og indgå nye store aftaler om transport af gods efter turnusordningen, men der er for størstedelens vedkommende tale om transport i Frankrig.

b) Også de retlige forhold er af stor betydning; når udenlandske flodskippere kun i ringe omfang deltager i transporten i Frankrig, skyldes det, at traktatens bestemmelser om fri udveksling af tjenesteydelser ikke finder anvendelse på transportområdet; denne undtagelse er fastsat i traktatens artikel 61, stk. 1, og er blevet bekræftet af Domstolen (sag 167/73, Kommissionen/Den franske Republik; i denne forbindelse har Rådet for De europæiske Fællesskaber endnu ikke fastsat de betingelser, under hvilke transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, som omhandlet i traktatens artikel 75, stk. 1, litra b). Den meget begrænsede frihed, der eksisterer i Frankrig, er baseret på en national transportpolitik.

(49) Ved at betragte de forhold, der danner baggrund for aftalen, kan det for det første fastslås, at det forhold, at EATE-afgiften siden 2. august 1983 er blevet tilbagebetalt til de franske transportvirksomheder, der er medlemmer af EATE, betragtes som forskelsbehandling over for udenlandske transportvirksomheder, der herved stilles dårligere i konkurrencen end deres franske konkurrenter. Der er således tale om ulige vilkår for adgang til markedet.

Den omstændighed, at man i Nederlandene og Belgien har indført gengældelsesforanstaltninger (nr. 35) over for franske flodskippere, gør det ikke berettiget kun at tilbagebetale EATE-afgiften til franske transportvirksomheder og kan ikke udelukke anvendelsen af artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68.

(50) For det andet var det sandsynligt, at indførelsen af EATE-afgiften reelt ville påvirke konkurrencen, idet visse flodskippere herved opnåede en uberettiget fordel på andres bekostning.

Da »reguleringsfondens« midler fortrinsvis skulle anvendes til udvikling af hele den transport inden for flod- og kanalskibsfart, der foretages efter turnusordningen, er de kommet de indenlandske transportvirksomheder til gode, uden at disse har skullet bidrage til finansiering af fonden.

Under alle omstændigheder er det sikkert, at der udøves forskelsbehandling over for udenlandske flodskippere, idet deres ringe deltagelse i den indenlandske transport i Frankrig ikke giver dem mulighed for at opnå så store fordele ved ovennævnte udvikling, at det står i forhold til deres finansielle bidrag; som følge heraf sker der en kunstig ændring af deres konkurrencemæssige stilling.

(51) Endelig finder Kommissionen, at den selektive tilbagebetaling af EATE-afgiften indebærer forskelsbehandling; efter Kommissionens opfattelse har denne bestemmelse til formål at sikre EATE-medlemmerne en økonomisk fordel, og til følge kunstigt at ændre de flodskipperes konkurrencemæssige stilling, der ikke er medlemmer; for sidstnævnte vil transporten til udlandet således blive mindre rentabel, uden at dette er begrundet i økonomiske forhold.

Da flodskippere, der erklærer, at de vil tilslutte sig EATE, får stillet i udsigt, at de kan få afgiften tilbagebetalt, må Kommissionen desuden konkludere, at det er ret usandsynligt, at de ikke skulle følge dette incitament, der må betragtes som et lokkemiddel for at hverve medlemmer. Uanset muligheden for tiltrædelse af EATE (en andel på 100 ffr.), finder Kommissionen denne foranstaltning i strid med konkurrencereglerne, fordi den begrænser virksomhedernes handlefrihed; disse bør nemlig have mulighed for frit at vælge på grundlag af deres egne økonomiske forhold om de vil være medlemmer af EATE; da virksomhedernes handle- og valgfrihed er væsentlige kriterier for, at konkurrencen på markedet kan være tilstræk-

kelig og effektiv, må den pågældende praksis anses for at have mærkbar indvirkning på konkurrencen.

Under alle omstændigheder er det sikkert, at der udøves forskelsbehandling over for udenlandske flodskippere, da disse ikke engang har mulighed for at blive medlemmer; af de årsager, der er beskrevet ovenfor (nr. 24), kan Kommissionen ikke tilslutte sig ANTIB's fortolkning, nemlig at flodskippere, hvis fartøjer ikke er indregistreret i Frankrig, kan blive medlemmer af EATE og således få afgiften tilbagebetalt. Selv om det forholdt sig således, ville påvirkningen af konkurrencen ikke være mindre mærkbar.

B. Artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68

(52) I henhold til artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 kan det i artikel 2 indeholdte forbud med tilbagevirkende gyldighed erklæres for uanvendeligt på aftaler eller kategorier af vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder, samordnet praksis eller kategorier heraf, som bidrager til at forbedre kvaliteten af transportydelserne eller at fremme en større kontinuitet og stabilitet i tilfredsstillelsen af transportbehovet på de markeder, hvor udbud og efterspørgsel er underkastet stærke tidsbestemte svingninger, eller at forøge virksomhedernes produktivitet eller at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling under passende hensyn til transportforbrugernes interesser og uden at der pålægges de pågældende transportvirksomheder begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål, eller gives disse mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af det pågældende transportmarked.

(53) I henhold til forordning (EØF) nr. 1017/68 behøver en aftale ikke at være anmeldt for eventuelt at kunne undtages i henhold til artikel 5; i betragtningerne (14. og 15. afsnit) til forordning (EØF) nr. 1017/68 er der fastsat følgende:

»det påhviler i første række virksomhederne selv at bedømme, hvorvidt deres aftaler, vedtagelser eller samordnede praksis i højere grad har konkurrencebegrænsede virkninger end sådanne økonomisk gunstige virkninger, der kan gøre disse begrænsninger rimelige; de bør på denne måde på eget ansvar konstatere det lovlige eller ulovlige ved disse aftaler, vedtagelser eller denne samordnede praksis; det bør derfor tillades virksomhederne at afslutte og anvende aftaler uden at skulle offentliggøre dem; der består således en risiko for, at de kan blive erklæret ugyldige med tilbagevirkende kraft i tilfælde af, at disse aftaler skulle blive efterprøvet på grundlag af en klage eller af Kommissionen på embeds vegne; det skal dog ikke være udelukket, at disse aftaler med tilbagevirkende kraft findes lovlige, såfremt en sådan efterfølgende undersøgelse finder sted«;

(54) I henhold til artikel 12 i forordningen kan virksomheder, som ønsker bistand fra de kompetente myndigheder for at sikre, at deres aftaler, vedtagelser og samordnede praksis er i overensstemmelse med de gældende bestemmelser, og som vil påberåbe sig artikel 5 med hensyn til aftaler, vedtagelser og samordnet praksis af den i artikel 2 angivne art, som de er deltagere, i, indgive en ansøgning til Kommissionen.

(55) Der har aldrig været fremsat begæring om negativattest eller om fritagelse i henhold til artikel 12 for den aftale, som de to erhvervssammenslutninger har indgået.

(56) Desuden skal Kommissionen på begæring undersøge, om en aftale er forenelig med konkurrencereglerne, uden at dette dog berører muligheden for at fritage denne aftale med tilbagevirkende gyldighed. I det foreliggende tilfælde er Kommissionen af den opfattelse, at aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger opfylder de i artikel 2, men ikke de i artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 anførte betingelser; af nedenstående årsager kan der derfor ikke indrømmes fritagelse:

a) De forventede eller de opnåede fordele for den transport, der udføres efter turnusordningen, kan ikke anses for at opveje de alvorlige ulemper for konkurrencen, som de påklagede foranstaltninger har medført.

Disse foranstaltninger står således ikke i rimeligt forhold til de fordele, som parterne ønskede at opnå ved indgåelsen af aftalen. I virkeligheden tager de, ud fra rent kommercielle og faglige hensyn, sigte på at lade de de flodskippere, der transporterer gods til udlandet tilvejebringe midlerne til EATE's reguleringsfond«, de medfører forskelsbehandling over for bestemte flodskippere, bl.a. de udenlandske, og de påvirker konkurrencen mærkbart.

b) Kommissionen kan i hvert fald ikke se, hvorledes de påklagede foranstaltninger, i den form, hvori de har været anvendt, skulle have

bidraget til at forbedre kvaliteten af transportydelserne eller at fremme en større kontinuitet og stabilitet i tilfredsstillelsen af transportbehovet eller at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling. Den forskelbehandling, de medfører, er absolut ikke berettiget. Der er heller intet, der giver grund til at formode, at disse foranstaltninger kan komme befragterne til gode.

c) Den omstændighed, at en offentlig myndighed har slået til lyd for oprettelsen af EATE med henblik på at afhjælpe den yderst alvorlige situation inden for den franske flod- og kanalskibsfart, kan naturligvis ikke gøre det berettiget, at de påklagede foranstaltninger gennemføres; dette gælder så meget mere, fordi påvirkningen af konkurrencen hverken helt eller delvis kan tilskrives indgriben fra den franske stat, men skyldes en aftale mellem ANTIB og befragtningsagenterne.

C. Ophør af overtrædelserne

(57) I henhold til artikel 11, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 1017/68 kan Kommissionen, såfremt den konstaterer, at der foreligger overtrædelse af artikel 2, ved beslutning pålægge de pågældende virksomheder og sammenslutninger af virksomheder at bringe den konstaterede overtrædelse til ophør.

Af de årsager, der er anført i afsnit II A og B, må Kommissionen konstatere, at ANTIB og befragtningsagenterne i perioden 13. juni 1983 til 17. oktober 1983 overtrådte artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68, at stk. 1, andet led og stk. 4, første punktum i aftalen mellem de to erhvervssammenslutninger af 13. juni 1983 — vedrørende henholdvis indførelse af EATE-afgiften i forbindelse med transport til udlandet og muligheden for tilbagebetaling af afgiften til EATE's medlemmer — er de eneste bestemmelser, der indebærer overtrædelser af artikel 2, i forordning (EØF) nr. 1017/68, og at disse to bestemmelser, i modsætning til den øvrige del af aftalen, er omfattet af forbudet i ovennævnte artikel —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Aftalen af 13. juni 1983 mellem Association Nationale des Travailleurs Indépendants de la Batellerie og Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux indebærer, i det omfang den påvirker konkurrencevilkårene, en overtrædelse af artikel 2 i forordning (EØF) nr. 1017/68; der er især tale om stk. 1, andet led, der vedrører indførelse af EATE-afgiften på fragt i forbindelse med transport til udlandet og stk. 4, første punktum, der gør det muligt ikke at tilbagebetale EATE-afgiften til virksomheder, der ikke er medlemmer af EATE.

Artikel 2

Der kan ikke indrømmes fritagelse i henhold til artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 for den i artikel 1 omhandlede aftale.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til:

— L'association Nationale des Travailleurs Indépendants de la Batellerie (ANTIB), 16, boulevard Vincent Auriol, 75013 Paris, Frankrig, og

— La Chambre Syndicale Nationale des Courtiers de fret fluviaux, 32, rue de Londres, 75009 Paris, Frankrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 10. juli 1985.

På Kommissionens vegne

Peter SUTHERLAND

Medlem af Kommissionen