

# COMMISSIE

## BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 14 november 2002

inzake een procedure op grond van artikel 81 van het EG-Verdrag en artikel 53 van de EER-overeenkomst

(Zaak COMP/37.396/D2 — *Herziene TACA*)

(kennisgeving geschied onder nummer C(2002) 4349)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2003/68/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag <sup>(1)</sup>, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1216/1999 <sup>(2)</sup>, en met name op artikel 4, lid 1,

Gelet op Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer <sup>(3)</sup>, als gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden, en met name op artikel 12, lid 4, tweede alinea,

Gelet op de samenvatting van de aanvraag <sup>(4)</sup> die bekendgemaakt werd overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en artikel 12, lid 2, van 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 <sup>(5)</sup>, gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Oostenrijk, Finland en Zweden,

Gelet op het schrijven van de Commissie van 4 augustus 1999 waarin zij de partijen, overeenkomstig artikel 12, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86, meedeelde dat er ernstige twijfel bestond ten aanzien van de toepasselijkheid van artikel 81, lid 3, op de aangemelde overeenkomst,

Gelet op de samenvatting van de aangemelde overeenkomst <sup>(6)</sup> die bekendgemaakt werd overeenkomstig artikel 23, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 van de Raad,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities en het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities op het gebied van het vervoer over zee,

Overwegende hetgeen volgt:

<sup>(1)</sup> PB 13 van 21.2.1962, blz. 204/62.

<sup>(2)</sup> PB L 148 van 15.6.1999, blz. 5.

<sup>(3)</sup> PB L 378 van 31.12.1986, blz. 4.

<sup>(4)</sup> PB C 125 van 6.5.1999, blz. 6.

<sup>(5)</sup> PB L 175 van 23.7.1968, blz. 1.

<sup>(6)</sup> PB C 335 van 29.11.2001, blz. 12.

## 1. INLEIDING

### 1.1. Achtergrond

- (1) Op 16 september 1998 heeft de Commissie Beschikking 1999/243/EG<sup>(7)</sup> (hierna „de TACA-beschikking” te noemen) gegeven. Daarin oordeelde zij dat een aantal van de regelingen die aangegeven waren in het kader van de Trans-Atlantic Conference Agreement (hierna de „TACA” te noemen), in strijd waren met artikel 85, lid 1, (thans artikel 81, lid 1) van het Verdrag en niet binnen de werkingssfeer vielen van de groepsvrijstelling uit artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86. Evenmin kwamen de betrokken regelingen in aanmerking voor een individuele vrijstelling op grond van artikel 85, lid 3. De regelingen waarop de beschikking betrekking had, betroffen het vaststellen van prijzen voor inlandvervoersdiensten op het grondgebied van de Gemeenschap, de collectieve vaststelling van prijzen voor de makelaars- en expediteursvergoeding, en het onderling vaststellen van de voorwaarden waarop de leden van de conference met verladers dienstencontracten mogen afsluiten.
- (2) De Commissie kwam ook tot de bevinding dat de TACA-leden misbruik hadden gemaakt van hun collectieve machtspositie — in strijd met artikel 86 van het Verdrag — door de mededingingsstructuur van de markt te wijzigen en door beperkingen op te leggen inzake de beschikbaarheid en de inhoud van dienstencontracten. Er werd voor in totaal 273 miljoen ECU aan geldboeten opgelegd voor deze inbreuken.
- (3) Het verzoek van de TACA-partijen tot nietigverklaring van die beschikking is thans aanhangig bij het Gerecht van eerste aanleg van de Europese Gemeenschappen<sup>(8)</sup>.

### 1.2. Chronologie

- (4) Op 29 januari 1999 meldden de TACA-leden (hierna „de partijen” te noemen) de overeenkomst aan die het voorwerp uitmaakt van de onderhavige beschikking (hierna „herziene TACA” of „de overeenkomst” te noemen).
- (5) Op 6 mei 1999 heeft de Commissie overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 1017/68, in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* een samenvatting van het verzoek om een vrijstelling bekendgemaakt (hierna „de bekendmaking op grond van artikel 12, lid 2” te noemen), waarbij belanghebbenden werden uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken binnen 30 dagen vanaf de datum van die bekendmaking.
- (6) Op 4 juni 1999 heeft de European Shippers Council (hierna „ESC” te noemen), in reactie op de bekendmaking, opmerkingen meegedeeld in de vorm van wat hij een officiële klacht in de zin van artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 beweerde te zijn<sup>(9)</sup>. Er werden ook opmerkingen ontvangen van Clecat (European Liaison Committee of Freight Forwarders), van de Fédération des entreprises de transport et logistique France (hierna „TLF” te noemen)<sup>(10)</sup>, die transport- en logistieke ondernemingen vertegenwoordigt, en van de Federation of Swedish Industries/Swedish Shippers' Council. Op 15 juli 1999 zond de Zweedse mededingingsautoriteit een brief waarin een aantal van de standpunten die de Swedish Shippers' Council had geformuleerd gesteund werd, met name wat betreft de vertrouwelijkheid van de individuele dienstencontracten. Geen andere lidstaat maakte opmerkingen.
- (7) Op 7 juli 1999 deed de directeur-generaal van het directoraat-generaal Concurrentie van de Commissie de partijen een schrijven toekomen waarin hij hun verzocht de bepalingen uit hun overeenkomst aan te passen op het punt van de uitwisseling van statistische gegevens. In dat schrijven werd de partijen voorts meegedeeld dat bepaalde soorten overeenkomsten en gedragingen in verband met de onderhandeling over servicecontracten die de mededinging in wezenlijke mate zouden kunnen beperken, niet konden worden geacht onder de aanmelding te vallen<sup>(11)</sup>.

<sup>(7)</sup> Zaak nr. IV/35.134, Trans-Atlantic Conference Agreement (PB L 95 van 9.4.1999, blz. 1).

<sup>(8)</sup> Gevoegde zaken T-191/98, T-212/98, T-213/98 en T-214/98, Atlantic Container Line e.a./Commissie.

<sup>(9)</sup> Zaak COMP/37.527/D2, ESC/Herziene TACA.

<sup>(10)</sup> De opmerkingen van TLF werden door Clecat bij brief van 5 juni opnieuw ingediend onder eigen naam.

<sup>(11)</sup> Dit betrof iedere overeenkomst, afspraak of onderling afgestemde feitelijke gedraging van de partijen om bij afspraken over individuele dienstencontracten, het standaardformulier, de inhoud of prijs van agreement service contracts te volgen of het vrijwillige gebruik van richtsnoeren inzake dienstencontracten zo te regelen dat de mededinging aanzienlijk zou worden beperkt.

- (8) Op diezelfde dag deelde de directeur-generaal de ESC mee dat er met uitzondering van de bepalingen uit de overeenkomst in verband met de uitwisseling van statistische gegevens, onvoldoende gronden waren om ernstige twijfel te uiten ten aanzien van de toepasselijkheid van artikel 81, lid 3. In dat schrijven werd de ESC ook meegedeeld dat er geen aanleiding was voor een klacht in de zin van artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 in het kader van een verzetprocedure die was ingeleid door de bekendmaking van de Commissie die gepubliceerd was op grond van artikel 12, lid 2, van die Verordening.
- (9) Op 14 juli 1999 antwoordde de ESC op het schrijven van de Commissie van 7 juli 1999, waarin hij onder meer verklaarde dat zijn opmerkingen tegen de „niet onder de kostprijs”-regel (zie overweging 27) ook zouden moeten worden beschouwd als een formele klacht overeenkomstig artikel 10 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.
- (10) Op 13 en 23 juli 1999 deelden de partijen de Commissie mee dat zij bereid waren de bepalingen waarvan sprake in het schrijven van de Commissie van 7 juli, aan te passen en dat elk van hen de Commissie om de zes maanden informatie zou verschaffen in verband met hun activiteiten op het gebied van dienstencontracten. Die brief bevatte evenwel geen specifieke informatie over de vraag hoe of wanneer de overeenkomsten zouden worden aangepast om de vastgestelde mededingingsbezwaren weg te nemen.
- (11) Op 4 augustus 1999 — dus binnen de vastgestelde periode van 90 dagen die in artikel 12, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 is bepaald <sup>(12)</sup> — heeft de Commissie de partijen een schrijven gezonden waarin zij meedeelde dat er ernstige twijfel bestond ten aanzien van de toepasselijkheid van artikel 85, lid 3, van het Verdrag. Overeenkomstig artikel 12, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 was de Commissie dan ook gerechtigd haar onderzoek voort te zetten wat betreft de aspecten uit de herziene TACA-overeenkomst die verband houden met het zeevervoer. Het feit dat geen ernstige twijfel geformuleerd werd ten aanzien van het aspect inlandvervoer van de herziene TACA-overeenkomst, betekende dat dit aspect — in de aanname dat het los kon worden gezien van de aspecten ten aanzien waarvan de Commissie ernstige twijfel geformuleerd had — werd geacht vrijgesteld te zijn voor een periode van drie jaar vanaf 6 mei 1999.
- (12) Bij schrijven van 6 augustus 1999 werd de ESC ervan in kennis gesteld dat de Commissie geen ernstige twijfel had ten aanzien van de aspecten uit de herziene TACA-overeenkomst die verband houden met het inlandvervoer. Bij brief van 27 september 1999 verzocht de ESC in kennis te worden gesteld van de redenen voor dat besluit.
- (13) Op 12 oktober 1999 antwoordde de directeur-generaal van het directoraat-generaal Concurrentie aan de ESC, met een samenvatting van de redenen waarom geen ernstige twijfel geformuleerd was ten aanzien van de aspecten van de herziene TACA in verband met het inlandvervoer. Hij herhaalde daarin ook het standpunt van de Commissie ten aanzien van de procedurele status van de opmerkingen die gemaakt waren in het kader van de verzetprocedure (zie overweging 8).
- (14) Vervolgens dienden de European Council of Transport Users (hierna „ECTU” te noemen), waarvan onder meer de ESC deel uitmaakt, en een aantal andere verenigingen bij het Gerecht van eerste aanleg een verzoek in tot nietigverklaring van een besluit dat omschreven werd als het besluit van de Commissie dat in de vorm van bovenstaand schrijven van 6 augustus 1999 aan de ESC was meegedeeld <sup>(13)</sup>.
- (15) Op 1 december 2000 dienden de partijen een aanvullende aanmelding in, waarin zij de Commissie meedeelden dat zij de herziene TACA-overeenkomst hadden aangepast om een specifieke autoriteit in te stellen die een gecoördineerde, tijdelijke capaciteitsintrekking door zou voeren die beperkt bleef tot de periode van kerst en nieuwjaar 2000-2001 <sup>(14)</sup>.

<sup>(12)</sup> Volgens Verordening (EEG) nr. 4056/86 (de belangrijkste verordening inzake zeevervoer) beschikt de Commissie over 90 dagen vanaf de dag van de bekendmaking van de samenvatting om ernstige twijfel kenbaar te maken en zodoende haar onderzoek in de betrokken zaak voort te zetten. De verordening inzake inlandvervoer (Verordening (EEG) nr. 1017/68) bevat een vrijwel identieke bepaling. Indien de Commissie geen maatregelen treft binnen de periode van 90 dagen, wordt een overeenkomst automatisch vrijgesteld voor de duur van zes jaar in verband met zeevervoer en voor de duur van drie jaar in verband met inlandvervoer.

<sup>(13)</sup> Zaak T-224/99, ECTU e.a./Commissie.

<sup>(14)</sup> In de oorspronkelijke versie van de aangemelde overeenkomst was sprake van een algemene bevoegdheid waarmee de partijen zouden kunnen „regulate the carrying capacity offered by each of them” (vertaling: „de door elk van hen aangeboden vervoerscapaciteit kunnen regelen”) — zie de bekendmaking op grond van artikel 12, lid 2. Vonden de partijen weliswaar dat het programma inzake capaciteitsregeling voor 2000-2001 binnen de werkingsfeer viel van de groepsvrijstelling voor in artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vervatte lijnvaartconferenties, toch achtten zij het niettemin prudent dit programma bij de Commissie aan te melden. De algemene bevoegdheid inzake capaciteitsregeling die vermeld is in de overeenkomst, werd vervolgens aangepast op verzoek van de Commissie (zie overwegingen 81 e.v.).

- (16) Op 29 november 2001 publiceerde de Commissie, na verdere correspondentie met de partijen, een bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* waarin zij haar voornemen meedeelde een vrijstelling te willen verlenen voor de resterende aspecten van de herziene TACA op grond van artikel 23, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 (hierna „de bekendmaking op grond van artikel 23, lid 3” te noemen). Tevens verzocht zij belanghebbenden hun opmerkingen te maken binnen 30 dagen te rekenen vanaf de datum van die bekendmaking.
- (17) Op 12 december 2001 verzocht de ESC de Commissie om verdere inlichtingen over een aantal bepalingen uit de herziene TACA en over de redenen van de Commissie om een vrijstelling voor te stellen. Na verdere correspondentie en na diverse bijeenkomsten diende de ESC op 8 maart 2002 haar opmerkingen in. Verdere opmerkingen werden meegedeeld op 24 april 2002.
- (18) Bij brief van 3 mei 2002 verzochten de partijen om een verlenging van de vrijstelling voor alle aspecten van de herziene TACA die binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vielen. Aangezien dat verzoek het voorwerp zal uitmaken van een afzonderlijke procedure, worden de aspecten van de herziene TACA in verband met inlandvervoer in het navolgende enkel beschreven in zoverre zulks noodzakelijk kan zijn voor een volledig begrip van de overeenkomst.

## 2. DE PARTIJEN

- (19) Sinds de vaststelling van de TACA-beschikking hebben zes scheepvaartmaatschappijen de TACA verlaten, waardoor er aanvankelijk nog acht partijen bij de herziene TACA overbleven. Sinds het tijdstip van de aanmelding is AP Møller-Maersk gefuseerd met Sea-Land Service, waardoor het aantal partijen is verminderd tot zeven:
1. Atlantic Container Line AB, met vestiging in Gotenburg (Zweden);
  2. Hapag-Lloyd Container Line GmbH, met vestiging in Hamburg (Duitsland);
  3. Mediterranean Shipping Company SA, met vestiging in Genève (Zwitserland);
  4. AP Møller-Maersk Sealand, met vestiging in Kopenhagen (Denemarken);
  5. Nippon Yusen Kaisha, met vestiging in Tokio (Japan);
  6. Orient Overseas Container Line Ltd, met vestiging in Wanchai (Hongkong), en
  7. P&O Nedlloyd Limited, met vestiging in Londen (Verenigd Koninkrijk).

## 3. DE OVEREENKOMST

### 3.1. Doelstelling en toepassingsbereik

- (20) De herziene TACA heeft, naar verluidt, ten doel de deelnemers de mogelijkheid te geven samen te werken, binnen de grenzen van de overeenkomst, met betrekking tot het verlenen van efficiënte en stabiele internationale lijnvaartdiensten voor het vrachtvervoer op routes binnen de geografische omvang van het vaargebied als in het hiernavolgende omschreven.
- (21) De overeenkomst bestrijkt de oostwaartse en westwaartse scheepvaartroutes tussen: i) de havens in 48 aan elkaar grenzende staten van de Verenigde Staten van Amerika, en de binnenlandse en kustplaatsen in de Verenigde Staten die via de genoemde havens worden bereikt, en ii) de havens in Europa die tussen de breedtegraad van Bayonne (Frankrijk) en die van de Noordkaap (Noorwegen) zijn gelegen (met uitzondering van de niet-Baltische havens in Rusland, de Middellandse-Zeehavens en de havens in Spanje en Portugal) en, behalve voor de inlandvervoersdiensten binnen de EER zoals hieronder samengevat (zie overweging 26), de plaatsen in Europa die langs voornoemde, niet-uitgesloten Europese havens worden bereikt, met uitzondering van punten in Spanje of Portugal. Deze routes worden „het vaargebied” (the Trade) genoemd.

### 3.2. Tarieflijsten

- (22) Volgens de herziene TACA kunnen de partijen tarieven (met inbegrip van vergoedingen en toeslagen) (behalve voor inlandvervoersdiensten in de EER) en voorwaarden (behalve voor inlandvervoersdiensten in de EER) vaststellen, herzien, instandhouden of afschaffen. Die tarieven en voorwaarden welke in het kader van de herziene TACA overeen worden gekomen, worden hierna „het tarief” genoemd.

### 3.3. Dienstencontracten

- (23) In de TACA-beschikking werd vastgesteld dat de leden van de TACA toentertijd inbreuk gemaakt hadden op artikel 85 van het Verdrag door „onderling de voorwaarden vast te stellen waarop zij met verladers dienstencontracten mogen afsluiten”. Het betrof twee belangrijke types beperkingen: i) de gevallen waarin de TACA-leden door de overeenkomst belet werd individuele dienstencontracten (hierna „ISC's” te noemen) met verladers te sluiten of waarin hun vrijheid om zulks te doen werd beperkt, en ii) de gevallen waarin door de overeenkomst beperkingen opgelegd werden inzake de voorwaarden die in dergelijke ISC's konden worden opgenomen.
- (24) De herziene TACA bevat geen dergelijke beperkingen; er worden geen beperkingen opgelegd inzake de beschikbaarheid van ISC's. De bepalingen van de herziene TACA in verband met dienstencontracten kunnen als volgt worden samengevat:

1. de partijen zijn gerechtigd tot het onderhandelen over en het sluiten van dienstencontracten <sup>(15)</sup> met een of meer verladers (conferencedienstencontracten of agreement service contracts — hierna „ASC's” te noemen) met betrekking tot de verlening van diensten tussen havens binnen de EER en havens en punten in het binnenland buiten de EER. Deze contracten kunnen een prijs bevatten voor alle diensten die nauw met het zeevervoer samenhangen en worden aangeboden tussen het schip en in het havengebied <sup>(16)</sup>. Deze contracten moeten een aantal essentiële bepalingen bevatten, waaronder het minimumvolume of -gedeelte, de prijs van het maritieme segment van het vervoer, de looptijd, de verbintenissen inzake dienstverlening, en de eventuele strafbedingen ten aanzien van niet-nakoming;
2. de vrijheid van de deelnemers wordt niet beperkt met betrekking tot het onderhandelen over en het sluiten van ISC's met verladers op door de partijen bij contract vrij te stellen voorwaarden;
3. twee of meer partijen (maar niet alle terzelfder tijd) zijn gerechtigd tot het onderhandelen over en het sluiten van multicarrier-dienstencontracten (hierna „MSC's” te noemen) met gelijk welke verlader voor de verlening van diensten tussen de havens binnen de EER en de havens en punten in het binnenland buiten de EER <sup>(17)</sup>. Daartoe mogen onder meer standpunten en berichten over MSC's worden uitgewisseld;
4. wanneer een verlader één of meer vervoerders die partij zijn bij een MSC, om de verlening van inlandvervoersdiensten binnen de EER verzoekt, worden de contractuele voorwaarden bilateraal onderhandeld tussen de verlader en iedere bij het MSC betrokken zeevervoerder afzonderlijk. De voorwaarden worden opgenomen in een vertrouwelijke bijlage bij het MSC, waarin de andere vervoerders die partij zijn bij het MSC, geen inzage hebben. Gelijksortige bepalingen gelden wanneer een verlader verzoekt om inlandvervoer binnen de EER in het kader van een ASC;
5. ASC's en MSC's zijn beperkt tot de vervoerders die partij zijn bij de overeenkomst, en bevatten geen tariefstructuur die verschilt naargelang de vervoerder die de lading transporteert;

<sup>(15)</sup> Zoals bepaald in artikel 3.21 van de US Shipping Act van 1984 en, met ingang van 1 mei 1999, artikel 3.19 van de US Ocean Shipping Reform Act van 1998.

<sup>(16)</sup> In de herziene TACA is zodoende bepaald dat een ASC tarieven kan bevatten voor de volgende elementen: maritieme vrachtprijs; terminal handling charge (THC), container service charge (CSC) en less than container load service charge (LCLSC) in de havens van oorsprong/bestemming; wachtgeld; vergoedingen voor meervoudige vrachtbrieven; additionele of willekeurige kosten voor supplementaire aanloophavens; currency adjustment factor (CAF) en bunker adjustment factor (BAF); toeslagen voor noodgevallen; International Maritime Organisation (IMO)-toeslagen; toeslagen voor speciale uitrusting; additionele kosten voor overlenge; additionele kosten voor bevestigingsmateriaal; vergoeding voor een wijziging van bestemming; vergoeding voor optimale stuwning; verwarmingskosten, en additionele havenkosten zoals de douanecontrole op terminals in Canada. Een ASC kan geen prijs bevatten voor enige andere diensten die binnen de EER worden aangeboden, noch aanwijzingen bevatten over de voorwaarden voor inlandvervoer of andere inlanddiensten die tussen de verlader en de individuele rederijen werden overeengekomen.

<sup>(17)</sup> De supra uiteengezette beginselen met betrekking tot de ASC's gelden eveneens voor de MSC's.

6. in het kader van een ASC of MSC heeft de verlader het recht te kiezen welke van de deelnemende vervoerders de vracht transporteren en in welke verhouding zulks gebeurt, tenzij de verlader een andere regeling is overeengekomen;
7. de partijen kunnen een ASC-standaardformulier opstellen, waarvan de partijen bij gelijk welk dienstencontract mogen afwijken. De partijen bij een ISC of MSC kunnen verwijzen naar het ASC-standaardformulier en dit overnemen, en eveneens verwijzen naar gepubliceerde ASC-tarieven en/of tariefvoorwaarden en deze overnemen;
8. de partijen mogen geen informatie vrijgeven in verband met het ASC-formulier, de tarieven en/of de tariefvoorwaarden die al dan niet in een ISC of MSC werden opgenomen, behalve ten aanzien van de partijen die aan een MSC deelnemen of met instemming van de verlader;
9. de partijen kunnen op vrijwillige basis richtsnoeren voor dienstencontracten overeenkomen die uitsluitend betrekking hebben op technische, niet-commerciële aspecten, of zij kunnen overeenkomen dat het bestaan, doch niet de voorwaarden van een ISC met een verlader wordt bekendgemaakt wanneer deze verlader nadien om een ASC of MSC verzoekt, en
10. in de ISC's en MSC's is uitdrukkelijk bepaald dat de voorwaarden, overeenkomstig het recht van de Verenigde Staten, vertrouwelijk zijn, behalve a) wanneer de verlader instemt met de bekendmaking ervan, of b) wanneer de verlader om een ASC verzoekt. In dat laatste geval mag iedere deelnemer aan een ISC en/of MSC met deze verlader het bestaan, doch niet de voorwaarden van dit contract bekendmaken.

#### 3.4. Intermodale doorvrachttarieven — „niet onder de kostprijs”-regel

- (25) In de TACA-beschikking werd vastgesteld dat de leden van de toenmalige TACA inbreuk gemaakt hadden op artikel 85 van het Verdrag door onderling de prijzen vast te stellen voor inlandvervoersdiensten die op het grondgebied van de Gemeenschap aan verladers worden aangeboden als onderdeel van het multimodale vervoer.
- (26) In de herziene TACA hebben de partijen prijsafspraken voor inlandvervoer opgegeven, volgens de „niet onder de kostprijs”-regel die wordt beschreven in overweging 27. Volgens de overeenkomst is het de partijen verboden overeenstemming te bereiken of onderling overleg te plegen over prijzen voor inlandvervoersdiensten die geheel of gedeeltelijk binnen de EER worden verleend aan verladers in combinatie met andere diensten in het kader van het multimodale vervoer van een containervracht in het vaargebied, noch over enig tarief of andere kwestie in verband met inlandvervoersdiensten binnen de EER.
- (27) De partijen kunnen overeenkomen dat, wanneer zij op basis van de tarieflijst zeevervoersdiensten aanbieden, geen van de leden van de herziene TACA hun een prijs zal aanrekenen die lager is dan de door hen gemaakte directe kosten voor inlandvervoersdiensten die binnen de EER worden verleend in combinatie met die zeevervoersdiensten (hierna „niet onder de kostprijs-regel” te noemen). Voor de toepassing van deze regel omvatten de „kosten” derhalve geen kosten voor het positioneren of terugbrengen van lege containers in Europa of algemene en/of administratiekosten. Een onafhankelijke, neutrale instantie kan worden belast met het toezicht op de naleving van deze regel.
- (28) De partijen hebben een dergelijke regel niet daadwerkelijk ingevoerd.

#### 3.5. Technische regelingen

- (29) Volgens de herziene TACA mogen de partijen op vrijwillige basis samenwerken om technische verbeteringen tot stand te brengen door middel van <sup>(18)</sup>:
  - i) de vaststelling of de uniforme toepassing van normen of typen voor schepen en andere vervoermiddelen, materieel, bedrijfsbenodigdheden en vaste installaties;

<sup>(18)</sup> De bewoording van de punten i) tot vi) volgt die uit artikel 2, lid 1, onder a) tot en met f), van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

- ii) de uitwisseling of het poolen voor het vervoerbedrijf, van schepen, ruimte in schepen of compartimenten en andere vervoermiddelen, personeel, materieel en vaste installaties;
  - iii) de organisatie en uitvoering van opeenvolgend of aanvullend zeevervoer, alsmede de vaststelling of toepassing van algemene prijzen en voorwaarden voor dergelijke operaties;
  - iv) de coördinatie van dienstregelingen voor op elkaar aansluitende trajecten;
  - v) het samenvoegen van afzonderlijke zendingen, en
  - vi) de vaststelling of toepassing van eenvormige regels betreffende de structuur en de toepassingsvoorwaarden van vervoertarieven.
- (30) De partijen zijn overeengekomen alleen met betrekking tot het bovengenoemde punt ii) samen te werken. Indien de partijen zouden overeenkomen samen te werken met betrekking tot een van de overige aspecten welke in die overweging zijn beschreven, zal volgens de herziene TACA de overeenkomst niet ten uitvoer worden gelegd (voorzover dergelijke samenwerking onder de verbodsbevestiging uit artikel 81, lid 1, van het Verdrag valt) zolang deze samenwerking niet bij de Commissie is aangemeld op grond van Verordening (EEG) nr. 4056/86 of andere communautaire regelgeving.

### 3.6. De exploitatie van geregelde zeevervoersdiensten

- (31) De partijen kunnen <sup>(19)</sup>:
- i) de dienstregelingen van de schepen en hun afvaart- of aanloopdata coördineren;
  - ii) de frequentie van hun respectieve reizen of aanloop vaststellen;
  - iii) hun respectieve reizen of aanloop coördineren of onderling verdelen;
  - iv) de door elk van hen aangeboden vervoercapaciteit regelen <sup>(20)</sup>, en
  - v) vracht of inkomsten onderling verdelen.

### 3.7. Overleg met verladers

- (32) De partijen kunnen overeenkomsten sluiten en uitvoeren voor het plegen van overleg met vervoergebruikers over tarieven, vergoedingen, voorwaarden en de kwaliteit van geregelde zeevervoersdiensten, alsmede met verladers en groepen van verladers onderhandelen over tarieven, vergoedingen, regels en voorschriften.

### 3.8. Administratie

- (33) De partijen kunnen bijeenkomen of op andere wijze communiceren, overleg plegen en maatregelen nemen betreffende alle binnen de werkingssfeer van de artikelen 2 (technische regelingen) en 3 (groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties) van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallende aspecten. Zij mogen ook onderhandelen over dienstencontracten en deze afsluiten. Twee of meer partijen (maar niet alle terzelfder tijd) zijn gerechtigd tot het onderhandelen over en het sluiten van multicarrier-dienstencontracten. De partijen mogen geen vertrouwelijke informatie over individuele dienstencontracten bespreken of uitwisselen. Evenmin mogen zij onder enigerlei vorm richtsnoeren aannemen voor individuele dienstencontracten, behalve richtsnoeren over louter technische, niet-commerciële kwesties. Voorts is het de partijen verboden onder enigerlei vorm prijsafspraken te maken voor inlandvervoer binnen de EER.
- (34) Er wordt een secretariaat opgericht om de overeenkomst te beheren.

<sup>(19)</sup> De formulering van de punten i) tot v) volgt die van artikel 3, onder a) tot en met e), van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

<sup>(20)</sup> Zie verder overweging 81.

- (35) De partijen kunnen een onafhankelijke, neutrale instantie belasten met het toezicht op de naleving van hun verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst, met inbegrip van de verplichtingen in het kader van de „niet onder de kostprijs”-regel. Volgens de partijen werd een dergelijke instantie nog niet aangesteld.

#### 4. DE MARKT

- (36) De herziene TACA betreft onder meer de volgende relevante dienstenmarkten <sup>(21)</sup>:
- a) wat zeevervoersdiensten betreft: de markt voor de containerlijnvaart tussen Noord-Europa en de Verenigde Staten, op de zeevaartroutes tussen de Noord-Europese havens en die in Verenigde Staten en in Canada <sup>(22)</sup>. De geografische markt voor deze diensten is het gebied waarbinnen deze diensten worden aangeboden. Zoals de Commissie vaststelde in haar TAA-beschikking <sup>(23)</sup>, en nadien bevestigde in haar TACA-beschikking <sup>(24)</sup>, omvat dit gebied, wat de Europese geografische markt betreft, de „catchment areas” van de Noord-Europese havens;
- b) wat de diensten op het gebied van vervoer over land betreft: de markt voor inlandvervoersdiensten die op het grondgebied van de Gemeenschap worden aangeboden en die de verladers tezamen met andere diensten als onderdeel van het multimodale containervervoer van vracht tussen Noord-Europa en de Verenigde Staten inkopen <sup>(25)</sup>.
- (37) Van bovengenoemde markten moet in de onderhavige beschikking alleen de markt inzake zeevervoer worden onderzocht, aangezien de aspecten van de herziene TACA in verband met inlandvervoer behandeld zullen worden in het kader van een afzonderlijke procedure.
- (38) Bovengenoemde (zie overweging 36, onder a)) definitie van de markt voor zeevervoer werd door het Gerecht van eerste aanleg in zijn recente TAA-arrest gesteund <sup>(26)</sup>. Het Gerecht was het er met name mee eens dat luchtvervoer niet substitueerbaar is met zeevervoer, aangezien uit het bewijsmateriaal duidelijk bleek dat de vraag naar luchtvervoer — in tegenstelling met die naar zeevervoer — alleen beperkte hoeveelheden goederen met een hoge toegevoegde waarde betreft. Het Gerecht heeft ook bevestigd dat de Commissie terecht aangenomen had dat containerlijnvaartdiensten een markt vormen die duidelijk afzonderlijk staat van de markt of markten voor andere zeevervoersdiensten.
- (39) Wat de geografische omvang van de relevante markt voor zeevervoer betreft, oordeelde het Gerecht dat uit het beschikbare bewijsmateriaal bleek dat lijnvaartdiensten vanuit Middellandse-Zeehavens slechts in zeer geringe mate substitueerbaar waren met dergelijke diensten die vanuit Noord-Europese havens worden aangeboden. In dit verband dient erop gewezen te worden dat de Commissie in haar recente beschikking in de zaak Hutchison/RCPM/ECT <sup>(27)</sup> tot de bevinding kwam dat uit het beschikbare bewijsmateriaal bleek dat er nog slechts een marginale concurrentie was tussen Noord-Europese en Middellandse-Zeehavens <sup>(28)</sup>. In deze zaak is geen element opgedoken om te gaan twijfelen of deze bevinding nog steeds geldig is.
- (40) In de herziene TACA mogen de deelnemers overeenkomsten sluiten over tarieven en vergoedingen voor de diensten die worden geleverd tussen het schip en in het havengebied (zie overweging 24, punt 1). Op dit punt moet een onderscheid worden gemaakt tussen die diensten uit de herziene TACA waarvoor er een specifieke vraag en een specifiek aanbod bestaat dat moet worden onderscheiden van zee- of inlandvervoer, en die diensten waarvoor dergelijke specifieke vraag en dergelijk specifiek aanbod niet bestaat. Eerstgenoemde vormen een afzonderlijke markt of markten, terwijl dat bij laatstgenoemde niet het geval is <sup>(29)</sup>.

<sup>(21)</sup> Herziene TACA, artikel 2 (Purpose of agreement), artikel 4 (Geographic scope of agreement) en artikel 5 (Overview of Agreement authority).

<sup>(22)</sup> Zie TACA-beschikking, overweging 84.

<sup>(23)</sup> Beschikking 94/980/EG van de Commissie in zaak nr. IV/34.446 — Transatlantic Agreement (PB L 376 van 31.12.1994, blz. 1), overwegingen 67 en 68.

<sup>(24)</sup> Overwegingen 76 tot 83.

<sup>(25)</sup> TACA-beschikking, overweging 91.

<sup>(26)</sup> Arrest in zaak T-395/94, Atlantic Container Line e.a./Commissie, Jurisprudentie 2000, blz. II-875, punten 269 tot 298.

<sup>(27)</sup> Beschikking van de Commissie van 3 juli 2001 in zaak COMP/JV.55 — Hutchison/RCPM/ECT, te vinden op internet: [http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/decisions/jv55_en.pdf). Zie overwegingen 37 e.v.

<sup>(28)</sup> Overwegingen 41 en 46.

<sup>(29)</sup> Zie in dit verband het arrest in zaak T-86/95, Compagnie Générale Maritime e.a./Commissie („FEFC”), Jurisprudentie 2002, blz. II-1011, punten 128 en 129.



- (41) De diensten die onder de herziene TACA vallen en waarvoor er in de regel geen specifiek aanbod en geen specifieke vraag bestaat, zijn die diensten welke niet te scheiden zijn van de zeevervoers- of inlandvervoersdienst omdat het voor een derde dienstverlener (bijvoorbeeld een exploitant van een containerterminal) fysiek of economisch niet doenbaar is deze diensten onafhankelijk van het zee- of inlandvervoer afzonderlijk en direct aan de vervoergebruiker aan te bieden.
- (42) De overige diensten uit de herziene TACA — de diensten waarvoor er wel een specifiek aanbod en een specifieke vraag bestaat — omvatten die diensten inzake vrachtafhandeling in de haven waarvoor de leden van de herziene TACA bij de levering ervan aan vervoergebruikers daadwerkelijke of potentiële concurrenten zijn, niet alleen van elkaar en van andere niet-TACA-bedrijven, maar ook van derde dienstenaanbieders.
- (43) De relevante markt voor vrachtafhandelingsdiensten is in deze zaak bijgevolg de markt voor de levering van die diensten in Noord-Europese havens waarmee de zeeroutes worden bediend die onder de herziene TACA vallen.

## 5. DE STRUCTUUR VAN DE MARKTEN

- (44) In vergelijking met de periode waarvoor in de TACA-beschikking inbreuken op artikel 86 werden vastgesteld (in een deel van 1994, in 1995 en in 1996), zijn de mededingingsvoorwaarden op de trans-Atlantische routes aanzienlijk veranderd. In de hiernavolgende tabel wordt de evolutie van de marktaandelen in de periode 1994-2001 voorgesteld.

Tabel

### Marktaandelen van scheepvaartmaatschappijen voor containervervoer in het noordelijke trans-Atlantische vaargebied en via de „Canadian Gateway” — 1994 tot (het eerste kwartaal van) 2001 <sup>(30)</sup>

(in %)

Vervoerder	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (1e kwartaal)
TACA-partijen/herziene TACA-partijen (vanaf 1999)	60,65	61,55	59,83	58,3	59,5	49	48,5	47,7
Overige	39,35	38,45	40,17	41,7	40,5	51	51,5	52,3
Totaal	100	100	100	100	100	100	100	100

- (45) Het bovenstaande beeld van een gestage daling in het marktaandeel van de TACA-conference wordt bevestigd door de bevindingen van de US Federal Maritime Commission (hierna „FMC” te noemen) in haar eindverslag over de impact van de Ocean Shipping Reform Act (OSRA) van 1998 <sup>(31)</sup>. Volgens ramingen van de FMC is het marktaandeel van de TACA-conference gedaald van een top van zo'n 80 % in 1992 (toen de TACA voor het eerst gevormd werd) tot ongeveer 50 % in 2001. De leden van de herziene TACA worden thans geconfronteerd met aanzienlijk meer externe concurrentie dan het geval was ten tijde van de periode waarop de TACA-beschikking betrekking heeft.
- (46) De komst van vertrouwelijke individuele dienstencontracten betekent ook dat er aanzienlijk meer interne concurrentie is dan het geval was ten tijde van de periode van de TACA-beschikking. De TACA-partijen hebben de FMC dan ook meegedeeld dat slechts zo'n 10 % van de vracht die door de conferenceleden wordt vervoerd, wordt verscheept tegen het conferencetarief. Voorts werd eind 1999 80 % van de door de TACA-partijen vervoerde vracht vervoerd op basis van niet-conference-dienstencontracten. Ten slotte is het aantal conferencedienstencontracten (ook ASC's genoemd) afgenomen van 30 in 1999 tot slechts drie in 2000 <sup>(32)</sup>.

<sup>(30)</sup> Bronnen: TACA-beschikking; partijen herziene TACA (op basis van PERS Global Container Reports).

<sup>(31)</sup> The Impact of the Ocean Shipping Reform Act of 1998, Federal Maritime Commission, september 2001.

<sup>(32)</sup> Ibidem, blz. 12.

- (47) De bevindingen van de FMC stroken met de informatie uit de halfjaarverslagen die de individuele partijen aan de Commissie verstrekken <sup>(33)</sup>. Deze verslagen van de partijen bevestigen ook dat een overweldigend aandeel van de vracht die door de partijen wordt vervoerd, wordt vervoerd op basis van individuele dienstencontracten. Op basis van deze informatie is het helder dat het individuele dienstencontract de standaard is geworden op de routes die onder de herziene TACA vallen en dat elk lid van de conference daardoor thans te maken krijgt met aanzienlijke concurrentie van andere TACA-leden.
- (48) Bovenstaande conclusies in verband met de markt voor zeevervoer gelden evenzeer voor de markt voor vrachtafhandelingsdiensten. Ook hier hebben de leden van de herziene TACA te maken met externe concurrentie van onafhankelijke vervoerders die actief zijn op de trans-Atlantische routes. Zij hebben ook te maken met potentiële concurrentie van onafhankelijke vrachtafhandelingsbedrijven. Intern worden de partijen geconfronteerd met sterke onderlinge concurrentie op het punt van de voorwaarden en condities (met inbegrip van prijzen) voor haven-tot-haven- en deur-tot-deur-ISC's en -MSC's.
- (49) Concluderend, het beschikbare bewijsmateriaal lijkt erop te wijzen dat de leden van de TACA thans te maken krijgen met zowel externe als interne concurrentie in een voordien ongekeerde omvang.

## 6. OPMERKINGEN VAN DERDEN

### 6.1. Opmerkingen in antwoord op de bekendmaking op grond van artikel 12, lid 2

- (50) Opmerkingen werden ontvangen van de in overweging 6 genoemde belanghebbenden. Een aantal van deze opmerkingen betroffen aspecten van de herziene TACA in verband met inlandvervoer en hoeven hierna niet verder te worden beschreven. Andere opmerkingen — grotendeels negatief tegenover de vrijstelling — lijken niet langer de visie weer te geven van de betrokken derden <sup>(34)</sup>. Een aantal van de opmerkingen die ingediend werden in antwoord op de bekendmaking op grond van artikel 12, lid 2, zijn evenwel nog steeds relevant voor een beoordeling van de vraag of de bepalingen uit de overeenkomst in aanmerking komen voor een groepsvrijstelling of een individuele vrijstelling, en zullen daarom worden behandeld in de delen 9 en 10.

### 6.2. Opmerkingen in antwoord op de bekendmaking op grond van artikel 23, lid 3

- (51) Opmerkingen werden ontvangen van Clecat en van de ESC. Clecat maakt thans geen fundamentele bezwaren meer tegen de vrijstelling voor de herziene TACA. Zij dringt er bij de Commissie evenwel op aan „an appropriate and stringent control mechanism” (vertaling: „een passend en strikt controlemechanisme”) op te zetten om de naleving te garanderen van de toezegging van de partijen geen enkele tariefverhoging toe te passen in samenhang met een programma tot capaciteitsregeling, noch enig artificieel „topseizoen” te creëren.
- (52) De Commissie is er vast van overtuigd dat de regelingen die zijn uitgewerkt, toereikend zijn om de naleving te verzekeren van de toezegging van de partijen inzake het regelen van de capaciteit. Deze regelingen worden nader beschreven in overweging 81.
- (53) De opmerkingen van de ESC bij de bekendmaking op grond van artikel 23, lid 3, kunnen als volgt worden samengevat:
1. de Commissie moet de herziene TACA beoordelen in een juridische en economische context die bestaat uit met name het eindverslag van de OESO inzake het mededingingsbeleid op het gebied van de lijnvaart <sup>(35)</sup>, de arresten van het Gerecht van eerste aanleg in de zaak TAA en de zaak FEFC en het voornemen van de Commissie om de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties te onderzoeken in het licht van het OESO-verslag en andere ontwikkelingen;

<sup>(33)</sup> Het individuele halfjaarverslag bevat informatie over het aantal contracten waarbij de zeevervoerder partij is, uitgesplitst in ISC, MSC, ASC en tarief, alsmede informatie betreffende het aantal TEU's (de standaardafkorting in de sector voor „Twenty-foot Equivalent Unit” — dit is een verwijzing naar de afmetingen van de containers) en het percentage van het totale aantal TEU's dat door de zeevervoerder wordt vervoerd op basis van elk van deze contracten.

<sup>(34)</sup> Zo verzet Clecat zich niet langer tegen een vrijstelling, terwijl TLF noch de Federation of Swedish Industries opmerkingen gemaakt hebben bij de bekendmaking van 29 november 2001.

<sup>(35)</sup> Te vinden op de OESO-website; doorklikken vanaf: <http://www.oecd.org/EN/home/0,,EN-home-25-nodirectorate-no-no-25,00.html>.

2. de Commissie hoeft geen beschikking te geven betreffende een individuele vrijstelling, aangezien de aanmelding uitsluitend uit voorzorg plaatsvond, omdat de partijen van oordeel waren dat alle bepalingen uit de herziene TACA binnen de werkingssfeer vallen van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties. De Commissie moet daarom haar schaarse hulpmiddelen niet verspillen aan de behandeling van de aanvraag van de partijen;
  3. de Commissie moet dieper ingaan op de relevantie van het TAA-arrest voor een beoordeling van de in de overeenkomst vervatte bepalingen inzake capaciteitsregeling, en
  4. de bepalingen van de herziene TACA inzake informatie-uitwisseling zijn zo opgevat dat ze de hele conference inzicht geven in de voorwaarden van de vertrouwelijke dienstencontracten die de individuele conferenceleden en de individuele verladers zijn aangegaan.
- (54) Noch het OESO-verslag, noch het feit dat de Commissie een herziening van Verordening (EEG) nr. 4056/86 ter hand genomen heeft, is van enig rechtstreeks belang voor de voorliggende zaak. Beide betreffen een mogelijke *hervorming* van bestaande mededingingsregels, terwijl het in de onderhavige beschikking gaat om de *toepassing* van die regelgeving in een specifieke zaak. Evenmin is het nodig om in de onderhavige beschikking uitdrukkelijk rekening te houden met de mogelijkheid dat de toepasselijke regelgeving aanzienlijk zou worden gewijzigd vóór het aflopen van een individuele vrijstelling voor de herziene TACA. Een dergelijke aanpassing zou immers vergezeld gaan van de passende overgangsregelingen.
- (55) Wat betreft de stelling dat het niet nodig is dat de Commissie een beschikking geeft in verband met een individuele vrijstelling, volstaat het erop te wijzen dat de partijen de Commissie uitdrukkelijk verzocht hebben een beschikking te geven <sup>(36)</sup> en dat de Commissie bijgevolg een formele beschikking moet geven <sup>(37)</sup>.
- (56) Op het mogelijke belang van het TAA-arrest voor een beoordeling van de in de overeenkomst vervatte bepalingen inzake capaciteitsregeling wordt ingegaan in de overwegingen 85 en 86. De opmerkingen van de ESC in verband met de uitwisseling van informatie worden besproken in de overwegingen 70 en 71.

## 7. TOEPASSELIJKE VERORDENINGEN

- (57) Doordat er specifieke sectorale raadsverordeningen zijn voor de toepassing van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag op transportdiensten, kunnen de activiteiten van de partijen bij de herziene TACA onder drie verschillende verordeningen vallen: Verordening (EEG) nr. 4056/86, Verordening (EEG) nr. 1017/68 en Verordening nr. 17.
- (58) Verordening (EEG) nr. 4056/86 is van toepassing op internationaal zeevervoer <sup>(38)</sup>. In zijn FEFC-arrest heeft het Gerecht verklaard dat de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 beperkt is tot:
- „het eigenlijke zeevervoer, dat wil zeggen vervoer over zee, van haven naar haven, en niet het voor- of navervoer over land van goederen (...) dat in combinatie met andere diensten als onderdeel van een multimodale vervoeroperatie wordt verricht” (punt 241).
- (59) De volgende bepalingen van de overeenkomst vallen dus duidelijk binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86:
1. de bepalingen in verband met de werking van geregelde zeevervoersdiensten, en
  2. de desbetreffende onderdelen van de bepalingen in verband met het tarief en de dienstencontracten, te weten die onderdelen welke het zeevervoer betreffen.
- (60) Het is evenzeer helder dat de aspecten van de overeenkomst die verband houden met inlandvervoer, buiten de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen <sup>(39)</sup>. Met name vallen de bepalingen uit de overeenkomst die verband houden met de „niet onder de kostprijs”-regel, onder Verordening (EEG) nr. 1017/68.

<sup>(36)</sup> Bevestigd bij brief van 20 maart 2002.

<sup>(37)</sup> Artikel 12, lid 4, van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

<sup>(38)</sup> Artikel 1.

<sup>(39)</sup> Zie bijvoorbeeld punt 261 van het FEFC-arrest.

- (61) De bepalingen uit de aangemelde overeenkomst die niet onder Verordening (EEG) nr. 4056/86 of onder Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen, vallen onder Verordening nr. 17. De bepalingen in verband met de vrachtafhandeling binnen een haven op grond van het tarief of de dienstencontracten, vallen minstens gedeeltelijk onder Verordening nr. 17 <sup>(40)</sup>. Dit geldt met name voor die vrachtafhandelingsdiensten waarvoor er geen specifieke vraag en geen specifiek aanbod bestaat dat onderscheiden kan worden van het zee- of inlandvervoer (zie overweging 42).

## 8. ARTIKEL 81, LID 1, VAN HET VERDRAG (EN ARTIKEL 53, LID 1, VAN DE EER-OVEREENKOMST)

### 8.1. Overeenkomst tussen ondernemingen

- (62) De partijen zijn commercieel actief inzake het aanbieden van zeevervoer en aanverwante diensten. Bijgevolg zijn ze ondernemingen in de zin van artikel 81, lid 1, van het Verdrag en artikel 53, lid 1, van de EER-overeenkomst. De herziene TACA is een formele overeenkomst tussen deze ondernemingen.

### 8.2. Beperking van de mededinging

- (63) De volgende bepalingen uit de overeenkomst beperken of kunnen de mededinging merkbaar beperken in de zin van artikel 81, lid 1, van het Verdrag:
1. de overeenkomst tussen de partijen waarbij zij de prijzen en voorwaarden overeenkomen die samen het tarief vormen;
  2. de werking van geregelde zeevervoersdiensten, en
  3. bepalingen in verband met de agreement service contracts (ASC's) en de multicarrier-dienstencontracten (MSC's) <sup>(41)</sup>.

#### 8.2.1. Individuele dienstencontracten (ISC's)

- (64) De herziene TACA bevat geen beperking inzake de voorwaarden waarop de partijen ISC's kunnen sluiten met de verladers. De ESC en de Federation of Swedish Industry hebben voorheen betoogd dat in het bijzonder drie aspecten van de herziene TACA *in de praktijk* de vrije beschikbaarheid van ISC's zouden beperken.

#### 8.2.1.1. Gevolgen van agreement service contracts

- (65) De twee groepen verladers maakten zich zorgen dat wanneer de zeevervoerders zou worden toegestaan ASC's en MSC's te sluiten, zulks zou resulteren in beperkingen ten aanzien van de vrijheid van de zeevervoerders op het gebied van het onderhandelen over en het sluiten van ISC's.
- (66) Afzonderlijke TACA-zeevervoerders sluiten ISC's, en er is geen bewijs voorhanden dat het toestaan van ASC's en MSC's de beschikbaarheid van ISC's beperkt. Integendeel, de meest recente verslagen die de partijen (individueel) aan de Commissie hebben meegedeeld, geven aan dat het overgrote deel van de vracht nog steeds wordt vervoerd op basis van ISC's, terwijl het aandeel van de MSC's en ASC's zeer beperkt blijft. De positie van het individuele dienstencontract als de overeenkomst tussen vervoerder en verlader bij uitstek, is daarmee onaangetast.
- (67) De bepaling dat zeevervoerders die ISC's en MSC's aanbieden, kunnen verwijzen naar het standaardformulier van de ASC, is niet meer dan een verklaring van wat in de praktijk waarschijnlijk een vanzelfsprekend uitgangspunt zal zijn bij vele van dergelijke onderhandelingen. Toch zou iedere overeenkomst, afspraak of onderling afgestemde feitelijke gedraging tussen de partijen dat zij, bij het afsluiten van ISC's, geheel of ten dele het standaardformulier, de inhoud of prijs uit de ASC's zouden volgen, niet kunnen worden beschouwd als vallende onder enige vrijstelling. Iedere dergelijke overeenkomst zou bovendien voor de Commissie een reden kunnen zijn om de vrijstelling in te trekken, in overeenstemming met artikel 13, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 4056/86.

<sup>(40)</sup> Beschikking 2000/627/EG van de Commissie in zaak nr. IV/34.018, Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA) (PB L 268 van 20.10.2000, blz. 1), overweging 128.

<sup>(41)</sup> Zie TACA-beschikking, overwegingen 454 tot en met 462.

#### 8.2.1.2. Vrijwillige richtsnoeren voor dienstencontracten

- (68) De ESC voert aan dat de vrijwillige richtsnoeren die door de Transpacific Stabilization Agreement (hierna „TSA” te noemen) worden bekendgemaakt, en de argumenten die de partijen in de Verenigde Staten aanvoerden, bewijzen waren dat eventuele vrijwillige richtsnoeren waarschijnlijk verband zouden houden met commerciële kwesties, met inbegrip van de prijzen van individuele vertrouwelijke contracten — in strijd met artikel 81, lid 1, van het Verdrag.
- (69) De aard van de richtsnoeren en de „discussion agreements” die onder de regelgeving in de Verenigde Staten zijn toegestaan (maar niet vereist), zijn niet rechtstreeks relevant voor het verzoek met het oog op een vrijstelling op grond van de communautaire mededingingsregels. De partijen hebben een overeenkomst aangemeld op basis waarvan zij vrijwillige richtsnoeren die uitsluitend verband houden met „technische, niet-commerciële kwesties”, kunnen overeenkomen (ook al hebben zij dat in feite niet gedaan). Richtsnoeren over dergelijke kwesties kunnen worden beschouwd als geen aanleiding gevend tot mededingingsbezwaren. Het type in de TSA-richtsnoeren vervatte gedetailleerde prijsaanbevelingen kan niet met recht worden omschreven als „technisch” of „niet-commerciële”. Indien de partijen „vrijwillige richtsnoeren inzake dienstencontracten” zouden overeenkomen waarmee de mededinging zou worden beperkt (bijvoorbeeld door het overnemen van de door de TSA vastgestelde richtsnoeren), zou een dergelijke overeenkomst niet binnen de grenzen vallen van de in de aanmelding beschreven activiteiten. Iedere dergelijke overeenkomst zou bovendien voor de Commissie een reden kunnen zijn om de vrijstelling in te trekken.

#### 8.2.1.3. Informatie-uitwisseling

- (70) De ESC betoogde dat de partijen zo veel mogelijk informatie zouden uitwisselen als maximaal was toegestaan op basis van de VS-wetgeving, en dat het daarbij ook zou gaan om de bespreking van de voorwaarden voor individuele dienstencontracten, met inbegrip van — zoals op de routes in de Stille Zuidzee actieve zeevervoerders hadden gedaan in het kader van de TSA — gezamenlijke afspraken over aanbevolen verhogingen van het algemeen tarief dat van toepassing is op ISC's. Dit is evenwel een scenario dat gebaseerd is op wat zeevervoerders kunnen doen op grond van de wetgeving in de Verenigde Staten, en wat zij ook gedaan hebben op de routes in de Stille Zuidzee; dit scenario strookt evenwel niet met hetgeen de partijen hebben aangemeld. Gezamenlijk overeengekomen aanbevelingen inzake tariefverhogingen zouden niet onder enige vrijstelling vallen.
- (71) In tegenstelling tot hetgeen de ESC heeft aangevoerd, is het passend dat het tarief wordt vastgesteld op basis van de courante marktprijzen, met inbegrip van de prijzen voor dienstencontracten. Punt van zorg is te garanderen dat in dergelijke omstandigheden de gegevens in voldoende mate worden gebundeld om de vertrouwelijkheid van informatie over ISC's en MSC's te beschermen. Na de aanpassingen die de partijen hebben aangebracht bij hun voorgestelde regelingen voor de uitwisseling van informatie<sup>(42)</sup>, zullen noch het TACA-secretariaat, noch de partijen toegang hebben tot niet-samengevoegde vervoerdersspecifieke informatie in verband met de vracht die wordt verscheept in het kader van ISC's en MSC's. De partijen zullen informatie over dergelijke vrachten enkel op samengevoegde, de hele conference omvattende basis uitwisselen.
- (72) Geconcludeerd wordt dat de bepalingen uit de herziene TACA in verband met individuele dienstencontracten niet van dien aard zijn dat zij kunnen resulteren in een merkbare beperking van de mededinging.

### 8.3. Gevolgen voor de handel tussen lidstaten

- (73) In de zaak TAA heeft het Gerecht bevestigd dat de intracommunautaire handel ongunstig kan worden beïnvloed door een beperking van de mededinging tussen leden van een internationale lijnvaartconference<sup>(43)</sup>. Aangezien deze conclusie de voorganger van de TACA betreft, is zij van direct belang voor deze zaak.

<sup>(42)</sup> De partijen hebben onder meer een onafhankelijke derde aangesteld om de commercieel gevoelige gegevens te verzamelen, te bundelen en te verspreiden, en hebben een resolutie aangenomen waarin de categorieën informatie worden vastgesteld die al dan niet mogen worden uitgewisseld.

<sup>(43)</sup> Zie punten 71 tot en met 74 van het TAA-arrest. Zie ook het arrest van het Gerecht van eerste aanleg van 8 oktober 1996 in gevoegde zaken T-24/93, T-25/93, T-26/93 en T-28/93, Compagnie Maritime Belge e.a./Commissie, Jurisprudentie 1996, blz. II-1201, punten 202 en 203.

- (74) Evenals de TAA betreft de herziene TACA zeevervoerders die gevestigd zijn in diverse lidstaten en onder meer actief zijn in de levering van geregelde zeevervoersdiensten tussen havens in Noord-Europa en havens in de Verenigde Staten en in Canada. De uitschakeling of de vermindering van de concurrentie tussen de partijen op het gebied van prijzen of diensten kan daarom ten gevolge hebben dat er een verstoring plaatsvindt van handelsstromen via en tussen de Noord-Europese havens en hun respectieve „catchment area”. Aangezien de zeevervoersdienst doorgaans slechts een onderdeel is in een leveringsketen die onder meer vrachtafhandelingsdiensten en voor- en navervoer over land omvat, zou een beperking van de mededinging voor het onderdeel zeevervoer onvermijdelijk ook een neveneffect hebben op die overige activiteiten en op de handel buiten het onmiddellijke hinterland van de haven. De kans daarop zou des te groter zijn wanneer, zoals in het onderhavige geval, in de overeenkomst zelf wordt voorzien in het vaststellen van een gemeenschappelijke prijs voor de dienstverlening inzake vrachtafhandeling.
- (75) Een overeenkomst om prijzen vast te stellen of de levering te beperken is een ernstige beperking van de mededinging. Gezien het marktaandeel van de partijen bij de herziene TACA kan deze beperking de handel tussen lidstaten ongunstig beïnvloeden.

## 9. GROEPSVRIJSTELLING: ARTIKEL 3 VAN VERORDENING (EEG) Nr. 4056/86

### 9.1. Werkingssfeer van de groepsvrijstelling

- (76) In artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt aan de leden van een lijnvaartconferentie vrijstelling verleend van het verbod uit het huidige artikel 81, lid 1, van het Verdrag wat betreft de vaststelling van eenvormige of gemeenschappelijke vervoertarieven en eventueel andere overeengekomen voorwaarden voor de levering van geregelde zeevervoersdiensten. Ook wordt vrijstelling verleend voor een beperkt aantal andere activiteiten indien een of meer daarvan worden uitgevoerd door de leden van een lijnvaartconferentie — naast de vaststelling van prijs en vervoersvoorwaarden voor zeevervoersdiensten. Tot de redenen waarom een vrijstelling wordt toegekend, behoren ook de voordelen voor de verladers als beschreven in de overwegingen bij Verordening (EEG) nr. 4056/86 <sup>(44)</sup>, en met name de stabiliserende werking van conferenties, welke een waarborg vormt voor betrouwbare dienstverlening aan verladers.
- (77) In zijn TAA-arrest heeft het Gerecht herhaald dat de van artikel 81, lid 1, van het Verdrag afwijkende bepalingen restrictief moeten worden uitgelegd en dat zulks a fortiori geldt voor de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86:
- „wegens de onbeperkte geldigheidsduur daarvan en het uitzonderlijke karakter van de toegestane mededingingsbeperkingen (horizontale prijsovereenkomst). Dat betekent dat de groepsvrijstelling van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 niet extensief en evolutief mag worden uitgelegd in die zin dat alle overeenkomsten die door lijnvaartconferenties van nut of zelfs noodzakelijk worden geacht om zich aan de marktcondities aan te passen, daardoor worden gedekt.” <sup>(45)</sup>.
- (78) Bijgevolg moet de groepsvrijstelling worden uitgelegd als uitsluitend die bepalingen van een conferenceovereenkomst betreffend die verband houden met de exploitatie van, en de vaststelling van een tarief voor, geregelde zeevervoersdiensten.

### 9.2. Toepassing van de groepsvrijstelling op de herziene TACA

- (79) De ESC heeft aangevoerd dat de Commissie artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 niet kan toepassen, en geen individuele vrijstelling kan verlenen, omdat de belangrijkste reden voor de commerciële stabiliteit die op de TACA-routes tot stand komt, volgens de zeevervoerders zelf de vertrouwelijke contracten zijn.

<sup>(44)</sup> „Overwegende dat het gewenst is, ten behoeve van lijnvaartconferenties een generieke vrijstelling van het kartelverbod mogelijk te maken; dat deze conferenties namelijk een stabiliserende werking hebben welke een waarborg vormt voor betrouwbare dienstverlening aan verladers; dat zij er in het algemeen toe bijdragen dat een aanbod van geregelde, toereikende en doelmatige zeevervoersdiensten wordt verzekerd...” (achtste overweging van de considerans van Verordening (EEG) nr. 4056/86).

<sup>(45)</sup> Punt 146 (nadruk toegevoegd).

- (80) In artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 worden bepaalde soorten gedragingen van vervoerders vrijgesteld, ongeacht of deze gekoppeld zijn aan andere gedragingen, met de mogelijkheid voor de Commissie om maatregelen te nemen op grond van artikel 7. Zo houdt het op grond van artikel 3 vrijgestelde tarief van een lijnvaartconferentie niet op vrijgesteld te zijn om de enkele reden dat de leden van de conferentie ook dienstencontracten aangaan.

### 9.3. Capaciteitsregeling

- (81) Op grond van artikel 5, lid 3, punt iv), van de herziene TACA, als oorspronkelijk aangemeld, werden de partijen gemachtigd samen te werken met het oog op de „(...) regeling van de door elk der leden aangeboden vervoerscapaciteit”. De bewoording van deze bepaling is een afspiegeling van die van artikel 3, onder d), van Verordening (EEG) nr. 4056/86. In antwoord op de bezwaren van de Commissie werd de formulering als volgt gewijzigd:

**„... subject to the provision to the European Commission and FMC of such reports and forecasts as may be agreed between the Parties and the European Commission and the Parties and the FMC respectively, regulation of the carrying capacity offered by each of them (as may more fully be authorised by Annex B), always provided that the Parties shall not increase any tariff rates in conjunction with any capacity regulation program on any trade covered by such program or create an artificial peak season”** (vertaling: „... mits de Europese Commissie en de FMC dergelijke verslagen en prognoses worden meegedeeld als kunnen worden overeengekomen tussen, onderscheidelijk, de partijen en de Europese Commissie en de partijen en de FMC, regeling van de door elk der leden aangeboden vervoerscapaciteit (die vollediger kan worden goedgekeurd door bijlage B), **steeds op voorwaarde dat de partijen hun tarieven niet verhogen in samenhang met eventuele programma's inzake capaciteitsregeling op bepaalde routes die onder die programma's vallen of een artificieel „topseizoen” creëren...**”) (nadruk toegevoegd).

- (82) Zoals overeengekomen tussen de partijen en de Commissie, omvatten de verslagen en prognoses die aan laatstgenoemde moeten worden verstrekt <sup>(46)</sup>:
1. een ex-anteverslag, ingediend vóór de tenuitvoerlegging van enig capaciteitsprogramma, waarin de wekelijks geplande vrachtafhandeling van de partijen en de totale wekelijks beschikbare capaciteit voor het hele programma worden beschreven;
  2. een weekverslag in te dienen voor elk van de weken waarin het voorgestelde programma zal functioneren, met daarin dezelfde informatie als in het ex-anteverslag en met een beschrijving van eventuele nieuw herziene projecties voor de betrokken week;
  3. een weekverslag in te dienen voor elk van de weken waarin het voorgestelde programma zal functioneren, met daarin gegevens over de ongebruikte slots van elk schip en de vracht die achter moest worden gelaten en/of overgeladen naar een ander schip gedurende de voorgaande week, en
  4. een ex-postverslag in te dienen na het eind van het programma, waarin de totale wekelijkse door de partijen behandelde vracht en de totale wekelijkse feitelijke capaciteit is aangegeven.
- (83) De partijen zullen ook een verslag indienen over de achttienmaandsperiode die aan het programma voorafgaat, als een referentieperiode voor de beoordeling van de capaciteitsregeling.
- (84) Mits de partijen de voorwaarden beschreven in artikel 5, lid 3, punt iv), blijvend naleven, vallen de bepalingen uit het herziene TACA inzake capaciteitsregeling binnen de werkingssfeer van de groeps-vrijstelling voor lijnvaartconferenties. Dit strookt met het standpunt dat de Commissie heeft ingenomen in de TAA- <sup>(47)</sup> en de EATA-beschikkingen <sup>(48)</sup>.

<sup>(46)</sup> Deze verslagen zijn al meegedeeld in verband met het capaciteitsregelingsprogramma van de herziene TACA voor kerst en nieuwjaar 2001/2002.

<sup>(47)</sup> Overwegingen 359 tot en met 370.

<sup>(48)</sup> Beschikking 1999/485/EG van de Commissie in zaak IV/34.250, Europe Asia Trades Agreement (PB L 193 van 26.7.1999, blz. 23), overwegingen 177 e.v.

- (85) Wat betreft de suggestie van de ESC dat de Commissie in dit verband verder moet ingaan op het TAA-arrest, wordt in dat arrest niets gezegd over de vraag of op het TAA-capaciteitsbeheersprogramma de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties van toepassing zou zijn geweest, was de TAA een conference geweest. Het Gerecht bevestigde evenwel de conclusie van de Commissie dat de TAA — met inbegrip van de bepalingen inzake capaciteitsbeheer — haar leden de mogelijkheid gaf om voor een wezenlijk deel van de betrokken diensten de mededinging uit te schakelen, en daardoor niet in aanmerking kwam voor een individuele vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3, van het Verdrag.
- (86) Bovenstaande conclusie is niet van toepassing op de bepalingen van de herziene TACA op het gebied van capaciteitsregeling, ongeacht of deze kunnen worden beschouwd als gedekt zijnde door de groepsvrijstelling. De TAA-partijen hadden een marktaandeel van zo'n 75 %, terwijl de herziene TACA-partijen een gezamenlijk marktaandeel hebben van niet meer dan zo'n 50 %. Bovendien omvatte het TAA-programma niet de feitelijke intrekking van capaciteit, en resulteerde het derhalve niet in enige significante kostenbesparingen die konden worden doorgegeven aan de vervoergebruikers. Daarentegen hielden de capaciteitsregelingen uit de herziene TACA — als ten uitvoer gelegd in de periode 2000-2001 en tijdens het laagseizoen van kerst en nieuwjaar 2001/2002 — het tijdelijk uit bedrijf nemen van vaartuigen in en hebben zij geresulteerd in belangrijke kostenbesparingen. Aan de regelingen uit de herziene TACA zijn — in tegenstelling tot TAA — ook garanties gekoppeld die bescherming moeten bieden tegen misbruik.

#### 9.4. Bepalingen die niet onder de groepsvrijstelling vallen

- (87) De groepsvrijstelling is niet van toepassing op de bepalingen inzake de ASC's en de MSC's voorzover deze als mededingingsbeperkend kunnen gelden <sup>(49)</sup>.
- (88) Andere bepalingen die buiten de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen — en derhalve ook buiten de werkingssfeer van de groepsvrijstelling — zijn:
1. die bepalingen uit de herziene TACA welke binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen (en derhalve buiten het kader van de onderhavige procedure), en
  2. die bepalingen waarbij de partijen worden gemachtigd prijzen en voorwaarden overeen te komen voor die vrachtafhandelingsdiensten in een haven welke niet onlosmakelijk verbonden zijn aan de zeereis.

#### 10. INDIVIDUELE VRIJSTELLING: ARTIKEL 81, LID 3, VAN HET VERDRAG (EN ARTIKEL 53, LID 3, VAN DE EER-OVEREENKOMST)

##### 10.1. Dienstencontracten

- (89) In de TACA-beschikking kwam de Commissie onder meer tot de bevinding dat de TACA-partijen inbreuk hadden gemaakt op artikel 85 van het Verdrag door onderling hun voorwaarden vast te stellen waarop zij met verladers dienstencontracten mogen afsluiten <sup>(50)</sup>. De Commissie stelde ook vast dat de TACA-partijen inbreuk gemaakt hadden op artikel 82 van het Verdrag door beperkingen inzake het aangaan en de inhoud van dienstencontracten op te leggen <sup>(51)</sup>. Beide soorten gedragingen werden verboden <sup>(52)</sup>. In de TACA-beschikking werd het de partijen niet verboden gezamenlijke dienstencontracten aan te bieden (te weten ASC's of MSC's) <sup>(53)</sup>.

<sup>(49)</sup> Zie TACA-beschikking, overwegingen 454 tot en met 462.

<sup>(50)</sup> Artikel 3.

<sup>(51)</sup> Artikel 6.

<sup>(52)</sup> Artikelen 4 en 7.

<sup>(53)</sup> Artikel 3 van de beschikking bevat geen verbod in die zin. Integendeel gaat het om twee belangrijke soorten beperkingen: i) wanneer TACA-leden door de overeenkomst belet wordt individuele dienstencontracten te sluiten met verladers of hun vrijheid om zulks te doen beperkt, en ii) wanneer door de overeenkomst de voorwaarden beperkt worden die in de ISC's mogen worden opgenomen. De herziene TACA bevat geen dergelijke beperkingen; geen beperkingen worden opgelegd inzake de beschikbaarheid van de ISC's.



## 10.1.1. ASC's en MSC's

- (90) In de overeenkomst wordt erin voorzien dat de zeevervoerders ASC's of MSC's mogen sluiten, en een standaardformulier van de ASC mogen kiezen, in verband met diensten geleverd tussen havens binnen de EER en inlandpunten buiten de EER. Zoals eerder aangegeven (zie overweging 40), kunnen deze contracten een prijs bevatten voor alle diensten die nauw verband houden met de activiteit van het zeevervoer, en worden geleverd tussen het schip en de uitgang van het havengebied<sup>(54)</sup>. Inzoverre deze bepalingen als mededingingsbeperkend kunnen worden beschouwd, vallen zij niet onder de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties vervat in Verordening (EEG) nr. 4056/86<sup>(55)</sup>, maar komen zij in aanmerking voor een individuele vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3. Twee belangrijke voordelen van de dienstencontracten werden in de TACA-beschikking onderkend<sup>(56)</sup>: de levering van bijzondere diensten die de aanbodketen kunnen verbeteren, en de bijdrage die zij kunnen leveren tot prijsstabiliteit. Dienstencontracten kunnen bijdragen tot een beperking van de zoekkosten en de administratieve kosten. Het feit dat onder de herziene TACA zeevervoerders ASC's en MSC's aanbieden aan verladers die dergelijke contracten verlangen, zal bijdragen tot stabiliteit, zal het aanbieden van bijzondere diensten mogelijk maken en zal bijdragen tot het verminderen van zoek-, onderhandelings- en toezichtskosten<sup>(57)</sup>.
- (91) Nu de beschikbaarheid van ISC's niet beperkt is — en nu ISC's inderdaad de regeling bij uitstek vormen op de routes die onder de herziene TACA vallen — volstaat het dat er minstens bepaalde gevallen zijn waarin gemeenschappelijke dienstencontracten voor verladers additionele voordelen opleveren ten opzichte van ISC's. Zoals blijkt uit de periodieke verslagen van de partijen, zijn bepaalde verladers blijven kiezen voor gemeenschappelijke dienstencontracten in een omgeving waar ISC's vrijelijk en ruim beschikbaar zijn. Dit is op zich een voldoende bewijs dat er omstandigheden zijn waarin gemeenschappelijke dienstencontracten voordelen opleveren voor verladers. Het vaststellen van een gemeenschappelijke contractprijs is een essentieel en niet-scheidbaar element van een gemeenschappelijk dienstencontract en is derhalve onmisbaar om die voordelen te bereiken.
- (92) Het is weinig waarschijnlijk dat de mededinging zal worden uitgeschakeld in de zin van artikel 81, lid 3. Naast concurrentie van buiten de conference zal er ook aanzienlijke interne concurrentie zijn van individuele dienstencontracten (zie overweging 46).

## 10.2. Diensten voor vrachtafhandeling in een haven

- (93) Conferences — waaronder ook de TACA — hadden de gewoonte om hun tarieven op te splitsen in vijf onderdelen met tarieven voor elk van de volgende diensten: inlandvervoer naar de haven; vrachtafhandeling in de haven (overslag van het inlandtransportmiddel naar het schip); zeevervoer; vrachtafhandeling in de haven van bestemming (overslag van het schip naar het inlandtransportmiddel), en inlandvervoer naar de eindbestemming<sup>(58)</sup>. De partijen komen niet langer prijzen overeen voor inlandvervoer in de EER. Zodoende worden in het tarief — wat de EER betreft — uitsluitend prijzen vastgesteld voor vrachtafhandeling in de haven van vertrek of bestemming.
- (94) Het Gerecht van eerste aanleg heeft weliswaar geen uitspraak gedaan over de precieze scheidingslijn tussen vrachtafhandeldingsdiensten en zeevervoerdiensten, maar het heeft duidelijk gemaakt dat Verordening (EEG) nr. 4056/86 moet worden verstaan als uitsluitend van toepassing op vervoer over zee, van haven naar haven, en dat de zeevervoerdienst ophoudt bij aankomst in de haven<sup>(59)</sup>. Dat betekent dat de vergoedingen uit het tarief voor vrachtafhandeling in de haven enkel binnen de werkingssfeer kunnen vallen van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties vervat in die verordening voorzover deze activiteiten onlosmakelijk verbonden zijn met de zeereis (zie overweging 41).
- (95) Het is evenwel niet noodzakelijk om in de onderhavige procedure precies vast te stellen welke activiteiten in welke categorie vallen, omdat voorzover het tarief van de herziene TACA vrachtafhandeldingsdiensten betreft die buiten de werkingssfeer vallen van Verordening (EEG) nr. 4056/86, doch

<sup>(54)</sup> Voor een lijst van de vergoedingen voor dergelijke diensten, zie voetnoot 16.

<sup>(55)</sup> Zie TACA-beschikking, overwegingen 454 tot en met 462. Zie ook het TAA-arrest, punt 164.

<sup>(56)</sup> Zie de overwegingen 472 tot en met 476.

<sup>(57)</sup> Opgemerkt zij dat de Commissie gemeenschappelijke dienstencontracten al heeft geaccepteerd toen zij in de zaak *Polfin Liner Conference* besloot geen ernstige bezwaren te maken tegen dergelijke regelingen (PB C 396 van 19.12.1998, blz. 10; IP/99/193).

<sup>(58)</sup> TACA-beschikking, overweging 96.

<sup>(59)</sup> FEFC-arrest, punt 239, 240 en 241.

binnen die van Verordening nr. 17, deze kunnen worden beschouwd als in aanmerking komend voor een vrijstelling <sup>(60)</sup>.

- (96) De betrokken vrachtafhandelingsdiensten die worden geleverd in de haven, zijn economisch en fysiek nauw verbonden met het zeevervoer als dusdanig. Voor deze diensten werden — tenminste sinds de opkomst van het containervervoer — over het algemeen overeenkomsten gesloten door vervoerders en deze diensten werden rechtstreeks aan hen gefactureerd door het vrachtafhandelingsbedrijf (de terminalexploitant of stuwadoor). Transportgebruikers, in het bijzonder die met slechts kleine te verschepen volumes, kunnen voordeel trekken uit deze situatie aangezien de vervoerders meestal meer onderhandelingsmacht zullen hebben ten aanzien van de terminalexploitanten en een aanzienlijk lagere prijs zullen kunnen onderhandelen dan de prijs die de verlader had kunnen verkrijgen <sup>(61)</sup>. Tegen die achtergrond, en gezien de zeer bijzondere omstandigheden in deze zaak, heeft de Commissie geen bezwaar tegen het vaststellen van vergoedingen voor deze diensten door de partijen bij de herziene TACA. De zeer bijzondere omstandigheden van deze zaak houden onder meer in dat slechts een fractie van de vracht in de herziene TACA wordt vervoerd op basis van het conferencetarief, terwijl verreweg het grootste deel ervan wordt vervoerd op basis van individuele dienstencontracten. De Commissie heeft ook rekening gehouden met het feit dat de partijen bij de Herziene TACA een gezamenlijk marktaandeel van niet meer dan zo'n 50 % behalen. Als gevolg daarvan krijgen de partijen bij de herziene TACA te maken met een ongekende interne en externe concurrentie; verladers beschikken dus over talrijke vervoersalternatieven op basis van het conferencetarief.

### 10.3. Conclusie

- (97) Om alle bovenstaande redenen luidt de conclusie dat van de aangemelde overeenkomst de aspecten waarvan sprake in de overwegingen 89 tot en met 96 en die buiten de werkingssfeer van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen, doch binnen de werkingssfeer van die Verordening of van Verordening nr. 17, inbreuk kunnen maken op artikel 81, lid 1, van het Verdrag, maar voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3.

## 11. DUUR VAN DE VRIJSTELLING, VOORWAARDEN EN VERPLICHTINGEN

- (98) Overeenkomstig artikel 13 van Verordening (EG) nr. 4056/86 en artikel 8 van Verordening nr. 17 wordt in een beschikking tot toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag aangegeven voor welke periode zij geldt; deze periode is over het algemeen niet korter dan zes jaar. De vrijstelling in deze zaak zou voor die elementen van de herziene TACA die binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen, moeten ingaan vanaf het tijdstip van tenuitvoerlegging van de overeenkomst (31 december 1998) en voor die elementen die binnen de werkingssfeer van Verordening nr. 17 vallen, vanaf het tijdstip van de aanmelding (29 januari 1999), terwijl zij zouden moeten worden beëindigd vanaf het tijdstip waarop de bekendmaking van de Commissie op grond van artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* werd gepubliceerd,

<sup>(60)</sup> Voorzover vrachtafhandelingsdiensten binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 1017/68 vallen, vallen zij buiten het kader van de onderhavige procedure.

<sup>(61)</sup> Zie bijvoorbeeld Lloyd's List van 12 juni 2002, blz. 5: „Speaking at the same conference (TOC 2002) P&O Ports' chief operating officer Alistair Baillie urged terminal operators to have a complete re-think about pricing. Hard-pressed carriers are driving down terminal handling charges, „reducing the whole industry to sub-economic returns”. Furthermore, carriers are never able to retain any savings they obtain for themselves, instead passing them straight on to the customer rather than improving their own bottom lines, said Mr Baillie. For that reason he believes terminal operators should split their charges between shipping lines and shippers, the former paying for ship to shore cargo services and consignees billed for yard to gate moves. [...] Dividing services between cargo interests and carriers could form the basis of future pricing policies, Mr Baillie proposed, so reducing terminal operators' exposure to weak ocean freight rates” (vertaling: „In verband met diezelfde conference (TOC 2002) drong de chief operating officer van P&O Ports, de heer Alistair Baillie, er bij de exploitanten van terminals nog op aan om hun prijszetting volledig te herdenken. Vervoerders die onder sterke druk staan, slopen de vergoedingen voor terminalafhandeling, „waardoor de hele sector verplicht wordt te werken met subeconomische returns”. Voorts zijn vervoerders nooit in staat eventuele besparingen die zij verwezenlijken, voor zichzelf te behouden. Integendeel, zij geven ze rechtstreeks door aan de klant in plaats van daarmee hun eigen balansen te verbeteren, verklaarde de heer Baillie. Om die redenen gelooft hij dat terminalexploitanten hun vergoedingen moeten opsplitsen tussen zeevervoerders en verladers, waarbij eerstgenoemden moeten betalen voor vrachtdiensten van schip tot kade en de ontvangers een rekening krijgen voor bewegingen van opslagterrein tot havenpoort. [...] Het opsplitsen van diensten tussen vrachtbelangen en vervoerders zou de basis kunnen vormen voor het toekomstige prijsbeleid, zo stelde de heer Baillie voor, en zou zodoende terminalexploitanten minder blootstellen aan zwakke tarieven voor zeevervoer.”).

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

Overeenkomstig artikel 81, lid 3, van het Verdrag worden bij dezen de bepalingen van artikel 81, lid 1, van het Verdrag buiten toepassing verklaard voor die aspecten van de herziene Trans-Atlantic Conference Agreement („TACA”) betreffende gemeenschappelijke dienstencontracten en vrachtafhandeling in havens, welke vallen binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en Verordening nr. 17, vanaf 31 december 1998 in het geval van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en vanaf 29 januari 1999 in het geval van Verordening nr. 17, en dit voor een verdere periode van zes jaar te rekenen vanaf 6 mei 1999.

*Artikel 2*

Deze beschikking is gericht tot:

AP Møller-Maersk Sealand  
50 Esplanaden  
DK-1098 Copenhagen K

Atlantic Container Line AB  
Sydatlanten  
Skandiahallen  
S-403 36 Gothenburg

Hapag-Lloyd Container Linie GmbH  
Ballindamm 25  
D-20095 Hamburg

Mediterranean Shipping Co. SA  
40 Avenue Eugene Pittard  
CH-1206 Geneva

Nippon Yusen Kaisha  
CPO Box 1250  
Tokyo 100-91  
Japan

Orient Overseas Container Line Limited  
Harbour Centre  
25 Harbour Road  
Wanchai  
Hongkong

P&O Nedlloyd Limited  
Beagle House  
Braham Street  
London E1 8EP  
Verenigd Koninkrijk

Gedaan te Brussel, 14 november 2002.

*Voor de Commissie*  
Mario MONTI  
*Lid van de Commissie*

---