

De Commissie zou bovendien alle verslagen van de lidstaten periodiek (bijv. om de drie jaar) moeten verwerken tot één algemeen verslag, en dit aan de Raad moeten voorleggen.

4.11. Het is van groot belang in de controlelijst in bijlage I een uitdrukkelijke verwijzing op te nemen naar

volgens andere rechtsnormen uit te voeren controles (bijv. het wegenverkeersreglement, sociale wetten enz.).

4.12. De richtlijn (of verordening) zou verder een artikel moeten bevatten, waarin vergelijkbare sancties bij overtredingen voor alle lidstaten worden voorgeschreven, en dito termijnen tijdens welke deze sancties gelden.

Brussel, 27 april 1994.

*De voorzitter*

*van het Economisch en Sociaal Comité*

Susanne TIEMANN

**Advies over de ontwerp-verordening van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartondernemingen (consortia)**

(94/C 195/09)

De Commissie heeft op 2 december 1993 besloten, het Economisch en Sociaal Comité te raadplegen over de ontwerp-verordening van de Commissie betreffende de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartondernemingen (consortia) <sup>(1)</sup>.

De Afdeling voor vervoer en communicatie, die met de voorbereiding van de desbetreffende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 6 april 1994 goedgekeurd. Rapporteur was de heer Whitworth.

Het Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn 315e Zitting (vergadering van 27 april 1994) het volgende advies uitgebracht, dat zonder stemmen tegen (één onthouding) is goedgekeurd.

## 1. Inleiding

1.1. Op 25 februari 1992 keurde de Raad Verordening (EEG) nr. 479/92 <sup>(2)</sup> goed, waardoor de Commissie de bevoegdheid kreeg, bij verordening artikel 85, lid 3, van het Verdrag toe te passen, en zo de gezamenlijke activiteiten van lijnvaartondernemingen vrij te stellen van de in artikel 85, lid 1 (mededingingsregels) opgenomen verbodsbepalingen.

1.2. Eerder had de Commissie aan de Raad een document <sup>(3)</sup> voorgelegd met algemene uitgangspunten m.b.t. de voorwaarden en verplichtingen die de Commissie aan de verlening van de groepsvrijstelling wilde verbinden. De Commissie beloofde zich bij het opstellen

van een machtigingsverordening zoveel mogelijk aan die uitgangspunten te houden.

1.3. Het Economisch en Sociaal Comité had het ontwerp van die machtigingsverordening bestudeerd en hierover op 30 januari 1991 advies uitgebracht <sup>(4)</sup>.

1.4. Het Comité merkte destijds op dat alom wordt onderkend, hoe waardevol en nuttig consortia in het containertijdperk zijn als middel om te rationaliseren, en onderschreef de conclusie van de Commissie dat indien het EG-zeevervoer in de internationale lijnvaart wil kunnen concurreren, het gebruik dient te maken van de aan schaalvergroting verbonden kostenvoordelen, en

<sup>(1)</sup> PB nr. C 63 van 1. 3. 1994, blz. 8.

<sup>(2)</sup> PB nr. L 55 van 29. 2. 1992, blz. 3.

<sup>(3)</sup> Document 10280/91 (MAR 40 RC 11).

<sup>(4)</sup> PB nr. C 69 van 18. 3. 1991, blz. 16.

dat dankzij consortia de mogelijkheid wordt geboden om de produktiviteit van lijnvaartdiensten te vergroten en de technische en economische vooruitgang te bevorderen.

1.5. Na vastgesteld te hebben dat Verordening (EEG) nr. 4056/86<sup>(1)</sup> van de Raad reeds voorziet in een groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties, kwam het Comité tot de conclusie dat een regeling voor lijnvaartconsortia noodzakelijk is om een einde te maken aan de rechtsonzekerheid waarin bedrijven momenteel moeten werken. Wel meende het Comité dat de Commissie duidelijker dient aan te geven in welke richting volgens haar de aan consortia te stellen voorwaarden voor vrijstelling dienen te gaan. Volgens het Comité dienen „deze voorwaarden (...) van dien aard te zijn dat de vrije concurrentie op drieërlei niveau is gewaarborgd, nl. binnen het consortium, binnen de conferentie, op de betrokken route, en dat tevens de doorzichtigheid niet in het gedrang komt”.

1.6. De publikatie van onderhavige ontwerp-verordening van de Commissie en de consultatieprocedure beantwoorden dan ook aan de algemene conclusies die het Comité in zijn eerdere advies neergelegd heeft.

## 2. Belang van consortia

2.1. Het zeevervoerbedrijf in de EG heeft een voortrekkersrol gespeeld bij de ontwikkeling van consortia. Het belang van consortia voor de economische en technische vooruitgang in het zeevervoer, dankzij de bevordering van ontwikkeling en gebruik van containers en de modernisering van lijnvrachtdiensten, wordt wijd en zijd onderkend. Containerisering heeft multimodale, complete transporten mogelijk gemaakt, hetgeen aanzienlijk heeft bijgedragen tot de rationalisering die zich de laatste jaren in de industrie heeft voltrokken, enerzijds doordat bedrijven gebruik kunnen maken van grondstoffen en hulpbronnen uit de hele wereld, en anderzijds doordat zij hun produkten in de hele wereld snel en efficiënt kunnen afzetten.

2.2. Met dit voorstel voor het verlenen van een groepsvrijstelling voor consortia erkent de Commissie ten volle het belang van deze samenwerkingsverbanden. De Commissie gaat ervan uit dat consortiumovereenkomsten de deelnemende scheepvaartondernemingen voordelen bieden, m.n. kostenvoordelen, dankzij beter gebruik van vervoerscapaciteit en schaalvergroting; daarnaast kunnen ook de vervoersgebruikers van zulke overeenkomsten profiteren, nl. omdat hierdoor meer frequente en latere vervoerdiensten mogelijk zijn.

## 3. Doel van de verordening

3.1. Het doel van de verordening is, volgens de Commissie, een evenwichtig en flexibel regelgevend kader tot stand te brengen om reders in staat te stellen hun

activiteiten te ontplooiën op basis van overeenkomsten die de mededinging beperken, waarbij tegelijkertijd wordt gewaarborgd dat een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen aan de verladers ten goede komt.

3.2. In het licht van deze doelstelling sprak de Commissie in haar document van 1991 het inzicht uit dat de voorwaarden die het consortia mogelijk moeten maken hun activiteiten in overeenstemming met de EG-mededingingsregels te ontplooiën, noodzakelijkerwijs van uiteenlopende aard zijn en de technische en commerciële realiteiten weerspiegelen.

3.3. Het Comité is het met die brede doelstelling eens, en heeft bij de behandeling van de ontwerp-verordening nagegaan of de daarin opgenomen specifieke bepalingen enerzijds voldoende bescherming bieden aan verladers en gebruikers van de diensten van lijnvaartconsortia, en anderzijds deze consortia voldoende vrijheid geven om hun activiteiten te ontplooiën. De aandacht is voorts uitgegaan naar de noodzaak om ervoor te zorgen dat de concurrentiepositie van scheepvaartmaatschappijen die geen lid zijn van een consortium, niet wordt aangetast.

3.4. Het Comité heeft er ook naar gestreefd een onderscheid te maken tussen verschillende categorieën consortiumovereenkomsten, uitgaande van het feit dat sommige alleen technische verbeteringen of technische samenwerking ten doel hebben (bijv. gemeenschappelijk gebruik van vervoermiddelen of installaties), en als zodanig wellicht niet onder het in artikel 85, lid 1, opgenomen verbod vallen, aangezien zij in de regel geen concurrentiebeperking tot gevolg hebben.

## 4. Algemene opmerkingen

### 4.1. *Ontstaan en ontwikkeling van consortia*

4.1.1. De containerisering is een van de meest markante technische ontwikkelingen die zich in de voorbije jaren in de vervoerssector hebben voltrokken. Het rechtstreekse effect van de containerisering in de lijnvaart was, zowel voor verladers als voor reders, een sterke verlaging van de arbeidskosten bij het lossen en laden van vracht. Het aandeel van die kostenfactor was namelijk voorheen constant toegenomen. Voortaan werden ook andere eisen gesteld aan de vakopleiding. Snelle, sterk gemechaniseerde afhandeling waaraan nog maar weinig handenarbeid te pas komt, heeft de lig- en lostijden heel wat korter gemaakt, waardoor de rentabiliteit van de schepen groter is geworden. Grotere schepen, intensievere benutting en het gebruik van computers bij de berekening van laadplannen en container tracking hebben, voor zowel verladers als reders, grote voordelen met zich meegebracht.

4.1.2. Door deze veranderingen is het zeevervoer, voorheen een arbeidsintensieve sector, thans een hoogst kapitaalintensieve vervoerstak geworden. De concurrentie in de lijnvrachtvaart is sinds de containerisering (vanaf de jaren zeventig) bijgevolg voornamelijk een

<sup>(1)</sup> PB nr. L 378 van 31. 12. 1986, blz. 4.

kwestie van zo laag mogelijke bedrijfskosten. Daartoe moeten de grootste, en daardoor meest rendabele, schepen worden ingezet. De investeringen in zulke schepen, de bijbehorende containers en gespecialiseerde los- en laadinstallaties zijn enorm, en véél hoger dan kleine en middelgrote ondernemingen individueel kunnen opbrengen.

#### 4.2. Definitie van consortia

4.2.1. Consortia zijn één onderdeel van het hedendaagse lijnvaartbedrijf. Consortia werken dikwijls, hoewel niet altijd, binnen een lijnvaartconferentie. Een conferentie is een groep van twee of meer lijnvaartrederijen die op een welbepaalde route met specifieke geografische grenzen internationale diensten aanbieden volgens een gepubliceerde dienstregeling, en die zijn overeengekomen dezelfde vrachttarieven toe te passen. Conferenties kunnen ook afspraken over marktaandelen maken, waardoor de capaciteit kan worden aangepast aan de vraag.

4.2.2. Vaststelling van de tarieven behoort niet tot de doelstellingen van consortia. In de ontwerp-verordening worden de diverse soorten samenwerkingsovereenkomsten die met de term „lijnvaartconsortia” worden aangeduid, onderscheiden op basis van de specifieke activiteiten die worden ontplooid. Deze worden onderverdeeld in technische, operationele en commerciële activiteiten.

4.2.3. In zijn eerdere advies sprak het Comité de mening uit dat lijnvaartconsortia grosso modo kunnen worden omschreven als „samenwerkingsverbanden in de lijnvaartsector waarbij de deelnemende lijnen zich bezighouden met een (uiteenlopend) aantal activiteiten voor gezamenlijke rekening, ten einde te komen tot de noodzakelijke schaalvergroting en de vruchten te plukken van de rationalisering van diensten op een bepaalde route. (...) In de regel worden bij consortia de kosten van de exploitatie van schepen en het „poolen” van vracht gecombineerd”. De definitie van de Commissie in artikel 1 van het ontwerp spoort grotendeels met die van het Comité.

#### 4.3. Actuele tendensen bij consortiumovereenkomsten

4.3.1. In de machtigingsverordening van de Raad wordt erkend dat consortia veranderlijk en dynamisch van aard zijn. Het actieterrain van zowel gevestigde als nieuwe consortia heeft zich ontwikkeld en gewijzigd ten einde aan de behoeften van de gebruikers ervan tegemoet te komen. Die behoeften vloeien voort uit de in paragraaf 4.1 geschetste ontwikkelingen op het gebied van containerisering. Oorspronkelijk waren consortia doorgaans vrij sterk geïntegreerd, met complexe regelingen voor het „poolen” van vracht en afspraken betreffende de verdeling onder de leden van de opbrengst uit vracht volgens vooraf overeengekomen verhoudingen. Sommige consortia zijn tot de conclusie gekomen dat het berekenen en toerekenen van de aan de vlootexploitatie en de vracht verbonden kosten

enorm veel werk vergt, en dus dito tijd en geld. Daarom bestaat er vandaag de dag een tendens naar veel eenvoudiger soorten consortiumovereenkomsten, zoals technische overeenkomsten tussen scheepvaartmaatschappijen om bijvoorbeeld slots te ruilen, en overeenkomsten betreffende het gemeenschappelijk gebruik van schepen.

4.3.2. Terwijl leden van een consortium voorheen misschien een gemeenschappelijke afzetstructuur hadden en onder elkaar vergaande financiële verbintenissen aangingen, gaan consortiumovereenkomsten tegenwoordig veelal alleen over de schepen en de uitrusting of andere voorzieningen aan wal; het niveau van financiële integratie blijft beperkt tot de toerekening van gebruikte en verleende diensten.

4.3.3. Het Comité van Rederverenigingen van de Europese Gemeenschap heeft een schema opgesteld van de momenteel in de lijnvaart naar en vanuit de Gemeenschap gebruikelijke vormen van consortiumovereenkomsten. De Afdeling voor vervoer en communicatie heeft dat schema bestudeerd. Hoewel het schema niet alle vormen van consortiumovereenkomsten bestrijkt — er kunnen nog andere overeenkomsten bestaan — en niet helemaal up-to-date is — vanwege het dynamische karakter van de sector — geeft het een goed algemeen beeld van de grote verscheidenheid van consortiumovereenkomsten. In meer dan de helft van de geanalyseerde gevallen blijken de overeenkomsten beperkt te zijn tot technische aspecten van de exploitatie van vloten en terminals, en geen commerciële bepalingen m.b.t. pooling of marketing te bevatten.

#### 5. Bijzondere opmerkingen

5.1. Gelet op de in paragraaf 4 hierboven geschetste achtergrond en de door de Commissie zelf aangegeven doelstelling (zie par. 3.1 hierboven), vestigt het Comité in de navolgende artikelsgewijze analyse van de ontwerp-verordening de aandacht op een aantal kwesties waarvan zij de gevolgen voor het efficiënt functioneren van lijnvaartconsortia belangrijk acht, en noemt het diverse punten waarop de Commissie haar standpunt wellicht zou moeten herzien.

##### 5.2. Definities (art. 1)

5.2.1. Het Comité kan in het algemeen wel meegaan met de in artikel 1 gegeven definitie van consortia. Uit overwegingen van rechtszekerheid zou het echter de juiste draagwijdte van de uitdrukking „voornamelijk per container” nader toegelicht willen zien. Wanneer gemengde (gecontaineriseerde/niet-gecontaineriseerde) gezamenlijke lijnvaartdiensten worden aangeboden, vallen deze dan wel of niet onder de definitie van consortia, en dus de ontwerp-verordening?

5.2.2. Het Comité zou graag zien dat de in artikel 5 zonder verdere uitleg gebruikte term „independent rate action” in artikel 1 opgenomen en gedefinieerd wordt.

### 5.3. *Werkingsfeer (art. 2)*

5.3.1. Zowel de nieuwe verordening en Verordening (EEG) nr. 479/92 als Verordening (EEG) nr. 4056/86 hebben betrekking op de lijnvaart; het is echter niet duidelijk hoe beide verordeningen zich qua werkingssfeer tot elkaar verhouden. De werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 is echter beperkt tot internationaal zeevervoer, terwijl artikel 2 van de voorgestelde nieuwe verordening niet die beperking bevat. Maar volgens de definitie van de term „consortium” worden daarmee alleen overeenkomsten tussen lijnvaartondernemingen aangeduid die op internationale lijndiensten betrekking hebben. Deze onduidelijkheid dient te worden weggenomen. Het Comité vraagt zich af of de werkingssfeer van de verordening ook korte aanvoerlijndiensten (*feeder services*) omvat, met inbegrip van diensten tussen havens in één en dezelfde lid-staat; deze leveren een levensnoodzakelijke bijdrage aan de efficiënte exploitatie van hoogzeelijndiensten. Het Comité wijst erop dat korte zeevervoerdiensten momenteel door de Commissie sterk worden gepromoot vanwege hun milieu- en andere voordelen voor het vervoersnetwerk van de EG. Er dient duidelijker te worden aangegeven welke diensten binnen de werkingssfeer van de nieuwe verordening liggen.

5.3.2. De meeste scheepvaartlijnen die lid zijn van een consortium bieden multimodale diensten aan, d.w.z. dat zij bij het vervoer van een container van A naar B ook voor het vervoer over land zorgen. Hoewel de Commissie met de verordening oorspronkelijk ook het multimodale vervoer wilde regelen, gaat het ontwerp alleen over zeevervoer. Wegens de betekenis van multimodaal vervoer zou het Comité graag zien dat over de positie van deze vervoerwijze t.a.v. de mededingingsregels zo spoedig mogelijk uitsluitend wordt gegeven. Het is echter van belang dat de kwestie van het gemeenschappelijke gebruik van containers bij landvervoer geregeld wordt. Op dezelfde routes opererende consortiummaatschappijen komen soms overeen om elkaars containers te gebruiken. De Commissie zou moeten overwegen, via een nieuwe verordening groepsvrijstelling te verlenen voor deze specifieke activiteit.

### 5.4. *Technische overeenkomsten (art. 3)*

5.4.1. Het is juridisch van essentieel belang dat duidelijk wordt aangegeven of alle activiteiten van consortia — technische, operationele en commerciële — onder de in de verordening vastgestelde voorwaarden en verplichtingen vallen. Volgens de huidige formulering zouden louter technische overeenkomsten (bijv. gemeenschappelijke dienstregelingen, uitwisseling van scheepsruimte of slots, gemeenschappelijk gebruik van installaties) namelijk binnen de werkingssfeer van de verordening vallen. Artikel 2, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 betreffende het zeevervoer behelst evenwel een duidelijk precedent op grond waarvan overeenkomsten die uitsluitend het verwezenlijken van

technische verbeteringen als doel en als effect hebben, buiten het verbod in artikel 85, lid 1, van het Verdrag vallen. Het Comité betwijfelt of louter technische consortiumovereenkomsten die alleen de efficiency en produktiviteit in de sector bevorderen, eigenlijk wel onder de verordening dienen te vallen. De Commissie zou deze kwestie in het licht van bovengenoemde Verordening en de behoefte aan de grootst mogelijke duidelijkheid opnieuw moeten bekijken.

### 5.5. *Capaciteitsafspraken (art. 3.3)*

5.5.1. Het Comité wijst erop dat onevenwichtige goederenstromen en de hoge kosten van laden, lossen en terughalen van lege containers, een goed beheer van de capaciteit tot een essentiële voorwaarde maken voor de succesvolle exploitatie van een zeevaartlijn. Volgens de thans voorgestelde formulering zou de groepsvrijstelling niet van toepassing zijn op een consortium, wanneer het consortium of de leden ervan partij zijn bij overeenkomsten die de capaciteit „aanzienlijk” beperken of verminderen. Deze bepaling zal niet alleen van invloed zijn op consortia, maar, voor zover sommige leden ervan tegelijkertijd deelnemen aan conferenties, ook op deze laatste. Capaciteitsafspraken zijn echter wel toegestaan wanneer de capaciteit door alle leden van het consortium samen wordt verminderd om zich aan te passen aan „seizoengebonden” of „conjuncturele” schommelingen van de vraag, of wanneer het gaat om „het inzetten van schepen met hogere prestaties”.

5.5.2. Het Comité vindt de in deze bepaling gebruikte terminologie hoogst onduidelijk. Het vraagt zich af hoe de Commissie zal uitmaken wanneer er een toelaatbare of ontoelaatbare vorm van capaciteitsafpraak in het geding is. Terugkomend op Verordening (EEG) nr. 4056/86 betreffende lijnvaartconferenties, waarin capaciteitsafspraken wel worden toegestaan [art. 3 (d)], vraagt het zich af hoe de Commissie zich de interactie tussen beide Verordeningen voorstelt.

### 5.6. *Artikel 5*

5.6.1. Het Comité stemt in met de in artikel 5 opgenomen bepalingen; het vindt dat deze tegemoetkomen aan de doelstelling in de zesde considerans, nl. „voldoende mededinging in de vaargebieden waarin de consortia werkzaam zijn”; dit is een basisvoorwaarde wanneer men wil dat „een billijk aandeel in de voordelen die voortvloeien uit de verbetering van de produktiviteit en de kwaliteit van de dienstverlening aan de gebruikers van de door consortia aangeboden scheepvaartdiensten ten goede komt”.

### 5.7. *Marktaandeel (art. 6 en 7)*

5.7.1. Het Comité neemt er nota van dat aan consortia, als een van de secundaire voorwaarden voor vrijstelling, specifieke beperkingen worden opgelegd m.b.t. hun marktaandeel; in de reeks havens die het bedient, moet een consortium, afhankelijk van de kenmerken ervan, minder dan 30, 35 of 50 % van het rechtstreekse verkeer in handen hebben om voor vrijstelling in aan-

merking te komen. Volgens de Commissie zouden slechts zes of zeven overeenkomsten die limieten overschrijden; deze zouden dan om individuele vrijstelling kunnen verzoeken. Het Comité neemt er nota van dat in individuele vrijstelling wordt voorzien in de derde Overweging op blz. 6 van het Commissiedocument. In de eigenlijke tekst van de ontwerp-verordening schijnt echter geen overeenkomstig artikel te zijn opgenomen; het Comité vraagt zich af waarom. Het is geruststellend dat de Commissie te kennen heeft gegeven het verlenen van vrijstellingen, gelet op de bijzondere marktsituatie, niet uit te sluiten voor routes waar het marktaandeel van het consortium momenteel, om gegronde economische redenen, hoger is dan op andere routes, hoewel deze meer blootstaan aan reële concurrentie.

5.7.2. Het Comité vindt dat de percentages van de marktaandelen op willekeurige wijze zijn vastgesteld en ziet met name geen enkele reden waarom een limiet zou moeten gelden voor het aantal leden van een consortium waarvan het marktaandeel geraamd wordt op tussen de 30/35 % en 50 %. Trouwens, deze bepalingen zouden eigenlijk als overbodig kunnen worden beschouwd, aangezien de voorwaarden in andere artikelen een adequate concurrentie reeds voldoende waarborgen.

5.7.3. Alleen al het feit dat hier het begrip „marktaandeel” wordt gehanteerd, staat haaks op de bestaande Verordening (EEG) nr. 4056/86, die geen voorwaarden op het stuk van marktaandeel kent. Ook worden daarin geen grenzen gesteld aan het aantal maatschappijen die lid kunnen zijn van een conferentie. Overigens kent geen enkele van de belangrijke OESO-handelspartners van de EG beperkingen van marktaandelen of aantal leden.

5.7.4. Het Comité wil van de Commissie graag nadere uitleg over de bij de bepaling van het marktaandeel gebruikte methode; het heeft vooral twijfels omtrent het onnauwkeurige gebruik van de uitdrukkingen „reeksen havens” en „rechtstreeks verkeer”. Het is niet duidelijk of de Commissie van plan is het marktaandeel te ramen op basis van de eigenlijke aanloophavens of daarbij ook bereid is andere havens mee te rekenen die dezelfde route bedienen. Het gebruik van het woord „rechtstreeks verkeer” is eveneens dubbelzinnig; er blijft onzekerheid over de vraag of de Commissie van zins is bij de berekening van het marktaandeel ook overslaggoederen mee te nemen. Om rechtszekerheid te scheppen en geschillen te voorkomen, zou de Commissie duidelijker moeten aangeven hoe zij denkt het marktaandeel te berekenen en de bepalingen terzake uit te voeren.

#### 5.8. „Beginperiodes” van de opzegtermijn (art. 8)

5.8.1. Het Comité memoreert dat de Commissie zich in haar in 1991 voorgelegde document bereid verklaarde, uit te gaan van hetgeen in overeenkomsten van dit soort gebruikelijk is. De Commissie zag toen met name in dat voor het opzetten van bepaalde gespecialiseerde consortia zeer omvangrijke investeringen nodig zijn, en dat het daarom misschien goed zou zijn, een systeem

van opzegtermijnen te hanteren dat evenredig zou zijn met de omvang van die investeringen. Zoals reeds eerder is opgemerkt, kunnen de investeringen in een bepaald consortium erg hoog oplopen; in zulke gevallen zouden de door de Commissie voorgestelde 18/24 maanden te kort zijn en daardoor commercieel niet praktikabel. Het gaat hier eigenlijk om een keuze die door de leden van een samenwerkingsverband dient te worden gemaakt, en waarover zij dus beter zelf oordelen. Indien de aanlooperperiodes voor het ingaan van de opzeggings-termijn langer waren, zouden de gebruikers bovendien meer zekerheid hebben omtrent het al of niet voorhanden zijn van bepaalde diensten.

#### 5.9. Overleg met verladers (art. 9)

5.9.1. Het Comité acht dit artikel van groot belang om rekening te kunnen houden met de behoeften van de gebruikers. De Commissie geeft in de uitgangspunten die zij in 1991 heeft geformuleerd echter duidelijk aan, dat het doel van dat overleg beperkt dient te blijven tot de activiteiten van de consortia zelf; het is niet de bedoeling dat de overlegprocedures waarin Verordening (EEG) nr. 4056/86 voorziet, nog eens worden overgedaan. Aan deze uitgangspunten zou moeten worden vastgehouden. Het overleg dient te worden gevoerd op de in het artikel omschreven wijze: van partij tot partij, tussen het consortium en zijn leden enerzijds en de klanten anderzijds.

#### 5.10. Inwerkingtreding (art. 13)

5.10.1. Het Comité vindt dat artikel 13 duidelijkheidshalve anders zou moeten worden geformuleerd, m.n. wat betreft de procedure t.a.v. consortia die de limieten inzake marktaandeel en aantal leden overschrijden. De huidige formulering van dit artikel laat twijfel bestaan over de vraag of zulke consortia zich binnen een periode van zes maanden (tijdens welke zij de door de groepsvrijstelling geboden bescherming blijven genieten) moeten aanpassen, dan wel of hun zal worden toegestaan de vóór de inwerkingtreding bestaande voorwaarden te handhaven (op grond van zgn. „grandfather rights”) tot de desbetreffende consortiumovereenkomst afloopt.

### 6. Samenvatting en conclusies

6.1. Het Comité is ingenomen met de publikatie van deze ontwerp-verordening van de Commissie, en constateert dat dit ontwerp grotendeels aansluit bij de algemene conclusies die het Comité in zijn eerdere advies over dit onderwerp heeft getrokken.

6.2. Het Comité ziet in dat het van belang is enerzijds voldoende bescherming te bieden aan verladers en gebruikers van de diensten van lijnvaartconsortia, en anderzijds deze consortia voldoende vrijheid te geven om hun activiteiten te ontplooiën, zonder afbreuk te doen aan de concurrentiepositie van maatschappijen die geen lid zijn van consortia.

6.3. Er dient rekening mee te worden gehouden dat de bestaande consortiumovereenkomsten onderling aanzienlijk verschillen qua werkingsfeer en praktische

invulling en dat zij flexibel moeten blijven om op de behoeften van de verladers te kunnen inspelen.

6.4. De ontwerp-verordening spoort op een aantal punten niet met de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86 over lijnvaartconferenties en met die van Verordening (EEG) nr. 479/92. Op die punten dient de ontwerp-verordening zoveel mogelijk te worden aangepast.

6.5. Een aantal in de ontwerp-verordening gebruikte termen zouden ter wille van de duidelijkheid en de rechtszekerheid nader moeten worden gedefinieerd.

6.6. De Commissie zou de volgende specifieke kwesties in het licht van de bovenstaande opmerkingen opnieuw moeten bekijken:

- Dienen louter technische overeenkomsten niet buiten de werkingssfeer van de verordening te worden gehouden, zoals met Verordening (EEG) nr. 4056/86 het geval is (art. 3)?
- Zullen de voorgestelde beperkingen op capaciteitsafspraken [die ook haaks zullen staan op Verordening (EEG) nr. 4056/86] het aanbieden van rendabele diensten (art. 3) niet te veel in de weg staan?
- Zijn de voorgestelde criteria voor het bepalen van marktaandelen correct en kunnen zij wel nauwkeurig worden gehanteerd, en is de willekeurige vaststelling van percentages hier verantwoord (artt. 6 en 7)?
- Zijn de voorgestelde „beginperiodes” voor de opzeggingstermijnen lang genoeg, gegeven de soms zeer hoge kapitaalinvesteringen (art. 8)?

Brussel, 27 april 1994.

*De voorzitter*

*van het Economisch en Sociaal Comité*

Susanne TIEMANN

---