



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 13.10.2004
COM(2004) 675 definitief

WITBOEK

**over de herziening van Verordening 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing
van de EG-mededingingsregels op het zeevervoer**

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2004) 1254}

1. INLEIDING

1.1. Doel van dit Witboek

1. Het doel van dit Witboek is de weg aan te geven die op het gebied van de concurrentie in het zeevervoer moet worden gevolgd. Met name wordt nagegaan of de thans geldende bepalingen van Verordening 4056/86 moeten worden behouden, gewijzigd of ingetrokken. Daarnaast wordt de vraag bestudeerd of de in Verordening 4056/86 vervatte generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties moet worden vervangen door andere communautaire instrumenten (zoals bijvoorbeeld een andere generieke vrijstelling of een aantal richtsnoeren) die van toepassing zouden zijn op ieder nieuw kader van commerciële samenwerking tussen exploitanten van lijnvaartdiensten in vaargebieden naar en van de EU (naast de reeds bestaande vormen van samenwerking zoals consortia en allianties).

1.2. Verordening 4056/86 van de Raad

2. Verordening 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de EG-mededingingsregels op het zeevervoer (hierna: "Verordening 4056/86"),¹ had oorspronkelijk een tweeledige functie. Ten eerste bevatte zij procedurevoorschriften, die de Commissie in concreto de instrumenten verschaften die zij nodig had voor doeltreffend onderzoek en een goede handhaving van de Europese concurrentieregels in de sector van het zeevervoer. Daarnaast bevatte de verordening voor deze sector een aantal materiële bepalingen. De belangrijkste daarvan is de generieke vrijstelling voor het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag op bepaalde groepen overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen tussen lijnvaartconferenties. De eerste functie van Verordening 4056/86 is op 1 mei 2004 overbodig geworden, toen Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van kracht werd, waarbij de procedurevoorschriften van Verordening 4056/86 werden ingetrokken en gemeenschappelijke bepalingen voor de handhaving van de concurrentieregels in bijna alle sectoren, de sector zeevervoer inbegrepen (enkele specifieke uitzonderingen daargelaten), werden ingevoerd.² De materiële bepalingen van Verordening 4056/86 zijn tot op heden nooit gewijzigd. Na de afschaffing van de specifiek voor het zeevervoer geldende procedureregeling op concurrentiegebied bestaat de logische volgende stap erin, na te gaan of onder de huidige marktvoorwaarden handhaving van de overige specifieke materiële bepalingen inzake concurrentie in de sector zeevervoer nog gerechtvaardigd is.

1.3. De herziening

3. De herziening moet in haar globale Europese context worden gezien. De Europese Raad van Lissabon van maart 2000³ heeft de Commissie verzocht "*de liberalisering te bespoedigen in sectoren zoals gas, elektriciteit, water, postdiensten en vervoer*". Een andere aanleiding voor de herziening was een rapport van het secretariaat van de OESO dat in april 2002 is gepubliceerd en waarin werd aanbevolen afschaffing van de antitrustvrijstellingen voor prijsbepaling en prijsoverleg te overwegen.⁴
4. De herziening betreft voornamelijk de huidige generieke vrijstelling voor bepaalde mededingingsbeperkende regelingen door lijnvaartconferenties, met name prijsafspraken en regeling van het aanbod. Zij heeft echter tevens betrekking op

enkele andere bepalingen in Verordening 4056/86, te weten de niet-toepasselijkheid op bepaalde zeevervoerdiensten, namelijk cabotage (zeevervoer binnen een land) en wilde vaart (niet-geregelde vaart) van de uitvoeringsbepalingen, een bepaling betreffende de technische regelingen en een bepaling inzake conflicten van recht.

5. Sedert de goedkeuring van Verordening 4056/86 18 jaar geleden is de lijnvaartmarkt veranderd. Met name is het belang van de vervoerders die lijnvaartdiensten buiten een conference (onafhankelijke exploitanten) aanbieden in de meeste vaargebieden naar en van de EU toegenomen. Daarnaast is er inmiddels een veelheid aan operationele samenwerkingsvormen tussen vervoerders (waarbij geen sprake is van prijsbepaling), zoals consortia en allianties. Bovendien is er een sterke stijging geweest van het aantal individuele vertrouwelijke contracten tussen vervoerders en verladers, zoals individuele dienstencontracten. Deze ontwikkeling doet de vraag rijzen of een generieke vrijstelling voor prijsafspraken en de regeling van capaciteit door lijnvaartconferenties uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag nog steeds gerechtvaardigd is.
6. Met de lidstaten is overeengekomen⁵ dat de herziening in drie etappen zou verlopen, te weten: 1) onderzoek, 2) document van de Commissie en 3) een wetgevingsvoorstel. Met het herzieningsproces is een begin gemaakt in maart 2003, met de publicatie van een raadplegingsdocument (hierna: "Raadplegingsdocument 2003"), dat beschikbaar is op:
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/nl.pdf>.
De Commissie heeft in totaal 36 bijdragen ontvangen, afkomstig van exploitanten van lijnvaartdiensten (vervoerders), gebruikers (verladers en expediteurs), lidstaten, consumentenverenigingen en andere betrokkenen. Een team economen van de Erasmus Universiteit te Rotterdam verleende assistentie bij de verwerking van de antwoorden. Deze antwoorden, alsook het eindverslag van het Erasmus-team, zijn te vinden op de website van de Commissie. Na een openbare hoorzitting die in december 2003 plaatsvond, heeft Directoraat-generaal Concurrentie de resultaten van het raadplegingsproces en zijn voorlopige analyse in een discussiestuk (hierna: "discussiestuk") uiteengezet. Het discussiestuk, dat in mei 2004 als uitgangspunt voor een discussie met de lidstaten diende, is eveneens gepubliceerd op <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Discussiepunten

7. De herziening van Verordening 4056/86 doet in hoofdzaak de volgende vragen rijzen:
 - (a) Is, onder de huidige marktvoorwaarden, de generieke vrijstelling voor het vaststellen van vervoertarieven, aanbod en reglementering van de markt door lijnvaartconferenties uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag nog gerechtvaardigd?
 - (b) Zo niet, zou het dan noodzakelijk en opportuun zijn om andere communautaire instrumenten goed te keuren (zoals bijvoorbeeld een nieuwe generieke vrijstelling of een aantal richtsnoeren), die van toepassing zouden zijn op ieder nieuw kader van commerciële samenwerking tussen exploitanten van lijnvaartdiensten in vaargebieden naar en van de EU (naast de reeds bestaande vormen van samenwerking zoals consortia en allianties)?

- (c) Is het nog steeds gerechtvaardigd dat de wilde vaart en de cabotage van de uitvoeringsbepalingen in Verordening 1/2003 zijn uitgesloten?
- (d) Is er een valabele reden om de specifieke uitzondering voor zuiver technische regelingen in Verordening 4056/86 te handhaven?
- (e) Is er een valabele reden om de bepaling inzake conflicten van recht in Verordening 4056/86 te handhaven?

2. DE GENERIEKE VRIJSTELLING VOOR LIJNVAARTCONFERENCES

8. Verordening 4056/86 voorziet, onder voorbehoud van bepaalde voorwaarden en verplichtingen, in een zogenoemde generieke vrijstelling voor overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van alle leden van een of meer lijnvaartconferenties of een deel van die leden, zoals bepaald in artikel 1, lid 3, onder b), van Verordening 4056/86, die ten doel hebben het vaststellen van vervoertarieven en -voorwaarden en die daarnaast op een of verscheidene vormen van samenwerking betrekking hebben:
 - de coördinatie van de dienstregelingen van de schepen, hun afvaart- of aanloopdata;
 - het vaststellen van de frequentie van de reizen of de aanloop;
 - de coördinatie of de onderlinge verdeling van de reizen of de aanloop tussen leden van de conference;
 - de regeling van de door elk der leden aangeboden vervoerscapaciteit;
 - de verdeling van de vervoerde tonnage of de opbrengsten onder de leden.
9. Uit de verordening zelf, uit de besluitvormingspraktijk van de Commissie en uit de jurisprudentie van het Gerecht vloeit voort dat Verordening 4056/86 een *"zeer uitzonderlijke"* generieke vrijstelling⁶ bevat, omdat hierin het vaststellen van de prijzen en de regeling van de capaciteit, die doorgaans worden beschouwd als "hardcore" beperkingen⁷, voor onbeperkte duur worden vrijgesteld en er geen marktaandeeldrempels zijn vastgesteld. De verordening kan inderdaad alleen in zijn historische context worden uitgelegd.
10. De lijnvaartconferenties hebben getracht de generieke vrijstelling in ruime zin uit te leggen. Met name stelden zij daarbij dat overeenkomsten inzake het onbenut laten van capaciteit⁸ en het vaststellen van prijzen voor het vervoer over land⁹ onder de werkingssfeer ervan vielen. Deze zienswijze werd echter door de Commissie noch door het Hof van Justitie aanvaard, aangezien de generieke vrijstelling een afwijking van artikel 81, lid 1, van het EG-Verdrag vormt en dus eng moet worden geïnterpreteerd¹⁰. Doelstellingen die worden nagestreefd met andere Verdragsbepalingen kunnen in aanmerking worden genomen in zoverre zij onder de vier voorwaarden van artikel 81, lid 3, kunnen worden begrepen.¹¹

2.1. Beoordeling

11. De EU-concurrentieregels zijn gebaseerd op de aanname dat concurrentie het aanbod van de beste diensten aan de consument tegen betaalbare prijzen. Daarom gaat het Verdrag uit van het beginsel dat er geen concurrentievervalsing mag zijn en dat iedere afwijking van deze regel dient te worden gemotiveerd. Voor overeenkomsten die een concurrentiebeperkende werking hebben zoals bedoeld in artikel 81, lid 1, van het Verdrag (zoals overeenkomsten inzake de prijsbepaling en het vaststellen van capaciteit) kan dus alleen ontheffing worden verleend indien zij voldoen aan de in artikel 81, lid 3 vervatte vier cumulatieve voorwaarden, te weten:
 - 1) de overeenkomst moet bijdragen tot verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang (efficiëntie),
 - 2) een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen moet de gebruikers ten goede komen,
 - 3) de beperkingen moeten onmisbaar zijn voor het bereiken van deze doelstellingen, en
 - 4) de verticale overeenkomst mag de partijen niet de mogelijkheid geven, voor een wezenlijk deel van de betrokken producten de mededinging uit te schakelen (geen uitschakeling van de mededinging).
12. De toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen overeenkomsten in de vorm van groepsvrijstellingsverordeningen is gebaseerd op de aanname dat restrictieve overeenkomsten die onder het toepassingsbereik ervan vallen, voldoen aan elk van de vier voorwaarden van artikel 81, lid 3.
13. De rechtvaardiging van de generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties is vervat in de achtste overweging van de preambule van Verordening 4056/86, waarin in essentie wordt gesteld dat conferenties een stabiliserende werking hebben doordat zij voor betrouwbare diensten zorgen die niet met minder restrictieve middelen zouden kunnen worden bereikt. Wat dit betreft heeft het Gerecht van eerste aanleg niettemin gesteld: (...) *"heeft de Raad niet verklaard (en hij had dat ook niet kunnen doen) dat het begrip stabiliteit belangrijker is dan de mededinging"*.¹²
14. Er zij op gewezen dat de rechtvaardiging in de achtste overweging van Verordening 4056/86 niet gebaseerd was op ervaring van de Commissie met de toepassing van artikel 81, lid 3, op de lijnvaartconferenties¹³. In deze context is de kernvraag bij de herziening derhalve of, in het licht van de cumulatieve voorwaarden van artikel 81, lid 3, de in Verordening 4056/86 genoemde rechtvaardiging voor de prijsafspraken en regeling van het aanbod door de lijnvaartconferenties gelet op de huidige marktsituatie (nog) als geldend kan worden beschouwd. Zo niet, dan zou er niet langer een wettelijke rechtvaardiging zijn voor de generieke vrijstelling, die derhalve zou moeten worden afgeschaft of gewijzigd. De belanghebbenden is daarom verzocht objectieve gegevens over te leggen.

15. Zoals in de bijlage nader wordt uitgelegd, heeft de raadpleging aangetoond dat aan de vier cumulatieve voorwaarden voor rechtvaardiging van de vrijstelling voor het vaststellen van vervoertarieven, aanbod en reglementering van de markt door lijnvaartconferenties kennelijk niet langer wordt voldaan. Er is geen afdoend bewijs voor dat de aannamen op basis waarvan de generieke vrijstelling ten tijde van de goedkeuring ervan in 1986 werd gemotiveerd, bij de huidige marktsituatie en gelet op de vier cumulatieve voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag nog gerechtvaardigd zijn.

3. ANDERE VORMEN VAN SAMENWERKING TUSSEN LIJNVAARTONDERNEMINGEN

3.1. Inleiding

16. Conferences zijn niet de enige vorm van organisatie tussen lijnvaartexploitanten. Lijnvaartdiensten zouden ook door consortia en allianties kunnen worden verschaft. Op de activiteiten van consortia is onder bepaalde, in Verordening 823/2000 genoemde, voorwaarden een generieke vrijstelling uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag van toepassing. Vervoerders kunnen ook besluiten hun activiteiten te fuseren, in welk geval deze moeten worden beoordeeld op grond van de (nationale of communautaire) regels inzake concentratiecontrole.

3.2. Discussieovereenkomsten

17. Andere vormen van samenwerking tussen lijnvaartondernemingen dan die welke al beschikbaar zijn op de vaargebieden naar en van de EU zouden bijvoorbeeld zogeheten discussieovereenkomsten zijn. Discussieovereenkomsten bestaan met name ten aanzien van vaargebieden in de VS en van vaargebieden van en naar Australië.¹⁴ Een discussieovereenkomst is een soort kaderovereenkomst die het de vervoerders die lid zijn van een conference en andere vervoerders mogelijk maakt hun concurrentiegedrag op de markt wat de vrachttarieven en andere vervoersvoorwaarden betreft, flexibel op elkaar af te stemmen. De omvang en inhoud van deze overeenkomsten kunnen variëren. In de discussieovereenkomsten is doorgaans bepaald dat uitwisseling van commercieel gevoelige informatie tussen concurrenten plaatsvindt – zij dienen dan ook de vaste rechtspraak van het Hof van Justitie inzake uitwisseling van informatie in acht te nemen. Wat nog belangrijker is: zoals de situatie in de VS aantoont, maakt de intrinsieke flexibiliteit van de discussieovereenkomsten deze aantrekkelijk voor van oudsher onafhankelijke ondernemingen. Daarom zouden discussieovereenkomsten nog schadelijker voor de concurrentie kunnen zijn dan conferences, aangezien zij in staat zijn om een werkelijke externe concurrentie voor de lijnvaartconferenties uit te schakelen.
18. Desondanks zijn er andere vormen van samenwerking tussen rederijen denkbaar die in overeenstemming zouden zijn met het Europese concurrentierecht.

3.3. Het voorstel van de ELAA

19. De European Liners Affairs Association (ELAA) heeft een voorstel voor een nieuwe "regelgevingsstructuur" voor lijnvaartdiensten naar en van de EU bij de Commissie ingediend¹⁵, dat volgens haar Verordening 4056/86 zou kunnen vervangen.¹⁶ De Commissie heeft nota genomen van dit voorstel, maar wil erop wijzen dat het niet uit enige onderhandeling of overeenkomst met haar diensten is voortgevloeid. Dit

document geeft enkel datgene weer wat de ELAA als een gepast kader voor de commerciële samenwerking tussen lijnvaartondernemingen beschouwt. In essentie stelt de ELAA voor¹⁷:

- uitwisseling tussen lijnvaartondernemingen van gegevens over de totale capaciteitsbenutting en gegevens over marktomvang per vaargebied tussen steeds twee regio's/zones (samenstelling van de gegevens met vertraging van een maand) en discussie hierover;
- uitwisseling en evaluatie van en discussie over de goederenfluctuatie per vaargebied (gegevens met vertraging van een maand);
- discussie over en evaluatie van totale vraag- en aanbodgegevens per vaargebied/transportgoed; de prognoses van de vraag per vaargebied en transportgoed zouden worden gepubliceerd;
- de ondernemingen kunnen de gegevens betreffende hun eigen marktaandeel per vaargebied, per regio en per haven krijgen (gegevens met vertraging van een maand);
- opstelling (gegevens met vertraging van een kwartaal) van een prijsindex die is gedifferentieerd naar soort uitrusting (bijvoorbeeld koelschip of voor droge bulkgoederen) en/of per vaargebied. Deze informatie zou worden gepubliceerd;
- berekening van aanvullende kosten op basis van publiekelijk verkrijgbare en transparante formules; de details zouden met de verladers worden besproken.

3.4. Inleidende opmerkingen over het voorstel van de ELAA

20. De Commissie is verheugd over de bereidheid van de vervoerders om na te denken over een andere toekomstige organisatie van de lijnvaart dan het huidige systeem van conferences. De sector zelf heeft te verstaan gegeven dat vervoerders thans niet zozeer interesse hebben voor de activiteiten waarvoor uit hoofde van Verordening 4056/86 een generieke vrijstelling geldt (met name prijsafspraken en regeling van het aanbod en van de markt) maar meer in het "discussieproces" waar het mee gepaard gaat. Het spreekt echter voor zich dat ieder voorstel voor een nieuw samenwerkingskader tussen lijnvaartondernemingen zorgvuldig op verenigbaarheid met de Europese concurrentieregels zal moeten worden onderzocht.
21. De Commissie is zich er terdege van bewust dat vervoerders die bij een conference zijn aangesloten gewend zijn om activiteiten te verrichten die in iedere andere economische sector normaal gesproken uit hoofde van de Europese mededingingsregels verboden zouden zijn geweest. Door deze bevoorrechte positie zou het voor sommige onder hen moeilijk kunnen zijn om zich aan te passen aan een situatie waarin zij net als iedere andere sector de gewone Europese mededingingsregels in acht zullen moeten nemen. Het is uit een zakelijk oogpunt dan ook begrijpelijk dat de vervoerders tot een geleidelijke afschaffing van het huidige systeem trachten te komen, of althans trachten naar een ander systeem over te schakelen dat het huidige systeem benadert en dat hun vermeende bijzondere positie het best weerspiegelt. Hierbij mag echter niet worden vergeten dat iedere voortgezette bijzondere behandeling overeenkomstig de Europese concurrentieregels van de lijnvaartsector in vergelijking met andere kapitaalintensieve sectoren met

hoge vaste kosten en schommelingen in de vraag (zoals het luchtvervoer) op overtuigende wijze gemotiveerd dient te worden. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van een alternatieve regeling voor de gehele lijnvaartsector, dat wil zeggen dat niet alleen de belangen van de bij een conference aangesloten vervoerders maar ook die aan hun concurrenten (onafhankelijke exploitanten), hun klanten (verladers) en de eindgebruikers in acht worden genomen. De ELAA heeft erop gewezen dat haar voorstel aan de gehele sector, zowel aan de vervoerders als aan hun klanten, ten goede zou komen. In dit verband verzoekt de Commissie dan ook expliciet alle belanghebbenden, met name verladers (verenigingen zoals de European Shippers Council alsook afzonderlijke verladers) om hun mening over de verschillende onderdelen van het voorstel te geven.

3.5. Conclusie

22. Indien de huidige generieke vrijstelling voor prijsvaststelling en het regelen van capaciteit door lijnvaartconferenties wordt ingetrokken, heeft dit in essentie tot gevolg dat lijnvaartconferenties in vaargebieden naar en van de EU, zoals bepaald in Verordening 4056/86, onverenigbaar worden met artikel 81 van het Verdrag.¹⁸ De vraag is nu welk soort communautair rechtsinstrument nodig zou zijn dat richtsnoeren zou verschaffen over de toepasselijkheid van artikel 81 op andere vormen van samenwerking tussen lijnvaartdiensten. De noodzaak van een dergelijk instrument en de vorm waarin dit moet worden gegoten zouden natuurlijk sterk afhankelijk zijn van de inhoud van het beoogde samenwerkingskader. Daarbij is het met name belangrijk te weten of dit beperkingen van de mededinging in de zin van artikel 81, lid 1, van het Verdrag met zich meebrengt en, zo ja, of ervan kan worden uitgegaan dat aan de voorwaarden voor ontheffing uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag is voldaan.
23. De Commissie zou de mening van belanghebbenden willen ontvangen over de noodzaak en de eventuele vorm van een rechtsinstrument dat van toepassing is op een eventueel nieuw samenwerkingskader tussen scheepvaartondernemingen.

4. CABOTAGE EN WILDE VAART

24. De internationale wilde vaart zoals gedefinieerd in artikel 1, lid 3, onder a), van Verordening 4056/86 en zeevervoer dat uitsluitend tussen de havens van eenzelfde lidstaat plaatsvindt (cabotage) zoals bedoeld in artikel 1, lid 2, van Verordening 4056/86, zijn op dit ogenblik uitgesloten van de communautaire uitvoeringsbepalingen, overeenkomstig het bepaalde artikel 32, a) en b), van Verordening 1/2003.^{19, 20}
25. Zoals in de bijlage nader wordt uitgelegd, is er geen enkel geloofwaardig argument naar voren gebracht om aan te tonen waarom voor deze diensten andere uitvoeringsbepalingen moeten gelden dan die welke de Raad voor alle andere sectoren van de economie heeft gekozen. Evenmin is nader verklaard welke aantoonbaar negatieve gevolgen een verandering van procedure voor de sector zou kunnen hebben. De Commissie stelt daarom voor de algemene uitvoeringsregels van Verordening (EG) Nr. 1/2003 ook op cabotage- en wilde vaartdiensten op het gebied van het zeevervoer toe te passen. Niettemin zal de Commissie, om de sector van de wilde vaart te helpen met name zijn "poolovereenkomsten" correct te evalueren,

nagaan of het opportuun is op nog nader te bepalen wijze een of andere vorm van richtsnoer te publiceren.

5. TECHNISCHE REGELINGEN

26. Krachtens artikel 2 van Verordening 4056/86 kunnen aanbieders van zeevervoer overeenkomsten sluiten die uitsluitend tot doel en ten gevolge hebben te komen tot technische verbeteringen of technische samenwerking. Deze overeenkomsten vallen niet onder artikel 81, lid 1, van het Verdrag. Genoemd artikel 2 bevat enkele voorbeelden: normen of typen voor schepen en materieel, de coördinatie van de dienstregelingen voor op elkaar aansluitende trajecten.
27. Zoals in de bijlage nader wordt uitgelegd, is deze specifieke uitzondering voor technische overeenkomsten, zoals bevestigd door het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, zuiver declaratoir. Derhalve wordt voorgesteld deze bepaling in te trekken, zoals de Raad eerder dit jaar al voor het luchtverkeer heeft gedaan.

6. CONFLICTEN VAN RECHT

28. In artikel 9 van Verordening 4056/86 is vastgelegd welke procedure moet worden gevolgd indien de toepassing van de verordening leidt tot strijdigheid met de wetgeving van een derde land. In dat geval moet de Commissie de bevoegde autoriteiten van de betrokken derde landen raadplegen en, in voorkomend geval, de Raad verzoeken haar te machtigen onderhandelingen te openen. Deze bepaling werd destijds kennelijk in Verordening 4056/86 opgenomen omdat men van mening was dat, gelet op de kenmerken van het internationale zeevervoer, de toepassing van de Verordening 4056/86 zou kunnen leiden tot een conflict met de wetten en regels van bepaalde derde landen en schadelijke gevolgen zou kunnen hebben voor de belangrijke commerciële en maritieme belangen van de Gemeenschap (*vijftiende overweging* van Verordening 4056/86).
29. Zoals in de bijlage nader wordt uitgelegd, heeft zich in het verleden geen enkel conflict van recht voorgedaan en is het zeer onwaarschijnlijk dat dit zich ooit zal voordoen, zelfs indien de generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties volledig wordt ingetrokken. Er is derhalve geen reden om deze bepaling te handhaven.

7. CONCLUSIES

30. Gelet op het bovenstaande zijn de antwoorden op de gestelde vragen als volgt:
- (a) *Is, onder de huidige marktvoorwaarden, de groepsvrijstelling voor het vaststellen van prijzen, aanbod en reglementering van de markt door lijnvaartconferenties uit hoofde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag nog gerechtvaardigd?* Er is geen afdoend bewijs voor dat de aannamen op basis waarvan de generieke vrijstelling ten tijde van de goedkeuring ervan in 1986 werd gemotiveerd, bij de huidige marktsituatie en gelet op de vier cumulatieve voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag nog gerechtvaardigd zijn. Op basis daarvan overweegt de Commissie de

thans geldende generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties in te trekken.

- (b) *Zo niet, zou de Commissie dan voorstellen genoemde vrijstelling te vervangen door een ander rechtsinstrument voor de lijnvaart in vaargebieden naar en van de EU?* De Commissie zal de voorstellen uit de sector en de opmerkingen van belanghebbenden evalueren ten einde, aan de hand van een gepast rechtsinstrument, een standpunt in te nemen over een nieuw samenwerkingskader tussen ondernemingen. De ELAA heeft reeds concrete ideeën over een dergelijk kader geformuleerd. Alvorens zich daarover uit te spreken wenst de Commissie de belanghebbenden uit te nodigen opmerkingen te maken en alternatieven voor te stellen.
- (c) *Is het nog steeds gerechtvaardigd dat de wilde vaart en de cabotage (dat wil zeggen zeevervoer binnen een land) van de uitvoeringsbepalingen in Verordening 1/2003 zijn uitgesloten?* Er is geen enkel geloofwaardig argument naar voren gebracht om aan te tonen waarom voor deze diensten andere uitvoeringsbepalingen moeten gelden dan die welke de Raad voor alle andere sectoren van de economie heeft gekozen. Evenmin is nader verklaard welke aantoonbaar negatieve gevolgen een verandering van procedure voor de sector zou kunnen hebben. De Commissie stelt daarom voor de algemene uitvoeringsregels van Verordening 1/2003 ook op cabotage- en wilde vaartdiensten op het gebied van het zeevervoer toe te passen. De Commissie zal deze sector enkele richtsnoeren over de toepassing van de concurrentieregels op deze sector verschaffen.
- (d) *Is er een valabele reden om de specifieke uitzondering voor zuiver technische regelingen te handhaven?* De bepaling betreffende de technische regelingen in artikel 2 van Verordening 4056/86 is, zoals bevestigd door het Hof, zuiver declaratoir. Derhalve overweegt de Commissie voor te stellen deze bepaling in te trekken, zoals de Raad eerder dit jaar al voor het luchtverkeer heeft gedaan.
- (e) *Is er een valabele reden om de bepaling inzake conflicten van recht in Verordening 4056/86 te handhaven?* Er heeft zich tot nog toe geen enkel conflict van recht voorgedaan; handhaving van artikel 9 van Verordening 4056/86 is daarom niet gerechtvaardigd. Niettemin wenst de Commissie, alvorens zich hierover uit te spreken, de belanghebbenden - en met name haar tegenhangers op internationaal niveau, uit te nodigen hun standpunt over de noodzaak van een bepaling inzake conflict van recht kenbaar te maken.

8. VOORGESTELDE MAATREGELEN

31. Gelet op bovenstaande conclusies stelt de Commissie het volgende voor:

- Overwegen de thans geldende materiële bepalingen van Verordening 4056/86, met name de generieke vrijstelling voor lijnvaartconferenties en de uitzondering voor technische overeenkomsten, in te trekken.

- Nagaan welk soort instrument vereist zou zijn om Verordening 4056/86 te vervangen en hiertoe een passend voorstel doen, waarbij mede rekening wordt gehouden met de internationale concurrentiepositie van de zeevervoersector van de EU.
- Het voorstel van de ELAA, dat in dit document wordt uiteengezet, nauwkeurig bestuderen in het licht van de opmerkingen die door belanghebbenden terzake zijn toegezonden, alsook ieder ander voorstel dat door de sector of door andere belanghebbenden wordt gedaan.
- Verordening 1/2003 wijzigen om de wilde vaart en de cabotage binnen de werkingssfeer ervan te brengen.
- Zorgvuldig bestuderen of handhaving van een bepaling inzake conflicten van recht gegrond is.

9. UITNODIGING OM OPMERKINGEN TE MAKEN

32. De Commissie verzoekt de lidstaten, alle instellingen en belanghebbenden haar binnen twee maanden hun opmerkingen over dit Witboek te doen toekomen:

Per post:

Directoraat-generaal Concurrentie
 Europese Commissie
 Eenheid D2 (vervoer)
 Witboek over de herziening van de verordening betreffende het zeevervoer
 Jozef II-straat 70, 2/237
 1049 Brussel

Per e-mail:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Bijlage: Referentiedocument

-
- ¹ 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, PB L 378 van 31.12.1986, blz. 24, zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 (PBJ L 1 van 4.1.2003, blz. 1) .
- ² Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 (PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ Verslag van het secretariaat van de OESO van april 2002, Competition policy in liner shipping, blz. 74-80, beschikbaar op <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ Raadgevend comité ad hoc van 25 maart 2002.
- ⁶ Zie zaak T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, Jurispr. 2002, blz. II-1011, r.o. 254, 393 en 484.
- ⁷ "Hardcore"-beperkingen worden doorgaans beschouwd als binnen de werkingssfeer van artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallende restricties die mededingingsbeperking tot doel hebben, die over het algemeen niet voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling op grond van artikel 81, lid 3, van het Verdrag.
- ⁸ Zie beschikkingen van de Commissie van 14 november 2002 in de zaken TAA, EATA en TACA (PB L 26 van 31.1.2003, blz.53) en persbericht van de Commissie IP/02/1677 van 14.11.2002.
- ⁹ Zie beschikkingen van de Commissie van 14 november 2002 in de zaken TAA, FEFC en herziene TACA (PB L 26 van 31.1.2003, blz.53) en persbericht van de Commissie IP/02/1677 van 14.11.2002.
- ¹⁰ Gevoegde zaken T-191/98 en T-212/98 tot en met T-214/98, *TACA*, Jurispr. 2003 – nog niet gepubliceerd, r.o. 568.
- ¹¹ Zie impliciet in die zin punt 139 van zaak T-17/93, *Matra*, Jurispr. 1994 blz. II-595 en zaak 26/76, *Metro (I)*, Jurispr. 1977, blz. 1875, punt 43.
- ¹² Zaak T-395/94, *TAA*, Jurispr. 2002, blz. II-00875, blz. 261.
- ¹³ Zie ter vergelijking Verordening 823/2000 betreffende consortia (PB L 100 van 20.4.2000 blz. 24), Verordening 1400/2002 betreffende motorvoertuigen (PB L 203 van 1.8.2002 blz. 30) en Verordening 2790/1999 betreffende verticale overeenkomsten (PB L 336 van 29.12.1999, blz. 21), waarin de Commissie uitdrukkelijk verwijst naar de in de betrokken sector opgedane ervaring die het haar mogelijk maakt groepen verticale overeenkomsten te omschrijven die gewoonlijk aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, voldoen..
- ¹⁴ Zie voor een uitvoerige beschrijving van de situatie in deze landen de bijlage bij dit document.
- ¹⁵ Lijnvaart wordt door de ELAA in haar voorstel gedefinieerd als "vervoer van goederen dat op geregelde wijze geschiedt op (een) welbepaalde route(s) tussen havens en volgens vooraf aangekondigde uurregelingen en reisdata, en dat voor alle vervoergebruikers tegen betaling zelfs op incidentele basis beschikbaar is, alsook verwante activiteiten" (vgl. artikel 2, lid 2, van Verordening 823/2000).
- ¹⁶ Het definitieve voorstel van de ELAA, van 6 augustus 2004, is beschikbaar op: http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Zie de bijlage voor een meer gedetailleerde beschrijving van het voorstel van de ELAA.

-
- ¹⁸ Althans een lijnvaartconference in de zin van een groep van twee of meer vervoerders die schepen exploiteren die lijndiensten onderhoudt op basis van eenvormige of gemeenschappelijke vervoertarieven (vgl. definitie van een lijnvaartconference in artikel 1, lid 3, onder b), van Verordening 4056/86).
- ¹⁹ Verordening (EG) nr. 1/2003 vervangt sinds 1 mei 2004 de procedurevoorschriften van Verordening 4056/86. De uitsluiting van cabotage en wilde vaart van het toepassingsgebied van Verordening 4056/86 heeft derhalve sinds 1 mei 2004 geen praktische betekenis meer.
- ²⁰ Om verwarring te voorkomen zij erop gewezen dat de materiële bepalingen inzake concurrentie (artikelen 81 en 82 van het EG-Verdrag) ook op deze diensten van toepassing zijn. De uitsluiting is beperkt tot *uitvoeringsbepalingen* in Verordening 1/2003, met andere woorden: Verordening 1/2003 is niet van toepassing op wilde vaart en cabotage.