

**Mededeling overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad
in zaak nr. IV/35.481 — Stena Tor Line**

(96/C 209/07)

(Voor de EER relevante tekst)

1. Op 30 juni 1994 hebben Stena Line Service AB en Tor Line AB een verzoek om een vrijstelling overeenkomstig artikel 53, lid 3, van de EER-Overeenkomst aangemeld bij de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA (ESA). Dit verzoek betrof een samenwerkingsovereenkomst uit 1987 met betrekking tot Stena Tor Line HB (de gemeenschappelijke onderneming — G. O.). De G. O. verzorgt lijnvervoer van „geconsolideerde eenheden” (opleggers en containers die verschillende soorten goederen bevatten) tussen Göteborg (Zweden) en Felixstowe/Harwich (Verenigd Koninkrijk), waarbij zij gebruik maakt van gecharterde ro-ro-schepen.

2. De aanmelding werd bij schrijven van 14 maart 1995 door de ESA overgedragen aan de Commissie. Naar aanleiding van de toetreding van Zweden tot de Gemeenschap zal de zaak overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 4056/86 worden beoordeeld in het licht van artikel 85 van het Verdrag.

De partijen

3. Stena Line AB is de moedermaatschappij van het Stena-concern, die haar rechten uit hoofde van de overeenkomst heeft overgedragen aan Stena Line Service AB (Stena), een Zweedse onderneming. Stena Line AB legt zich hoofdzakelijk toe op internationale veerdiensten.

4. Tor Line AB (Tor) is een volle — zij het commercieel onafhankelijke — Zweedse dochteronderneming van het Deense DFDS-concern, dat via een 52 %-participatie deel uitmaakt van het Deense Lauritzen-concern. Tor onderhoudt lijndiensten voor gecombineerde eenheden over de Noordzee.

De overeenkomst

5. De aanmelding heeft betrekking op de G. O. en op de rol van Stena en Tor in de zakelijke activiteiten van en verband houdend met de G. O. De betrekkingen met de G. O. zijn vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst uit 1987. De G. O. is opgericht naar Zweeds recht. De samenwerkingsovereenkomst fungeert tevens als huishoudelijk reglement van de G. O. De overeenkomst bevat de regels voor de administratie, de organisatie, het bestuur, de marketing, de exploitatie van schepen en uitrustingen, de financiering, de boekhouding en de winstdeling van de G. O.

6. Alleen Tor verkoopt de vervoerdiensten van de G. O. Het vervoer op en de dienstregeling voor de route van de G. O. maakt in zoverre deel uit van het eigen vervoer van Tor, dat de voor het vervoer gebruikte schepen zowel worden ingezet op de routes van de G. O. als op die van Tor.

7. Tussen de G. O. en Stena is een tijdcharterovereenkomst gesloten voor de bijdrage van tonnage van Stena aan de G. O. Tor stelt uit hoofde van een reischarterovereenkomst tonnage aan de G. O. beschikbaar op vergelijkbare voorwaarden, zodat Stena en Tor op voet van gelijkwaardigheid tonnage bijdragen.

8. De G. O. wordt bestuurd door personeel van Tor. Tor ontvangt hiervoor een vergoeding. Deze wordt berekend als deel van de totale administratiekosten van Tor. Een gezamenlijke raad van bestuur is uiteindelijk verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering van de G. O.

De markt

9. De partijen stellen zich op het standpunt dat de relevante dienstenmarkt de markt van multimodaal vervoer van geconsolideerde eenheden met verschillende soorten goederen is. Het zeevervoer dat de G. O. verzorgt, wordt beschouwd als onderdeel van de relevante dienstenmarkt.

10. De partijen zijn van mening dat de relevante geografische markt de vervoerdiensten tussen Zweden, Zuid-Noorwegen, Finland en het Verenigd Koninkrijk omvat. De overeenkomst heeft mogelijk ook gevolgen voor Ierland, Denemarken en Noord-Duitsland, omdat het volgens partijen waarschijnlijk is dat verladers vanuit deze gebieden de Göteborg-Harwich-route zullen gebruiken.

Vrijstelling

11. De partijen zijn de mening toegedaan dat de overeenkomst in aanmerking komt voor een vrijstelling op grond van artikel 85, lid 3.

12. De gemeenschappelijke exploitatie van de route Göteborg-Harwich zou bijdragen tot verbetering van de produktie of van de verdeling der produkten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang, omdat:

- een betere vervoerdienst tussen Zweden en het Verenigd Koninkrijk wordt geboden;
- de activiteit wordt geconsolideerd door een betere kostenbeheersing;
- een regelmatige en betrouwbare dienst met frequente afvaart wordt gewaarborgd op een markt die wordt gekenmerkt door een sterk schommelende vraag;
- een herhaling van investeringen wordt vermeden;
- kostenbesparingen worden bereikt, doordat een herhaling van marketing-, verkoop- en reserveringsinspanningen wordt vermeden;
- rationalisering van de kosten mogelijk wordt, waardoor een dienst van hoge kwaliteit kan worden geboden.

13. Een billijk aandeel in de uit de gemeenschappelijke exploitatie van de route Göteborg-Harwich voortvloeiende voordelen zou ten goede komen aan de gebruikers, omdat:

- de kosten worden beperkt, hetgeen zijn weerslag zal hebben op het niveau van de tarieven;
- de dienst regelmatig, betrouwbaar en frequent is;
- de partijen in staat worden gesteld te investeren in verbeteringen en modernisering van de installaties aan boord en van de schepen zelf, waardoor verladers een dienst van kwaliteit kan worden geboden;
- de boekingsmogelijkheden ruimere bekendheid krijgen en algemener beschikbaar worden.

14. De partijen zijn van mening dat de samenwerking hun geen beperkingen oplegt die niet onmisbaar zijn voor het bereiken van deze doelstellingen. Zij hebben verklaard dat er geen concurrentieverbod tussen hen bestaat ten aanzien van de betrokken diensten en dat de enige beperking van de mededinging de beperking is die voortvloeit uit de aangemelde overeenkomst.

15. De partijen stellen zich op het standpunt dat de overeenkomst hen niet in staat stelt de mededinging voor een wezenlijk deel van de betrokken diensten uit te schakelen. De partijen zullen concurrentie blijven ondervinden van andere rechtstreekse diensten tussen het Verenigd Koninkrijk en Zweden en — in uiteenlopende mate — van alle andere scheepvaartroutes tussen het Verenigd Koninkrijk en het vasteland en het Verenigd Koninkrijk en Scandinavië. De mobiliteit van schepen en het bestaan van talloze havenfaciliteiten stellen de partijen bloot aan een voortdurende concurrentiedruk. Er zijn geen drempels voor toetreding tot de markt. De opening van de Kanaaltunnel en het rechtstreekse vervoer over de weg vormen een nieuwe factor van concurrentie.

Opmerkingen van derden

16. Deze mededeling geschiedt overeenkomstig de procedure van artikel 12 van Verordening (EEG) nr. 4056/86. De Commissie heeft zich in dit stadium nog geen oordeel gevormd over de vraag of artikel 85, lid 3, van het Verdrag van toepassing is op de overeenkomst. Overeenkomstig artikel 12, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 4056/86 nodigt de Commissie belanghebbende derden uit haar hun opmerkingen binnen 30 dagen na dagtekening van deze mededeling, onder vermelding van referentie IV/35.481, toe te zenden aan het volgende adres:

Europese Commissie,
Directoraat-generaal Concurrentie,
Directoraat IV/D/3,
Wetstraat 200,
B-1049 Brussel.