

II

(Meddelanden)

MEDDELANDEN FRÅN EUROPEISKA UNIONENS INSTITUTIONER OCH
ORGAN

KOMMISSIONEN

Tillkännagivande i enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 479/92 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier ("konsortier")

(Text av betydelse för EES)

(2008/C 266/01)

I enlighet med artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 479/92 ⁽¹⁾ uppmanar kommissionen berörda parter att inkomma med synpunkter på bifogade utkast till kommissionens förordning (EG) om tillämpning av artikel 81.3 i EG-fördraget på vissa grupper av avtal inom sjötransportområdet. Synpunkterna (referens HT.1065) ska skickas till följande adress inom en månad efter offentliggörandet av detta tillkännagivande:

European Commission
Directorate-General for Competition
Reference HT.1065
Unit COMP/F1, Office J70 2/55
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 295 01 28
E-post: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu

⁽¹⁾ EGT L 55, 29.2.1992, s. 3.

”PRELIMINÄRT UTKAST

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr [XXX]

av den [XXX]

om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier ('konsortier')

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 479/92 av den 25 februari 1992 om tillämpning av artikel 85.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) ⁽¹⁾, särskilt artikel 1,

efter offentliggörande av ett utkast till denna förordning ⁽²⁾,

efter samråd med den rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, och

av följande skäl:

- (1) Förordning (EEG) nr 479/92 ger kommissionen befogenhet att genom en förordning tillämpa artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) rörande gemensamma verksamheter inom linjesjöfart som, på grund av det samarbete de innebär, kan begränsa konkurrensen på gemenskapsmarknaden och påverka handeln mellan medlemsstaterna och som därför eventuellt omfattas av det förbud som avses i artikel 81.1 i fördraget.
- (2) Kommissionen har använt denna befogenhet genom att anta kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) ⁽³⁾, som upphör att gälla den 25 april 2010. På grundval av kommissionens erfarenheter kan slutsatsen dras att ett gruppundantag för linjekonsortier fortfarande är motiverat eftersom det har konstaterats fungera väl och kommit rederier och transportbrukare till nytta. Vissa justeringar måste emellertid göras i syfte att stryka hänvisningarna till den upphävda förordningen (EG) nr 4056/86 som omfattade ett gruppundantag för linjekonferenser som gav linjerederier möjlighet att fastställa priser och kapacitet. Ändringarna syftar också till en större överensstämmelse mellan förordning (EG) nr 823/2000 och andra gällande gruppundantagsförordningar för horisontellt samarbete samtidigt som gällande marknadspraxis inom linjesjöfart beaktas.

- (3) Det finns många olika konsortieavtal på marknaden. I denna förordning avses med ett konsortieavtal ett eller flera separata men med varandra sammanhängande avtal enligt vilket parterna i avtalet bedriver en gemensam tjänst. Den rättsliga formen för avtalen anses mindre viktig än den bakomliggande ekonomiska verkligheten, dvs. att parterna tillhandahåller en gemensam tjänst.
- (4) Denna förordning bör inte omfatta konkurrensbegränsande avtal som slutits mellan, på ena sidan, konsortier eller en eller flera av deras medlemmar och, på andra sidan, andra rederier. Den bör inte heller gälla konkurrensbegränsande avtal mellan olika konsortier som verkar i samma trafik eller mellan medlemmar av sådana konsortier.
- (5) Gruppundantaget bör begränsas till sådana avtal som med tillräcklig säkerhet kan antas uppfylla villkoren i artikel 81.3.
- (6) Så som de definieras i denna förordning bidrar konsortierna i allmänhet till att förbättra produktiviteten och kvaliteten på de linjetrafiktjänster som erbjuds på grund av de rationaliseringar inom medlemsrederierna som de ger upphov till och på grund av stordriftsfördelarna, vilka kan öka utnyttjandegraden av fartyg och hamnanläggningar. Konsortierna bidrar också till att främja teknisk och ekonomisk utveckling genom att de underlättar och befrämjar såväl utnyttjandet av containrar som ett effektivare utnyttjande av fartygskapaciteten. En av de grundläggande egenskaper som utmärker ett konsortium vars syfte är att etablera och bedriva en gemensam tjänst är förmågan att anpassa kapaciteten efter svängningarna i tillgång och efterfrågan. Däremot leder omotiverade produktionsbegränsningar, gemensamt fastställande av fraktsatser eller uppdelning av marknader eller kundunderlag sannolikt inte till ökad effektivitet. Därför bör konsortieavtal som omfattar sådan verksamhet inte omfattas av denna förordning, oavsett parternas marknadsstyrka.
- (7) En skälig del av de fördelar som effektivitetsvinster ger upphov till bör komma transportbrukarna till godo. Brukarna av de sjöfartstjänster som tillhandahålls av konsortier kan gynnas av den förbättrade produktivitet som ett konsortium kan innebära. Dessa fördelar kan vara en ökning av antalet förbindelser och tilläggningar eller bättre disponering av dessa, liksom högre kvalitet och större individuell anpassning av de erbjudna tjänsterna på grund av tillgång till modernare fartyg och utrustning, både till havs och i hamn.

⁽¹⁾ EGT L 55, 29.2.1992, s. 3.

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ EGT L 100, 20.4.2000, s. 24.

- (8) Brukarna kan dock effektivt dra fördel av konsortierna endast i den mån tillräcklig konkurrens råder på de linjer där konsortierna verkar. Detta villkor i artikel 81.3 bör anses uppfyllt om konsortiets marknadsandel ligger kvar på en nivå under ett givet tröskelvärde och konsortiet därför kan antas vara utsatt för effektiv konkurrens, reell eller potentiell, av de rederier som inte är medlemmar av konsortiet. Vid bedömningen av ett konsortiums marknadsandelar bör inte bara direktrafiken mellan de hamnar konsortiet trafikerar beaktas, utan även eventuell konkurrens från andra trafiklinjer som utgår från likvärdiga hamnar, samt i förekommande fall, även konkurrens från andra transportmedel.
- (9) Undantag enligt denna förordning bör inte medges för sådana avtal som omfattar konkurrensbegränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå de mål som ligger till grund för undantaget. I detta syfte bör sådan verksamhet som anges i artikel 4 inte omfattas av denna förordning.
- (10) För att undantaget ska gälla bör dessutom vissa villkor vara uppfyllda. Framför allt bör konsortieavtal innehålla en bestämmelse som tillåter varje linjerederi som är avtalspart att lämna konsortiet med en rimlig uppsägningstid. Det finns dock anledning att införa bestämmelser om en längre uppsägningstid för konsortier som är starkt integrerade och/eller har hög investeringsgrad med hänsyn till de stora investeringarna för att upprätta konsortiet och den omfattande omorganisation som blir följderna om en av medlemmarna lämnar konsortiet. Det är försvarligt att konsortierna söker säkerhet för nyinvesteringar som gjorts i befintlig linjetrafik. Därför bör möjligheten för konsortieavtalsparter att införa en klausul med en 'uppsägningsspärr' även vara tillämplig på situationer där parterna i ett befintligt konsortieavtal har kommit överens om att göra betydande nyinvesteringar och kostnaderna för dessa nyinvesteringar motiverar en ny 'uppsägningsspärr'.
- (11) Det bör också vara ett villkor att konsortierna och deras medlemmar på en given linje inte tillämpar olika fraktpreiser och fraktvillkor endast på grundval av de transporterade varornas ursprungsland eller destination, och därigenom förorsakar snedvridning av handeln inom gemenskapen till skada för vissa hamnar, befraktare, rederier eller speditörer, såvida inte priserna eller villkoren kan rättfärdigas ekonomiskt på grund av skillnader i kostnader.
- (12) Undantaget bör också förenas med vissa förpliktelser. I det avseendet måste transportbrukare när som helst kunna ta del av de villkor som gäller för de sjöfartstjänster som är gemensamma för konsortiedlemmarna. Det bör upprättas ett förfarande för reellt och effektivt samråd mellan konsortiet och transportanvändare avseende de aktiviteter avtalen omfattar. I förordningen bör också definieras vad som avses med reellt och effektivt samråd, liksom de viktigaste steg som bör följas vid sådana samråd.
- (13) Dessa samråd är avsedda att garantera att sjöfarten fungerar mer effektivt och anpassas efter brukarnas behov. Det är följaktligen lämpligt att undanta vissa av de konkurrensbegränsande förfaranden som dessa samråd kan resultera i. Sådana samråd bör emellertid begränsas till villkoren för och kvaliteten på den linjesjötransport som tillhandahålls av konsortiet eller dess medlemmar och som undantas genom denna förordning.
- (14) Tröskelvärdet för marknadsandelar, det faktum att visst beteende inte omfattas av undantaget liksom andra villkor och förpliktelser som är förenade med detta bör normalt sett säkerställa att avtal som omfattas av gruppundantaget inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av de berörda linjerna.
- (15) I särskilda fall där avtal som omfattas av denna förordning ändå har verkningar som är oförenliga med artikel 81.3 får kommissionen återkalla rätten att omfattas av gruppundantaget.
- (16) Denna förordning påverkar inte tillämpningen av artikel 82 i fördraget.
- (17) Mot bakgrund av att förordning (EG) nr 823/2000 upphör att gälla är det lämpligt att anta en ny förordning som förnyar gruppundantaget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE:

KAPITEL I

TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

Artikel 1

Tillämpningsområde

Denna förordning ska bara gälla konsortier i den omfattning de tillhandahåller internationell linjesjötransport från eller till en eller flera hamnar inom gemenskapen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *konsortium*: ett avtal, eller flera med varandra sammanhängande avtal, mellan minst två rederier som tillhandahåller internationell, regelbunden linjesjöfart för transport enbart av varor, huvudsakligen i container och på en eller flera linjer, vars syfte är att etablera ett samarbete för gemensam drift av sjöfart med avsikten att förbättra de tjänster som om inget konsortium fanns skulle erbjudas individuellt av var och en av konsortiedlemmarna, och att rationalisera verksamheten medelst tekniska, driftsmässiga eller kommersiella åtgärder,

2. *linjesjötransport*: transport av varor som utförs regelbundet på en eller flera särskilda rutter mellan hamnar och enligt tidtabeller och på avseglingsdatum som meddelas i förväg, och som mot betalning kan utnyttjas på samma sätt av alla transportbrukare, även tillfälligt,
 3. *serviceavtal*: en kontraktsmässig överenskommelse mellan på ena sidan en eller flera transportbrukare och på andra sidan ett konsortium eller en enskild medlem av ett konsortium, enligt vilket konsortiet eller den enskilda medlemmen av konsortiet i utbyte mot att brukaren förbinder sig att låta transportera en viss kvantitet varor under en viss tidsperiod erbjuder brukaren en tjänst av en bestämd och individuell uppsatt kvalitet, speciellt lämpad för dennes behov,
 4. *transportbrukare*: alla företag (befraktare, mottagare, speditörer etc.) eller de organisationer som representerar dem som har slutit, eller tillkännagivit en avsikt att sluta, ett kontraktsmässigt avtal med ett konsortium (eller en av dess medlemmar) om transport av varor,
 5. *inledande av linjetrafiken*: den dag då det första fartyget sätts i trafik på linjen eller, om betydande nyinvesteringar har ägt rum, den dag då det första fartyget sätts i trafik enligt de villkor som har uppstått som en direkt följd av den betydande nyinvesteringen,
 6. *betydande nyinvestering*: investering som leder till byggnad, inköp eller charter på lång sikt av fartyg som är särskilt anpassade till och nödvändiga för driften av linjen och som motsvarar minst hälften av den sammanlagda investering som gjordes av konsortiets medlemmar med avseende på den sjöfart som erbjuds av konsortiet.
- v) Tillhandahållande av containrar, chassin och annan utrustning och/eller hyres-, leasing- eller köpeavtal för sådan utrustning.
- vi) Utnyttjande av system för datautbyte och/eller gemensamt dokumentationssystem.
- b) Anpassning av kapaciteten efter svängningarna i tillgång och efterfrågan.
 - c) Gemensam drift eller gemensamt utnyttjande av hamnterminaler och därtill knutna tjänster, t.ex. olika typer av tjänster för lastning och stuvning.
 - d) All annan aktivitet som är knuten till de aktiviteter som nämns under a–c och som är nödvändig för deras genomförande.
3. Följande ska särskilt anses vara aktiviteter knutna till ovan nämnda aktiviteter i den mening som avses i punkt 2 d:
- a) En skyldighet för konsortiemedlemmarna att på linjen eller linjerna i fråga använda fartyg som anvisats konsortiet och att avstå från att befrakta ytor på fartyg som tillhör tredje part.
 - b) En skyldighet för konsortiemedlemmarna att inte tilldela eller befrakta ytor åt andra rederier på linjen eller linjerna i fråga utan att i förväg ha fått de andra konsortiemedlemmarnas medgivande.

Artikel 4

Avtal som inte omfattas av undantaget

Undantaget enligt artikel 3 ska inte gälla avtal som, direkt eller indirekt, ensamt eller i kombination med andra faktorer som parterna kontrollerar, syftar till att

- a) fastställa priser när linjesjöfartstjänster säljs till tredje part,
- b) begränsa kapacitet eller försäljning med undantag för sådan anpassning av kapaciteten som avses i artikel 3.2 b i denna förordning,
- c) dela upp marknader eller kundunderlag.

KAPITEL III

VILLKOR FÖR UNDANTAG

Artikel 5

Villkor avseende marknadsandel

1. Med stöd av artikel 81.3 i fördraget och om inget annat följer av de villkor och förpliktelser som anges i denna förordning förklaras artikel 81.1 i fördraget icke tillämplig på de aktiviteter som anges i punkt 2 i den här artikeln och som utövas inom ramen för konsortieavtal så som de definieras i artiklarna 1 och 2 i denna förordning.
 2. Förklaringen om icke tillämplighet ska bara gälla följande aktiviteter:
 - a) Gemensam drift av linjesjöfart som omfattar någon av följande aktiviteter:
 - i) Samordning och/eller gemensam fastläggning av tidtabeller liksom fastställande av anloppshamnar.
 - ii) Byte, försäljning eller korsbefraktning av ytor eller utrymmen på fartygen.
 - iii) Gemensamt utnyttjande (pooling) av fartyg och/eller hamnanläggningar.
 - iv) Utnyttjande av ett eller flera gemensamma driftskontor.
1. För att vara berättigat till det undantag som avses i artikel 3 ska ett konsortiums marknadsandel på varje marknad det trafikerar vara mindre än 30 % beräknat på volymen transporterade varor (fraktton eller motsvarande uttryckt i 20-fotsenheter).
 2. Vid fastställande av om tröskelvärdet för marknadsandelen är uppfyllt ska
 - a) marknadsandelarna för rederier som tillhandahåller tjänster både individuellt och inom ett konsortium på samma relevanta marknad läggas samman,
 - b) marknadsandelarna för de konsortier som verkar på samma relevanta marknad och som är knutna till varandra genom ett gemensamt medlemskap läggas samman.

KAPITEL II

UNDANTAG

Artikel 3

Undantagna avtal

3. Undantaget i artikel 3 ska fortsätta att tillämpas om den marknadsandel som avses i punkt 1 inte överskrider med mer än en tiondel under en period av två på varandra följande kalenderår.

4. Om ett av de tröskelvärden som anges i punkterna 1 och 3 överskrider, ska det undantag som avses i artikel 3 fortsätta att gälla under en period av sex månader efter utgången av det kalenderår under vilket överskridandet ägde rum. Denna period ska förlängas till tolv månader om överskridandet orsakas av att ett rederi som inte är medlem av konsortiet lämnar den berörda marknaden.

Artikel 6

Övriga villkor

För att undantaget enligt artikel 3 ska gälla ska följande villkor vara uppfyllda:

- a) Konsortiet ska ge var och en av sina medlemmar möjlighet att genom ett individuellt kontrakt erbjuda egna serviceavtal.
- b) Konsortieavtalet ska ge medlemmarna rätt att lämna konsortiet utan att drabbas av ekonomiska eller andra sanktioner, i synnerhet sanktioner som innebär att medlemmen tvingas att upphöra med sin transportverksamhet på linjen eller linjerna i fråga, oavsett om medlemmen medges att återuppta verksamheten efter en viss tid eller ej. Rättigheten att lämna konsortiet omfattas av en uppsägningstid på högst sex månader. I konsortieavtalet kan emellertid föreskrivas att en uppsägning inte får göras förrän tidigast 18 månader efter den dag då konsortieavtalet, eller ett avtal om att göra en betydande nyinvestering i den gemensamma sjöfarten, träder i kraft. Om avtalet träder i kraft innan trafiken har inletts ska uppsägning kunna göras tidigast 24 månader efter den dag då konsortieavtalet, eller ett avtal om att göra en betydande nyinvestering i den gemensamma sjöfarten, träder i kraft. Även för ett konsortium som är starkt integrerat och har en hög investeringsgrad på grund av konsortie medlemmarnas inköp eller befraktning av fartyg för att upprätta konsortiet, ska en uppsägningstid på högst sex månader gälla, men det får föreskrivas i avtalet att uppsägningen inte kan göras förrän tidigast 30 månader efter den dag då konsortieavtalet, eller ett avtal om att göra en betydande nyinvestering i den gemensamma sjöfarten, träder i kraft. Om avtalet träder i kraft innan trafiken har inletts ska uppsägning kunna göras tidigast 36 månader efter den dag då konsortieavtalet, eller ett avtal om att göra en betydande nyinvestering i den gemensamma sjöfarten, träder i kraft.
- c) Varken konsortiet eller dess medlemmar får inom den gemensamma marknaden vålla vissa hamnar, transportbrukare eller rederier skada genom att, på identiska varutransporter och inom den zon som omfattas av avtalet, tillämpa olika fraktsatser och fraktvillkor endast på grundval av de transporterade varornas ursprungsland, destination, lastnings- eller lossningshamn, såvida inte skillnaderna i fraktsatserna eller fraktvillkoren kan rättfärdigas ekonomiskt på grundval av skillnader i fraktkostnaderna.

KAPITEL IV

FÖRPLIKTELSE

Artikel 7

Förpliktelse att samråda med transportbrukare

1. De skyldigheter som anges i punkterna 2 och 3 i denna artikel ska vara förenade med de undantag som avses i artikel 3.
2. Verkliga och effektiva samråd ska äga rum mellan, på ena sidan, transportbrukare eller de organisationer som representerar dem och, på andra sidan, konsortiet i syfte att hitta lösningar på alla viktiga frågor, förutom mindre viktiga frågor av rent driftsmässig natur, som gäller villkor för och kvaliteten på den linjesjötransport som erbjuds av konsortiet eller dess medlemmar.
3. Dessa samråd ska äga rum så snart detta begärs av någon av ovan nämnda parter.
4. Dessa samråd ska, utom i fall av force majeure, äga rum före genomförandet av den åtgärd som samrådet gäller. Om konsortie medlemmarna på grund av force majeure tvingas att tillämpa ett beslut innan samråd har ägt rum, ska eventuellt begärt samråd äga rum inom 10 dagar efter begäran om detta. Inga åtgärder ska offentliggöras innan samråd har ägt rum, utom i de fall av force majeure som avses ovan vilket i så fall ska anges i det aktuella meddelandet.
5. Samråd ska äga rum enligt följande steg:
 - a) Innan samråd äger rum ska konsortiet ge detaljerad skriftlig information om den fråga som samrådet gäller till transportbrukarna eller till de organisationer som representerar dem.
 - b) Ett utbyte av synpunkter ska ske mellan parterna, skriftligt eller genom möten, varvid representanter för konsortie medlemmarna och för transportbrukarna eller de organisationer som representerar dem ska ha befogenhet att formulera en gemensam ståndpunkt, och parterna ska efter bästa förmåga sträva efter att uppnå enighet.
 - c) Om ingen gemensam ståndpunkt kan nås trots båda parter ansträngningar ska denna oenighet fastslås och offentliggöras. Varje part kan underrätta kommissionen om detta.
 - d) En rimlig tidsfrist för slutförande av samrådet kan fastställas, om möjligt efter överenskommelse mellan de båda parterna. En sådan tidsfrist ska vara minst en månad, utom i undantagsfall eller vid överenskommelse mellan parterna om annat.
6. Villkoren för sjötransporttjänster som erbjuds av konsortiet eller dess medlemmar, bland annat de villkor som rör tjänsternas kvalitet och alla relevanta ändringar, ska på begäran ställas till transportbrukarnas förfogande till ett rimligt pris och ska alltid och utan avgift finnas tillgängliga på konsortie medlemmarnas kontor eller hos konsortiet eller dess representanter.

*Artikel 8***Övriga förpliktelser förenade med undantaget**

Varje konsortium som önskar omfattas av denna förordning måste på begäran av kommissionen eller konkurrensmyndigheterna i en medlemsstat kunna visa att konsortiet uppfyller villkoren och förpliktelserna i artiklarna 5–7. Den begärande myndigheten ska i varje enskilt fall fastställa en tidsfrist på minst tre månader.

KAPITEL V

ÖVRIGA BESTÄMMELSER*Artikel 9***Tystnadsplikt**

1. Information som inhämtas vid tillämpning av artikel 8 ska användas endast för de ändamål som avses i denna förordning.
2. Kommissionen och myndigheterna i medlemsstaterna liksom deras tjänstemän och andra anställda ska inte förmedla information som de har inhämtat vid tillämpning av denna förordning och som, på grund av sin natur, omfattas av tystnadsplikt.
3. Bestämmelserna i punkterna 1 och 2 ska inte hindra offentliggörande av allmän information eller undersökningar som inte rör enskilda företag eller grupper av företag.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.”

*Artikel 10***Återkallande i enskilda fall**

1. I enlighet med artikel 29 i rådets förordning (EG) nr 1/2003 ⁽¹⁾ får kommissionen återkalla rätten att omfattas av denna förordning, om kommissionen i ett visst fall konstaterar att ett avtal, ett beslut av en företagssammanslutning eller ett samordnat förfarande som omfattas av artikel 3 i denna förordning likväl har vissa verkningar som är oförenliga med artikel 81.3 i fördraget, särskilt om

- a) konsortiedlemmarna, på den relevanta marknad där konsortiet verkar, inte utsätts för effektiv konkurrens, reell eller potentiell, av de rederier som inte är medlemmar av konsortiet,
- b) konsumenterna inte får sin beskärda del av de fördelar som konsortiet leder till, framför allt om det vid upprepade tillfällen inte uppfyller förpliktelserna när det gäller samråd enligt artikel 7 i denna förordning.

2. Om ett avtal, ett beslut av en företagssammanslutning eller ett samordnat förfarande som avses i punkt 1 i något enskilt fall har verkningar som är oförenliga med artikel 81.3 i fördraget på en medlemsstats territorium, eller på en del av detta som uppvisar alla kännetecken på en avgränsad geografisk marknad, kan denna medlemsstats konkurrensmyndighet återkalla rätten att omfattas av denna förordning på det territoriet.

*Artikel 11***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft den 26 april 2010.

Den ska tillämpas till och med den 25 april 2015.

⁽¹⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1.