

**KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 906/2009****2015/EØS/25/34****av 28. september 2009****om anvendelse av traktatens artikkel 81 nr. 3 på visse grupper av avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom rederier som driver linjefart (konsortier)(\*)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsforordning (EF) nr. 246/2009 av 26. februar 2009 om anvendelse av traktatens artikkel 81 nr. 3 på visse grupper av avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom rederier som driver linjefart (konsortier)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 1,

etter offentliggjøring av utkast til denne forordning<sup>(2)</sup>,

etter samråd med Den rådgivende komité for konkurransesaker og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Ved forordning (EF) nr. 246/2009 gis Kommisjonen myndighet til gjennom en forordning å anvende traktatens artikkel 81 nr. 3 på visse grupper av avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom rederier om felles drift av linjefart (konsortier), som på grunn av samarbeidet de medfører mellom de deltakende rederiene, kan begrense konkurransen i det felles marked og påvirke handelen mellom medlemstater, og som følgelig kan komme inn under forbudet i traktatens artikkel 81 nr. 1.
- 2) Kommisjonen har benyttet sin myndighet ved å vedta kommisjonsforordning (EF) nr. 823/2000 av 19. april 2000 om anvendelse av traktatens artikkel 81 nr. 3 på visse grupper av avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom rederier som driver linjefart (konsortier)<sup>(3)</sup>, som opphører å gjelde 25. april 2010. På grunnlag av Kommisjonens erfaringer så langt er det konkludert med at et gruppeunntak for konsortier fortsatt er berettiget.

Det er imidlertid nødvendig å foreta visse endringer for å fjerne henvisninger til den opphevede rådsforordning (EØF) nr. 4056/86 av 22. desember 1986 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport<sup>(4)</sup>, som gav linjerederier mulighet til å fastsette priser og kapasitet. Endringer er også nødvendige for å sikre større samsvar med andre gjeldende gruppeunntaksforordninger for horisontalt samarbeid, samtidig som det tas hensyn til gjeldende markedspraksis innenfor linjefart.

- 3) Konsortiumavtaler kan variere i betydelig grad, fra de sterkt integrerte som krever at medlemmene foretar omfattende investeringer for eksempel i form av kjøp eller befraktning av skip med det uttrykkelige formål å opprette konsortiet og felles driftssentre, til fleksible avtaler om utveksling av andeler av lastmengde (slot). I denne forordning menes med konsortiumavtale én eller flere særskilte, men innbyrdes tilknyttede avtaler mellom rederier som driver linjefart, som regulerer partenes felles tjeneste. Avtalenes juridiske form er mindre viktig enn den underliggende økonomiske realitet at partene yter en felles tjeneste.
- 4) Gruppeunntak bør begrenses til avtaler som med tilstrekkelig sikkerhet kan antas å oppfylle vilkårene i traktatens artikkel 81 nr. 3. Det kan likevel ikke formodes at konsortier som ikke er omfattet av denne forordning, faller inn under virkeområdet for traktatens artikkel 81 nr. 1 eller, dersom de gjør det, at de ikke oppfyller vilkårene i traktatens artikkel 81 nr. 3. Når partene i slike konsortier vurderer om deres avtale er forenlig med traktatens artikkel 81, kan de ta hensyn til særtrekkene ved markeder med små fraktmengder, eller til situasjoner der markedsandelsgrensen er overskredet som følge av at konsortiet omfatter en liten transportør uten større ressurser som bare i ubetydelig grad øker konsortiets samlede markedsandel.
- 5) Konsortier, som definert i denne forordning, bidrar vanligvis til å forbedre produktiviteten og kvaliteten på linjefartstjenestene som tilbys, fordi de fremmer rasjonalisering av de deltakende rederiers virksomhet

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 256 av 29.9.2009, s. 31, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 51/2010 av 30. april 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) og vedlegg XIV (Konkurranseregler), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 37 av 15.7.2010, s. 25.

<sup>(1)</sup> EUT L 79 av 25.3.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 266 av 21.10.2008, s. 1.

<sup>(3)</sup> EFT L 100 av 20.4.2000, s. 24.

<sup>(4)</sup> EFT L 378 av 31.12.1986, s. 4.

og kan gi stordriftsfordeler med hensyn til bruk av skip og havneanlegg. De bidrar dessuten til å fremme den tekniske og økonomiske utvikling ved å tilrettelegge for og oppmuntre til økt bruk av containere og mer effektiv utnyttning av skipskapasiteten. Et viktig kjennetegn ved et konsortium som har som formål å opprette og drive en felles tjeneste, er at det kan foreta kapasitetstilpasninger i henhold til svingningene i tilbud og etterspørsel. Det er derimot lite sannsynlig at uberettiget begrensning av kapasitet og salg samt felles fastsettelse av fraktrater eller markeds- og kundedeling fører til større effektivitet. Unntaket fastsatt i denne forordning bør derfor ikke få anvendelse på konsortiumavtaler som omfatter slik virksomhet, uavhengig av partenes markedsrett.

- 6) En rimelig andel av de fordelene som følger av den økte effektiviteten, bør komme transportbrukerne til gode. Brukerne av konsortienes skipsfartstjenester kan dra nytte av de produktivetsforbedringene konsortiene kan oppnå. Fordelene kan blant annet bestå i hyppigere og bedre tilpassede seilinger og anløp, forbedrede ruteplaner samt bedre kvalitet på og bedre tilrettelegging av tjenestene som følge av bruk av mer moderne skip og utstyr, herunder havneanlegg.
- 7) Brukerne kan imidlertid dra full nytte av konsortiene bare dersom det er tilstrekkelig konkurranse i de markedene der konsortiene driver virksomhet. Dette vilkåret bør anses som oppfylt når et konsortium holder seg under en bestemt markedsandelsgrense og derfor kan antas å være utsatt for effektiv konkurranse, faktisk eller potensiell, fra transportører som ikke er medlemmer av konsortiet. Ved vurderingen av det relevante markedet bør det ikke bare tas hensyn til direkte trafikk mellom konsortiets anløpshavner, men også til eventuell konkurranse fra annen linjefart fra havner som kan være et alternativ til de havnene konsortiet benytter, samt eventuell konkurranse fra andre transportmidler.
- 8) Det bør ved denne forordning ikke gis unntak for avtaler som inneholder konkurransebegrensninger som ikke er absolutt nødvendige for å nå de mål som berettiger unntaket. For dette formål bør særlig alvorlige konkurransebegrensninger knyttet til fastsettelse av priser til tredjemann, begrensning av kapasitet eller salg samt deling av markeder eller kunder unntas fra virkeområdet for denne forordning. Utover de former for virksomhet som er uttrykkelig unntatt ved denne forordning, bør bare tiltak som er direkte knyttet til driften av konsortiet og som er nødvendige for og står i forhold til gjennomføringen av det, omfattes av denne forordning.
- 9) Markedsandelsgrensen og de andre vilkårene som er fastsatt i denne forordning, samt utelukkelsen av visse former for atferd fra dens virkeområde, bør normalt sikre

at avtalene som gruppeunntaket gjelder for, ikke gir de berørte foretakene muligheten til å fjerne konkurransen for en vesentlig del av det relevante markedet.

- 10) For å vurdere om et konsortium oppfyller vilkåret om markedsandel, bør konsortiummedlemmenes markedsandeler legges sammen. Ved beregning av hvert enkelt medlems markedsandel bør det tas hensyn til medlemmets fraktvolum innenfor og utenfor konsortiet. I det sistnevnte tilfellet bør det dessuten tas hensyn til det samlede volum et medlem transporterer innenfor et annet konsortium eller i forbindelse med en tjeneste som dette medlemmet yter på selvstendig grunnlag, enten med egne skip eller med skip som tilhører tredjemann, i henhold til avtaler om for eksempel befraktning av andeler av lastmengde (slot).
- 11) Fordelene ved gruppeunntaket bør dessuten være avhengig av at hvert enkelt konsortiummedlem har rett til å tre ut av konsortiet, forutsatt at medlemmet gir et rimelig oppsigelsesvarsel. For sterkt integrerte konsortier bør det imidlertid kunne fastsettes en lengre oppsigelsesfrist og en lengre innledende bindingsperiode av hensyn til de store investeringene som kreves for å opprette konsortiene, og den omfattende omorganiseringen som det medfører at et medlem trer ut.
- 12) I særlige tilfeller der avtalene som omfattes av denne forordning, likevel har virkninger som ikke er forenlige med traktatens artikkel 81 nr. 3, kan Kommisjonen trekke tilbake gruppeunntaket med hjemmel i rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16. desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 81 og 82<sup>(1)</sup>. Av særlig betydning i den forbindelse er de negative virkningene som kan skyldes forbindelser mellom konsortiet og/eller dets medlemmer og andre konsortier og/eller linjerederier i det samme relevante markedet.
- 13) Når avtaler har virkninger som er uforenlige med traktatens artikkel 81 nr. 3 på en medlemsstats territorium, eller en del av det, som har alle kjennetegn på et særskilt geografisk marked, kan dessuten medlemsstatens konkurransemyndighet trekke tilbake gruppeunntaket for dette territoriet i henhold til forordning (EF) nr. 1/2003.
- 14) Denne forordning er ikke til hinder for anvendelsen av traktatens artikkel 82.
- 15) Forordning (EF) nr. 823/2000 opphører å gjelde, og det bør derfor vedtas en ny forordning om fornyelse av gruppeunntaket —

<sup>(1)</sup> EFT L 1 av 4.1.2003, s. 1.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

## KAPITTEL I

### VIRKEOMRÅDE OG DEFINISJONER

#### Artikkel 1

##### Virkeområde

Denne forordning får anvendelse bare på konsortier som driver internasjonal linjefart fra eller til en eller flere havner i Fellesskapet.

#### Artikkel 2

##### Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «konsortium» en avtale eller flere innbyrdes tilknyttede avtaler mellom to eller flere rederier som driver internasjonal linjefart med transport utelukkende av gods, i ett eller flere fartsområder, med det formål å samarbeide om felles drift av en sjøtransporttjeneste for å forbedre de tjenester hvert enkelt medlem kan tilby når det ikke deltar i et konsortium, med sikte på å rasjonalisere virksomheten ved hjelp av tekniske, driftsmessige og/eller forretningsmessige ordninger,
2. «linjefart» regelmessig godstransport på en eller flere bestemte ruter mellom havner etter ruteplaner og på datoer som er offentliggjort på forhånd, og som er tilgjengelig, også leilighetsvis, for transportbrukere mot betaling,
3. «transportbruker» ethvert foretak (f.eks. avskiper, lastmottaker eller speditør) som har inngått eller har til hensikt å inngå en kontraktmessig avtale med et konsortiummedlem om godstransport,
4. «tjenestens begynnelse» den datoen det første skipet settes i trafikk i tjenesten.

## KAPITTEL II

### UNNTAK

#### Artikkel 3

##### Avtaler som gis unntak

I henhold til traktatens artikkel 81 nr. 3 og på de vilkår som er fastsatt i denne forordning, erklæres det at traktatens artikkel 81 nr. 1 ikke får anvendelse på følgende former for konsortiumvirksomhet:

1. felles drift av linjefart, som omfatter en eller flere av følgende former for virksomhet:
  - a) samordning og/eller fastsettelse i fellesskap av ruteplaner og anløpshavner,
  - b) utveksling, salg eller kryssbefraktning av lastekapasitet eller andeler av lastmengder (slots) på skip,
  - c) felles bruk (pooling) av skip og/eller havneanlegg,
  - d) bruk av ett eller flere felles driftskontorer,
  - e) levering av containere, understell og annet utstyr og/eller kontrakter om leie, leasing eller kjøp av slikt utstyr,
2. kapasitetstilpasninger i henhold til svingninger i tilbud og etterspørsel,
3. felles drift eller bruk av havneterminaler og tilknyttede tjenester (f.eks. lekertransport eller lastoperasjoner),
4. enhver annen virksomhet tilknyttet de former for virksomhet som er nevnt i nr. 1–3, og som er nødvendig for gjennomføringen av dem, for eksempel:
  - a) bruk av et elektronisk datautvekslingssystem,
  - b) en forpliktelse hos konsortiets medlemmer til i det eller de relevante markeder å benytte skip som er tildelt konsortiet, og til å avholde seg fra å befrakte kapasitet på skip tilhørende tredjemann,
  - c) en forpliktelse for konsortiets medlemmer til å avholde seg fra å tildele eller befrakte kapasitet til andre rederier i det eller de relevante markeder, med mindre dette er godkjent på forhånd av konsortiets øvrige medlemmer.

#### Artikkel 4

##### Særlig alvorlige begrensninger

Unntaket fastsatt i artikkel 3 får ikke anvendelse på et konsortium som direkte eller indirekte, alene eller kombinert med andre faktorer under partenes kontroll, har som formål

1. å fastsette priser ved salg av linjefarttjenester til tredjemann,

2. åbegrensekapasitetellersalg, unntatt kapasitetstilpasningene nevnt i artikkel 3 nr. 2,
3. å fordele markeder eller kunder.

### KAPITTEL III

#### VILKÅR FOR UNNTAK

##### Artikkel 5

###### Vilkår i forbindelse med markedsandel

1. For at konsortiet skal kunne omfattes av unntaket i artikkel 3, kan den samlede markedsandelen for medlemmene i konsortiet i det relevante markedet der det driver virksomhet, ikke overstige 30 % beregnet etter samlet transportert godsmengde i frakttonnasje eller 20-fotsekvivalenter.
2. For å fastsette et konsortiummedlems markedsandel skal det tas hensyn til den samlede godsmengde medlemmet transporterer i det relevante markedet, uavhengig av om transporten skjer
  - a) innenfor det aktuelle konsortiet,
  - b) innenfor et annet konsortium som det aktuelle medlemmet deltar i, eller
  - c) utenfor et konsortium på medlemmets egne eller på tredjemanns skip.
3. Unntaket i artikkel 3 får fortsatt anvendelse dersom markedsandelen nevnt i nr. 1 i denne artikkel overskrides med høyst en tidel i et tidsrom på to kalenderår på rad.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 28. september 2009.

4. Dersom en av grensene fastsatt i nr. 1 og 3 i denne artikkel overskrides, får unntaket i artikkel 3 fortsatt anvendelse i et tidsrom på seks måneder fra utløpet av det kalenderåret overskridelsen fant sted. Tidsrommet skal forlenges til tolv måneder dersom overskridelsen skyldes at et rederi som ikke er medlem av konsortiet, har trukket seg ut av markedet.

##### Artikkel 6

###### Andre vilkår

For å kunne omfattes av unntaket i artikkel 3 skal konsortiet gi medlemmene rett til å tre ut av konsortiet uten økonomiske eller andre sanksjoner, for eksempel en forpliktelse til ikke lenger å utøve transportvirksomhet i det eller de relevante markedene, uansett om det gis mulighet til å gjenoppta virksomheten etter utløpet av en bestemt frist. Retten til å tre ut skal være betinget av en oppsigelsesfrist på høyst seks måneder. Konsortiet kan imidlertid fastsette at oppsigelsesvarselet kan gis først etter et innledende tidsrom på høyst 24 måneder fra avtalens ikrafttredelsesdato eller fra tjenestens begynnelse, dersom dette skjer senere.

For sterkt integrerte konsortier kan den lengste oppsigelsesfristen forlenges til tolv måneder, og konsortiet kan fastsette at oppsigelsen kan gis først etter et innledende tidsrom på høyst 36 måneder fra avtalens ikrafttredelsesdato eller fra tjenestens begynnelse, dersom dette skjer senere.

### KAPITTEL IV

#### SLUTTBESTEMMELSER

##### Artikkel 7

###### Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft 26. april 2010.

Den får anvendelse til 25. april 2015.

*For Kommisjonen*

Neelie KROES

*Medlem av Kommisjonen*