

**32 Jahre Linien-Gruppenfreistellungsverordnung:**

**Die Hintergründe und die Geschichte der erstmaligen Freistellung von Linien-Diensten vom Kartellverbot durch die VO 4056/86 vom 22. Dezember 1986 und die Folge-GVOs sowie die Hintergründe der Freistellung von Liniendiensten vom Kartellverbot**

**Dr. Maxim Kleine  
Head of Competition & Regulation, Germany**



# Übersicht

1 Entwicklung der Linien-Gruppenfreistellungsverordnung

2 Die aktuelle Linien-Gruppenfreistellungsverordnung

3 Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

# 1. Entwicklung der Linien- Gruppenfreistellungsverordnung

# Entwicklung der Linien-Gruppenfreistellungsverordnung

## Freistellung von Linienkonferenzen (VO (EWG) Nr. 4056/86 v. 22.12.1986)

- ✓ Gemeinsame Frachtraten festsetzen
- ✓ Kapazitäten begrenzen
- ✓ Fahrpläne abstimmen

**Annahme: Konferenzen für einen verlässlichen Linienverkehr notwendig**

## Aufhebung mit 2 J. Übergangszeit (VO (EG) Nr. 1419/2006 v. 25.09.2006)

- ✗ Keine wesentliche Abweichung der Kostenstruktur des Linienseeverkehrs von anderen Gewerben, d. h. kein besonderer Schutz vor Wettbewerb gerechtfertigt
- ✗ Individuelle Dienstleistungsvereinbarungen und Konsortien führen zu Preisstabilität und Dienstleistungszuverlässigkeit
- ✗ Kausalzusammenhang zwischen Wettbewerbseinschränkungen (Preisfestsetzung und Angebotsregulierung) und vermeintlichen Effizienzgewinnen (zuverlässige Dienstleistungen) nicht ausreichend ersichtlich

# Entwicklung der Linien-Gruppenfreistellungsverordnung

## Freistellung von **Linienkonsortien**

(VO (EG) Nr. 870/95 (1995-2000) / VO (EG) Nr. 823/2000 (2000-2010))

- **Erlaubte Tätigkeiten**

- ✓ Linien-Bildung
- ✓ Befristete Kapazitätsanpassungen
- ✓ Gemeinsame(r) Betrieb/Nutzung von Hafenumschlagsanlagen und dazugehörigen Leistungen
- ✓ Teilnahme an Fracht-, Einnahmen-, Ergebnis-pools
- ✓ Gemeinsame Ausübung des Stimmrechts auf Konferenzen soweit Konsortien betroffen
- ✓ Gemeinsame(r) Vermarktungsstruktur/Frachtbrief
- ✓ Tätigkeiten im Zusammenhang mit o. g. erforderlich

- **Voraussetzungen u. a.**

- Marktanteil < 30 % (Konsortium unter dem Dach einer Linienkonferenz) oder < 35 % (Konsortium außerhalb einer Linienkonferenz)
- Marktanteil < 50 % Möglichkeit der Anmeldung bei der Kommission und Erlaubnis, wenn diese nicht binnen 6 Monaten Einwände erhebt

# Entwicklung der Linien-Gruppenfreistellungsverordnung

## Grund für die Freistellung

- ✓ Rationalisierung der Tätigkeit und Nutzung von Größenvorteilen
- ✓ Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts indem der verstärkte Einsatz von Containern und die wirtschaftlichere Nutzung der Schiffskapazität erleichtert und gefördert wird
- ✓ Häufigere und besser abgestimmte Fahrverbindungen und Zwischenhalte
- ✓ Hochwertigere und stärker am Einzelbedarf zugeschnittene Leistungen aufgrund der Verwendung modernerer Schiffe, Hafenausrüstungen und sonstiger Anlagen

## 2. Die aktuelle Linien- Gruppenfreistellungsverordnung

# Aktuelle Linien-GVO

Unterschied der VO (EG) Nr. 906/2009 v. 28.09.2009 (2010-?) u. a.

- Senkung der Marktanteilsschwelle von teilweise 35 % auf generell 30 %
- Wegfall der Möglichkeit der Anmeldung bei der Kommission bei Marktanteil < 50 % und Erlaubnis, wenn diese nicht binnen 6 Monaten Einwände erhebt
- Ausweitung der Freistellung der Linienschifffahrt auf alle Arten von Frachtdiensten (containerisierte wie nicht containerisierte)
- Verlängerung der Kündigungsfristen und anfänglichen Bindefristen

# Aktuelle Linien-GVO

Aktuelle Linien-GVO gilt bis zum  
25.04.2020

Var.1

Var.2

Var.3

Auslaufen

Verlängerung um 5 J.  
ohne Änderungen

Verlängerung um 5 J.  
mit Änderungen

# Aktuelle Linien-GVO

## Konsultation der Kommission

### Für Verlängerung u. a.

- **WSC/ECSA/ICS/ASA**
  - Trotz jüngster Fusionen sei der Markt unkonzentriert u. wettbewerbsintensiv
  - Frachtraten auf 50 % des Niveaus von vor 20 J.

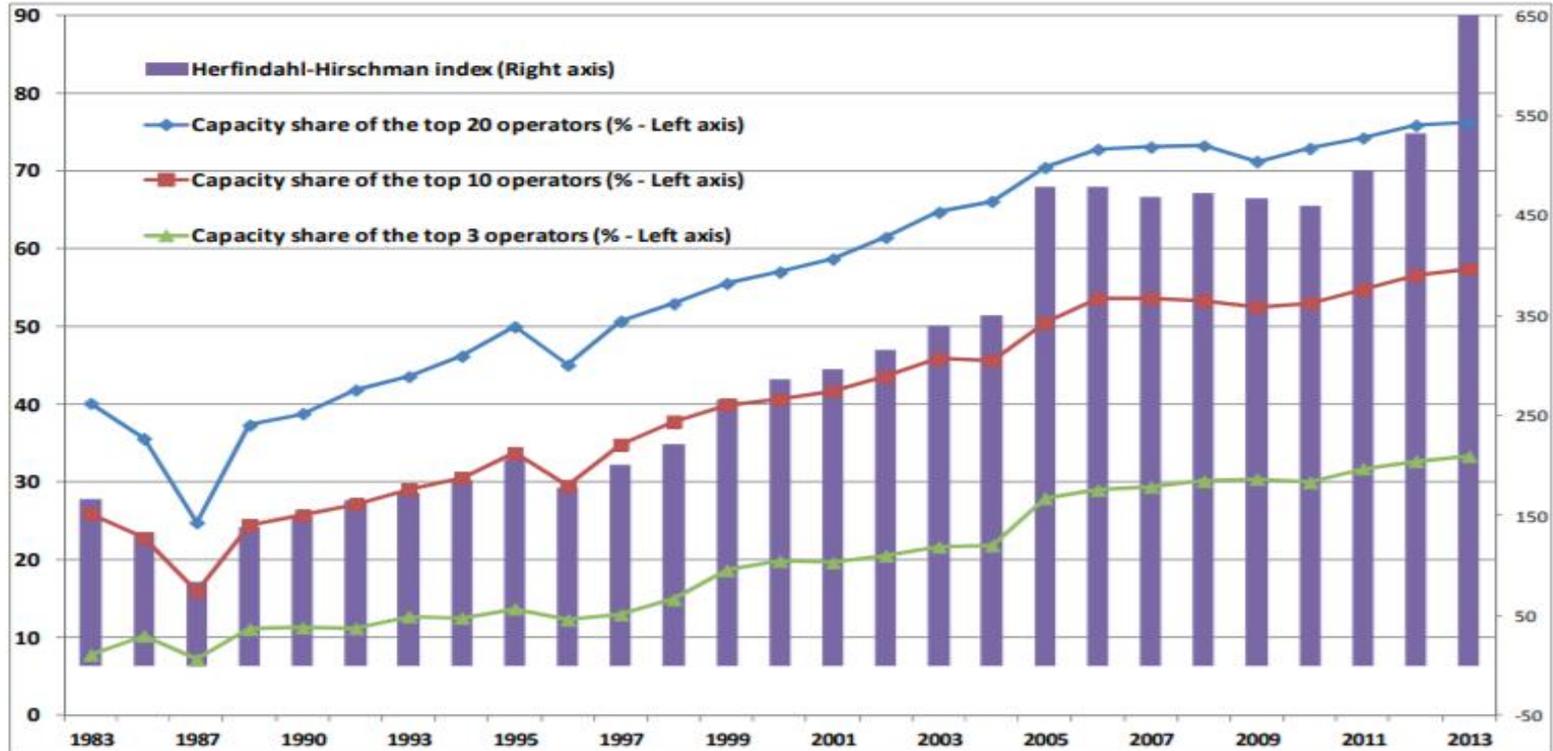
### Gegen Verlängerung u. a.

- **CLECAT und ESC**
  - Keine Weitergabe von Effizienzvorteilen an Kunden
  - Wenig Wettbewerb
  - Schwierigkeit gegen mögliche Preisabsprachen vorzugehen
- **ITF (außerhalb der Konsultation)**
  - Einzelfreistellung u. Anwendung anderer allg. Kartellrechtsregelungen würden größere Kontrolle der einzelnen Allianzen gewährleisten ohne alle zu verbieten
  - Sonderregelungen nicht gerechtfertigt

### 3. Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

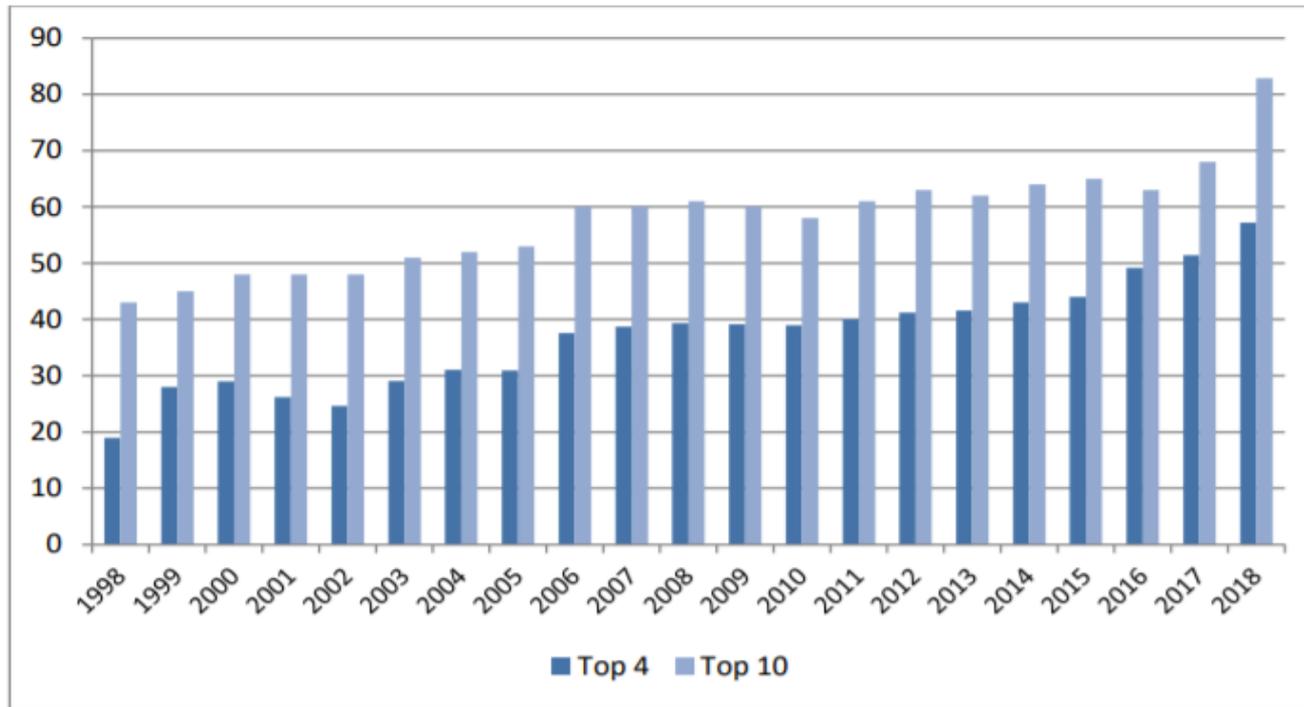
# Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

## Konzentrationsgrad des Marktes der Containerlinienreedereien (1983-2013)



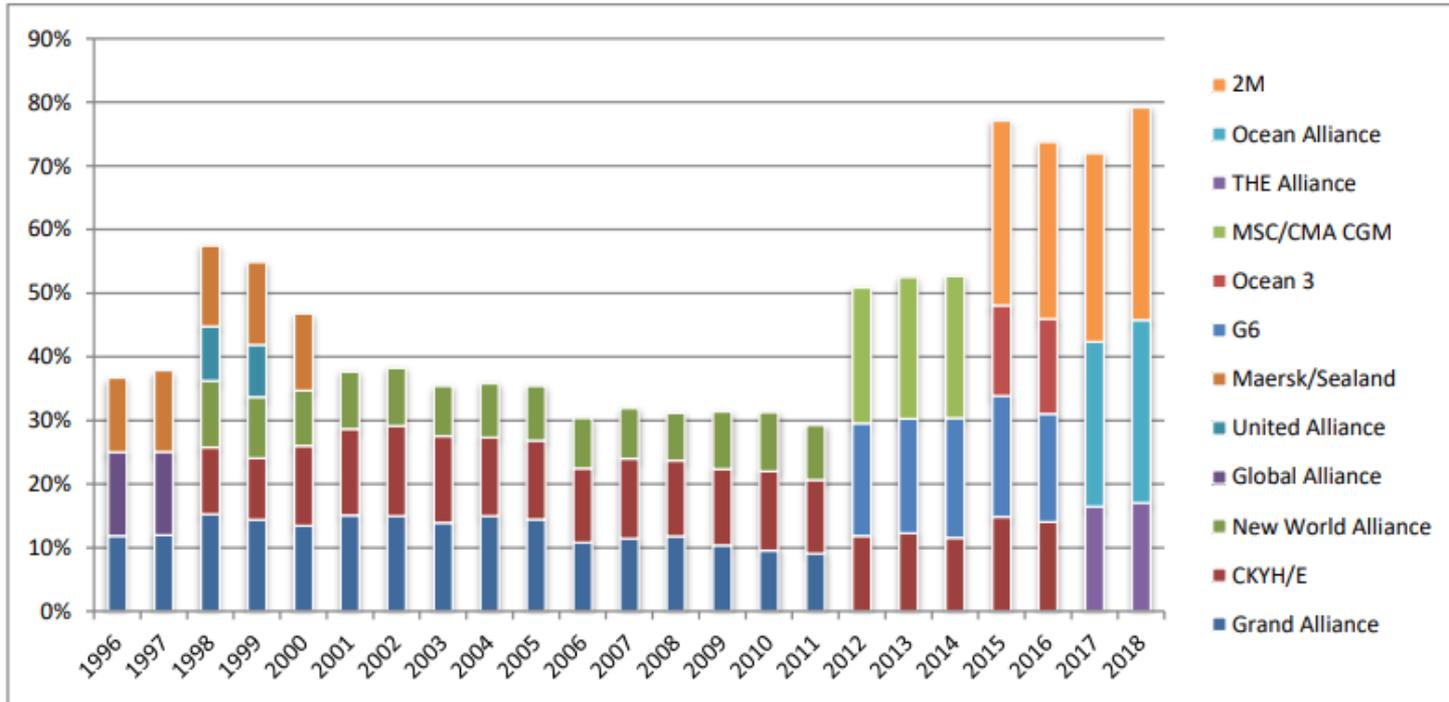
# Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

## Konzentrationsgrad des Marktes der Containerlinienreedereien (1998-2018)



# Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

Marktanteilsentwicklung der Konsortien seit der Einführung der ersten GVO zu Linienkonsortien



# Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

Marktanteil der 30 größten Reedereien (Stand 15.05.2019)

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	4,137,587	18.0%		
2	Mediterranean Shg Co	3,383,012	14.7%		
3	COSCO Group	2,894,841	12.6%		
4	CMA CGM Group	2,670,449	11.6%		
5	Hapag-Lloyd	1,693,041	7.3%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,547,811	6.7%		
7	Evergreen Line	1,274,528	5.5%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	645,738	2.8%		
9	Hyundai M.M.	427,058	1.9%		
10	PIL (Pacific Int. Line)	380,636	1.7%		
11	Zim	320,834	1.4%		
12	Wan Hai Lines	277,122	1.2%		
13	KMTC	158,819	0.7%		
14	IRISL Group	154,415	0.7%		
15	Antong Holdings (QASC)	148,264	0.6%		
16	Zhonggu Logistics Corp.	137,513	0.6%		
17	X-Press Feeders Group	125,514	0.5%		
18	SITC	110,400	0.5%		
19	TS Lines	79,141	0.3%		
20	SM Line Corp.	75,356	0.3%		
21	Arkas Line / EMES	67,452	0.3%		
22	Sinokor	63,215	0.3%		
23	Sinotrans	59,702	0.3%		
24	RCL (Regional Container L.)	56,864	0.2%		
25	Salam Pacific Indonesia Lines	51,409	0.2%		
26	UniFeeder	48,857	0.2%		
27	Matson	47,181	0.2%		
28	Global Feeder Shipping LLC	46,882	0.2%		
29	Grimaldi (Napoli)	40,263	0.2%		
30	Swire Shipping	40,190	0.2%		

# Entwicklung des Marktes der Containerlinienreedereien

## Konsolidierung des Marktes in den letzten 5 Jahren

- **2014:** Hapag-Lloyd Übernahme von Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV)
- **2016:** Zusammenschluss China Ocean Shipping Company (COSCO) und China Shipping Group zu China COSCO SHIPPING
- **2017:** Hapag-Lloyd Übernahme von United Arab Shipping Company (UASC)
- **2017:** Maersk Line Übernahme von Hamburg Süd
- **2018:** Zusammenschluss Nippon Yusen Kaisha (NYK), Mitsui OSK Lines (MOL) und Kawasaki Kisen Kaisha (K-Lines) zu Ocean Network Express (ONE)
- **2018:** Cosco Übernahme von Overseas Orient Container Lines (OOCL)



MÆRSK



# Noch Fragen?



**Dr. Maxim Kleine**

**Partner, Norton Rose Fulbright LLP**

- [maxim.kleine@nortonrosefulbright.com](mailto:maxim.kleine@nortonrosefulbright.com)
- T: +49 40 970799 180
- F: +49 40 970799 111
- M: +49 172 3979094



*Law around the world*

[nortonrosefulbright.com](http://nortonrosefulbright.com)

Norton Rose Fulbright US LLP, Norton Rose Fulbright LLP, Norton Rose Fulbright Australia, Norton Rose Fulbright Canada LLP and Norton Rose Fulbright South Africa Inc are separate legal entities and all of them are members of Norton Rose Fulbright Verein, a Swiss verein. Norton Rose Fulbright Verein helps coordinate the activities of the members but does not itself provide legal services to clients.

References to 'Norton Rose Fulbright', 'the law firm' and 'legal practice' are to one or more of the Norton Rose Fulbright members or to one of their respective affiliates (together 'Norton Rose Fulbright entity/entities'). No individual who is a member, partner, shareholder, director, employee or consultant of, in or to any Norton Rose Fulbright entity (whether or not such individual is described as a 'partner') accepts or assumes responsibility, or has any liability, to any person in respect of this communication. Any reference to a partner or director is to a member, employee or consultant with equivalent standing and qualifications of the relevant Norton Rose Fulbright entity.

The purpose of this communication is to provide general information of a legal nature. It does not contain a full analysis of the law nor does it constitute an opinion of any Norton Rose Fulbright entity on the points of law discussed. You must take specific legal advice on any particular matter which concerns you. If you require any advice or further information, please speak to your usual contact at Norton Rose Fulbright.