

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3249

Vragen van het lid **Klink** (VVD) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *de uitzonderingen op Europese mededingingsregels van containerrederijen en prijsafspraken* (ingezonden 26 april 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Vijlbrief** (Economische Zaken en Klimaat), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 23 juni 2022). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 2816

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Wacht ons nieuw vrachtinfarct met vertraging in Chinese havens?»¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat containerrederijen groeiende winsten maken die wellicht verband houden met hun uitzondering op de Europese mededingingsregels? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Containerrederijen rapporteren momenteel meer winsten vanwege de hoge prijzen voor containervervoer. Vorig jaar heeft de Europese Commissie naar aanleiding van persvragen aangegeven dat zij geen bewijs heeft ontvangen of concurrentieverstorend gedrag heeft vastgesteld van scheepvaartallianties met betrekking tot prijsstijgingen. Wel heeft de Commissie gezegd dat zij de sector zeer nauwlettend zal blijven volgen. Een verband met de groepsvrijstelling voor consortia is niet vastgesteld.

De hoge prijzen voor containertransport zijn een gevolg van verstoringen in de wereldwijde transportketen en daarmee een tekort aan vervoerscapaciteit, mede als gevolg van COVID-19. Vanwege de COVID-crisis zijn soms havens gesloten, is de mondiale containerlogistiek verstoord geraakt en is de online vraag naar producten zeer sterk gestegen. Daarnaast leidt de controle op

¹ Telegraaf, 19 april 2022, <https://www.telegraaf.nl/financieel/1057253113/wacht-ons-nieuw-vrachtinfarct-met-vertragingen-in-chinese-havens> (Telegraaf, 19 april 2022)

sancties tegen Rusland sinds de afgelopen maanden tot oponthoud in Europese havens. Dit draagt bij aan de gesignaleerde kostenstijging.

Vraag 3

Klopt het dat grote rederijen door deze uitzondering zelf mogen bepalen hoeveel schepen zij inzetten en hierdoor sterke invloed hebben op de prijs van containers? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De scheepvaartmarkt is een vrije markt waarin afzonderlijke rederijen zelf kunnen bepalen hoeveel capaciteit zij inzetten. Op het moment dat rederijen in consortiaverband opereren zijn zij gehouden aan de mededingingsregels. Daarbij is voor consortia een Europese groepsvrijstelling van toepassing die bepaalt dat scheepvaartondernemingen onder voorwaarden mogen samenwerken in consortia. De Europese Commissie houdt toezicht op de Europese mededingingsregels en de groepsvrijstellingsverordening. Zij heeft op basis van onderzoek en evaluatie geconstateerd dat de vrijstelling voor de consortia in het algemeen bijdraagt aan een verbetering van productiviteit en kwaliteit en efficiëntie. De consortia mogen niet samenwerken voor de vaststelling van prijzen of de beperking van scheepscapaciteit, omdat dit de mededinging sterk beperkt. Samenwerking die is toegestaan is gericht op efficiëntieverbetering en doelmatige benutting van de beschikbare capaciteit. Een billijk aandeel in de voordelen daarvan moet voorts worden doorgegeven aan de vervoergebruikers. De consortia mogen niet gebruikt worden ten einde de prijzen van containervervoer te beïnvloeden.

Vraag 4

Herkent u de signalen dat de containerprijzen voor onder andere Nederlandse ondernemers torenhoog (tussen de \$ 9.000 en \$ 14.000 per container) zijn? Wat kunt u in nationaal, Europees en mondiaal verband doen om de transparantie van containervervoer via rederijen te verbeteren?

Antwoord 4

Ik herken de signalen van hoge dagprijzen op de spotmarkt van containertransport. Onderzoeksbureau Drewry rapporteert bijvoorbeeld dat het vervoer van een grote container van 40 voet eind september 2021 een hoogtepunt bereikte met een gemiddelde prijs van \$ 10.377. Inmiddels is deze prijs wel wat gezakt tot \$ 7.874 in april 2022.

Het is een taak van de Europese Commissie om toezicht te houden op de mededingingsregels die gelden voor containerrederijen. De Commissie kan in dat verband bijvoorbeeld eisen stellen aan de transparantie van consortia. Zo heeft de Commissie in 2016 veertien containerrederijen gebonden aan een aantal afspraken op het gebied van prijstransparantie. Indien hiervoor concrete aanleiding zou bestaan kan de Nederlandse overheid signalen of zorgen onder de aandacht brengen van de Europese Commissie. Navraag bij de ACM heeft uitgewezen dat er bij ACM recentelijk geen signalen zijn binnengekomen over de ontwikkelingen in het containervervoer over zee of vermeend misbruik van machtspositie.

Vraag 5

Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek dat de Europese Commissie in 2015 is gestart naar illegale prijsafspraken tussen de rederijen? Indien er geen uitkomsten zijn, waarom is het onderzoek gestaakt? Indien er wel uitkomsten zijn, wat is hiermee gedaan?

Antwoord 5

De Commissie is in november 2013 een onderzoek gestart naar vermeende illegale prijsafspraken tussen containerrederijen. De Commissie heeft geen overtredingen vastgesteld in dit onderzoek. Wel hebben de scheepvaartondernemingen een aantal toezeggingen gedaan. Deze toezeggingen verminderen de kans dat consortia prijzen kunnen coördineren en verbeteren de prijstransparantie. In 2016 heeft de Commissie deze toezeggingen juridisch bindend gemaakt voor de betreffende scheepvaartondernemingen. Daarmee waren de zorgen van de Commissie weggenomen en is het onderzoek afgedaan. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 heeft de Europese Commissie in 2021 opnieuw aangegeven dat zij geen bewijs heeft gevonden van een

schending van de mededingingsregels door containerrederijen die op grond van de groepsvrijstellingsverordening onder voorwaarden allianties mogen vormen om gezamenlijke diensten aan te bieden. Wel heeft de Commissie in september vorig jaar bevestigd dat zij de sector zeer nauwlettend zal blijven volgen.

Vraag 6

Waarom heeft de Europese Commissie in maart 2020 een kartelvrijstelling voor containerallianties tot april 2024 goedgekeurd?

Antwoord 6

De groepsvrijstellingsverordening voor consortia is in 2009 vastgesteld. Doel van de gemeenschappelijke exploitatie van lijnvaartdiensten is een betere en efficiëntere dienstverlening aan handels- en productiebedrijven waarbij meer havens bediend worden en vaardiensten vaker plaatsvinden. In 2018 is de Europese Commissie een consultatie en evaluatie van de vrijstellingsverordening gestart. Daarbij heeft de Commissie onder andere onderzocht of de verordening nog steeds bijdraagt aan deze doelen en of deze passend is onder de huidige marktomstandigheden. De Commissie kwam in november 2019 tot de conclusie dat de verordening bijdraagt aan de doelen en voordelen oplevert voor vervoergebruikers, onder andere in de vorm van lagere prijzen en een stabiele kwaliteit van de dienstverlening. Daarom heeft de Commissie in maart 2020 besloten om de groepsvrijstellingsverordening met vier jaar te verlengen.

Vraag 7

Bent u op de hoogte van het onderzoek van International Transport Forum (ITF) van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) waaruit blijkt dat het beoogde doel van de Europese Commissie niet wordt behaald met de uitzondering? Klopt het dat de containerrederijen samenwerken in een wereldwijd consortia en dat de afspraken die binnen dit consortia gemaakt worden geheim zijn? Klopt het dat Nederlandse ondernemers al langer vragen om openbaring? Wat doet u met deze uitkomsten?

Antwoord 7

Het door u genoemde onderzoek is mij bekend. Containerrederijen mogen nu op grond van de vrijstellingsverordening samenwerken in wereldwijde consortia, zolang het gezamenlijk marktaandeel van alle leden van het consortium niet meer dan 30% bedraagt. Afspraken binnen consortia zijn niet openbaar. Het klopt dat ondernemers (met name verladersorganisaties) bij de Europese Commissie al enige tijd geleden hebben gepleit voor minder geslotenheid en ondoorzichtigheid van containerrederijen. Recenter, in februari 2022, heeft de Europese Association for Forwarding, Logistics and Customs Services (CLECAT) bij EU Commissaris Vestager aangedrongen op onderzoek naar de huidige tarieven in deze sector. Omdat het toezicht hierop primair bij de Europese Commissie ligt, zou ik haar bevindingen willen afwachten.

Vraag 8

Wat kunt u – in Europees verband – doen om de kartelvrijstelling voor containerallianties zo spoedig mogelijk, maar in ieder geval per april 2024, te beëindigen?

Antwoord 8

De groepsvrijstellingsverordening is verlengd tot 25 april 2024. Het is aan de Commissie om voor het einde van deze termijn te onderzoeken of de verordening nog bijdraagt aan een betere kwaliteit en efficiëntie van containertransport. Afhankelijk van de uitkomst van dat onderzoek kan de Commissie besluiten om de verordening te verlengen, stop te zetten of (de voorwaarden voor vrijstelling) aan te passen. Nederland zal bij de eerstvolgende evaluatie door de Commissie beziën of het tegen die tijd een aanleiding ziet om in het kader van de consultatie te reageren.