

Vergaderjaar 2009–2010

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 42

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 december 2009

Hierbij informeer ik u over mijn verzoek aan de Europese Commissie om een crisis in de binnenvaart af te kondigen en passende maatregelen voor te stellen. Tevens ga ik in op de toezeggingen gedaan tijdens het Algemeen Overleg over de binnenvaart op 15 oktober 2009 (Kamerstuk 30 523, nr. 39). Het betreft de volgende onderwerpen:

- De stand van zaken met betrekking tot het voorstel van het Crisisbe- raad Binnenvaart en de mogelijke rol van de rijksoverheid daarin;
- De uitkomsten van een onderzoek naar de juridische mogelijkheden van een systeem van bodemtarieven in de binnenvaart;
- Beantwoording van vragen over de benodigde vergunningen voor het museumschip De Volharding.

Verzoek aan de Europese Commissie

Tijdens het Algemeen Overleg van 15 oktober heb ik aangekondigd dat ik voornemens was om, gebaseerd op Richtlijn 96/75/EG inzake bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart, de Europese Commissie te verzoeken de crisis in de binnenvaart vast te stellen. Bij brief van 12 november jl. heb ik dit verzoek ingediend bij de Eurocommissaris voor Transport, de heer Tajani. In deze brief heb ik de zorgelijke situatie in de binnenvaart geschetst en aangegeven dat naar mijn mening thans sprake is van een ernstige marktverstoring, die, indien er geen maatregelen worden genomen, structurele negatieve effecten op de intra-Europese vervoersmarkt zal hebben. Ik heb daarom de Europese Commissie verzocht om, op basis van Richtlijn 96/75/EG, passende maatregelen voor te stellen, die bijdragen aan een herstel van het evenwicht in de markt en van de liquiditeitspositie van binnenvaartondernemingen. Conform de daarvoor geldende procedure dient de Europese Commissie binnen drie maanden op mijn verzoek te reageren.

Op 16 en 17 november 2009 heeft de Nederlandse delegatie mijn brief nader toegelicht op een door de Europese Commissie georganiseerde

hoorzitting. Op deze hoorzitting werd tevens door de voorzitter van het Crisisberaad, de heer Van Sluis, het conceptcrisisplan toegelicht. Tijdens de hoorzitting werd duidelijk dat de crisis in de binnenvaart zich niet overal in Europa op dezelfde wijze manifesteert, en dat derhalve de zienswijze van Nederland op voorhand niet door alle andere binnenvaartlanden gedeeld wordt. Ook de Europese Commissie is vooralsnog terughoudend ten aanzien van het Nederlandse verzoek aangezien zij er niet op voorhand van overtuigd is dat thans sprake is van een ernstige verstoring van de binnenvaartmarkt. De Commissie kan volgens Richtlijn 96/75/EG alléén maatregelen nemen indien sprake is van een ernstige marktverstoring. Ik zal de komende weken en maanden blijven benutten om bij de belangrijkste lidstaten en de Commissie voldoende draagvlak te creëren voor het Nederlandse verzoek. Daartoe heb ik mij inmiddels ook rechtstreeks gewend tot mijn collega-bewindspersonen in de belangrijkste binnenvaartlanden.

Verder kan ik u melden dat de problemen waar de binnenvaart zich voor ziet geplaatst, eveneens zijn opgepakt door leden van het Europees Parlement. Enkele Nederlandse parlementsleden hebben aan de Commissie vragen gesteld die aansluiten bij de in Nederland gevoelde noodzaak om maatregelen te treffen die de binnenvaart door deze moeilijke tijden moeten loodsen.

Vorstel Crisisberaad Binnenvaart en de rol van het Rijk daarin

Reeds tijdens het Algemeen Overleg van 15 oktober heb ik aangegeven positief te staan tegenover het initiatief van het Crisisberaad. Daarbij heb ik benadrukt dat de voorstellen geen inbreuk mogen zijn op de vrije mededinging en derhalve «NMa-proof» moeten zijn.

Het Crisisberaad Binnenvaart heeft de afgelopen twee maanden hard gewerkt aan een verdere uitwerking en onderbouwing van haar crisisplan. Zo is door de Erasmus Universiteit een economische onderbouwing gegeven om te laten zien tot welk niveau onder de huidige marktomstandigheden capaciteit (tijdelijk) uit de markt kan worden genomen zonder dat dit tot prijsopdrijving en daarmee tot verstoring van concurrentieverhoudingen leidt. Het overleg tussen het Crisisberaad en de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) is momenteel, mede op basis van het Erasmus rapport, nog gaande. Mijn ministerie speelt daarin een actieve rol.

Ik verwacht dat de gesprekken met de NMa begin 2010 kunnen worden afgerond en het Crisisberaad zijn definitieve voorstel zal presenteren. Ik stel voor uw Kamer hierover vervolgens nader te informeren.

Vooruitlopend hierop ga ik in op enkele onderdelen uit het laatste conceptplan van het Crisisberaad: de financiering van de in het crisisplan opgenomen regeling, de eventuele beheerskosten behorende bij de uitvoering ervan, en het eventuele gebruik door schippers van deeltijd WW en deeltijd BBZ.

De toegestane omvang van de regeling is nog afhankelijk van het lopende overleg met de NMa. Daarom is nog niet precies te zeggen hoeveel geld nodig zal zijn voor de financiering. Het Crisisberaad verwacht een bedrag van ca. 90 miljoen euro voor een periode van maximaal vijf jaar.

Voor mij is helder dat de banken een groot belang hebben bij het wetslagen van het crisisplan. In geval van faillissementen zullen immers de banken als hypotheekverstrekkers met grote financiële verliezen worden geconfronteerd. Het lijkt daarom aangewezen, zoals het Crisisbe-

raad ook voorstelt, de financiering van de regeling primair door de banken te laten geschieden.

Met de uitvoering van het crisisplan van het Crisisberaad zijn voor de maximale duur van 5 jaar beheerskosten gemoeid. Het Crisisberaad heeft de Rijksoverheid gevraagd deze beheerskosten voor haar rekening te nemen. Het Crisisberaad heeft aangegeven deze kosten op voorhand te ramen op een half miljoen euro per jaar. De hoogte van deze kosten hangt af van de precieze vormgeving en reikwijdte van het definitieve plan. Op basis van het definitieve crisisplan dat de goedkeuring heeft van de NMa, zal de overheid een bijdrage in de beheerskosten van dit plan bezien.

Het conceptplan van het Crisisberaad voorziet in een vergoeding voor de schipper voor de duur dat diens schip aan de kant wordt gelegd en dekt alleen de kosten voor het opgelegde schip. De kosten voor levensonderhoud van de schipper en zijn personeel vallen hier niet onder. Het Crisisberaad geeft aan hiervoor te willen aanhaken bij bestaande regelingen, te weten de Bijzondere Bijstandswet Zelfstandigen (voor de schipper) en de deeltijd WW (voor het personeel). Het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is inmiddels gevraagd naar de mogelijkheden voor de binnenvaart om in voldoende mate van deze regelingen gebruik te kunnen maken.

Bodentarieven in de binnenvaart

Ik heb een juridische analyse laten maken of het juridisch mogelijk is om tot bodem- of minimumtarieven in de binnenvaart te komen. In deze analyse is tevens betrokken het memo van het Kamerlid Roemer, uitgeleerd tijdens het Algemeen Overleg van 15 oktober, waarin de opvatting verwoord werd dat minimumprijzen wel geoorloofd zouden zijn. De conclusie luidt, dat minimumtarieven in de binnenvaart niet geoorloofd zijn, met name vanwege richtlijn 96/75/EG (bevrachting en prijsvorming in de binnenvaart). In de bijlage bij deze brief heb ik de meer uitvoerige, juridische onderbouwing van dit standpunt opgenomen.

Museumschip De Volharding

Naar aanleiding van vragen van het kamerlid Roefs kan ik u melden dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het verleden verschillende malen ontheffing van de grootvaarbeplicht heeft verleend aan schippers die dienst doen op de Volharding. Wél dienden de schippers te beschikken over het kleinvaarbeplicht en was de ontheffing alléén van kracht op het betreffende vaarwater. Momenteel varen nog twee schippers op de Volharding op grond van een ontheffing van de grootvaarbeplicht. Nieuwe aanvragen zal de Inspectie Verkeer en Waterstaat op de gebruikelijke wijze in behandeling nemen. Indien de omstandigheden niet zijn gewijzigd zal onder gelijke voorwaarden opnieuw ontheffing worden verleend.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa

1. Inleiding

Deze bijlage gaat in op de vraag of er vanuit Europeesrechtelijk oogpunt mogelijkheden zijn om, van overheidswege of door de sector zelf, tot minimumtarieven in de binnenvaart te komen. In het navolgende zal aandacht worden besteed aan de relevante bepalingen uit de vervoertitel van het (inmiddels op 1 december 2009 in werking getreden) Verdrag betreffende de werking van de EU (hierna: de VWEU) en het daarop gebaseerde secundaire recht.

2. Het toepasselijk vervoerrecht*2.1 Titel VI VWEU: het vervoer*

Het gemeenschappelijk vervoerbeleid is ondergebracht in titel VI VWEU, en beslaat de artikelen 90 t/m 100 VWEU (voorheen 70 t/m 80 EG). Uit artikel 100 VWEU blijkt dat de bepalingen van deze titel van toepassing zijn op het vervoer over onder andere de binnenwateren. Uit artikel 58 VWEU (voorheen 51 EG) volgt expliciet dat het vrije verkeer van de diensten op het gebied van het vervoer wordt geregeld door de bepalingen uit titel VI. De bepalingen inzake het vrij dienstenverkeer, artikelen 56 en 57 VWEU (voorheen 49 en 50 EG), zijn derhalve niet rechtstreeks toepasselijk in de vervoersector. Het Hof van Justitie heeft uitgemaakt dat de Raad op grond van artikel 91, lid 1 sub a en b, VWEU (voorheen 71, lid 1, sub a en b EG) het vrije verkeer van diensten op vervoergebied tot stand moet brengen.¹

Dit is gebeurd bij Verordening (EG) nr. 1356/96, die voorziet in gemeenschappelijke voorschriften om voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren het vrij verrichten van diensten te verzekeren. Artikel 2 van deze Verordening bepaalt dat elke ondernemer van goederen- of personenvervoer over de binnenwateren vervoer tussen en via lidstaten mag verrichten zonder discriminatie op grond van zijn nationaliteit of zijn plaats van vestiging.

De op artikel 251 EG (thans artikel 294 VWEU) gebaseerde Richtlijn 2006/123/EG betreffende diensten op de interne markt (Dienstenrichtlijn) is niet relevant voor beantwoording van de voorliggende vragen. Aan het feit dat diensten op het gebied van vervoer van de werkingsfeer van de Dienstenrichtlijn zijn uitgesloten (zie artikel 2, lid 2 onder d), kan niet de conclusie worden verbonden dat dan in het geheel geen voorschriften zouden gelden voor overheidsmaatregelen die vervoersdiensten raken. De niet-toepasselijkheid van de Dienstenrichtlijn laat onverlet dat er andere wet- en regelgeving bestaat die hieraan in de weg kan staan. Het relevante toetsingskader zijn hier niet de vrijverkeersbepalingen van het Verdrag en de Dienstenrichtlijn maar titel VI van het Verdrag en het daarop gebaseerde secundaire recht.

Overigens kan ook met betrekking tot het dienstenverkeer in het algemeen niet zonder meer worden geconcludeerd – in tegenstelling tot de notitie van de heer Roemer suggereert – dat bodemprijzen zouden zijn toegestaan. De instelling van een verplicht minimumtarief is in de jurisprudentie wel aangemerkt als een belemmering van artikel 49 EG (thans artikel 56 VWEU).

Meerdere bepalingen uit Titel VI hebben betrekking op de vrachtprijzen maar betekenen niet dat een prijsmaatregel mag worden getroffen. Allereerst volgt uit artikel 94 VWEU (voorheen 74 EG) dat elke in het kader van het Verdrag genomen maatregel op het gebied van vrachtprijzen en vervoervoorwaarden rekening moet houden met de economische

¹ HvJEG 22 mei 1985, zaak 13/83, ...Parlement/Raad..., Jurispr. 1985, blz. 1513.

toestand van de vervoerondernemers. Deze bepaling geldt echter als een aanwijzing voor de Raad bij het treffen van communautaire maatregelen op grond van artikel 91 VWEU. Deze bepaling moet garanderen dat maatregelen van de Gemeenschap die ingrijpen in de prijsvorming slechts tot stand komen met inachtneming van de belangen van de vervoerondernemer of van het openbaar belang.

Wat van het voorgaande zij, bij de totstandkoming van zowel Verordening (EG) nr. 169/2009 als Richtlijn 96/75/EG, waarover hierna meer, zal door de Raad reeds rekening zijn gehouden met de economische toestand van de vervoerondernemers, zoals artikel 94 VWEU voorschrijft.

Naast artikel 94 VWEU bepaalt artikel 95 VWEU (voorheen 75 EG) dat discriminerende vrachtprijzen en vervoervoorwaarden moeten worden opgeheven. Deze bepaling speelt in de onderhavige problematiek echter geen rol nu er in het geval van een wettelijk minimumtarief geen sprake zal zijn van discriminerende vrachtprijzen of vervoervoorwaarden.

Ten slotte verbiedt artikel 96, lid 1 VWEU (voorheen 75, lid 1 EG) een lidstaat, behoudens machtiging van de Commissie, voor het vervoer binnen de Gemeenschap de toepassing van prijzen en voorwaarden op te leggen welke enig element van steun of bescherming in het belang van een of meer ondernemingen of bepaalde industrieën inhouden. Deze bepaling biedt een lidstaat de mogelijkheid om met machtiging van de Commissie beschermende (steun)maatregelen te treffen, evenwel niet ten gunste van de vervoerondernemers zélf maar juist ten gunste van de ondernemingen die gebruik wensen te maken van de diensten van de vervoerondernemers. In dat geval kan juist meer aan maximumtarieven dan aan minimumtarieven worden gedacht. Artikel 96 VWEU kan dan ook hier verder buiten beschouwing worden gelaten.

2.2 Richtlijn 96/75/EG

Richtlijn 96/75/EG houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de EG beoogt de benutting van de mogelijkheden van het vervoer over de binnenwateren te verbeteren, in het bijzonder door het concurrentievermogen van het binnenvaartvervoer te versterken. Dit moet leiden tot een stelsel van vrije bevrachting en vrije vorming van vervoersprijzen. De Richtlijn voorziet in een overgangperiode opdat de vervoerders zich geleidelijk kunnen aanpassen aan die vrije bevrachting en vrije prijsvorming. Deze overgangperiode liep tot 1 januari 2000. Op grond van de Wet vervoer binnenvaart en de Tijdelijke wet vrachtverdeling Noord-Zuid-vervoer, golden in Nederland tot 30 november 1998 van overheidswege vastgelegde beperkingen. De implementatie van de Richtlijn, in het bijzonder artikel 2 en 3, heeft er in Nederland toe geleid dat de Wet vervoer binnenvaart is aangepast en de Tijdelijke wet is ingetrokken.

Artikel 2 van de Richtlijn vormt de hoofdregel en bepaalt dat op het gebied van het nationale en internationale goederenvervoer over de binnenwateren in de EU door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten en vrij over de prijzen wordt onderhandeld. In het kader van de overgangperiode bepaalt artikel 3 vervolgens dat de lidstaten tot uiterlijk 1 januari 2000 de mogelijkheid hebben om onder voorwaarden een stelsel van verplichte minimumtarieven (en bevrachtingssystemen volgens toerbeurt) te handhaven. Hieruit volgt onmiskenbaar dat de lidstaten ná deze datum niet meer bevoegd zijn om minimumtarieven voor te schrijven.

De enige uitweg die door de Richtlijn wordt geboden is artikel 7. Deze bepaling stelt dat in geval van ernstige verstoring van de markt de Commissie op verzoek van een lidstaat maatregelen kan nemen die iedere verdere toename van de op de betrokken markt aangeboden vervoerscapaciteit moeten tegengaan. Deze bepaling biedt dus niet de lidstaten de mogelijkheid om zelf maatregelen te treffen (zoals in het geval van artikel 96 VWEU).

Op grond van artikel 6 van Verordening (EG) nr. 718/1999 betreffende het beleid ten aanzien van de capaciteit van de communautaire binnenvaartvloot met het oog op de bevordering van het vervoer over de binnenwateren (PbEU 1999 L 90) kan de Commissie in geval van een ernstige verstoring van de binnenvaartmarkt, zoals omschreven in artikel 1 en 7 van Richtlijn 96/75/EG, op verzoek van een lidstaat de «oud voor nieuw»-regeling reactiveren.

In het licht hiervan is het de vraag of de Commissie op verzoek van de Nederlandse overheid zal overgaan tot de instelling van minimumtarieven. Tijdens een op 16 en 17 november jl. door de Europese Commissie georganiseerde hoorzitting over de effecten van de economische crisis op de binnenvaart heeft de Commissie uitdrukkelijk verklaard dat minimumtarieven niet zullen worden geïntroduceerd of worden toegestaan.

3. Mededingingsrecht

3.1 Artikel 101 VWEU

Verordening (EG) nr. 1/2003 bepaalt expliciet dat het verbod van artikel 81, lid 1 EG-Verdrag (thans artikel 101, lid 1 VWEU) van toepassing is. Dit betekent dat maatregelen die in het kader van de binnenvaart worden getroffen in voorkomend geval moeten worden getoetst aan de mededingingsbepalingen.

In dat kader moet worden geconstateerd dat een door de overheid getroffen maatregel – zoals de wettelijke of bestuursrechtelijke vaststelling van een minimumvrachtprijs – niet kan leiden tot strijd met artikel 101 VWEU. Deze bepaling heeft immers als zodanig slechts betrekking op het gedrag van ondernemingen en niet op wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen van de overheid.

Dit is hooguit anders wanneer de overheid maatregelen neemt of handhaaft die het nuttig effect van de op de ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken. Dit is volgens de rechtspraak het geval wanneer een lidstaat het tot stand komen van met artikel 101 VWEU strijdige mededingingsregelingen oplegt of begunstigt dan wel de werking ervan versterkt of aan haar eigen regeling het overheidskarakter ontnemt door de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten tot interventie op economisch gebied aan particuliere marktdeelnemers over te dragen.¹ Wat betreft een eventueel aan de Rijksoverheid gericht verzoek om een minimumtarief vast te stellen, is hiervan geen sprake, aannemende dat de Rijksoverheid de bevoegdheid voor vaststelling van de hoogte van het tarief niet delegeert aan de sector en het tarief volledig autonoom vaststelt (hooguit op advies van de sector).

¹ Zie HvJEG 17 november 1993, zaak C-245/91, Ohra, Jurispr. 1993, blz. 5851; HvJEG 17 november 1993, zaak C-2/91, Meng, Jurispr. 1993, blz. 5751, HvJEG 17 november 1993, zaak C-185/91, Jurispr. 1993, blz. I-5801, HvJEG 9 juni 1994, zaak C-153/93, Jurispr. 1994, blz. 2517 (binnenvaart).

Aan de niet-toepasselijkheid van het mededingingsregime op een overheidsmaatregel kan niet de conclusie worden verbonden dat een dergelijke maatregel – in weerwil van Richtlijn 96/75/EG – is toegestaan. Het hiervoor in par. 2 gestelde geldt onverkort.

3.2 Verordening (EG) nr. 169/2009

Door de overheid vastgestelde minimumtarieven

Verordening (EG) nr. 169/2009 houdende de toepassing van mededingingsregels op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PbEU 2009 L 61) voorziet in artikel 2 in een wettelijke uitzondering op het verbod van (thans) artikel 101, lid 1 VWEU voor technische overeenkomsten. Artikel 3 bepaalt dat groepen kleine en middelgrote ondernemingen onder een groepsvrijstelling vallen.

Deze Verordening is echter eveneens uitsluitend van toepassing op gedragingen van ondernemingen en dus – net zomin als artikel 101 VWEU – niet van toepassing op van overheidswege vastgestelde minimumvrachtprijzen. Dergelijke maatregelen moeten worden getoetst aan het in par. 2 beschreven kader (met uitzondering van de «nuttig effect» norm, zoals hiervoor in par. 3.1.3 kort beschreven).

Door de sector vastgestelde minimumprijzen

Artikel 3 bepaalt dat overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van het verbod uit (thans) artikel 101, lid 1, VWEU zijn vrijgesteld wanneer zij tot doel hebben:

- a) de vorming en werking van groepen ondernemingen voor vervoer over de weg of over de binnenwateren met het oog op de verrichting van vervoersactiviteiten;
- b) de gemeenschappelijke financiering of verwerving van materieel of benodigdheden voor vervoer, die rechtstreeks verband houden met vervoersprestaties voor zover zulks noodzakelijk is voor de gemeenschappelijke exploitatie van deze groepen.

Als aanvullende criteria (die overigens niet absoluut gelden: zie de slotzin van overweging 8 van de considerans van de verordening) geldt dat de totale ladingscapaciteit van de groep niet groter mag zijn dan 500 000 ton voor het vervoer over de binnenwateren en dat de individuele capaciteit van elk der aan de groep deelnemende ondernemingen niet groter mag zijn dan 50 000 ton.

Het is de vraag of minimumprijzafspraken onder een van beide doelstellingen van artikel 3 zijn te brengen. En als dat al het geval is, bepaalt lid 2 van artikel 3 dat indien de uitvoering van de in lid 1 bedoelde overeenkomsten in bepaalde gevallen gevolgen met zich meebrengt die onverenigbaar zijn met de voorwaarden van (thans) artikel 101, lid 3, VWEU, de ondernemingen en ondernemersverenigingen verplicht kunnen worden om aan deze gevolgen een einde te maken.

Dit betekent onder meer dat de afspraken niet de mogelijkheid mogen geven om voor een wezenlijk deel van de betrokken producten de mededinging uit te schakelen. Met name deze laatste voorwaarde zou in het geding kunnen komen wanneer ondernemingen minimumprijzen afspreken, die bovendien feitelijk zouden kunnen gaan gelden als vaste prijzen voor de hele sector. In de binnenvaart geldt immers ingevolge Richtlijn 96/75/EG een stelsel van vrije prijsvorming. Aangezien het de overheid niet is toegestaan om (eenzijdig) een minimumtarief voor te schrijven, zou afbreuk worden gedaan aan het nuttig effect van deze richtlijn wanneer het de sector zelf wel zou zijn toegestaan een minimumtarief af te spreken. Prijsafspraken worden in het mededingingsrecht ook gezien als één van de hardcore restricties, zodat het weinig aannemelijk lijkt dat de sector zou kunnen profiteren van de vrijstellingen van Verordening (EG) nr. 169/2009.

4. Conclusies

Een wettelijk minimumtarief voor de binnenvaart zal moeten worden getoetst aan de specifieke voorschriften die zijn gebaseerd op de vervoerstapel van het Verdrag. Een dergelijke prijsmaatregel blijkt niet in overeenstemming met het door Richtlijn 96/75/EG voorgeschreven stelsel van vrije prijsvorming. Dat ten aanzien van het algemene dienstenverkeer niet in een vergelijkbaar verbod is voorzien, doet daar niet aan af, aangezien de algemene voorschriften ten aanzien van het dienstenverkeer (waaronder de Dienstenrichtlijn) niet van toepassing zijn op het vervoer.

Voor zover ondernemingen al op grond van het mededingingsrecht en Verordening (EG) nr. 169/2009 prijsafspraken zouden mogen maken, biedt dit voor de Rijksoverheid niet de ruimte om zelf in strijd met Richtlijn 96/75/EG een wettelijk minimumtarief vast te stellen. De enige mogelijkheid die de Rijksoverheid heeft, is om de Commissie op grond van artikel 7 van Richtlijn 96/75/EG te verzoeken om in het licht van de slechte economische situatie binnen de sector maatregelen ten behoeve van de binnenvaart te treffen.

Aangezien de sectorspecifieke regelgeving expliciet voorziet in een stelsel van vrije prijsvorming in de binnenvaart is het nog maar de vraag of een door de sector overeengekomen prijsafpraak kan profiteren van de vrijstelling van Verordening (EG) nr. 169/2009. De kans is niet uitgesloten dat een dergelijke maatregel op bezwaren van de Commissie stuit.