

## BESLUIT

Zaaknummer: 2026 / Auto Recycling Nederland II

Besluit van de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit tot afwijzing van een aanvraag om ontheffing als bedoeld in artikel 17 van de Mededingingswet, aangezien de aangemelde overeenkomst niet in strijd is met het verbod van artikel 6, eerste lid, van de Mededingingswet

### I Inleiding

1. Op 24 juli 2000 heeft de Stichting Auto & Recycling (hierna: de Stichting) bij de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit (hierna: d-g NMa) een aanvraag om ontheffing van het verbod van artikel 6 van de Mededingingswet (hierna: Mw), als bedoeld in artikel 17 Mw, ingediend. De aanvraag heeft betrekking op de Overeenkomst verwijderingsbijdrage voor autos 2000 (hierna: overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000)[1].

### II Feitelijke achtergrond

2. Het verwijderingssysteem voor autowrakken is een initiatief van een aantal organisaties in de autobranche, te weten de Nederlandse Vereniging De Rijwiel- en Automobiel Industrie (hierna: RAI) namens de auto-importeurs, BOVAG namens de garagesector, FOCWA namens de schadeherstelbedrijven en STIBA namens de autodemontagebedrijven. Dit systeem is formeel vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst Auto Recycling Nederland B.V., de statuten van de Stichting en de statuten van Auto Recycling Nederland B.V (hierna: "ARN"). Het statutair doel van de Stichting is "het stimuleren, bevorderen en economisch rendabel maken van het hergebruik van materialen afkomstig van autowrakken [] door middel van de vorming van een netwerk van erkende autodemontage- en recyclingbedrijven, alles in de ruimste zin van het woord []". Alle werkzaamheden die verband houden met de daadwerkelijke uitvoering worden verricht door ARN, waarvan de Stichting 100 % van de aandelen bezit.

3. Er bestaat op dit moment geen wettelijke verplichting voor producenten en importeurs van auto's om autowrakken te verwijderen door middel van een recyclesysteem.

4. Het verwijderingssysteem sluit aan bij de bestaande keten van bedrijven binnen de betrokken marktsegmenten. Het startpunt wordt gevormd door de bestaande inleverpunten voor autowrakken, te weten de autodemontagebedrijven. Deze bedrijven demonteren ingenomen autowrakken, waarna zij de commercieel recyclebare onderdelen doorleveren aan hun afnemers. Voor het demonteren van niet-commercieel recyclebare onderdelen ontvangt het demontagebedrijf een vergoeding van ARN. In opdracht van ARN worden deze gedemonteerde onderdelen vervolgens ingezameld door (de door ARN) gecontracteerde inzamelbedrijven en afgeleverd aan (de door ARN) gecontracteerde recyclingbedrijven. In opdracht

van ARN betalen de autodemontagebedrijven de kosten van transport en recycling van deze materialen aan de desbetreffende bedrijven, uit de door hen van ARN ontvangen vergoeding.

5. Het economisch rendabel maken van het verwijderingssysteem gebeurt door het toekennen van verwijderingspremies aan gecontracteerde bedrijven voor door hen uitgevoerde specifieke demontage- en recyclingactiviteiten die (nog) niet rendabel zijn. Deze premies worden betaald uit de opbrengsten van verwijderingsbijdragen die door producenten en importeurs van autos worden gestort in een door de Stichting beheerd fonds.

6. Aan de afdracht van de verwijderingsbijdragen ligt de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 ten grondslag, welke op 13 september 2000 is gesloten tussen RAI enerzijds en producenten en importeurs van de afdeling Autos van RAI anderzijds. In deze overeenkomst overwogen de betrokken partijen:[2] dat het voor het welslagen van deze verwijderingsstructuur noodzakelijk is dat een ieder die de eerste tenaamstelling aanvraagt van een kenteken van een auto, een financiële bijdrage aan deze verwijderingsstructuur levert, hierna te noemen: verwijderingsbijdrage.

7. Onder de punten 3 en 5 van de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 is met betrekking tot de verplichting tot afdracht van de verwijderingsbijdrage het volgende bepaald:

De verplichting zal worden voldaan door degene die verzoekt om afgifte van het kenteken deel 1 als bedoeld in het Kentekenreglement. []. De hoogte van de verwijderingsbijdrage bedraagt met ingang van 1 januari 2001: Euro 45,-- per auto, BTW inbegrepen.

8. De producent of importeur is degene die verzoekt om afgifte van het kenteken deel I voor een nieuwe auto.

9. In de considerans van de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 wordt in dit verband opgemerkt:

" dat partijen vrij zijn de verwijderingsbijdrage al dan niet door te belasten aan hun afnemers".

### III Verloop van de procedure

10. Op 24 juli 2000 heeft de Stichting een ontheffingsaanvraag ex artikel 17 Mw ingediend bij de NMa voor de afdracht van een uniforme verwijderingsbijdrage, zoals opgenomen in de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000.

11. In Staatscourant nummer 150 van 7 augustus 2000 is mededeling gedaan van de ontheffingsaanvraag van de Stichting. Daarbij zijn belanghebbenden opgeroepen hun zienswijze schriftelijk of mondeling naar voren te brengen. De aanvraag en de daarop betrekking hebbende stukken hebben vervolgens vier weken ter inzage gelegen ten kantore van de NMa.

12. Naar aanleiding van de publicatie in de Staatscourant hebben de Zaanse Schroothandel B.V. en autodemontagebedrijf Dekslø & Meijland een gezamenlijke zienswijze ingediend. Hoewel beide ondernemingen niet als

belanghebbende in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht zijn aan te merken, is toch bekeken of de door hen ingediende zienswijze voor de beoordeling nieuwe aspecten naar voren bracht. Dit bleek niet het geval te zijn.

13. Op 28 november 2000 zijn door de NMa voorlopige bevindingen gestuurd aan de Stichting en het Ministerie van VROM.

14. Per 1 januari 2001 heeft de Minister van VROM, op basis van het bepaalde in artikel 15.36 van de Wet milieubeheer, het aan de d-g NMa voorgelegde systeem algemeen verbindend verklaard. Deze algemeen verbindendverklaring heeft een looptijd van drie jaar.

15. De Stichting heeft de Europese Commissie verzocht een zogenaamde negatieve verklaring te verlenen, dan wel een ontheffing ex artikel 81, derde lid, EG-Verdrag voor de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 . Bij brief van 31 juli 2000 heeft het directoraat-generaal Concurrentie aan de Stichting medegedeeld dat "de zaak, gezien het aantal aanhangige zaken en op grond van zijn bevoegdheid alle noodzakelijke organisatorische maatregelen te treffen ter aanvulling van de hem opgedragen taak, met inbegrip van de vaststelling van prioriteiten, niet voldoende spoedeisend is om momenteel aan de Europese Commissie voorgelegd te worden voor een beschikking op grond van de formele procedures van Verordening Nr 17. Verder houdt het directoraat-generaal Concurrentie er rekening mee dat de NMa een beschikking in deze zaak heeft genomen."[3]

#### IV Standpunt van de Stichting

16. De Stichting stelt dat de verwijderingsbijdrage slechts een zeer gering deel bedraagt van de totale kostprijs van een auto, te weten minder dan 0,5% van de totale kosten. De Stichting meent dat het derhalve niet aannemelijk is dat de producenten en importeurs van autos merkbaar minder zullen concurreren bij de verkoop van hun producten, doordat zij op dit ondergeschikte punt worden geconfronteerd met uniforme kosten.

17. In dit verband wijst de Stichting op de vergelijking met gezamenlijke inkoop. De Europese Commissie heeft bij herhaling aangegeven, dat bij de beoordeling van de gevolgen van gezamenlijke inkoop voor de concurrentie op de verkoopmarkt van groot belang is of zij leidt tot een hoge mate van gemeenschappelijke kosten. Als slechts een zeer gering deel van de kosten wordt genormeerd, is van een merkbare mededingingsbeperking geen sprake. Er is geen reden om aan te nemen dat andere principes gelden bij overeenkomsten die tot uniformering van andere kostenposten leiden. In feite kopen de bedrijven die deelnemen aan het recyclingsstelsel gezamenlijk de recyclingdiensten in.

18. Voorts wijst de Stichting erop, dat in de onderlinge concurrentiele relatie tussen producenten geen verandering wordt gebracht. Het is maar zeer de vraag of, bij afwezigheid van een overeenkomst over een uniforme verwijderingsbijdrage en de algemeen verbindendverklaring daarvan, producenten überhaupt zouden overgaan tot het maken van kosten voor recycling, aldus de Stichting. Door de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 en de algemeen verbindendverklaring worden zij verplicht dit wel te doen,

maar zijn de kosten uniform. De overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 leidt derhalve niet tot een verandering op de markt.

19. Bij brief van 28 september 2000 heeft de Stichting gewezen op het arrest Pavlov[4]. De Stichting merkt op dat dit arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen relevant is voor de beoordeling van de ontheffingsaanvraag. Zowel in het arrest Pavlov als in het onderhavige verwijderingssysteem betreft het een afspraak die leidt tot uniformering van slechts n kostenfactor en waarmee bovendien schaalvoordelen kunnen worden behaald. Er is derhalve geen sprake van een merkbare mededingingsbeperking, aldus de Stichting.

20. De Stichting is daarnaast van oordeel dat de bepalingen in de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 in aanmerking moeten komen voor een ontheffing overeenkomstig artikel 17 Mw, dan wel kunnen genieten van de tijdelijke vrijstelling van artikel 16 Mw. Aangezien - zoals hieronder zal blijken - de voorgelegde bepalingen niet leiden tot een inbreuk op artikel 6, eerste lid, Mw, zal hetgeen de Stichting in dit verband naar voren heeft gebracht buiten beschouwing worden gelaten.

## V Beoordeling

### Artikel 6 van de Mededingingswet

21. Artikel 6, eerste lid, Mw verbiedt overeenkomsten tussen ondernemingen, besluiten van ondernemersverenigingen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging op de Nederlandse markt of een deel daarvan wordt verhinderd, beperkt of vervalst.

22. De producenten en importeurs die betrokken zijn bij de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000, zijn ondernemingen in de zin van artikel 6, eerste lid, Mw. Ook de Stichting en ARN kunnen als zodanig worden gekwalificeerd. Zij verrichten voor eigen rekening en risico economische activiteiten.

23. De financiering van het collectieve verwijderingssysteem is vastgelegd in de overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000. Dit is een overeenkomst tussen ondernemingen in de zin van artikel 6, eerste lid, Mw. Slechts de bepalingen inzake de afdracht van een uniforme verwijderingsbijdrage zijn ter ontheffing voorgelegd. Enkel deze bepalingen zijn derhalve voorwerp van de onderhavige beoordeling.

24. Aangezien, zoals in de navolgende randnummers zal blijken, de afdracht van een uniforme verwijderingsbijdrage in casu niet leidt tot een (merkbaar) beperking van de mededinging, kan een precieze afbakening van de productmarkt achterwege worden gelaten. In navolging van eerdere besluiten [5] wordt ten aanzien van de geografische markten uitgegaan van nationale markten.

25. Voor de beoordeling van de onderhavige samenwerking is het van belang dat het beleid van de Europese Commissie ten aanzien van horizontale overeenkomsten in januari 2001 is geactualiseerd. In dat kader heeft de Europese Commissie richtsnoeren gepubliceerd waarin een analytisch

raamwerk is vastgelegd voor de beoordeling van horizontale samenwerkingsovereenkomsten.[6] De richtsnoeren dienen als leidraad bij de toepassing van artikel 6 en 17 Mw op horizontale overeenkomsten.

26. Sommige overeenkomsten inzake milieu zullen niet snel onder de toepassing van het verbod van artikel 6, eerste lid, Mw vallen, ongeacht het gezamenlijk marktaandeel van partijen.[7] Overeenkomsten die leiden tot het scheppen van werkelijk nieuwe markten, zoals recycling-overeenkomsten, zullen de mededinging in het algemeen niet beperken, op voorwaarde dat en zolang als de partijen niet in staat zijn die activiteit los van alle anderen uit te oefenen, terwijl er geen alternatieven en/of concurrenten voorhanden zijn.[8]

27. Er bestaat op dit moment geen wettelijke verplichting voor producenten en importeurs van auto's om autowrakken te verwijderen door middel van een recyclesysteem. De Stichting heeft aannemelijk gemaakt dat de recycling van diverse materialen uit autowrakken niet economisch rendabel is. De kosten van verwijdering en recycling zijn hoger dan de uiteindelijke opbrengsten. In het verleden werden de niet-economisch rendabele materialen niet gedemonteerd, maar tezamen met andere materialen geshredderd. Dit shredderafval werd na verwijdering van de ferro- en nonferro-metalen gestort, hetgeen vanuit milieu-overwegingen minder wenselijk is. Overigens ziet de premiring van de demontagebedrijven enkel op onderdelen die economisch niet rendabel te demonteren zijn. De markten voor economisch rendabele montage van en handel in gebruikte auto-onderdelen wordt derhalve niet door het verwijderingssysteem beïnvloed.

28. Aangezien het niet economisch rendabel is om de betreffende materialen te recyclen, is het niet aannemelijk dat zij deze activiteiten individueel zouden ontplooiën nu deze verliesgevend zijn. De collectieve inzameling en verwijdering van de materialen leidt ertoe dat op een efficiënte wijze automaterialen in het afvalstadium kunnen worden ingezameld. Als gevolg hiervan kunnen de kosten relatief laag worden gehouden en kan een hoge dekkingsgraad worden bereikt.

29. De overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 heeft een zekere mate van kostenharmonisatie tot gevolg. Als samenwerking leidt tot een aanzienlijke mate van kostenharmonisatie, zullen partijen gemakkelijker de marktprijzen en de productie kunnen coördineren.[9] De uniforme verwijderingsbijdrage heeft in casu echter slechts een zeer geringe mate van kostenharmonisatie tot gevolg. Een verwijderingsbijdrage van EURO 45,-- gerelateerd aan de totale kosten van een auto is dermate gering dat het gevaar van coördinatie van prijzen en marktgedrag door producenten en importeurs nihil moet worden geacht, in aanmerking nemend dat volgens de voorgelegde overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 producenten en importeurs volledig vrij blijven ten aanzien van al hun overige commerciële beslissingen, zoals de mate waarin en de wijze waarop de verwijderingsbijdrage wordt doorberekend aan de volgende schakel in de distributieketen.

30. Nu als gevolg van de afdracht van een uniforme verwijderingsbijdrage een recyclingmarkt voor niet economisch rendabel te verwerken automaterialen tot stand wordt gebracht, en slechts sprake is van een zeer geringe mate van kostenharmonisatie tussen de deelnemende partijen, moet worden geconcludeerd dat geen sprake is van een inbreuk op artikel 6, eerste lid, Mw.

Toepasselijkheid artikel 17 Mw

31. Aangezien de toepassing van artikel 17 Mw afhangt van de voorafgaande toepasselijkheid van artikel 6, eerste lid, Mw en deze op de onderhavige overeenkomst niet van toepassing is, hoeft de aangemelde overeenkomst niet onder artikel 17 Mw beoordeeld te worden.

#### VI Besluit

Gelet op het bovenstaande wordt de aanvraag om ontheffing van het verbod van artikel 6, eerste lid, Mw afgewezen.

Datum: 22 oktober 2001

w.g. A.W. Kist

Directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit

Tegen dit besluit kan degene, wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit een gemotiveerd bezwaarschrift indienen bij de directeur-generaal van de Nederlandse mededingingsautoriteit, Juridische Dienst, Postbus 16326, 2500 BH Den Haag.50951, 3007 BM Rotterdam.

-----  
[1] De Overeenkomst verwijderingsbijdrage 2000 betreft autos, waaronder wordt verstaan een motorvoertuig op vier of meer wielen, waarvan het ledig gewicht, vermeerderd met het laadvermogen, niet meer bedraagt dan 3500 kg.

[2] Eerste pagina, vierde opsommingsteken.

[3] Besluit van de d-g NMa van 5 april 2000, met zaaknummer 115.

[4] HvJEG in gevoegde zaken C-180-184/98, Pavlov, nog niet gepubliceerd.

[5] Zie onder andere de besluiten van 22 januari 1999 in zaak 1204/Nissan Motor Nederland Auto Veeneman, van 26 februari 1999 in zaak 1152/Autobinck Greenib en het besluit in zaak 1890/Citadel ARM Stokvis, reeds aangehaald.

[6] Richtsnoeren inzake de toepasselijkheid van artikel 81 van het EG-Verdrag op horizontale samenwerkingsovereenkomsten, PB C 3 van 6 januari 2001 (hierna: richtsnoeren).

[7] Zie randnummer 184 van de Richtsnoeren.

[8] Zie randnummer 187 van de Richtsnoeren.

[9] Zie randnummer 23 van de richtsnoeren.

*Aan de inhoud van deze pagina's kunt u geen rechten ontleen.*