

I

(Retsakter, hvis offentliggørelse er obligatorisk)

RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 1419/2006

af 25. september 2006

om ophævelse af forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelsen af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport og ændring af forordning (EF) nr. 1/2003 med henblik på udvidelse af dens anvendelsesområde til at omfatte cabotagesejlads og international trampfart

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 83,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽²⁾,

efter høring af Regionsudvalget, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Siden 1987 har anvendelsen af konkurrencereglerne inden for søtransport været omfattet af forordning (EØF) nr. 4056/86 ⁽³⁾. Forordning (EØF) nr. 4056/86 havde oprindeligt to funktioner. For det første indeholdt den procedureregler for håndhævelsen af Fællesskabets

konkurrenceregler inden for søtransport. For det andet indeholdt den en række specifikke, materielle konkurrenceregler for søtransportsektoren, navnlig en gruppefritagelse for linjekonferencer, hvorved de fik mulighed for at fastsætte priserne og regulere kapaciteten på bestemte betingelser, en bestemmelse om udelukkelse af rent tekniske aftaler fra anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 1, og en procedure for behandling af internationale lovkonflikter. Forordningen fandt ikke anvendelse på søtransport mellem havne i en og samme medlemsstat (cabotagesejlads) og international trampfart.

(2) Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82 ⁽⁴⁾ ændrede forordning (EØF) nr. 4056/86, så søtransport, undtagen cabotagesejlads og international trampfart, kom til at falde ind under de fælles gennemførelsesbestemmelser på konkurrenceområdet, der gjaldt for samtlige erhvervssektorer med virkning fra 1. maj 2004. De specifikke, materielle konkurrenceregler for søtransportsektoren falder dog fortsat ind under forordning (EØF) nr. 4056/86.

(3) Gruppefritagelsen for linjekonferencer i forordning (EØF) nr. 4056/86 indebærer, at aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem alle eller nogle af en eller flere linjekonferencers medlemmer er fritaget fra forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1, på bestemte betingelser. Begrundelsen for gruppefritagelsen er hovedsagelig, at konferencerne formodes at medføre stabilitet og dermed sikrer eksportørerne pålidelige ydelser, som ikke kan opnås med mindre restriktive midler. Ved en indgående undersøgelse af denne branche har Kommissionen dog påvist, at linjefart ikke er enestående, da dens omkostningsstruktur ikke adskiller sig væsentligt fra andre branchers. Der er derfor ikke noget belæg for, at denne branche behøver at være beskyttet mod konkurrence.

⁽¹⁾ Udtalelse af 4.7.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Udtalelse af 5.7.2006 (endnu ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 378 af 31.12.1986, s. 4. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.

⁽⁴⁾ EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1. Ændret ved forordning (EF) nr. 411/2004 (EUT L 68 af 6.3.2004, s. 1).

- (4) Den første betingelse for fritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3, er, at den restriktive aftale bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af varerne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling. Med hensyn til de effektivitetsgevinster, som konferencerne muliggør, er linjekonferencerne ikke længere i stand til at håndhæve konferencetariffen, selv om de stadig kan fastsætte tillæg og gebyrer, der er en del af transportprisen. Der foreligger heller ikke noget bevis på, at conferencesystemet medfører mere stabile fragtrater eller mere pålidelige shippingydelser, end det ville have været tilfældet på et fuldt konkurrenceudsat marked. Konferencerederierne tilbyder i stigende omfang deres ydelser gennem individuelle serviceaftaler, som de indgår med de enkelte eksportører. Konferencerne styrer heller ikke den transportkapacitet, der er til rådighed, da denne fastsættes af det enkelte rederi ved en individuel beslutning. Under de nuværende markedsforhold er det de individuelle serviceaftaler, der skaber prisstabilitet og pålidelige serviceydelser. Den årsagsforbindelse, der angiveligt skulle være mellem begrænsningerne (prisfastsættelse og regulering af udbuddet) og de påståede effektivitetsgevinster (pålidelige serviceydelser), er derfor alt for svag til, at den første betingelse i artikel 81, stk. 3, er opfyldt.
- (5) Den anden betingelse for fritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3, er, at forbrugerne skal have kompensation for konkurrencebegrænsningernes negative virkninger. I tilfælde af særlig alvorlige begrænsninger, såsom horisontal prisfastsættelse, der forekommer ved fastlæggelsen af konferencetariffen og ved den fælles fastsættelse af tillæg og gebyrer, er de negative virkninger meget alvorlige. Der er dog ikke påvist nogen klart positive virkninger. Transportbrugerne finder, at konferencerne opererer til fordel for de mindst effektive medlemmer og foreslår dem afskaffet. Konferencerne opfylder ikke i dag anden betingelse i artikel 81, stk. 3.
- (6) Den tredje betingelse for fritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3, er, at den omhandlede adfærd ikke pålægger de pågældende virksomheder begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå dens mål. Konsortier er samarbejdsaftaler mellem linjerederier, som ikke indebærer prisfastsættelse og derfor er mindre restriktive end konferencer. Transportbrugerne mener, at konsortierne sikrer tilstrækkelig, pålidelig og effektiv linjesejlads. Desuden er anvendelsen af individuelle serviceaftaler vokset betydeligt i de senere år. Sådanne individuelle serviceaftaler er pr. definition ikke konkurrencebegrænsende og er til gavn for eksportørerne, som herved får mulighed for at få skræddersyede specialydelser. Da prisen er fastsat på forhånd og ikke svinger i en forudbestemt periode (normalt op til et år), kan serviceaftalerne desuden bidrage til prisstabilitet. Det er derfor ikke påvist, at de konkurrencebegrænsninger, der er tilladt efter forordning (EØF) nr. 4056/86 (prisfastsættelse og regulering af kapaciteten), er nødvendige for, at transportbrugerne kan få leveret pålidelige shippingydelser, da disse kan opnås med mindre restriktive midler. Den tredje betingelse i artikel 81, stk. 3, er derfor ikke opfyldt.
- (7) Den fjerde og sidste betingelse i traktatens artikel 81, stk. 3, er, at konferencen skal være udsat for effektiv konkurrence. Under de nuværende markedsforhold er der konferencer på næsten alle større fragtruter, og de konkurrerer med konsortier og uafhængige rederier. Selv om der kan være tale om priskonkurrence på oceanfragtraterne som følge af svækkelsen af conferencesystemet, er der stort set ingen konkurrence inden for de forskellige former for tillæg. Disse fastsættes af konferencen, og rederier, der ikke er medlemmer af nogen conference, anvender samme niveau. Desuden deltager rederierne i konferencer og konsortier på den samme rute, hvor de udveksler kommercielt følsomme oplysninger og kumulerer fordelene ved gruppefritagelsen for konferencer (prisfastsættelse og regulering af kapacitet) og for konsortier (driftssamarbejde om levering af en fælles serviceydelse). I betragtning af det stigende antal forbindelser mellem rederierne på samme rute er det meget kompliceret at fastslå, i hvilket omfang konferencerne er udsat for effektiv intern og ekstern konkurrence, og dette kan kun vurderes fra sag til sag.
- (8) Linjekonferencerne opfylder derfor ikke længere samtlige fire betingelser for fritagelse i traktatens artikel 81, stk. 3, og gruppefritagelsen for sådanne konferencer bør ophæves.
- (9) Udelukkelse af rent tekniske aftaler fra forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1, og proceduren for behandling af eventuelle lovkonflikter er også overflødige. Disse bestemmelser bør derfor også ophæves.
- (10) På baggrund af ovenstående bør forordning (EØF) nr. 4056/86 helt ophæves.

- (11) Linjekonferencer er tilladt i flere jurisdiktioner, men som det er tilfældet inden for andre sektorer anvendes konkurrencereglerne ikke på samme måde overalt i verden. Da linjefart er international, bør Kommissionen tage passende skridt til at fremskynde afskaffelsen af fritagelsen for prisfastsættelse for linjekonferencer, der eksisterer andre steder, og samtidig opretholde fritagelsen for driftssamarbejde mellem linjerederier, der indgår i konsortier og alliancer, i overensstemmelse med OECD-sekretariatets henstillinger i 2002.
- (12) Cabotagesejlads og international trampfart er udelukket fra reglerne om anvendelse af traktatens artikel 81 og 82, som oprindeligt blev fastlagt i forordning (EØF) nr. 4056/86 og senere i forordning (EF) nr. 1/2003. De er for øjeblikket de eneste sektorer, der fortsat skal udelukkes fra Fællesskabets gennemførelsesbestemmelser på konkurrenceområdet. Manglen på effektive håndhævelsesbeføjelser for disse sektorer er en lovgivningsmæssig brist.
- (13) Udelukkelsen af trampfart fra forordning (EF) nr. 1/2003 skyldes, at raterne for denne sejlads forhandles frit fra sag til sag på grundlag af efterspørgsels- og udbudsbetingelserne. Sådanne markedsvilkår gør sig dog også gældende i andre sektorer, og de materielle bestemmelser i traktatens artikel 81 og 82 anvendes allerede på disse ydelser. Der er ikke fremført nogen overbevisende begrundelse for fortsat at udelukke disse serviceydelser fra reglerne for anvendelse af traktatens artikel 81 og 82. Ofte påvirker cabotagesejlads ikke samhandelen mellem medlemsstaterne, men det betyder ikke, at den fra begyndelsen bør udelukkes fra anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 1/2003.
- (14) Da foranstaltningerne i forordning (EF) nr. 1/2003 er hensigtsmæssige, når det gælder anvendelsen af konkurrencereglerne på samtlige sektorer, bør forordningens anvendelsesområde ændres, så den kommer til at omfatte cabotagesejlads og trampfart.
- (15) Forordning (EF) nr. 1/2003 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed.
- (16) Da medlemsstaterne måske skal tilpasse deres internationale forpligtelser på grund af afskaffelsen af konferencesystemet, bør bestemmelserne i forordning (EØF) nr. 4056/86 om gruppefritagelse for linjekonferencer fortsat gælde i en overgangsperiode for konferencer, der på nærværende forordnings ikrafttrædelsestidspunkt opfylder kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Forordning (EØF) nr. 4056/86 ophæves.

Artikel 1, stk. 3, litra b) og c), artikel 3-7, artikel 8, stk. 2, og artikel 26 i forordning (EØF) nr. 4056/86 gælder dog fortsat for linjekonferencer, der den 18. oktober 2006 opfylder kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86 i en overgangsperiode på to år fra nævnte dato.

Artikel 2

Artikel 32 i forordning (EF) nr. 1/2003 ophæves.

Artikel 3

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. september 2006.

På Rådets vegne

M. PEKKARINEN

Formand