

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Σεπτεμβρίου 2006

για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 83,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η εφαρμογή των κανόνων για τον ανταγωνισμό στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 ⁽³⁾ από το 1987. Ο εν λόγω κανονισμός είχε εξαρχής δύο λειτουργίες. Πρώτον, περιείχε διαδικαστικές διατάξεις για την επιβολή των κανόνων ανταγωνισμού της Κοινότητας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Δεύτερον, προέβλεπε ορισμένες ειδικές ουσιαστικές διατάξεις περί ανταγωνισμού όσον αφορά τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και ιδίως τη γενική εξαί-

ρηση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων, με την οποία τους επιτρέπεται να καθορίζουν υπό ορισμένους όρους τους ναύλους και να ρυθμίζουν τη μεταφορική ικανότητα, την εξαίρεση των αμιγώς τεχνικών συμφωνιών από την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης και μια διαδικασία για την αντιμετώπιση των συγκρούσεων των διεθνών νόμων. Δεν είχε εφαρμογή στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ λιμένων σε ένα και το αυτό κράτος μέλος (ενδομεταφορές-καμποτάζ) και στις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά.

(2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης ⁽⁴⁾, τροποποίησε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για να υπαγάγει τις θαλάσσιες μεταφορές στους κοινούς κανόνες επιβολής των νόμων περί ανταγωνισμού σε όλους τους τομείς από την 1η Μαΐου 2004, με εξαίρεση τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά. Ωστόσο, οι ειδικές ουσιαστικές διατάξεις περί ανταγωνισμού στον ναυτιλιακό τομέα εξακολουθούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86.

(3) Η εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 εξαιρεί από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης τις συμφωνίες, τις αποφάσεις και τις εναρμονισμένες πρακτικές του συνόλου ή μέρους των μελών μιας ή περισσότερων ναυτιλιακών διασκέψεων που πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις. Η αιτιολόγηση της εξαίρεσης για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων βασίζεται ουσιαστικά στην υπόθεση ότι οι διασκέψεις εξασφαλίζουν σταθερότητα και αξιόπιστες υπηρεσίες στους εξαγωγείς, που δεν θα μπορούσαν να εξασφαλισθούν με λιγότερο περιοριστικά μέσα. Μετά, ωστόσο, από εμπειριστατωμένη επανεξέταση του κλάδου, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι τακτικές ναυτιλιακές μεταφορές δεν είναι μοναδικές, επειδή η δομή του κόστους τους δεν διαφέρει ουσιαστικά από τη δομή του κόστους άλλων κλάδων. Για τον λόγο αυτό, δεν αποδεικνύεται ότι ο τομέας χρειάζεται προστασία από τον ανταγωνισμό.

⁽¹⁾ Γνώμη της 4ης Ιουλίου 2006 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ Γνώμη της 5ης Ιουλίου 2006 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽³⁾ ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την πράξη προσχώρησης του 2003.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 411/2004 (ΕΕ L 68 της 6.3.2004, σ. 1).

- (4) Σύμφωνα με την πρώτη προϋπόθεση για εξαίρεση βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, η περιοριστική συμφωνία απαιτείται να συμβάλει στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των εμπορευμάτων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου. Όσον αφορά την αποδοτικότητα που οφείλεται στις διασκέψεις, οι ναυτιλιακές διασκέψεις δεν είναι πλέον ικανές να επιβάλουν τους ναύλους που καθορίζονται από αυτές, αν και κατορθώνουν ακόμα να επιβάλλουν επιβαρύνσεις και προσαυξήσεις που αποτελούν μέρος της τιμής της μεταφοράς. Δεν υπάρχει επίσης κανένα αποδεικτικό στοιχείο ότι το σύστημα διασκέψεων οδηγεί σε σταθερότερους ναύλους ή σε πιο αξιόπιστες ναυτιλιακές υπηρεσίες από ό,τι σε μια πλήρως ανταγωνιστική αγορά. Τα μέλη των διασκέψεων προσφέρουν όλο και περισσότερο τις υπηρεσίες τους μέσω ατομικών συμφωνιών παροχής υπηρεσιών που συνάπτονται με μεμονωμένους εξαγωγείς. Επιπλέον, οι διασκέψεις δεν διαχειρίζονται τη διαδισμη μεταφορική ικανότητα δεδομένου ότι αυτό αποτελεί μεμονωμένη απόφαση που λαμβάνεται από κάθε μεταφορέα. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες αγοράς, η σταθερότητα των τιμών και η αξιοπιστία των υπηρεσιών εξασφαλίζονται με ατομικές συμφωνίες παροχής υπηρεσιών. Η υποτιθέμενη αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των περιορισμών (κανονισμός για τον καθορισμό των ναύλων και την παροχή υπηρεσιών) και των απαιτούμενων αποδόσεων (αξιόπιστες υπηρεσίες) εμφανίζεται συνεπώς εξαιρετικά αδύναμη για να ικανοποιήσει τον πρώτο όρο του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (5) Ο δεύτερος όρος για την εξαίρεση βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης είναι ότι οι καταναλωτές πρέπει να αποζημιωθούν για τα αρνητικά αποτελέσματα που προκύπτουν από τους περιορισμούς του ανταγωνισμού. Στην περίπτωση σημαντικών περιορισμών, όπως ο οριζόντιος καθορισμός ναύλων που πραγματοποιείται όταν καθορίζεται ο ναύλος από τις διασκέψεις και προστίθενται επιβαρύνσεις και προσαυξήσεις, τα αρνητικά αποτελέσματα είναι πολύ σοβαρά. Ωστόσο δεν έχουν εντοπιστεί καθαρά θετικά αποτελέσματα. Οι χρήστες μεταφορών θεωρούν ότι οι διασκέψεις λειτουργούν προς όφελος των λιγότερο αποδοτικών μελών και ζητούν την κατάργησή τους. Οι διασκέψεις δεν πληρούν πλέον τον δεύτερο όρο του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (6) Ο τρίτος όρος για την εξαίρεση βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης είναι ότι η περιοριστική συμφωνία δεν πρέπει να επιβάλλει στις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις περιορισμούς που δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των στόχων. Οι κοινοπραξίες είναι συνεταιριστικές συμφωνίες μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών που δεν αφορούν τον καθορισμό των ναύλων και είναι ως εκ τούτου λιγότερο περιοριστικές από τις διασκέψεις. Οι χρήστες μεταφορών θεωρούν ότι αυτές παρέχουν επαρκείς, αξιόπιστες και αποδοτικές τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, η χρήση ατομικών συμφωνιών υπηρεσιών έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Εξ ορισμού, τέτοιες ατομικές συμφωνίες παροχής υπηρεσιών δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό και παρέχουν οφέλη στους εξαγωγείς δεδομένου ότι καθιστούν δυνατή την παροχή ειδικών υπηρεσιών κατά παραγγελία. Επιπλέον, επειδή η τιμή προσδιορίζεται εκ των προτέρων και δεν κυμαίνεται για προκαθορισμένη περίοδο (συνήθως μέχρι ένα έτος), οι συμβάσεις υπηρεσιών μπορούν να συμβάλουν στη σταθερότητα των τιμών. Επομένως, δεν αποδεικνύεται ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που επιτρέπονται στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 (καθορισμός ναύλων και ρύθμιση μεταφορικής ικανότητας) είναι αναγκαίοι για την παροχή αξιόπιστων υπηρεσιών θαλασσιών μεταφορών σε χρήστες, δεδομένου ότι αυτές είναι δυνατό να παρασχεθούν με λιγότερο περιοριστικά μέσα. Συνεπώς, δεν πληρούνται ο τρίτος όρος του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- (7) Τέλος, ο τέταρτος όρος του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης απαιτεί να αποτελεί η διάσκεψη αντικείμενο αποτελεσματικών περιορισμών του ανταγωνισμού. Υπό τις τρέχουσες συνθήκες αγοράς, οι διασκέψεις είναι παρούσες σε όλες σχεδόν τις σημαντικές εμπορικές γραμμές και ανταγωνίζονται τους μεταφορείς που συμμετέχουν σε κοινοπραξίες και σε ανεξάρτητες γραμμές. Ενώ μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός ως προς τους ωκεάνιους ναύλους λόγω της αποδυνάμωσης του συστήματος διασκέψεων, μετά βίας υπάρχει κάποιος ανταγωνισμός στις τιμές όσον αφορά τις προσαυξήσεις και τις βοηθητικές δαπάνες. Αυτές καθορίζονται από τη διάσκεψη και το ίδιο επίπεδο δαπανών εφαρμόζεται συχνά από μεταφορείς που δεν υπάγονται στις διασκέψεις. Επιπλέον, οι μεταφορείς συμμετέχουν στις διασκέψεις και τις κοινοπραξίες για τις ίδιες εμπορικές γραμμές, ανταλλάσσοντας ευαίσθητες από εμπορικής πλευράς πληροφορίες και αποκομίζοντας τα οφέλη της διάσκεψης (καθορισμός ναύλων και ρύθμιση μεταφορικής ικανότητας) και των κοινοπραξιών (συνεργασία κατά τη λειτουργία για την παροχή κοινής υπηρεσίας). Λόγω του αυξανόμενου αριθμού συνδέσεων μεταξύ μεταφορέων της ίδιας εμπορικής γραμμής, ο καθορισμός του βαθμού στον οποίο οι διασκέψεις υπόκεινται σε αποτελεσματικό εσωτερικό και εξωτερικό ανταγωνισμό αποτελεί εξαιρετικά πολύπλοκη υπόθεση και μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο για κάθε περίπτωση χωριστά.
- (8) Οι ναυτιλιακές διασκέψεις, ως εκ τούτου, δεν πληρούν πλέον τους τέσσερις σωρευτικούς όρους για την εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης και η εξαίρεση για τις εν λόγω διασκέψεις είναι συνεπώς σκόπιμο να καταργηθεί.
- (9) Επίσης δεν χρειάζεται η εξαίρεση από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης των καθαρά τεχνικών συμφωνιών καθώς και η διαδικασία για τη διευθέτηση των συγκρούσεων νόμων που ενδέχεται να προκύψουν. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω διατάξεις θα πρέπει επίσης να διαγραφούν.
- (10) Με βάση τα ανωτέρω, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 είναι σκόπιμο να καταργηθεί στο σύνολό του.

- (11) Οι ναυτιλιακές διασκέψεις γίνονται αποδεκτές από διάφορες ένομες τάξεις. Στον παρόντα τομέα αλλά και σε άλλους τομείς, το δικαίω του ανταγωνισμού δεν εφαρμόζεται κατά τον ίδιο τρόπο σε παγκόσμιο επίπεδο. Ενόψει του παγκόσμιου χαρακτήρα των ναυτιλιακών υπηρεσιών, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει τα κατάλληλα μέτρα για να προωθήσει την κατάργηση της εξαίρεσης όσον αφορά τον καθορισμό των ναύλων από τις ναυτιλιακές διασκέψεις σε άλλους τομείς, διατηρώντας την εξαίρεση για την επιχειρησιακή συνεργασία μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών που αποτελούν κοινοπραξίες και συμμαχίες, σύμφωνα με τις συστάσεις που διατύπωσε το 2002 η Γραμματεία του ΟΟΣΑ.
- (12) Οι ενδομεταφορές και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία έχουν εξααιρεθεί από τους κανόνες εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης που θεσπίστηκαν αρχικά στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 και στη συνέχεια στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003. Αποτελούν προς το παρόν τους μόνους τομείς οι οποίοι πρέπει να αποκλειστούν από τους κοινοτικούς κανόνες ανταγωνισμού. Η έλλειψη αποτελεσματικών αρχών επιβολής γι' αυτούς τους τομείς αποτελεί ανωμαλία από κανονιστική άποψη.
- (13) Η εξαίρεση των διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 βασίστηκε στο γεγονός ότι οι ναύλοι για τις υπηρεσίες αυτές αποτελούν το αντικείμενο ελεύθερης διαπραγμάτευσης για κάθε περίπτωση χωριστά σύμφωνα με τους όρους προσφοράς και ζήτησης. Ωστόσο, τέτοιες συνθήκες αγοράς υπάρχουν και σε άλλους τομείς και οι ουσιώδεις διατάξεις των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ήδη εφαρμόζονται σ' αυτές τις υπηρεσίες. Δεν έχει διατυπωθεί κανένας πειστικός λόγος για να διατηρηθεί η ισχύουσα εξαίρεση αυτών των υπηρεσιών από τους κανόνες για την εφαρμογή των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης. Ομοίως, αν και οι υπηρεσίες ενδομεταφορών δεν έχουν συχνά καμία επίδραση στο ενδοκοινοτικό εμπόριο, αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να εξααιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 εξαρχής.
- (14) Δεδομένου ότι οι μηχανισμοί που περιέχονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 είναι κατάλληλοι για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού σε όλους τους τομείς, το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί, ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.
- (15) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (16) Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη μπορεί να χρειάζεται να προσαρμόσουν τις διεθνείς υποχρεώσεις τους λαμβάνοντας υπόψη την κατάργηση του συστήματος διασκέψεων, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 σχετικά με την εξαίρεση για την κατηγορία των ναυτιλιακών διασκέψεων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται στις διασκέψεις που ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 κατά την ημερομηνία της έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού για μεταβατική περίοδο,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 καταργείται.

Ωστόσο, το άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχεία β) και γ), τα άρθρα 3 έως 7, το άρθρο 8 παράγραφος 2 και το άρθρο 26 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 εξακολουθούν να ισχύουν για τις ναυτιλιακές διασκέψεις που πληρούν τους όρους του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 στις 18 Οκτωβρίου 2006 για μεταβατική περίοδο δύο ετών από την εν λόγω ημερομηνία.

Άρθρο 2

Το άρθρο 32 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 καταργείται.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Σεπτεμβρίου 2006.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
M. PEKKARINEN