

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1419/2006

av den 25 september 2006

om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och internationell trampfart

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA
FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 83,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽²⁾,

efter att ha hört Regionkommittén, och

av följande skäl:

(1) Tillämpningen av konkurrenslagstiftningen inom sjöfartssektorn har reglerats genom förordning (EEG) nr 4056/86 ⁽³⁾ sedan 1987. Förordning (EEG) nr 4056/86 tjänade ursprungligen två syften. Den innehöll

för det första procedurregler för genomförandet av EG:s konkurrensregler inom sjöfartssektorn. För det andra innehöll den vissa specifika materiella konkurrensbestämmelser för sjöfartssektorn, särskilt ett gruppundantag för linjekonferenser enligt vilket linjekonferenser på vissa villkor fick fastställa gemensamma frakttariffer och reglera kapaciteten, vidare en bestämmelse om att rent tekniska avtal skulle undantas från tillämpningen av artikel 81.1 samt lagvalsregler. Förordningen omfattade inte sjöfart mellan hamnar i en och samma medlemsstat (cabotage) och inte heller internationell trampfart.

(2) Genom rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget ⁽⁴⁾ ändrades förordning (EEG) nr 4056/86 så att även sjöfarten, med undantag för cabotage och internationell trampfart, kom att omfattas av de gemensamma reglerna om tillämpning av gemenskapens konkurrensregler, som gäller för alla sektorer från och med den 1 maj 2004. Emellertid omfattas fortfarande de specifika materiella konkurrensbestämmelserna för sjöfartssektorn av förordning (EEG) nr 4056/86.

(3) Genom det gruppundantag för linjekonferenser som föreskrivs i förordning (EEG) nr 4056/86 undantas på vissa villkor avtal, beslut eller samordnade förfaranden som ingås av alla eller enskilda medlemmar i en eller flera linjekonferenser från förbudet i artikel 81.1 i fördraget. Gruppundantaget för linjekonferenser motiveras med att linjekonferenser ger stabilitet och garanterar exportörerna tillförlitliga tjänster, vilket inte är möjligt att åstadkomma med metoder som begränsar konkurrensen i mindre utsträckning. Efter en grundlig genomgång har kommissionen emellertid dragit slutsatsen att linjesjöfarten inte är unik, då dess kostnadsstruktur inte skiljer sig i någon större utsträckning från andra branschens kostnadsstrukturer. Det finns således inga belägg för att branschen skulle behöva skyddas från konkurrens.

⁽¹⁾ Yttrande av den 4 juli 2006 (ännu ej offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Ännu ej offentliggjort i EUT.

⁽³⁾ EGT L 378, 31.12.1986, s. 4. Förordningen senast ändrad genom 2003 års anslutningsakt.

⁽⁴⁾ EGT L 1, 4.1.2003, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 411/2004 (EUT L 68, 6.3.2004, s. 1).

- (4) Av de villkor för undantag som anges i artikel 81.3 är det första att det konkurrensbegränsande avtalet skall bidra till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande. Vad gäller kravet på att linjekonferenserna skall skapa resultat bör det påpekas att linjekonferenserna inte längre kan driva igenom sin prissättning, men att de fortfarande fastställer avgifter och tilläggsavgifter, som också är en del av frakttariffen. Det finns inte heller belägg för att konferenssystemet skapar mer stabila frakttariffer eller mer tillförlitliga transporttjänster än vad som skulle kunna uppnås på en fullt konkurrensutsatt marknad. Det blir vanligare och vanligare att konferensmedlemmarna tillhandahåller sina tjänster på grundval av individuella tjänsteavtal med individuella exportörer. Konferenserna klarar inte heller att reglera transportkapaciteten, då varje transportör fattar sina egna individuella beslut. Detta innebär att prisstabiliteten och tillförlitligheten när det gäller tjänster med de villkor som för närvarande råder på marknaden säkras genom de individuella tjänsteavtalen. Det påstådda orsakssambandet mellan konkurrensbegränsningarna (fastställande av priser och kapacitetsreglering) och de påstådda resultaten (tillförlitliga tjänster) förefaller vara för svagt för att det första villkoret i artikel 81.3 skall kunna uppfyllas.
- (5) Det andra villkoret för undantag enligt artikel 81.3 är att konsumenterna skall kompenseras för de negativa effekterna av konkurrensbegränsningen. I fall av verkliga konkurrensbegränsningar som horisontella prisöverenskommelser, dvs. den typ av prisöverenskommelser som konferenserna använder för att gemensamt fastställa sina fraktpriser, avgifter och tilläggsavgifter, är de negativa effekterna mycket allvarliga. Det har dock inte kunnat fastställas några entydigt positiva effekter. Transportkunderna menar att konferenserna bara gynnar sina minst lönsamma medlemmar och kräver att konferenserna skall förbjudas. Linjekonferenserna uppfyller inte längre det andra villkoret i artikel 81.3.
- (6) Det tredje villkoret för undantag enligt artikel 81.3 är att de berörda företagen inte får åläggas begränsningar som inte är nödvändiga för att målen skall kunna uppnås. Konsortier grundas på samarbetsavtal mellan linjerederier och inom konsortier förekommer ingen prissättning och de begränsar därför konkurrensen i mindre utsträckning än konferenser. Transportkunderna anser att konsortierna ger adekvata, tillförlitliga och effektiva linjetransporttjänster. Individuella tjänstestavtal har dessutom blivit allt vanligare under de senaste åren. Per definition begränsar sådana individuella tjänsteavtal inte konkurrensen och ger fördelar för exportörerna som kan få skräddarsydda tjänster. Eftersom priset fastställs i förväg och det inte fluktuerar under den fastställda perioden (oftast upp till ett år), kan de individuella avtalen dessutom bidra till stabila priser. Det kan därför inte bekräftas att de konkurrensbegränsningar som tillåts genom förordning (EEG) nr 4056/86 (fastställande av priser och kapacitetsreglering) skulle vara nödvändiga för att säkra tillförlitliga transporttjänster för alla transportkunder, då tillförlitliga transporttjänster kan säkras med metoder som begränsar konkurrensen i mindre utsträckning. Det tredje villkoret enligt artikel 81.3 är därför inte uppfyllt.
- (7) Det fjärde villkoret enligt artikel 81.3 innebär att konferenserna måste vara konkurrensutsatta. Med de villkor som för närvarande råder på marknaden är konferenserna verksamma på nästan alla större handelsruttor och de konkurrerar med transportörer som är organiserade i konsortier och oberoende transportörer. Det råder priskonkurrens beträffande sjöfrakttarifferna tack vare att konferenserna försvagas, men vad gäller avgifter och tilläggsavgifter råder det nästan ingen priskonkurrens alls. Det är konferenserna som fastställer avgifterna och oftast tillämpar övriga transportörer samma avgifter. Det förekommer också att transportörer deltar både i konferenser och konsortier på en rutt, och utbyter kommersiellt känslig information, varigenom de kan kumulera de fördelar som gruppundantaget för konferenser ger (fastställande av priser och kapacitetsreglering) med de fördelar som gruppundantaget för konsortier ger (operativt samarbete för tillhandahållande av en gemensam tjänst). Mot bakgrund av det ökande antalet kopplingar mellan transportörerna på en och samma rutt måste den komplicerade frågan om i vilken utsträckning det råder verklig intern respektive extern konkurrens avgöras från fall till fall.
- (8) Linjekonferenserna uppfyller därför inte längre de fyra kumulativa villkoren för undantag i artikel 81.3 i fördraget och gruppundantaget för linjekonferenser bör därför upphävas.
- (9) Det finns inte längre något behov av det undantag från förbudet i artikel 81.1 i fördraget som beviljats för rent tekniska avtal och inte heller för de lagvalsregler som gäller för eventuella lagkonflikter. De bestämmelserna bör därför utgå.
- (10) Mot bakgrund av vad som anges ovan bör förordning (EEG) nr 4056/86 upphävas i sin helhet.

- (11) Ett antal jurisdiktioner tillåter linjekonferenser. I likhet med vad som gäller för andra sektorer tillämpas konkurrenslagstiftningen inte på samma sätt överallt i världen. Med tanke på att linjefarten är världsomspännande bör kommissionen vidta lämpliga åtgärder för att påskynda upphävandet av de andra undantag för linjekonferensers fastställande av priser som förekommer i världen, medan undantaget för operativt samarbete mellan transportörer som är organiserade i konsortier och allianser kommer att finnas kvar i enlighet med OECD:s rekommendationer från 2002.
- (12) Cabotage och internationell trampfart har inte tidigare omfattats av de regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget som ursprungligen fastställdes i förordning (EEG) nr 4056/86 och därefter i förordning (EG) nr 1/2003. För närvarande är cabotage och trampfart de enda sektorer som inte omfattas av reglerna om tillämpning av gemenskapens konkurrensregler. Det faktum att det råder brist på effektiva genomförandebestämmelser för dessa sektorer är en brist ur lagstiftningssynpunkt.
- (13) Trampfart uteslöts från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 på grund av att priserna inom sektorn förhandlas fritt, från fall till fall och utifrån tillgång och efterfrågan. Sådana marknadsvillkor råder även i andra sektorer där de materiella bestämmelserna i artiklarna 81 och 82 redan tillämpas. Det har inte framförts några hållbara argument för ett fortsatt uteslutande av cabotage och trampfart från reglerna om tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget. Analogt med detta är det faktum att cabotage oftast inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna inte ett skäl för att från början utesluta cabotage från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003.
- (14) Då de regler som fastställs i förordning (EG) nr 1/2003 kan användas för tillämpningen av konkurrensreglerna inom alla sektorer bör förordningens tillämpningsområde ändras så att det även omfattar cabotage och trampfart.
- (15) Förordning (EG) nr 1/2003 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (16) Då medlemsstaterna eventuellt behöver anpassa sina internationella åtaganden mot bakgrund av att systemet med linjekonferenser upphävs, bör de bestämmelser i förordning (EEG) nr 4056/86 som avser gruppundantaget för linjekonferenser fortsätta att gälla under en övergångsperiod för de linjekonferenser som den dag då denna förordning träder i kraft uppfyller villkoren i förordning (EEG) nr 4056/86.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 4056/86 skall upphöra att gälla.

Artikel 1.3 b–c, artiklarna 3–7, artikel 8.2 och artikel 26 i förordning (EEG) nr 4056/86 skall emellertid fortsätta att gälla för de linjekonferenser som den 18 oktober 2006 uppfyller villkoren i förordning (EEG) nr 4056/86 under en övergångsperiod på två år från och med den dagen.

Artikel 2

Artikel 32 i förordning (EG) nr 1/2003 skall utgå.

Artikel 3

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 september 2006.

På rådets vägnar
M. PEKKARINEN
Ordförande