

32006R1419

L 269/1

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

28.9.2006

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1419/2006 НА СЪВЕТА**от 25 септември 2006 година****за отмяна на Регламент (ЕИО) № 4056/86 за определяне на подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора по отношение на морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 1/2003 с цел разширяване на обхвата му с включване на морския каботаж и международни услуги за случайни превози с плавателни съдове****(текст от значение за ЕИП)**

СЪВЕТАТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 83 от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид становището на Европейския парламент ⁽¹⁾,

като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽²⁾,

след консултации с Комитета на регионите,

като има предвид, че:

(1) Прилагането на правилата на конкуренцията в областта на морския транспорт се подчинява на разпоредбите от Регламент (ЕИО) № 4056/86 ⁽³⁾ от 1987 г. Регламент (ЕИО) № 4056/86 първоначално изпълняваше двойка функция. На първо място, определяше процедурните разпоредби за прилагането на правилата на Общността за конкуренция в областта на морския превоз. На второ място, в него са посочени някои материални разпоредби относно конкуренцията в тази област, а именно за груповото освобождаване в полза на линейни конференции, което им позволява при наличието на определени условия да фиксират цени и да регламентират предлаганата вместимост на превози, като същевременно се изключва приложението на член 81, параграф 1 от Договора по отношение на технически споразумения и се определя ред за уреждане на конфликти с

международното право. Той не се прилага по отношение на морския превоз в рамките на една и съща държава-членка (морски каботаж), нито по отношение на международни услуги за случайни превози с плавателни съдове.

(2) С Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. за прилагане на правилата за конкуренцията, определени в членове 81 и 82 от Договора ⁽⁴⁾ се изменя Регламент (ЕИО) № 4056/86 с цел включване на морския транспорт в приложното поле на правилата за конкуренция, приложими за всички отрасли в сила от 1 май 2004 г., с изключение на морския каботаж и международните услуги за случайни превози с плавателни съдове. Независимо от това конкретните материални разпоредби за конкуренцията, отнасящи се до морския сектор, все още попадат в обхвата на Регламент (ЕИО) № 4056/86.

(3) Групово освобождаване в полза на линейните конференции, предвидено с Регламент (ЕИО) № 4056/86, освобождава от забраната, установена в член 81, параграф 1 от Договора, споразуменията, решенията и съгласуваните практики на всички или част от членовете на една или повече линейни конференции, които изпълняват определени условия. Груповото освобождаване по същество се основава на разбирането, че конференциите осигуряват стабилност, като осигуряват на износителите надеждни услуги, които не могат да се постигнат с по-малко рестриктивни средства. При все това, един цялостен преглед на отрасъла, извършен от Комисията, показва, че морските превозни услуги не са единствени по рода си по структурата на разходите си, нито се различават съществено от структурата на разходите при другите отрасли. Следователно не са налице доказателства, че този отрасъл изпитва нужда от защита от конкуренция.

⁽¹⁾ Становище от 4 юли 2006 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽²⁾ Становище от 5 юли 2006 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

⁽³⁾ ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 4. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 2003 г.

⁽⁴⁾ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 411/2004 (ОВ L 68, 6.3.2004 г., стр. 1).

- (4) Първото условие за освобождаване по член 81, параграф 3 изисква рестриктивното споразумение да допринася за подобряване на производството или разпространението на стоки или за развитието на техническия или икономическия прогрес. Относно ефективността, която е продукт от дейността на тези конференции, те вече не са в състояние да прилагат тарифите на конференциите, въпреки че все още успяват да фиксират такси и свръхтакси, които са част от цената за транспорта. Освен това няма налице доказателства, че системата с картелите води до по-стабилни навла, нито че води до по-надеждни услуги в областта на морските превози, отколкото в случая, когато пазарът е организиран на принципа на пълната конкуренция. Членовете на конференции във все по-голяма степен предлагат своите услуги чрез отделни споразумения за услуги, с които те сключват с отделни износители. В допълнение към това конференциите не управляват наличните транспортни мощности, тъй като те са в кръга на собствените решения, които всеки превозвач взема самостоятелно. При съществуващите понастоящем пазарни условия стабилността на цените и надеждността на услугите се дължат на отделни споразумения за услуги. Следователно твърденията за наличието на причинно-следствена връзка между рестрикциите (определяне на фиксирани цени и регулиране на предлагането) и претенциите за ефективност (надеждни услуги) изглеждат твърде необосновани, за да отговарят на първото условие от член 81, параграф 3.
- (5) Второто условие за освобождаване по член 81, параграф 3 е, че потребителите следва задължително да бъдат компенсирани за негативните последици в резултат от ограничаването на конкуренцията. По отношение на особено тежките ограничения, например хоризонталното ценообразуване, което възниква в случаите, в които се фиксира тарифата на конференциите, а таксите и свръхтаксите се фиксират съвместно, отрицателните последици са много сериозни. При все това обаче не са констатирани ясни положителни последици. Потребителите на транспортни услуги считат, че конференциите работят в полза на най-слабо ефективните си членове и призовават към тяхната отмяна. Конференциите вече не изпълняват второто условие от член 81, параграф 3.
- (6) Третото условие за освобождаване по член 81, параграф 3 е, че практиката в никакъв случай не бива да налага на участващите предприятия ограничения, които не са абсолютно необходими за постигането на своите цели. Консорциумите са споразумения за кооперация между дружествата, предоставящи линейни услуги за превоз, които не се ангажират с определянето на фиксирани цени и следователно са по-малко рестриктивни от конференциите. Потребителите на транспортни услуги смятат, че консорциумите предоставят адекватни, надеждни и ефективни морски транспортни услуги по график. В добавка към това през последните години значително нараства използването на отделни споразумения за услуги. По дефиниция такива отделни споразумения за услуги не ограничават конкуренцията и осигуряват ползи за износителите, тъй като дават възможност за предоставяне на специални услуги. Наред с това, тъй като цената се определя предварително и не плава в течение на предварително определен период (обикновено до една година), договорите за услуги могат да допринесат за стабилността на цените. Така че не е безспорен факт, че ограниченията за конкуренцията, позволени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 4056/86 (определяне на фиксирани цени и регламентиране на предлаганата вместимост на превози), са неизбежни при предлагането на надеждни морски превозни услуги на потребителите, тъй като такива услуги могат да се постигнат и с по-малко рестриктивни средства. Следователно третото условие по член 81, параграф 3 не е спазено.
- (7) И накрая, четвъртото условие по член 81, параграф 3 изисква конференцията продължава дейността си в условията на ефективен конкурентен натиск. При съществуващите понастоящем пазарни обстоятелства линейните конференции присъстват по всички по-важни търговски морски пътища и се конкурират с превозвачи, групирани в консорциуми, както и с несдружени корабни линии. Докато са налице условия за съществуване на конкуренция нивата на морските навла поради отслабването на системата на конференции, конкуренция в цените по отношение на свръхтаксите и допълнителните такси надали съществува изобщо. Последните се определят от конференциите и често се получава така, че превозвачите извън тях прилагат същите такси. Освен това превозвачите участват в конференции и консорциуми по едни и същи рейсове, като си обменят важна търговска информация и натрупват ползите, произтичащи от груповото освобождаване, присъщо на конференциите (определяне на фиксирани цени и регламентиране на предлаганата вместимост) и присъщо на консорциумите (работно сътрудничество за предоставяне на съвместна услуга). Като се има предвид увеличаващия се брой връзки между превозвачи по едни и същи линии, определянето на степента, в която конференциите се подлагат на действителна вътрешна и външна конкуренция, е твърде сложно и може да се извършва успешно само поотделно за всеки конкретен случай.
- (8) Във връзка с казаното по-горе линейните конференции вече не изпълняват четирите кумулативно посочени условия за освобождаване по член 81, параграф 3 от Договора и следователно груповото освобождаване, от което се ползват, следва да бъде отменено.
- (9) Освобождаването от забраната по член 81, параграф 1 от Договора на технически споразумения и редът за уреждане на конфликти с международното право са също излишни. Следователно тези разпоредби също следва да се отменят.
- (10) Предвид казаното по-горе Регламент (ЕИО) № 4056/86 следва да се отмени изцяло.

- (11) Линейните конференции се толерират в няколко правни системи. И в този сектор, както и в някои други, законът за конкуренцията не се прилага по един и същ начин в целия свят. Предвид глобалния характер на сектора на линейните морски превози, Комисията следва да предприеме подходящи мерки за оттегляне на освобождаването в областта на определяне на фиксирани цени, от която се ползват конференциите, което е налице другаде, като същевременно запази освобождаването в областта на техническо сътрудничество между линии за морски превози, групирани в консорциуми и сдружения, което е в съответствие с препоръките на секретариата на ОИСР, направени през 2002 г.
- (12) Каботажът и международните услуги за случайни превози с плавателни съдове са изключени от правилата за прилагане на членове 81 и 82 от Договора, които първоначално са изложени в Регламент (ЕИО) № 4056/86, а впоследствие и в Регламент (ЕО) № 1/2003. Понастоящем те са единствените останали сектори, изключени от правилата на Общността за прилагане на конкуренцията. Липсата на ефективни изпълнителни полномощия за тези сектори представлява аномалия от нормативна гледна точка.
- (13) Изключването на международни услуги за случайни превози с плавателни съдове от Регламент (ЕО) № 1/2003 се основава на факта, че тарифите за тези услуги се уговарят свободно за всеки конкретен случай в съответствие с условията на търсенето и предлагането. При това обаче такива пазарни условия са налице в други сектори и по отношение на тези услуги вече се прилагат основните разпоредби от членове 81 и 82. Не е приведена нито една убедителна причина за оставането на съществуващото понастоящем изключване на тези услуги от правилата за прилагане на членове 81 и 82 от Договора. Освен това, въпреки че услугите в областта на морския каботаж често не се отразяват върху търговията на Общността, това не означава, че тези услуги следва да се изключат от обхвата на Регламент (ЕО) № 1/2003 още от самото начало.
- (14) Тъй като механизмите, предвидени в Регламент (ЕО) № 1/2003, са подходящи за прилагане на правилата за конкуренцията към всички сектори, обхватът на настоящия регламент следва да бъде изменен по такъв начин, че в него да се включат морският каботаж и международните услуги за случайни превози с плавателни съдове.

- (15) Във връзка с това в Регламент (ЕО) № 1/2003 следва да се внесат съответните изменения.
- (16) Тъй като на държавите-членки може да се наложи да коригират своите международни ангажменти предвид отмяната на системата на конференциите, разпоредбите от Регламент (ЕИО) № 4056/86, свързани с груповото освобождаване на линейни конференции, следва да продължат да се прилагат по отношение на конференции, отговарящи на изискванията от Регламент (ЕИО) № 4056/86 към датата на влизане в сила на настоящия регламент, което важи в течение на даден преходен период,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 4056/86 се отменя.

При все това обаче член 1, параграф 3, букви б) и в), членове 3—7, член 8, параграф 2 и член 26 от Регламент (ЕИО) № 4056/86 продължават да се прилагат по отношение на линейни конференции, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕИО) № 4056/86 към 18 октомври 2006 г., за преходен период с продължителност две години считано от тази дата.

Член 2

Член 32 от Регламент (ЕО) № 1/2003 се заличава.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 септември 2006 година.

За Съвета

Председател

М. PEKKARINEN