



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.10.2004
KOM(2004) 675 endelig

HVIDBOG

**om revision af forordning 4056/86 om anvendelse af EU's konkurrenceregler
inden for søtransport**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2004) 1254}

1. INDLEDNING

1.1. Formålet med denne hvidbog

1. Formålet med denne hvidbog er at skitsere, hvilke konkurrencepolitiske tiltag der bør tages på søtransportområdet. Det drejer sig i særdeleshed om at undersøge, om de nugældende bestemmelser i forordning 4056/86 bør opretholdes, ændres eller ophæves. Desuden diskuteres det, om den nugældende gruppefritagelse for linjekonferencer i forordning 4056/86 bør erstattes af andre EU-instrumenter (f.eks. en anden gruppefritagelse eller et sæt retningslinjer) gældende for alle nye former for samarbejde mellem linjerederier i farterne til og fra EU (ud over de allerede eksisterende former for samarbejde såsom konsortier og alliancer).

1.2. Rådets forordning 4056/86

2. Rådets forordning 4056/86 om anvendelse af traktatens artikel 81 og 82 på søtransport ("forordning 4056/86")¹ havde oprindeligt to funktioner. For det første indeholdt den procedureregler, der gav Kommissionen mulighed for at iværksætte effektive undersøgelser og håndhæve EU's konkurrenceregler i søtransportsektoren. For det andet indeholdt den en række materielle bestemmelser angående søtransport. Den vigtigste af disse materielle bestemmelser er en gruppefritagelse fra forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1, gældende for visse kategorier af aftaler, vedtagelser eller former for samordnet praksis inden for linjekonferencer. Den første af de funktioner, forordning 4056/86 havde, blev overflødig fra og med 1. maj 2004, hvor Rådets forordning 1/2003 trådte i kraft. Med sidstnævnte forordning blev procedurebestemmelserne i forordning 4056/86 ophævet, og der blev indført fælles bestemmelser om håndhævelse af konkurrencereglerne i stort set alle sektorer, herunder også søtransportsektoren (med enkelte specifikke undtagelser)². De materielle bestemmelser i forordning 4056/86 er imidlertid endnu ikke blevet ændret. Nu hvor de særlige procedureregler for søtransport er bortfaldet, vil det være logisk at tage det næste skridt og overveje, om de tilbageværende særlige materielle regler for søtransport stadigvæk har en berettigelse under de nuværende markedsforhold.

1.3. Revision af forordning 4056/86

3. Denne revision bør ses i den overordnede EU-kontekst, som den indgår i. På mødet i Lissabon i marts 2000³ anmodede Det Europæiske Råd Kommissionen om at "*sætte mere skub i liberaliseringen på områder som gas, elektricitet, posttjenester og transport*". Desuden er denne revision også inspireret af en rapport fra OECD's sekretariat, der blev offentliggjort i april 2002, og hvori det blev anbefalet, at man overvejede at ophæve den fritagelse fra kartelforbuddet, der gjaldt for fragtratefastsættelse og fragtratedrøftelser⁴.
4. Det vigtigste spørgsmål i forbindelse med revisionen drejer sig om den nugældende gruppefritagelse for bestemte former konkurrencebegrænsende praksis udøvet af linjekonferencer, navnlig deres fragtratefastsættelse og udbudsregulering. Revisionen omfatter dog også en række andre bestemmelser indeholdt i forordning 4056/86, nærmere betegnet bestemmelserne om, at visse typer søtransporttydelser (cabotage – dvs. indenlandsk søtransport – og trampfart) er undtaget fra

gennemførelsesbestemmelserne til konkurrencereglerne, en bestemmelse angående tekniske aftaler samt en bestemmelse om lovkonflikter.

5. I løbet af de 18 år, der er gået, siden forordning 4056/86 blev vedtaget, har markedet for linjefart ændret sig meget. I særdeleshed spiller rederier, der tilbyder linjetransport uden for rammerne af en konference (uafhængige operatører), i dag en større rolle på de fleste ruter til og fra EU. Desuden er forskellige former for operationelt samarbejde (uden fragtratefastsættelse) mellem rederier, f.eks. i konsortier eller alliancer, blevet mere udbredte. Og ikke mindst er der sket en betydelig stigning i antallet af individuelle fortrolige kontrakter mellem rederier og afskibere, f.eks. i form af individuelle servicekontrakter. Hele denne udvikling gør, at der må sættes spørgsmålstegn ved, om en gruppefritagelse for linjekonferencers fragtratefastsættelse og kapacitetsregulering stadig har sin berettigelse efter traktatens artikel 81, stk. 3.
6. Man er blevet enig med medlemsstaterne⁵ om, at denne revisionsproces skal foregå i tre etaper – en første etape, hvor der gøres status over situationen, en anden etape, hvor Kommissionen fremlægger et oplæg, og en tredje etape, hvor der fremsættes forslag til ny lovgivning. Revisionsprocessen blev indledt i marts 2003, med udsendelse af et høringsoplæg ("høringsoplægget fra 2003"), der findes på <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Som reaktion på dette oplæg modtog Kommissionen i alt 36 indlæg fra udbydere af linjefart (rederier), transportbrugere (afskibere og speditører), medlemsstater, forbrugerorganisationer m.v. Disse svar blev bearbejdet i samarbejde med et hold økonomer fra Erasmus-universitetet i Rotterdam. Svarene på høringsoplægget er sammen med den endelige Erasmus-rapport blevet sat på Kommissionens website. Efter en offentlig høring, der fandt sted i december 2003, har Generaldirektoratet for Konkurrence udarbejdet et sammendrag af høringsforløbet og en indledende analyse i et diskussionsoplæg ("diskussionsoplægget"). Dette diskussionsoplæg dannede grundlag for drøftelser med medlemsstaterne i maj 2004 og kan findes på <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Spørgsmål

7. Revisionen af forordning 4056/86 rejser i alt væsentligt følgende spørgsmål:
 - (a) Er det under de nuværende markedsforhold stadigvæk berettiget, at der efter traktatens artikel 81, stk. 3, indrømmes gruppefritagelse for linjekonferencers fragtratefastsættelse, udbudsregulering og markedsregulering?
 - (b) Hvis ikke, bør der da vedtages andre EU-instrumenter (som f.eks. en anden gruppefritagelsesforordning eller et sæt retningslinjer) gældende for alle nye former for samarbejde mellem linjerederier i farterne til og fra EU (ud over de allerede eksisterende samarbejdsformer såsom konsortier og alliancer)?
 - (c) Er det stadigvæk berettiget, at trampfart og cabotage er undtaget fra gennemførelsesbestemmelserne i forordning 1/2003?
 - (d) Er der nogen fornuftig grund til at opretholde den særlige undtagelse for rent tekniske aftaler i forordning 4056/86?

- (e) Er der nogen fornuftig grund til at opretholde lovkonfliktbestemmelsen i forordning 4056/86?

2. GRUPPEFRITAGELSEN FOR LINJEKONFERENCER

8. Forordning 4056/86 indrømmer, på en række nærmere fastsatte betingelser, en såkaldt gruppefritagelse for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis mellem alle eller nogle af medlemmerne af en eller flere linjekonferencer, som defineret i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning 4056/86, der tager sigte på at fastsætte priser og transportvilkår, og som derudover omfatter en eller flere af nedennævnte former for samarbejde:
- samordning af fartplaner eller tidspunkter for afsejling eller anløb
 - bestemmelse af hyppigheden af afsejlinger eller anløb
 - samordning eller fordeling af afsejlingerne eller anløbene mellem konferencens medlemmer
 - regulering af den transportkapacitet, der tilbydes af hvert enkelt medlem
 - fordeling af godsmængderne eller indtægterne mellem medlemmerne.
9. Det følger af selve forordningen, af Kommissionens beslutningspraksis og af EF-Domstolens retspraksis, at forordning 4056/86 indeholder en gruppefritagelse, der *“i høj grad har karakter af undtagelse”*⁶, fordi den indrømmer fritagelse for prisfastsættelse og kapacitetsregulering, der normalt betragtes som hardcore-konkurrencebegrænsninger⁷, på ubestemt tid og ikke indeholder nogen markedsandelstærskler. Forordningen kan da også kun forstås i sin historiske kontekst.
10. Linjekonferencerne har søgt at fortolke gruppefritagelsen bredt. I særdeleshed har linjekonferencerne ment, at aftaler om ikke at udnytte hele kapaciteten⁸ og aftaler om fastsættelse af priserne på landtransport⁹ også var omfattet af gruppefritagelsen. Det har imidlertid hverken Kommissionen eller Domstolen accepteret. For gruppefritagelsen er en undtagelse fra traktatens artikel 81, stk. 1, og skal derfor fortolkes indskrænkende¹⁰. Der kan kun tages hensyn til mål, som forfølges af andre traktatbestemmelser, i det omfang, hvor de kan henføres under de fire betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3¹¹.

2.1. Vurdering

11. EU's konkurrenceregler bygger på den opfattelse, at det er konkurrencen, der sikrer forbrugerne de bedste varer og tjenester til den laveste pris. I traktaten er udgangspunktet derfor, at konkurrencen ikke må fordrejes, og at enhver undtagelse fra den regel skal være berettiget. Aftaler, der er konkurrencebegrænsende jf. traktatens artikel 81, stk. 1 (såsom aftaler om prisfastsættelse og

kapacitetsregulering), kan kun fritages, hvis de opfylder alle de fire betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3, som er, at:

- 1) aftalen skal bidrage til at forbedre produktionen eller fordelingen af varer eller bidrage til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling (effektivitet)
 - 2) forbrugerne skal have en rimelig andel i de dermed forbundne fordele (fordele for forbrugerne)
 - 3) konkurrencebegrænsningerne skal være nødvendige for virkeliggørelsen af disse mål (nødvendighed), og
 - 4) aftalen må ikke give parterne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de omhandlede varer (ingen udelukkelse af konkurrencen).
12. Anvendelsen af traktatens artikel 81, stk. 3, på bestemte kategorier af aftaler gennem en gruppefritagelsesforordning er baseret på den antagelse, at konkurrencebegrænsende aftaler, der falder ind under forordningen, opfylder hver af de fire betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3.
13. Begrundelsen for gruppefritagelsen for linjekonferencer findes i ottende betragtning i præambelen til forordning 4056/86, hvor det i alt væsentligt lægges til grund, at linjekonferencerne har en stabiliserende rolle, der kan give afskiberne en garanti for pålidelige tjenesteydelser, hvilket ikke kan opnås med mindre konkurrencebegrænsende midler. I den henseende har Førsteinstansretten udtalt, at *"Rådet har ikke angivet (og kunne i øvrigt heller ikke have gjort dette), at begrebet »stabilitet« er af større betydning end spørgsmålet om konkurrence"*¹².
14. Det bemærkes, at begrundelsen i ottende betragtning i forordning 4056/86 ikke var baseret på Kommissionens erfaringer med anvendelse af artikel 81, stk. 3, på linjekonferencer¹³. Derfor drejer det centrale spørgsmål, der skal tages stilling til i denne revisionsproces, sig om, hvorvidt den gruppefritagelse for linjekonferencers prisfastsættelse og udbudsregulering, der indrømmes i forordning 4056/86, stadig er berettiget i lyset af de kumulative betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3, når de nuværende markedsforhold tages i betragtning. Hvis ikke, vil der ikke længere være nogen juridisk begrundelse for gruppefritagelsen, og den bør derfor enten ophæves eller ændres. Alle de berørte er derfor blevet opfordret til at fremsætte deres synspunkter og begrunde deres holdning.
15. Som mere detaljeret beskrevet i bilaget, fremgår det af høringen, at de fire kumulative betingelser, der retfærdiggjorde en fritagelse af linjekonferencers prisfastsættelse og udbuds- og markedsregulering, ikke længere ser ud til at være opfyldt. Der er intet afgørende økonomisk belæg for, at de antagelser, som gruppefritagelsen var baseret på, da den blev vedtaget i 1986, stadig holder stik under de nuværende markedsforhold og i lyset af de fire kumulative betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3.

3. ANDRE FORMER FOR SAMARBEJDE MELLEM LINJEREDERIER

3.1. Indledning

16. Konferencer er ikke den eneste måde at organisere linjeskibsfart på - det kan også gøres inden for rammerne af konsortier eller alliancer. Konsortier falder ind under en gruppefritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3, på visse nærmere betingelser, der er fastsat i forordning 823/2000. Operatørerne kunne også i stedet for lægge deres aktiviteter sammen, hvilket i så fald vil skulle vurderes efter de gældende (nationale eller EU-) fusionskontrolregler.

3.2. Diskussionsaftaler

17. Blandt de andre former for samarbejde om linjeskibsfart, man kunne forestille sig ud over de samarbejdsformer, der allerede findes i farterne til og fra EU, findes de såkaldte diskussionsaftaler. Sådanne diskussionsaftaler findes navnlig i de amerikanske farter og i farterne til og fra Australien¹⁴. En diskussionsaftale er en slags rammeaftale, der giver konferencerederier og uafhængige rederier mulighed for på en fleksibel måde at samordne deres konkurrenceadfærd på markedet i relation til fragtrater og andre transportvilkår. Aftalernes rækkevidde og indhold kan variere. Men de indebærer normalt udveksling af følsomme forretningsoplysninger mellem konkurrenter, og de bør derfor holdes inden for de rammer, Domstolen har afstukket med hensyn til informationsudveksling. Af større betydning er det, at som man har set det i USA, har diskussionsaftalernes iboende fleksibilitet gjort dem attraktive for rederier, der traditionelt har været uafhængige. I den henseende kunne diskussionsaftaler rent konkurrencepolitisk set blive mere skadelige end konferencer, fordi de vil kunne eliminere en effektiv ekstern konkurrence til konferencerne.
18. Men man kunne også tænke sig andre former for rederisamarbejde, der ville stemme overens med EU's konkurrenceregler.

3.3. ELAA's forslag

19. European Liners Affairs Association (ELAA) har over for Kommissionen fremsat forslag om en ny "reguleringsramme" for linjeskibsfart til og fra EU¹⁵, som organisationen mener kunne erstatte forordning 4056/86¹⁶. Kommissionen har taget dette forslag til efterretning og vil gerne understrege, at det ikke er et resultat af nogen forhandling eller aftale med Kommissionen. Forslaget afspejler blot, hvad ELAA anser for at være passende rammer om et samarbejde mellem linjerederier. Indholdet af ELAA's forslag kan opsummeres således¹⁷:
- Rederierne udveksler og drøfter aggregerede data om kapacitetsudnyttelse og markedets størrelse inden for hver fart og på regions-/zonebasis (data med 1 måneds tidsforskydning).
 - Rederierne udveksler, drøfter og evaluerer data om udviklingen inden for de forskellige lasttyper i hver fart (på basis af aggregerede data med 1 måneds tidsforskydning).

- Rederierne drøfter og evaluerer aggregerede data om udbud og efterspørgsel i hver fart/for hver lasttype, med offentliggørelse af efterspørgselsprognoser for hver fart og for hver lasttype.
- Rederierne vil kunne udregne deres egen markedsandel inden for hver fart, i hver region og for hver havn (aggregerede data med 1 måneds tidsforskydning).
- Prisindeks, alt efter udstyrstype (f.eks. køleskib, tørslib) og/eller fart (aggregerede data med 1 kvartals tidsforskydning). Disse oplysninger offentliggøres.
- Tillæg og gebyrer på basis af offentligt tilgængelige og gennemsigtige takster, hvis nærmere indhold vil blive drøftet med afskiberne.

3.4. Foreløbige kommentarer til ELAA's forslag

20. Kommissionen finder det positivt, at rederierne har vist sig rede til at overveje andre måder at organisere linjeskibsfart på i fremtiden end det nuværende konferencesystem. Branchen har faktisk selv peget på, at rederierne i dag ikke altid er særligt interesserede i de aktiviteter, der er omfattet af fritagelsen i forordning 4056/86 (dvs. især prisfastsættelse og udbuds- og markedsregulering), men er langt mere interesserede i "diskussionsprocessen" omkring dem. Men det er klart, at enhver ny form for samarbejde mellem linjerederier nødvendigvis må granskes nøje for at fastslå, om den er forenelig med EU's konkurrenceregler.
21. Kommissionen er helt på det rene med, at konferencerederierne har været vant til at kunne gøre ting, som i enhver anden økonomisk sektor normalt ville være forbudt efter EU's konkurrenceregler. Den privilegerede stilling, konferencerederierne har haft, kan gøre det vanskeligt for nogle af dem at tilpasse sig en situation, hvor de vil være nødt til at overholde de normale konkurrenceregler i EU på lige fod med enhver anden branche. I lyset heraf er det også forståeligt, at rederierne ud fra et rent forretningsmæssigt synspunkt måske ønsker, at den nugældende ordning gradvis "aftrappes", eller at der i hvert fald indføres en alternativ ordning, der ligger tæt op ad den nuværende, og som på bedste vis tilgodeser, hvad de betragter som værende deres særlige situation. Men man må ikke glemme, at enhver fortsat positiv særbehandling af linjeskibsfarten i forhold til andre kapitalintensive brancher med høje faste omkostninger og svingende efterspørgsel (som f.eks. lufttransport) må være funderet på meget overbevisende argumenter. Desuden må der også tages hensyn til, hvilke virkninger et eventuelt alternativt system vil få for den samlede linjerederibranche - man må ikke blot se på konferencerederierens interesser, men også på deres konkurrenters (de uafhængige rederier), kundernes (afskiberne) og de endelige brugeres interesser. ELAA har understreget, at organisationens forslag tilgodeser hele linjeskibsfartssektoren, ikke blot rederierne, men også deres kunder. I lyset heraf vil Kommissionen især gerne have kommentarer fra alle berørte parter, især afskiberne, både organisationer som ESC og individuelle afskibere, til de forskellige elementer i dette forslag.

3.5. Konklusion

22. Hvis den nugældende gruppefritagelse for linjekonferencernes prisfastsættelse og kapacitetsregulering ophæves, vil det i alt væsentligt betyde, at alle linjekonferencer i farterne til og fra EU, som defineret i forordning 4056/86, bliver uforenelige med

traktatens artikel 81¹⁸. Spørgsmålet er, hvilken form for nyt EU-instrument der vil være behov for til at opstille retningslinjer for, i hvilket omfang artikel 81 finder anvendelse på andre former for samarbejde mellem linjerederier. Hvilket behov der er for et sådant instrument, og hvilken type instrument der skulle være tale om, vil naturligvis i høj grad afhænge af, hvilken form for samarbejde det drejer sig om. I særdeleshed om samarbejdet indebærer konkurrencebegrænsninger omfattet af traktatens artikel 81, stk. 1, og i så fald om betingelserne for fritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3, kan siges at være opfyldt.

23. Kommissionen vil gerne høre de berørte kredsers mening om, hvorvidt der er behov for et EU-instrument angående en eventuel ny form for samarbejde mellem rederier, og hvilken type instrument der i så fald burde vedtages.

4. CABOTAGE OG TRAMPFART

24. International trampfart som defineret i artikel 1, stk. 3, litra a), i forordning 4056/86 og søtransport udelukkende mellem havne i en og samme medlemsstat (cabotage) som omhandlet i artikel 1, stk. 2, i forordning 4056/86 er i dag undtaget fra gennemførelsesbestemmelserne til EU's konkurrenceregler, jf. artikel 32, litra a) og b), i forordning 1/2003^{19, 20}.

25. Som mere indgående beskrevet i bilaget, er der ikke blevet fremført noget holdbart argument for, at disse transportformer fortsat skulle nyde godt af en særordning i forhold til de regler, Rådet har vedtaget skal gælde for alle andre erhvervssektorer. Der er heller ikke blevet peget på nogen påviselige negative konsekvenser, som sådanne procedureændringer kunne få for branchen. På grundlag heraf foreslår Kommissionen at bringe cabotage og trampfart ind under de generelle gennemførelsesbestemmelser i forordning 1/2003. Men for at gøre det lettere for trampbranchen at vurdere især deres poolaftaler korrekt, vil Kommissionen overveje at opstille en eller anden form for retningslinjer herfor.

5. TEKNISKE AFTALER

26. Artikel 2 i forordning 4056/86 giver søtransportoperatører mulighed for at indgå aftaler, der udelukkende har til formål og til følge at gennemføre tekniske forbedringer eller samarbejde af teknisk karakter. Sådanne aftaler falder ikke ind under traktatens artikel 81, stk. 1. Der opregnes i denne artikel en række eksempler, bl.a. aftaler om normer eller typer for skibe og samordning af fartplaner for transport ad forbindelseslinjer.

27. Som mere indgående beskrevet i bilaget, er denne særlige undtagelse af tekniske aftaler i overensstemmelse med EF-Domstolens retspraksis af rent deklatorisk karakter, og det foreslås derfor at ophæve denne bestemmelse, ligesom Rådet gjorde det tidligere på året for lufttransports vedkommende.

6. LOVKONFLIKTER

28. Ved artikel 9 i forordning 4056/86 blev der indført en procedure, der skal følges i tilfælde af, at forordningens anvendelse kommer i konflikt med et tredjeland

lovgivning. I den situation skal Kommissionen indlede konsultationer med de relevante myndigheder i tredjelandene og om fornødent anmode Rådet om bemyndigelse til at indlede forhandlinger. Baggrunden for indføjelser af denne bestemmelse i forordning 4056/86 dengang var formentlig, at man forudså, at anvendelsen af forordning 4056/86 i betragtning af de særlige træk ved international søtransport kunne komme i konflikt med love og bestemmelser i visse tredjelande og skade vigtige handels- og skibsfartsinteresser i EU (15. betragtning i forordning 4056/86).

29. Som mere indgående beskrevet i bilaget, er der hidtil ikke opstået nogen lovkonflikter, og det er usandsynligt, at der vil opstå lovkonflikter i fremtiden, selv om gruppefritagelsesforordningen for linjekonferencer ophæves. Det ser derfor ikke ud til at have nogen berettigelse at opretholde denne bestemmelse.

7. KONKLUSIONER

30. Med hensyn til de forskellige spørgsmål, der rejser sig, kan man af det ovenstående drage følgende konklusioner:

- (a) *Er det under de nuværende markedsforhold stadigvæk berettiget, at der efter traktatens artikel 81, stk. 3, indrømmes gruppefritagelse for linjekonferencers fragtratefastsættelse, udbudsregulering og markedsregulering?* Der er intet sikkert økonomisk belæg for, at de antagelser, som gruppefritagelsen byggede på, da den blev vedtaget i 1986, stadig gælder under de nuværende markedsforhold og på grundlag af de fire kumulative betingelser i traktatens artikel 81, stk. 3. Kommissionen overvejer derfor at foreslå, at den nugældende gruppefritagelse for linjekonferencer ophæves.
- (b) *Hvis ikke, bør Kommissionen da foreslå, at gruppefritagelsen erstattes med et andet EU-instrument for linjeskibsfart i farterne til og fra EU?* Kommissionen vil se på relevante forslag fra branchen og bemærkninger fra de berørte kredse, før den tager stilling og vedtager en passende retsakt om alternative samarbejdsformer mellem rederier. ELAA har allerede fremlagt konkrete tanker om en sådan ramme. Før den tager stilling hertil, vil Kommissionen gerne opfordre alle andre interesserede til at fremsætte deres bemærkninger og fremlægge alternative forslag.
- (c) *Er det stadigvæk berettiget, at trampfart og cabotage (dvs. indenlandsk søtransport) er undtaget fra gennemførelsesbestemmelserne i forordning 1/2003?* Der er ikke blevet fremført noget holdbart argument for, at disse transportformer fortsat burde nyde godt af særbehandling i forhold til de håndhævelsesregler, Rådet har vedtaget skal gælde for alle erhvervssektorer. Der er heller ikke blevet peget på nogen påviselige negative konsekvenser, som sådanne procedureændringer kunne få for branchen. På grundlag heraf overvejer Kommissionen at bringe cabotage og trampfart ind under forordning 1/2003. Kommissionen vil vejlede trampfartbranchen om implementeringen af konkurrencereglerne i denne sektor.

- (d) *Er der nogen fornuftig grund til at opretholde den særlige undtagelse for rent tekniske aftaler?* Bestemmelsen om tekniske aftaler i artikel 2 i forordning 4056/86 er i overensstemmelse med EF-Domstolens retspraksis af rent deklatorisk karakter, og Kommissionen overvejer derfor at ophæve denne bestemmelse, ligesom Rådet gjorde det tidligere på året for lufttransports vedkommende.
- (e) *Er der nogen fornuftig grund til at opretholde lovkonfliktbestemmelsen i forordning 4056/86?* Der er hidtil ikke opstået nogen lovkonflikter, og det ser ikke ud til at have nogen berettigelse at opretholde denne bestemmelse. Men før den tager stilling til dette spørgsmål, vil Kommissionen gerne høre, hvad de berørte parter, og navnlig dens internationale modparter, mener om behovet for en bestemmelse om lovkonflikter.

8. FORESLÅEDE FORANSTALTNINGER

31. I lyset af ovenstående konklusioner foreslår Kommissionen følgende:

- At overveje en ophævelse af de nugældende materielle bestemmelser i forordning 4056/86, navnlig gruppefritagelsen for linjekonferencer og undtagelsen af tekniske aftaler.
- At undersøge, hvilken type instrument der er behov for i stedet for forordning 4056/86, og fremsætte et forslag hertil, som også tager hensyn til EU's globale konkurrencesituation inden for linjeskibsfart.
- At granske ELAA's forslag som skitseret i denne hvidbog i lyset af de bemærkninger, der indkommer fra berørte kredse, og alle andre forslag, som branchen eller andre interesserede måtte fremkomme med.
- At foreslå en ændring af forordning 1/2003, således at den nuværende udelukkelse af trampfart og cabotage fra forordningens anvendelsesområde ophæves.
- At undersøge, om der er nogen grund til at opretholde en bestemmelse om lovkonflikter.

9. INDKALDELSE AF BEMÆRKNINGER

32. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne, alle andre institutioner og berørte parter til senest to måneder efter offentliggørelsen af denne hvidbog at fremsætte deres bemærkninger til følgende adresse:

Med almindelig post til:

Generaldirektoratet for Konkurrence
Europa-Kommissionen
Kontor D2 (transport)
Hvidbog om revision af søtransportreglerne
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Bruxelles

Med elektronisk post til:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Bilag: Baggrundsnotat

-
- ¹ Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 af 22. december 1986 om fastsættelse af de nærmere retningslinjer for anvendelse af traktatens artikel 85 og 86 på søtransport, EFT L 378 af 31.12.1986, s. 24, som ændret ved Rådets forordning 1/2003 af 16. december 2002 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1).
- ² Rådets forordning 1/2003 af 16. december 2002 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ OECD-sekretariatets rapport fra april 2002. "Competition policy in liner shipping", s. 74-80, findes på <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ Det Rådgivende *ad hoc*-Udvalgs møde den 25. marts 2002.
- ⁶ Se f.eks. sag T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, Sml. 2002, II s. 1011, præmis 254, 393 og 484.
- ⁷ Hardcore-begrænsninger anses generelt for at være kvalificerede konkurrencebegrænsninger, der er omfattet af traktatens artikel 81, stk. 1, og som normalt ikke opfylder betingelserne for fritagelse efter traktatens artikel 81, stk. 3.
- ⁸ Se beslutningerne af 14. november 2002 angående TAA, EATA, og den reviderede TACA (EFT L 26 af 31.1.2003, s. 53) og Kommissionens pressemeddelelse af 14.11.2002, IP/02/1677.
- ⁹ Se beslutningerne af 14. november 2002 angående TAA, FEFC, TACA og den reviderede TACA (EFT L 26 af 31.1.2003, s. 53) og Kommissionens pressemeddelelse af 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Forenede sager T-191/98 og T-212 - 214/98, *TACA*, endnu ikke offentliggjort, præmis 568.
- ¹¹ Se herom indirekte præmis 139 i dommen i sag T-17/93, *Matra*, Sml. 1994-II, s. 595, og sag 26/76, *Metro (I)*, Sml. 1977, s. 1875, præmis 43.
- ¹² Sag T-395/94, *TAA*, Sml. 2002 – II, s. 875, præmis 261.
- ¹³ Sammenhold f.eks. med forordning 823/2000 om konsortier (EFT L 100 af 20.4.2000 s. 24), forordning 1400/2002 om motorkøretøjer (EFT L 203 af 1.8.2002 s. 30) og forordning 2790/1999 om vertikale aftaler (EFT L 336 af 29.12.1999, s. 21), hvor Kommissionen udtrykkeligt henviser til de erfaringer, den har haft i de pågældende sektorer, på grundlag af hvilke den kunne fastlægge kategorier af aftaler, der kunne anses for normalt at opfylde betingelserne i artikel 81, stk. 3.
- ¹⁴ For en nærmere beskrivelse af situationen i disse jurisdiktioner henvises til bilaget.
- ¹⁵ Linjeskibsfart defineres af ELAA i organisationens forslag som "godstransport i regelmæssig skibsfart på en eller flere faste ruter mellem havne efter forudbekendtgjorte fartplaner og afsejlingsdatoer, som står til rådighed for enhver transportbruger mod betaling, også på lejlighedsvist grundlag, samt dertil knyttede aktiviteter" (sammenlign artikel 2, stk. 2, i forordning 823/2000).
- ¹⁶ ELAA Final Proposal af 6. august 2004, findes på http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ For en mere detaljeret beskrivelse af ELAA's forslag henvises til bilaget.
- ¹⁸ Dvs. mindst linjekonferencer defineret som en gruppe af to eller flere rederier, der tilbyder linjetransport til ensartede eller fælles fragtrater (sammenhold definitionen på linjekonferencer i artikel 1, stk. 3, litra b), i forordning 4056/86).

¹⁹ Forordning 1/2003 erstattede pr. 1. maj 2004 procedurebestemmelserne i forordning 4056/86. Siden 1. maj 2004 har undtagelsen af trampfart og cabotage fra forordning 4056/86 reelt ikke haft nogen betydning i praksis.

²⁰ For at undgå enhver misforståelse understreges det, at de materielle konkurrenceregler (EF-traktatens artikel 81 og 82) også finder anvendelse på disse transportformer. Undtagelsen gælder kun *gennemførelsesbestemmelserne* - dvs. at forordning 1/2003 ikke finder anvendelse på trampfart og cabotage.