KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 27.11.2006
KOM(2006)722 endelig

2006/0241(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje

(Kodificeret udgave)

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. I forbindelse med Borgernes Europa lægger Kommissionen stor vægt på at forenkle fællesskabslovgivningen for at gøre den klarere og lettere tilgængelig for almindelige borgere, således at de får nye muligheder og kan udnytte de specifikke rettigheder, som fællesskabslovgivningen giver dem.

   Dette mål kan ikke nås, så længe en lang række bestemmelser, som er blevet ændret gentagne gange, ofte ganske væsentligt, stadig ikke er samlet, men skal findes dels i den oprindelige retsakt, dels i senere ændringsretsakter. Det er således nødvendigt at foretage omfattende undersøgelser af mange forskellige dokumenter, der skal sammenholdes, før det kan fastslås, hvilke regler der gælder.

   Som følge heraf er det af afgørende betydning, at bestemmelser, der ofte er blevet ændret, kodificeres, hvis fællesskabslovgivningen skal være klar og gennemsigtig.

2. Den 1. april 1987 besluttede Kommissionen[1] derfor at pålægge sine medarbejdere at kodificere alle retsakter senest efter den tiende ændring af dem, idet den understregede, at dette var et minimumskrav, og at tjenestegrenene skulle bestræbe sig på at kodificere de tekster, de var ansvarlige for, med endnu kortere mellemrum for at sikre, at fællesskabsreglerne var klare og lette at forstå.

3. Dette blev bekræftet i formandskabets konklusioner fra Det Europæiske Råd i Edinburgh (december 1992)[2], hvori det understreges, at en kodifikation er vigtig, fordi den giver sikkerhed med hensyn til, hvilke retsforskrifter der gælder vedrørende et bestemt spørgsmål på et bestemt tidspunkt.

   Kodifikationen skal foretages under fuldstændig overholdelse af Fællesskabets normale lovgivningsprocedure.

   Eftersom der ved kodifikation ikke må foretages nogen ændringer af indholdet i de kodificerede retsakter, har Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen i en interinstitutionel aftale af 20. december 1994 fastsat, at der kan anvendes en hasteprocedure til hurtig vedtagelse af de kodificerede retsakter.

4. Formålet med dette forslag er at foretage en kodifikation af Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje[3]. Den nye forordning træder i stedet for de forskellige retsakter, som er indarbejdet i den[4]; forslaget ændrer ikke indholdet af de retsakter, der kodificeres, men er blot en sammenskrivning af dem, og der foretages kun de formelle ændringer, der er nødvendige af hensyn til selve kodifikationen.

---

1 KOM(87) 868 PV.

2 Se bilag 3 til del A i konklusionerne.

3 Foretaget i henhold til meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet - Kodificering af gældende fællesskabsret, KOM(2001) 645 endelig.

4 Se bilag I til dette forslag.

5. Forslaget til kodifikation er udarbejdet på grundlag af en foreløbig konsolidering på alle de officielle sprog af forordning (EØF) nr. 1017/68 og retsakterne om ændring heraf, som er foretaget af Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer ved hjælp af et edb-system. Hvor artiklerne har fået nye numre, vises sammenhængen mellem de gamle og de nye numre i en tabel i bilag II til den kodificerede forordning.

↓ 1017/68 (tilpasset)

2006/0241(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artiklerne ⊠ 71 ⊠ og ⊠ 83 ⊠,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[2]

efter proceduren i traktatens artikel 251[3], og

ud fra følgende betragtninger:

↓

(1) Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 af 19. juli 1968 om anvendelse af konkurrenceregler for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje[4] er blevet ændret væsentligt ved flere lejligheder[5]. Forordningen bør af klarheds- og rationaliseringshensyn kodificeres.

1 EUT C […] af […], s. […].
2 EUT C […] af […], s. […].
3 EUT C […] af […], s. […].
4 EFT L 175 af 23.7.1968, s. 1. Senest ændret ved tiltrædelsesakten af 2003.
5 Se bilag I.

↓ 1017/68 Betragtning 3

(2) Konkurrenceregler for jernbane-, landevejs- og vandvejstrafikken er en foranstaltning, der vedrører såvel den fælles transportpolitik som den almindelige erhvervspolitik.

↓ 1017/68 Betragtning 4

(3) De på disse områder anvendelige konkurrenceregler bør tages hensyn til de særlige forhold, der gælder på transportområdet.

↓ 1017/68 Betragtning 5

(4) Eftersom konkurrencereglerne på transportområdet afviger fra de almindelige konkurrenceregler, skal der gives virksomhederne mulighed for at få kendskab til de regler, der skal anvendes i hvert enkelt tilfælde.

↓ 1017/68 Betragtning 6

(5) Konkurrenceregler, der gælder for transport bør omfatte såvel visse virksomhedssammenslutningers fælles finansiering eller fælles erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør til fælles anvendelse som også dele af den virksomhed, som støtteerhvervene på transportområdet udøver i forbindelse med transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

↓ 1017/68 Betragtning 7

(6) For at handelen mellem medlemsstater ikke skal blive påvirket, og konkurrencen inden for det indre marked ikke skal blive fordrejet, bør aftaler mellem virksomheder, vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og samordnet praksis mellem virksomheder samt misbrug af en dominerende stilling på det indre marked, der kunne have sådanne virkninger, af principielle grunde forbydes, for så vidt angår de tre ovennævnte transportgrene.

↓ 1017/68 Betragtning 8

(7) Visse arter af aftaler, vedtagelser og samordnet praksis på transportområdet, som udelukkende har til formål og muliggør indførelsen af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde, kan undtages fra kartelforbudet, idet de bidrager til forbedring af produktiviteten. Rådet kan på baggrund af erfaringer og som følge af anvendelsen af denne forordning finde anledning til på forslag af Kommissionen at ændre listen over disse arter af aftaler.

↓ 1017/68 Betragtning 9

(8) For at fremme en forbedring af den undertiden alt for stærkt opsplittede erhvervsmæssige struktur inden for landevejs- og vandvejstrafikken bør endvidere aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, der har til formål at skabe og drive virksomhedssammenslutninger inden for disse to transportgrene til udførelse af

befordringsopgaver, herunder fælles finansiering eller erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør til fælles brug, undtages fra kartelforbudet. En sådan generel undtagelse kan kun gives, såfremt en sammenslutnings samlede lastekapacitet ikke overstiger en bestemt maksimalgrænse, og de i sammenslutningen deltagende enkeltvirksomheders individuelle kapacitet ikke overskrider bestemte grænser, der er fastsat således, at ingen af disse virksomheder kan opnå en dominerende stilling inden for sammenslutningen. Kommissionen skal dog have mulighed for at skride ind, hvis sådanne aftaler i det enkelte tilfælde har virkninger, som er uforenelige med betingelserne for, at et kartel kan anerkendes som tilladeligt, og som udgør et misbrug af undtagelsen. Den omstændighed, at en virksomhedssammenslutning disponerer over en samlet lastekapacitet, der overskrider den fastsatte maksimalgrænse, eller på grund af de i sammenslutningen deltagende enkeltvirksomheders individuelle kapacitet ikke kommer i betragtning med hensyn til den generelle undtagelse, udelukker dog ikke, at det kan dreje sig om en tilladelig aftale, en tilladelig vedtagelse eller en tilladelig samordnet praksis, såfremt disse opfylder de i denne forordning herfor fastsatte forudsætninger.

↓ 1017/68 Betragtning 14

(9) Det påhviler i første række virksomhederne selv at bedømme, hvorvidt deres aftaler, vedtagelser eller samordnede praksis i højere grad har konkurrencebegrænsende virkninger end sådanne økonomisk gunstige virkninger, der kan gøre disse begrænsninger rimelige. De bør på denne måde på eget ansvar konstatere det lovlige eller ulovlige ved disse aftaler, vedtagelser eller denne samordnede praksis.

↓ 1017/68 Betragtning 15

(10) Det bør derfor tillades virksomhederne at afslutte og anvende aftaler uden at skulle offentliggøre dem. Der består således en risiko for, at de kan blive erklæret ugyldige med tilbagevirkende kraft i tilfælde af, at disse aftaler skulle blive efterprøvet på grundlag af en klage eller af Kommissionen på embeds vegne. Det skal dog ikke være udelukket, at disse aftaler med tilbagevirkende kraft findes lovlige, såfremt en sådan efterfølgende undersøgelse finder sted.

↓ 1017/68

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Anvendelsesområde

For så vidt angår transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, finder bestemmelserne i denne forordning anvendelse på aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som har til formål eller følge at fastsætte befordringspriser og -vilkår, begrænsning af eller kontrol med udbudet af transportydelser, opdeling af transportmarkederne, anvendelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde, fælles finansiering eller erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør, som er umiddelbart forbundet med transportydelse, for så vidt som dette er nødvendigt for den fælles drift af en sammenslutning af virksomheder inden for landevejs- og vandvejstrafikken, således som defineret i artikel 3, samt på misbrug af en dominerende stilling på transportmarkedet. Disse bestemmelser gælder også virksomhed udøvet af støtteerhvervene på transportområdet, når denne virksomhed har det ovenfor anførte formål eller de ovenfor anførte virkninger.

↓ 1017/68 Art. 3
→1 1/2003 Art. 36, nr. 2

Artikel 2

Lovlig undtagelse for tekniske aftaler

1. →1 Forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1 ← gælder ikke for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som udelukkende har anvendelse af tekniske forbedringer eller teknisk samarbejde til formål og til følge ved

a) ensartet anvendelse af normer og typer for materiel, driftsmidler til trafikken, transportmidler og faste anlæg

b) udveksling eller fælles anvendelse af personale, materiel, transportmidler og faste anlæg til gennemførelse af befordringer

c) ordning og gennemførelse af forbindelsesbefordringer, supplerende befordringer, erstatningsbefordringer eller kombinerede befordringer samt opstilling og anvendelse af totalpriser og totalvilkår, herunder konkurrencepriser, for disse befordringer

d) dirigering af trafikken inden for samme transportgren ad de driftsmæssigt mest hensigtsmæssige ruter

e) samordning af køre- og fartplaner for ruter, som følger efter hinanden

f) samling af enkeltladninger

g) opstilling af ensartede regler for befordringstariffernes struktur og betingelser for disses anvendelse, for så vidt som befordringspriser og -vilkår ikke fastlægges herigennem.

2. Kommissionen forelægger eventuelt for Rådet forslag til udvidelse eller indskrænkning af opregningen i stk. 1.

↓ 1017/68 Art. 4
→1 1/2003 Art. 36, nr. 3, litra a)

Artikel 3

Undtagelse for sammenslutninger af små og mellemstore virksomheder

1. →1 Aftaler, vedtagelser og samordnet praksis i henhold til traktatens artikel 81, stk. 1 ← er undtaget fra det der anførte forbud, når de har følgende formål:

a) oprettelse og drift af sammenslutninger af virksomheder inden for landevejs- og vandvejstrafikken til udførelse af transportvirksomhed

b) fælles finansiering eller erhvervelse af transportmateriel eller -tilbehør, som står i umiddelbar forbindelse med transportydelsen, for så vidt som dette er nødvendigt for den fælles drift af disse sammenslutninger

og når sammenslutningens samlede lastekapacitet ikke overstiger følgende mængder:

i) 10 000 tons ved befordring ad landeveje

ii) 500 000 tons ved befordring ad sejlbare vandveje.

Hver af de i sammenslutningen deltagende enkeltvirksomheder må kun have en kapacitet på højst 1 000 tons ved befordring ad landeveje eller højst 50 000 tons ved befordring ad sejlbare vandveje.

↓ 1/2003 Art. 36, nr. 3, litra b)

2. Har iværksættelsen af aftaler, vedtagelser eller samordnet praksis af den i stk. 1 angivne art i det enkelte tilfælde virkninger, som er uforenelige med de betingelser, der er anført i traktatens artikel 81, stk. 3, kan det pålægges de pågældende virksomheder og sammenslutninger af virksomheder at bringe disse virkninger til ophør.

↓

Artikel 4

Ophævelse

Forordning (EØF) nr. 1017/68 ophæves med undtagelse af artikel 13, stk. 3, som fortsat finder anvendelse på beslutninger, der er vedtaget i henhold til artikel 5 i forordning (EØF) nr. 1017/68 før 1. maj 2004, indtil udløbet af gyldighedsperioden for disse beslutninger.

Henvisninger til den ophævede forordning gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag II.

↓ 1017/68 Art. 30

Artikel 5

Ikrafttræden, bestående aftaler

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

↓ Tiltrædelsesakt af 2003, s. 344

2. Forbuddet i traktatens artikel 81, stk. 1, gælder ikke for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som bestod på datoen for Østrigs, Finlands og Sveriges tiltrædelse eller på datoen for Den Tjekkiske Republiks, Estlands, Cyperns, Letlands, Litauens, Ungarns, Maltas, Polens, Sloveniens og Slovakiets tiltrædelse, og som på grund af tiltrædelsen falder ind under anvendelsesområdet for traktatens artikel 81, stk. 1, såfremt de inden seks måneder efter tiltrædelsesdatoen ændres således, at de opfylder betingelserne i denne forordnings artikel 3. Dette stykke gælder ikke for aftaler, vedtagelser og samordnet praksis, som allerede er omfattet af EØS-aftalens artikel 53, stk. 1, på tiltrædelsestidspunktet.

↓ 1017/68

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

Udfærdiget i Bruxelles, den […]

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*
[…]	*[…]*

↑

BILAG I

Del A

Ophævet forordning med ændringer

Rådets forordning (EØF) nr. 1017/68 (EFT L 175 af 23.7.1968, s. 1)	
Forordning (EF) nr. 1/2003 (EFT L 1 af 4.1.2003, s. 1)	Udelukkende artikel 36

Del B

Ikke ophævede ændringer

Tiltrædelsesakten af 1972

Tiltrædelsesakten af 1979

Tiltrædelsesakten af 1994

Tiltrædelsesakten af 2003

BILAG II

SAMMENLIGNINGSTABEL

Forordning (EØF) nr. 1017/68	Nærværende forordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 3	Artikel 2
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, indledning, første led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, indledning, litra a)
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, indledning, andet led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, indledning, litra b)
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, anden sætning, første led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, anden sætning, nr. i)
Artikel 4, stk. 1, første afsnit, anden sætning, andet led	Artikel 3, stk. 1, første afsnit, anden sætning, nr. ii)
Artikel 4, stk. 1, andet afsnit	Artikel 3, stk. 1, andet afsnit
Artikel 4, stk. 2	Artikel 3, stk. 2
-	Artikel 4
Artikel 30, stk. 1	Artikel 5, stk. 1
Artikel 30, stk. 3, andet afsnit	Artikel 5, stk. 2
Artikel 31	-
-	Bilag I
-	Bilag II