

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

REGOLAMENTO (CE) N. 1419/2006 DEL CONSIGLIO

del 25 settembre 2006

che abroga il regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi, e che modifica il regolamento (CE) n. 1/2003 estendendone il campo di applicazione al cabotaggio e ai servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 83,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

considerando quanto segue:

(1) Dal 1987 l'applicazione delle regole di concorrenza al settore dei trasporti marittimi è stata soggetta alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 4056/86 ⁽³⁾. In origine, detto regolamento svolgeva due funzioni. In primo luogo, esso conteneva disposizioni procedurali relative all'attuazione nel settore dei trasporti marittimi delle regole di concorrenza della Comunità. In secondo luogo, esso fissava alcune disposizioni specifiche e sostanziali in materia di concorrenza relative al settore marittimo, prevedendo in particolare l'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea, che consente loro, a certe condizioni, di fissare i prezzi e

di regolare la capacità, l'esclusione degli accordi meramente tecnici dall'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1, del trattato e una procedura per risolvere i conflitti di diritto internazionale. Tale regolamento non si applica ai servizi di trasporto marittimo tra i porti dello stesso Stato membro (cabotaggio) o ai servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari.

(2) Il regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio, del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del trattato ⁽⁴⁾, ha modificato il regolamento (CEE) n. 4056/86 per far rientrare il settore dei trasporti marittimi nell'ambito di applicazione delle disposizioni comuni di attuazione delle regole di concorrenza valide dal 1° maggio 2004 per tutti i settori, ad eccezione del cabotaggio e dei servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari. Tuttavia, le disposizioni specifiche e sostanziali in materia di concorrenza relative al settore marittimo continuano a rientrare nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86.

(3) L'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie di trasporti marittimi di linea prevista dal regolamento (CEE) n. 4056/86 esclude dal divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del trattato accordi, decisioni e pratiche concordate di tutti o di parte dei membri di una o più conferenze di compagnie marittime di linea che soddisfano determinate condizioni. In sostanza, la giustificazione dell'esenzione di categoria si basa sull'ipotesi che le conferenze portino stabilità e garantiscano agli esportatori servizi affidabili che non si possono ottenere con mezzi meno restrittivi. Tuttavia, un riesame completo dell'industria effettuato dalla Commissione ha dimostrato che i trasporti marittimi regolari non hanno un carattere di unicità in quanto la struttura dei costi non differisce sostanzialmente da quella di altri settori. Non ci sono quindi elementi di prova che indichino che tale settore debba essere protetto dalla concorrenza.

⁽¹⁾ Parere del 4 luglio 2006 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del 5 luglio 2006 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽³⁾ GU L 378 del 31.12.1986, pag. 4. Regolamento modificato da ultimo dall'atto di adesione del 2003.

⁽⁴⁾ GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1. Regolamento modificato dal regolamento (CE) n. 411/2004 (GU L 68 del 6.3.2004, pag. 1).

- (4) La prima condizione relativa all'esenzione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, prevede che l'accordo restrittivo contribuisca a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico. Per quanto riguarda le efficienze promosse dalle conferenze, risulta che le conferenze di compagnie marittime di linea non siano più in grado di applicare le tariffe da loro determinate, ma che siano ancora in grado di fissare le tasse e le soprattasse che fanno parte del prezzo del trasporto. Non ci sono nemmeno elementi di prova che dimostrino che il sistema delle conferenze produca una maggiore stabilità dei prezzi di trasporto o una maggiore affidabilità dei servizi di trasporto rispetto ad un mercato caratterizzato da una situazione di concorrenza completa. Sempre più frequentemente i membri delle conferenze offrono i propri servizi attraverso singoli accordi di servizio sottoscritti con singoli esportatori. Inoltre, le conferenze non riescono a gestire la capacità di trasporto disponibile in quanto le decisioni in materia sono adottate individualmente da ciascun trasportatore. Nell'attuale situazione del mercato, sono i singoli accordi di servizi che producono la stabilità dei prezzi e l'affidabilità dei servizi. Il preteso nesso di causalità tra le restrizioni (fissazione dei prezzi e regolazione della fornitura) e la presunta efficienza (affidabilità dei servizi) appare pertanto troppo debole per soddisfare la prima condizione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato.
- (5) La seconda condizione relativa all'esenzione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato è che gli utilizzatori debbano essere compensati rispetto agli effetti negativi che derivano dalle restrizioni alla concorrenza. Nel caso delle restrizioni fondamentali, quali la determinazione orizzontale dei prezzi che avviene quando la conferenza fissa le tariffe congiuntamente a tasse e soprattasse, gli effetti negativi sono molto gravi. Al contrario, non sono stati individuati effetti chiaramente positivi. Gli utenti ritengono che le conferenze rechino un vantaggio ai membri meno efficienti e ne chiedono l'abolizione. Le conferenze non soddisfano più la seconda condizione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato.
- (6) La terza condizione relativa all'esenzione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato è che gli accordi restrittivi non impongano alle imprese interessate restrizioni che non siano indispensabili per raggiungere tali obiettivi. I consorzi sono accordi di cooperazione tra compagnie marittime di linea che non prevedono la fissazione dei prezzi e sono quindi meno restrittivi delle conferenze. Gli utenti ritengono che essi garantiscano servizi regolari adeguati, affidabili ed efficienti. Inoltre, negli ultimi anni è aumentato in misura significativa l'uso di singoli accordi di servizi. Per definizione, i singoli accordi di servizi non sono restrittivi della concorrenza e arrecano un vantaggio agli esportatori in quanto consentono di fornire servizi su misura. Inoltre, poiché il prezzo è fissato in anticipo e non è soggetto a fluttuazioni per un determinato periodo (generalmente fino ad un anno), i contratti di servizi possono contribuire alla stabilità dei prezzi. Non è quindi stato stabilito che le restrizioni della concorrenza autorizzate dal regolamento (CEE) n. 4056/86 (fissazione dei prezzi e regolazione della capacità) siano indispensabili alla fornitura agli utenti di servizi di trasporto affidabili, che possono essere ottenuti anche con mezzi meno restrittivi. La terza condizione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, non risulta pertanto soddisfatta.
- (7) Infine, la quarta condizione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato, prevede che la conferenza debba rimanere soggetta ad efficaci restrizioni della concorrenza. Nelle attuali condizioni del mercato, le conferenze sono presenti su tutte le maggiori rotte commerciali, dove si trovano a competere con i trasportatori riuniti in consorzi e con compagnie indipendenti. Anche se, a causa dell'indebolimento del sistema delle conferenze, è possibile che ci sia concorrenza a livello di prezzi per quanto riguarda le tariffe di nolo, per quanto concerne soprattasse e costi accessori la concorrenza è pressoché nulla. Tali costi sono infatti fissati dalla conferenza e i trasportatori non membri della conferenza applicano spesso costi di livello analogo. Inoltre, i trasportatori partecipano a conferenze e consorzi nell'ambito dello stesso commercio, scambiandosi importanti informazioni commerciali e cumulando i vantaggi delle esenzioni di categoria delle conferenze (fissazione dei prezzi e regolazione della capacità) e dei consorzi (cooperazione operativa per la fornitura di un servizio comune). Considerato il numero crescente di contatti tra trasportatori nell'ambito dello stesso commercio, la valutazione della misura in cui le conferenze sono soggette ad un'effettiva concorrenza interna ed esterna è un'operazione molto difficile, che può essere svolta solo caso per caso.
- (8) Le conferenze di compagnie marittime di linea non soddisfano più le quattro condizioni cumulative relative all'esenzione di cui all'articolo 81, paragrafo 3, del trattato e l'esenzione di categoria relativa a tali conferenze dovrebbe pertanto essere abolita.
- (9) Anche l'esclusione dal divieto di accordi meramente tecnici di cui all'articolo 81, paragrafo 1, del trattato e la procedura per risolvere eventuali conflitti normativi non sono più necessarie. Anche tali disposizioni dovrebbero quindi essere soppresse.
- (10) In considerazione di quanto sopra, è opportuno abrogare nella sua interezza il regolamento (CEE) n. 4056/86.

- (11) Numerosi sistemi giuridici tollerano le conferenze di compagnie marittime di linea. Anche in questo settore, il diritto in materia di concorrenza non è applicato in maniera uniforme in tutto il mondo. Considerato il carattere mondiale dell'industria dei trasporti marittimi di linea, la Commissione dovrebbe adottare le misure adeguate per promuovere l'abolizione dell'esenzione relativa alla fissazione dei prezzi di cui beneficiano altrove le conferenze di compagnie marittime di linea mantenendo l'esenzione relativa alla cooperazione operativa tra le compagnie marittime di linea riunite in consorzi e alleanze, conformemente alle raccomandazioni del segretario dell'OCSE nel 2002.
- (12) Il cabotaggio e i servizi internazionali di trasporto con navi da carico non regolari sono stati esclusi dall'ambito di applicazione delle regole di attuazione degli articoli 81 e 82 del trattato, originariamente fissate nel regolamento (CEE) n. 4056/86 e, quindi, nel regolamento (CE) n. 1/2003. Essi rappresentano attualmente gli unici settori esclusi dalle norme di attuazione del diritto comunitario in materia di concorrenza. Dal punto di vista normativo, la mancanza di un potere di applicazione effettivo per tali settori rappresenta un'anomalia.
- (13) L'esclusione dei servizi di trasporto con navi da carico non regolari dal regolamento (CE) n. 1/2003 si è basata sul fatto che le tariffe relative a tali servizi vengono negoziate liberamente caso per caso in base alla situazione della domanda e dell'offerta. Le stesse condizioni di mercato sono tuttavia presenti in altri settori e le disposizioni sostanziali degli articoli 81 e 82 del trattato si applicano già a questi servizi. Non sono state addotte ragioni convincenti che giustifichino il mantenimento dell'attuale esclusione di tali servizi dalle norme di attuazione degli articoli 81 e 82 del trattato. Analogamente, anche se i servizi di cabotaggio non hanno spesso effetto sul commercio intracomunitario, questo non rappresenta un motivo sufficiente per escluderli automaticamente dall'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1/2003.
- (14) Poiché i meccanismi previsti dal regolamento (CE) n. 1/2003 sono adeguati all'applicazione a tutti i settori

delle regole di concorrenza, l'ambito di applicazione di tale regolamento dovrebbe essere modificato in modo da includere i servizi di cabotaggio e i servizi di trasporto con navi da carico non regolari.

- (15) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 1/2003.
- (16) Poiché gli Stati membri potrebbero dover adeguare i propri impegni internazionali alla luce dell'abolizione del sistema delle conferenze, le disposizioni del regolamento (CEE) n. 4506/86 relative all'esenzione di categoria a favore delle conferenze di compagnie marittime di linea dovrebbe continuare ad applicarsi alle conferenze che soddisfano le condizioni di cui al regolamento (CEE) n. 4056/86 alla data di entrata in vigore del presente regolamento e per un periodo transitorio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CEE) n. 4056/86 è abrogato.

Tuttavia, l'articolo 1, paragrafo 3, lettere b) e c), gli articoli da 3 a 7 e l'articolo 26 del regolamento (CEE) n. 4056/86 continuano ad essere applicati rispetto alle conferenze di compagnie marittime di linea che soddisfano le condizioni di cui al regolamento (CEE) n. 4506/86 il 18 ottobre 2006 per un periodo transitorio di due anni a decorrere da tale data.

Articolo 2

L'articolo 32 del regolamento (CE) n. 1/2003 è soppresso.

Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 25 settembre 2006.

Per il Consiglio

Il presidente

M. PEKKARINEN