



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 13.10.2004
COM(2004) 675 definitivo

LIBRO BIANCO

**sulla revisione del regolamento n. 4056/86,
relativo all'applicazione delle regole di concorrenza
ai trasporti marittimi**

(presentato dalla Commissione)

{SEC(2004) 1254}

1. INTRODUZIONE

1.1. Obiettivo del Libro Bianco

1. Obiettivo del presente documento è presentare i progressi fatti in materia di concorrenza nel settore del trasporto marittimo. Il documento analizza in particolare l'opportunità di mantenere, modificare o abrogare le disposizioni attualmente applicabili del regolamento 4056/86. Il documento analizza inoltre l'opportunità della sostituzione dell'attuale esenzione per categoria per le conferenze marittime prevista dal regolamento 4056/86 con altri strumenti comunitari (come per esempio un'altra esenzione per categoria o una serie di direttive) che si applichino a qualsiasi quadro di cooperazione commerciale tra gli operatori per gli scambi da e verso l'UE (oltre alle forme già esistenti di cooperazione come consorzi ed alleanze).

1.2. Regolamento (CE) n. 4056/86 del Consiglio

2. Il regolamento 4056/86 del Consiglio, che determina le modalità di applicazione degli articoli 81 e 82 del trattato ai trasporti marittimi (in appresso "regolamento 4056/86")¹, aveva originariamente una doppia funzione. In primo luogo, conteneva disposizioni procedurali che fornivano alla Commissione gli strumenti pratici per un'efficace indagine esplorativa e per l'applicazione delle regole di concorrenza comunitarie nel settore dei trasporti marittimi. In secondo luogo, conteneva alcune disposizioni sostanziali per il settore marittimo. La più importante è un'esenzione per categoria dal divieto di cui all'articolo 81, paragrafo 1 del trattato relativamente a determinate categorie di accordi, decisioni e pratiche concordate tra compagnie di trasporto marittimo di linea. La prima funzione del regolamento 4056/86 è diventata superflua a partire dal 1° maggio 2004, quando è entrato in vigore il regolamento 1/2003 del Consiglio, che abroga le disposizioni procedurali del regolamento 4056/86 prevedendo dunque regole comuni d'applicazione della concorrenza praticamente per tutti i settori, compreso il settore dei trasporti marittimi (con alcune eccezioni specifiche)². Le disposizioni sostanziali del regolamento 4056/86, tuttavia, non sono state finora modificate. Dopo avere concluso il regime procedurale specifico di concorrenza per il trasporto marittimo, la fase logica successiva è valutare se, nelle attuali circostanze di mercato, vi è ancora una giustificazione per le rimanenti misure specifiche sostanziali relative alla concorrenza nel settore dei trasporti marittimi.

1.3. La revisione

3. La revisione va vista nel contesto globale dell'UE. Il Consiglio europeo di Lisbona, svoltosi nel marzo 2000³ ha richiesto alla Commissione "*di accelerare la liberalizzazione in settori quali gas, energia elettrica, acqua, servizi postali e trasporti*". Inoltre, la revisione è stata ispirata anche da una relazione del segretario dell'OCSE pubblicata nell'aprile 2002, nella quale si raccomanda di studiare la possibilità di sopprimere l'esenzione antitrust per la fissazione dei prezzi e le discussioni sulle tariffe⁴.
4. La questione principale oggetto di revisione è l'attuale esenzione per categoria di determinate pratiche restrittive applicate dalle conferenze marittime, in particolare per quanto riguarda la fissazione dei prezzi e la regolamentazione dell'offerta. La

revisione riguarda tuttavia anche alcune altre disposizioni contenute nel regolamento 4056/86, ossia l'esclusione di determinati servizi marittimi (cabotaggio (ossia servizi marittimi nazionali) e servizi non di linea) dalle regole di applicazione della concorrenza, una disposizione per gli accordi tecnici e una disposizione sul conflitto di legislazioni.

5. Nei 18 anni trascorsi dall'adozione del regolamento 4056/86 il mercato del trasporto marittimo di linea è cambiato. In particolare, il ruolo dei vettori che offrono i servizi di trasporto marittimo di linea al di fuori di una conferenza (operatori indipendenti) sulla maggior parte delle rotte da e verso l'UE è diventato più importante. Inoltre, sono aumentate le forme operative di cooperazione tra i vettori (che non comportano fissazione dei prezzi), come i consorzi e le alleanze. Ancora più importante è il fatto che vi sia stata una crescita sostanziale dei singoli contratti confidenziali tra vettori e spedizionieri marittimi, come i singoli contratti relativi a servizi. In base a questi sviluppi va valutato se un'esenzione per categoria per la fissazione dei prezzi e la regolamentazione della capacità dalle conferenze marittime sia ancora giustificata a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato.
6. Gli Stati membri hanno convenuto⁵ che la revisione è un processo a tre fasi, comprendenti: 1) un'indagine esplorativa, 2) un documento della Commissione e 3) una proposta legislativa. Il processo di revisione è iniziato nel mese di marzo 2003, con la pubblicazione di un documento di consultazione (in appresso: "documento di consultazione del 2003", visionabile all'indirizzo <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>). Sono state inviate in totale 36 osservazioni da parte di fornitori di servizi di spedizione di linea (vettori), utenti del trasporto (caricatori e spedizionieri), Stati membri, associazioni dei consumatori ed altri. Un gruppo di economisti dell'Università Erasmus di Rotterdam è stato incaricato di fornire assistenza nell'elaborazione delle risposte. Le risposte al documento di consultazione ed al rapporto finale dell'Università Erasmus sono state pubblicate nel sito web della Commissione. A seguito di un'audizione pubblica che ha avuto luogo nel dicembre 2003, la DG Concorrenza ha illustrato i risultati del processo di consultazione e la sua analisi preliminare in un documento di lavoro (in appresso: "documento di lavoro"). Il documento di discussione è servito come base per una discussione con gli Stati membri nel maggio 2004 ed è stato inoltre pubblicato all'indirizzo <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Questioni

7. La revisione del regolamento 4056/86 solleva sostanzialmente le seguenti questioni:
 - (a) Esiste, nelle attuali circostanze di mercato, ancora una giustificazione a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato per l'esenzione per categoria della fissazione delle tariffe di trasporto e della regolamentazione dell'offerta e del mercato da parte delle conferenze marittime?
 - (b) In caso contrario, sarebbe necessario ed opportuno adottare altri strumenti comunitari (come ad esempio un'altra esenzione per categoria o una serie di direttive) che coprano qualsiasi struttura di cooperazione commerciale tra gli operatori di servizi di linea da e verso l'UE (oltre alle forme già esistenti di cooperazione come consorzi ed alleanze)?

- (c) Esiste ancora una giustificazione per escludere dalla concorrenza i servizi non di linea e i servizi di cabotaggio applicando le norme previste dal regolamento 1/2003?
- (d) Vi è una ragione valida per mantenere l'eccezione specifica per gli accordi puramente tecnici di cui al regolamento 4056/86?
- (e) Vi è una ragione valida per mantenere il conflitto di legislazioni di cui al regolamento 4056/86?

2. L'ESENZIONE PER CATEGORIA PER LE CONFERENZE MARITTIME

8. Il regolamento 4056/86 prevede, fatti salvi determinati obblighi e condizioni, una cosiddetta esenzione per categoria relativamente agli accordi, alle decisioni e alle pratiche concordate della totalità o di una parte dei membri di una o più conferenze marittime, come definito nell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b) del suddetto regolamento, che hanno come obiettivo la fissazione dei tassi e delle condizioni di trasporto e che si applicano, inoltre, ad una o più delle seguenti forme di cooperazione:
- il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;
 - la determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali;
 - il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;
 - la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;
 - la ripartizione fra i membri del tonnellaggio trasportato o delle entrate.
9. Dal regolamento stesso, dalla prassi decisionale della Commissione e dalla giurisprudenza della Corte di giustizia risulta che il regolamento 4056/86 contiene un'esenzione per categoria "completamente eccezionale"⁶ in quanto si applica alla fissazione dei prezzi e alla regolamentazione della capacità, che sono normalmente considerate restrizioni fondamentali⁷, per una durata illimitata e non contiene alcuna soglia delle quote di mercato. In effetti il regolamento può essere spiegato soltanto nel suo contesto storico.
10. Le conferenze marittime hanno cercato di interpretare l'esenzione per categoria in maniera generale. In particolare, le conferenze marittime hanno ritenuto che gli accordi di non utilizzo della capacità⁸ e di fissazione dei prezzi del trasporto terrestre⁹ rientrino nell'esenzione per categoria. Questo non è stato tuttavia accettato dalla Commissione, né dalla Corte di giustizia. L'esenzione per categoria rappresenta infatti una deroga dall'articolo 81, paragrafo 1 del trattato e dovrebbe dunque essere interpretata in maniera restrittiva¹⁰. Gli obiettivi perseguiti da altre disposizioni del trattato possono essere presi in considerazione solo nella misura in cui possano essere fatti rientrare nelle quattro condizioni di cui all'articolo 81, paragrafo 3 del trattato¹¹.

2.1. Valutazione

11. Le regole di concorrenza comunitarie sono state elaborate partendo dal presupposto che la concorrenza fornisca i servizi migliori al consumatore ai prezzi più convenienti. Per tale ragione, il presupposto, in base al disposto del trattato, è che la concorrenza non dovrebbe essere falsata e che qualsiasi esenzione da tale regola debba essere giustificata. Gli accordi che limitano la concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1 del trattato (come gli accordi di fissazione dei prezzi e di regolamentazione della capacità) possono essere esentati soltanto se soddisfanno le quattro condizioni cumulative di cui all'articolo 81, paragrafo 3 del trattato, nel seguente modo:
- 1) l'accordo deve contribuire a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico (efficienza);
 - 2) agli utilizzatori deve essere riservata una congrua parte dell'utile che ne deriva (trasferimento dei benefici);
 - 3) la restrizione deve essere indispensabile per raggiungere tali obiettivi (indispensabilità), ed infine
 - 4) l'accordo non deve dare alle parti la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi (nessuna eliminazione della concorrenza).
12. L'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato alle categorie di accordi mediante un regolamento d'esenzione per categoria si basa sul presupposto che gli accordi restrittivi che rientrano nel suo campo d'applicazione soddisfano ciascuna delle quattro condizioni stabilite dal suddetto articolo.
13. La giustificazione dell'esenzione per categoria delle conferenze marittime è prevista nel considerando 8 del preambolo al regolamento 4056/86, che presuppone essenzialmente che le conferenze garantiscano stabilità, assicurando servizi affidabili che non potrebbero essere ottenuti con mezzi meno restrittivi. In questo senso il Tribunale di primo grado ha sottolineato che *“il Consiglio non ha affermato (né avrebbe potuto farlo) che la nozione di stabilità è più importante della questione della concorrenza”*¹².
14. Va notato che la giustificazione di cui al considerando 8 del regolamento 4056/86 non si basa sull'esperienza della Commissione nell'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3 alle conferenze marittime¹³. In questo senso, la questione fondamentale esaminata nel processo di revisione è se, alla luce delle condizioni cumulative dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato, la giustificazione per la fissazione dei prezzi e la regolamentazione dell'offerta da parte delle conferenze marittime di cui al regolamento 4056/86 potrebbe (ancora) essere considerata valida a fronte delle attuali circostanze di mercato. In caso contrario, non vi sarebbe più una giustificazione giuridica per l'esenzione per categoria, che dovrebbe di conseguenza essere abolita o rivista. A tal fine le parti sono state invitate a fornire prove fattuali.

15. Come chiarito in ulteriore dettaglio nell'allegato, dalla consultazione risulta che sembrerebbero non essere più soddisfatte le quattro condizioni cumulative per giustificare un'esenzione per la fissazione dei prezzi e la regolamentazione dell'offerta e del mercato da parte delle conferenze marittime. Non vi sono prove economiche conclusive che i presupposti in base ai quali era stata giustificata l'esenzione per categoria al momento della sua approvazione nel 1986 siano ancora validi nelle attuali circostanze di mercato e in base alle quattro condizioni cumulative dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato.

3. ALTRE FORME DI COOPERAZIONE TRA COMPAGNIE DI TRASPORTO MARITTIMO DI LINEA

3.1. Introduzione

16. Le conferenze non sono la sola forma d'organizzazione delle spedizioni marittime di linea. I servizi di linea potrebbero essere forniti anche da consorzi e alleanze. Le attività dei consorzi sono esentate a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato fatti salvi determinati obblighi e condizioni, come previsto nel regolamento 823/2000. I vettori potrebbero anche decidere di fondere le proprie attività, che dovranno essere valutate secondo le norme (nazionali o comunitarie) relative al controllo delle concentrazioni.

3.2. Accordi di discussione

17. Altre forme di cooperazione nelle spedizioni di linea rispetto a quelle già disponibili per gli scambi da e verso l'UE sarebbero ad esempio i cosiddetti accordi di discussione. Accordi di discussione esistono in particolare relativamente agli scambi negli Stati Uniti e da e per l'Australia¹⁴. Un accordo di discussione è una specie di accordo quadro in virtù del quale sia i vettori membri di conferenze che i non membri possono coordinare in maniera flessibile il loro comportamento concorrenziale sul mercato relativamente alle tariffe di trasporto e ad altre condizioni di servizio. L'oggetto e il campo d'applicazione di tali accordi possono variare. Gli accordi di discussione comprendono di norma lo scambio di informazioni commerciali sensibili tra i concorrenti e dovrebbero dunque rispettare la giurisprudenza della Corte di giustizia sullo scambio di informazioni. Un aspetto più importante, come accertato negli Stati Uniti, è il fatto che la flessibilità propria degli accordi di discussione li rende interessanti per linee tradizionalmente indipendenti. In questo senso, gli accordi di discussione, in termini di politica di concorrenza potrebbero avere effetti peggiori rispetto alle conferenze, poiché possono eliminare l'efficace concorrenza esterna alle conferenze stesse.

18. Ciò premesso, sono ipotizzabili altre forme di cooperazione tra armatori che sarebbero in linea con le regole di concorrenza comunitarie.

3.3. La proposta ELAA

19. L'associazione europea delle compagnie di trasporto marittimo di linea ("European Liners Affairs Association", ELAA) ha presentato alla Commissione la proposta di una nuova "struttura di regolamentazione" per i servizi di spedizione di linea da e verso l'UE¹⁵, che a suo giudizio potrebbe sostituire il regolamento 4056/86¹⁶. La

Commissione ha preso atto della proposta e sottolinea che non si tratta del risultato di una trattativa o di un accordo con la Commissione. La proposta riflette soltanto ciò che l'ELAA considera come una struttura commerciale adeguata alla cooperazione nelle spedizioni marittime di linea. In pratica la proposta ELAA presenta i seguenti aspetti¹⁷:

- scambio e discussione tra compagnie sull'utilizzo della capacità aggregata e sui dati relativi alle dimensioni del mercato suddivisi a seconda degli scambi e su una base da regione/zona a regione/zona (dati relativi al mese precedente);
- scambio, discussione e valutazione degli sviluppi relativi ai prodotti commerciali suddivisi in base agli scambi (dati aggregati relativi al mese precedente);
- discussione e valutazione di dati aggregati su domanda e offerta suddivisi per settore di scambi/prodotto commerciale; verrebbero pubblicate le previsioni suddivise per settore di scambi/prodotto commerciale;
- le compagnie marittime otterranno i dati sulla propria quota di mercato suddivisi in base agli scambi, alle regioni e ai porti (dati aggregati relativi al mese precedente);
- indice dei prezzi differenziato per tipo d'attrezzatura (ad esempio navi frigorifere, carichi secchi) e/o di scambi (dati aggregati relativi al trimestre precedente). Queste informazioni verrebbero rese pubbliche;
- sovrapprezzi e spese accessorie basati su formule accessibili al pubblico e trasparenti, i cui dettagli verrebbero discussi con i caricatori.

3.4. Osservazioni preliminari sulla proposta ELAA

20. La Commissione guarda con favore alla disponibilità dei vettori a riflettere su una futura organizzazione delle spedizioni marittime di linea, diversa rispetto all'attuale sistema di conferenze. L'industria stessa ha in effetti affermato che oggi determinati vettori non sarebbero sempre particolarmente interessati alle attività esentate a norma del regolamento 4056/86 (ossia, in particolare, alla fissazione dei prezzi e alla regolamentazione dell'offerta e del mercato), ma piuttosto al "processo di discussione" relativo a tali attività. Va da sé che qualsiasi nuova proposta di struttura di cooperazione tra spedizionieri marittimi deve essere accuratamente vagliata per accertarne la compatibilità con le regole di concorrenza comunitarie.
21. La Commissione è consapevole del fatto che l'appartenenza dei vettori alle conferenze è stata utilizzata per svolgere attività che in qualsiasi altro settore economico sarebbero state di norma vietate in base alle regole di concorrenza comunitarie. Questa posizione privilegiata dei vettori membri di conferenze potrebbe rendere difficile per una parte di loro l'adattamento ad una situazione nella quale dovranno rispettare, come qualsiasi altra industria, le normali regole di concorrenza comunitarie. In base a queste circostanze è inoltre comprensibile che, da un punto di vista commerciale, i vettori possano perseguire una "scomparsa progressiva" dell'attuale regime o almeno un regime alternativo simile all'attuale e nel quale venga presa al meglio in considerazione la posizione così come specificamente percepita da detti vettori. Occorre tuttavia considerare che qualsiasi trattamento

differenziato continuato, a livello di regole della concorrenza comunitaria, nei confronti dell'industria delle spedizioni marittime di linea rispetto ad altre industrie ad elevato impiego di capitali con alti costi fissi e fluttuazioni della domanda (come ad esempio il trasporto aereo) dovrebbe essere motivato in modo convincente. Andrebbero inoltre considerati gli effetti di qualsiasi sistema alternativo sull'intera industria delle spedizioni marittime di linea; vanno dunque presi in considerazione non soltanto gli interessi dei vettori membri di conferenze ma anche quelli dei loro concorrenti (operatori indipendenti), dei clienti (caricatori) e dei consumatori finali. L'ELAA ha sottolineato che la sua proposta è positiva per l'intera industria delle spedizioni marittime di linea, non soltanto per i vettori ma anche per i loro clienti. Alla luce di queste considerazioni, la Commissione accoglie con esplicito favore le opinioni di tutte le parti interessate, in particolare di caricatori, di associazioni come la ESC nonché di singoli caricatori, sui diversi elementi della proposta.

3.5. Conclusione

22. Qualora venisse abrogata l'attuale esenzione per categoria relativa alla fissazione di prezzi e alla regolamentazione della capacità da parte delle conferenze marittime, le conferenze marittime che effettuano scambi da e verso l'UE, come definite nel regolamento 4056/86, diventerebbero sostanzialmente incompatibili con l'articolo 81 del trattato¹⁸. La questione che si pone è valutare quale tipo di strumento giuridico comunitario sarebbe necessario per dare indicazioni sull'applicabilità dell'articolo 81 ad altre forme di cooperazione nell'ambito dei servizi di spedizione marittima di linea. Naturalmente, la necessità ed il tipo di strumento giuridico dipenderebbero molto dal contenuto della struttura di cooperazione proposta. In particolare, va valutato se esso comporta limitazioni della concorrenza ai sensi dell'articolo 81, paragrafo 1 del trattato e, in caso affermativo, se si possono ritenere soddisfatte le condizioni per un'esenzione a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato.
23. La Commissione accoglierebbe con favore le opinioni di terzi sulla necessità esigenza di uno strumento giuridico e sulla forma che esso potrebbe assumere per un eventuale nuovo tipo di struttura di cooperazione commerciale tra compagnie marittime.

4. CABOTAGGIO E SERVIZI NON DI LINEA

24. I servizi internazionali di trasporto marittimo con navi da carico non regolari ("tramps"), come definiti all'articolo 1, paragrafo 3, lettera a) del regolamento 4056/86, ed i trasporti marittimi che si effettuano esclusivamente fra i porti di uno stesso Stato membro (cabotaggio), previsti all'articolo 1, paragrafo 2 di detto regolamento, sono attualmente esclusi dalla concorrenza comunitaria a norma dell'articolo 32, lettere a) e b) del regolamento 1/2003^{19, 20}.
25. Come spiegato in ulteriore dettaglio nell'allegato, non sono state presentate argomentazioni sostenibili per giustificare la necessità che questi servizi beneficino di regole d'applicazione diverse rispetto a quelle che, secondo decisione del Consiglio, vanno applicate a tutti gli altri settori dell'economia. Non è stato inoltre spiegato quali conseguenze negative legittime tali cambiamenti procedurali potrebbero avere per l'industria. La Commissione propone, di conseguenza, di far rientrare i servizi di cabotaggio e di trasporto marittimo non di linea nel campo

d'applicazione delle norme generali d'applicazione del regolamento 1/2003. Per aiutare l'industria del trasporto marittimo con navi da carico non regolari a valutare correttamente, in particolare, i propri "accordi di pool", tuttavia, la Commissione valuterà l'opportunità di elaborare relativi orientamenti, la cui forma deve essere ancora stabilita.

5. ACCORDI TECNICI

26. L'articolo 2 del regolamento 4056/86 consente ai fornitori di servizi di trasporto marittimo di concludere accordi che hanno come unico oggetto ed effetto l'ottenimento di miglioramenti o la cooperazione tecnica. Questo genere di accordi non rientra nel campo di applicazione dell'articolo 81, paragrafo 1 del trattato. La disposizione contiene alcuni esempi, quali standard o tipi di navi e di attrezzature e il coordinamento degli orari del trasporto su rotte di collegamento.
27. Come chiarito in ulteriore dettaglio nell'allegato, questa eccezione specifica per gli accordi tecnici, come confermato dalla Corte di Giustizia, ha un carattere puramente dichiarativo; il presente documento propone dunque la soppressione di tale disposizione, così come il Consiglio ha soppresso la disposizione corrispondente nel settore del trasporto aereo all'inizio di quest'anno.

6. CONFLITTO DI LEGISLAZIONI

28. L'articolo 9 del regolamento 4056/86 prevede la procedura da seguire qualora l'applicazione del regolamento determini un conflitto con la legislazione di un paese terzo. In tal caso la Commissione dovrebbe consultare le autorità competenti nei paesi terzi e chiedere al Consiglio di autorizzarla ad avviare negoziati, ove necessario. Il motivo dell'inclusione di questa disposizione nel regolamento 4056/86 è che, all'epoca, si è apparentemente ritenuto che, viste le caratteristiche del trasporto marittimo internazionale, l'applicazione del regolamento 4056/86 avrebbe potuto originare conflitti con le legislazioni e le regolamentazioni di determinati paesi terzi e risultare pregiudizievole per importanti interessi commerciali e marittimi della Comunità (considerando 15 del regolamento 4056/86).
29. Come spiegato in ulteriore dettaglio nell'allegato, non sono sorti in passato conflitti di legislazioni ed è improbabile che ciò avvenga, anche se l'esenzione per categoria per le conferenze marittime venisse interamente abolita. Non sembrerebbe pertanto esserci alcuna giustificazione per il mantenimento di questa disposizione.

7. CONCLUSIONI

30. In base a quanto sopra esposto, le conclusioni raggiunte sulle diverse questioni sono le seguenti:
- (a) *Esiste, nelle attuali circostanze di mercato, ancora una giustificazione a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato per l'esenzione per categoria della fissazione dei prezzi e della regolamentazione dell'offerta e del mercato da parte delle conferenze marittime? Non vi è una prova economica conclusiva del fatto che le ipotesi sulla base delle quali*

l'esenzione per categoria è stata giustificata al momento della sua approvazione nel 1986 siano ancora valide nelle attuali circostanze di mercato e in base alle quattro condizioni cumulative a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato. Di conseguenza, la Commissione sta valutando se proporre l'abrogazione dell'attuale esenzione per categoria per le conferenze marittime.

- (b) *In caso contrario, la Commissione proporrebbe di sostituire l'esenzione per categoria con un diverso strumento giuridico per i servizi di spedizioni marittime di linea applicabile agli scambi da e verso l'UE? La Commissione valuterà le relative proposte dell'industria e le osservazioni degli interessati onde adottare una posizione, mediante uno strumento giuridico adeguato, su una struttura alternativa alla cooperazione fra compagnie marittime. L'ELAA ha già presentato idee concrete in merito ad una struttura di questo tipo. Prima di prendere posizione al riguardo, la Commissione invita i terzi interessati a presentare osservazioni, nonché a proporre soluzioni alternative.*
- (c) *Esiste ancora una giustificazione per escludere dalla concorrenza i servizi non di linea ed i servizi di cabotaggio (ossia i servizi marittimi nazionali) applicando le norme previste dal regolamento 1/2003? Non sono state presentate argomentazioni sostenibili per giustificare la necessità che questi servizi beneficino di regole d'applicazione diverse rispetto a quelle che, secondo decisione del Consiglio, vanno applicate a tutti i settori. Non è stato inoltre spiegato quali conseguenze negative legittime tali cambiamenti procedurali potrebbero avere per l'industria. La Commissione valuta di conseguenza la possibilità di far rientrare i servizi di cabotaggio e di trasporto marittimo non di linea nel campo d'applicazione del regolamento 1/2003. La Commissione fornirà all'industria del trasporto marittimo non di linea opportuni orientamenti sull'applicazione delle regole di concorrenza a questo settore.*
- (d) *C'è una ragione valida per mantenere l'eccezione specifica per gli accordi puramente tecnici? La disposizione sugli accordi tecnici di cui all'articolo 2 del regolamento 4056/86, come confermato dalla Corte di Giustizia, ha carattere puramente dichiarativo ed il documento propone dunque la soppressione di detta disposizione, così come il Consiglio ha soppresso la disposizione corrispondente nel settore del trasporto aereo all'inizio di quest'anno.*
- (e) *C'è una ragione valida per mantenere la disposizione relativa al conflitto di legislazioni nel regolamento 4056/86? Non sono sorti in passato conflitti di legislazioni e non sembrerebbero dunque esserci giustificazioni per il mantenimento dell'articolo 9 del regolamento 4056/86. Tuttavia, prima di prendere una posizione in merito, la Commissione invita le parti interessate, ed in particolare le proprie controparti internazionali, ad esprimere la propria opinione sulla necessità di una disposizione relativa al conflitto di legislazioni.*

8. AZIONE PROPOSTA

31. Alla luce delle conclusioni sopra esposte la Commissione propone quanto segue:

- studiare la possibilità di abrogare le disposizioni sostanziali attualmente applicabili a norma del regolamento 4056/86, in particolare l'esenzione per categoria relativa alle conferenze di trasporto marittimo di linea e l'eccezione per gli accordi tecnici;
- valutare quale tipo di strumento sarebbe necessario per sostituire il regolamento 4056/86 e presentare una proposta adeguata in tal senso, considerando anche la posizione concorrenziale dell'industria comunitaria delle spedizioni marittime di linea in un contesto globale;
- valutare attentamente la proposta ELAA come precisato nel presente documento alla luce delle osservazioni ricevute da terzi interessati, così come qualsiasi altra proposta che potrebbe essere presentata dall'industria o da altre parti interessate;
- proporre una modifica del regolamento 1/2003, in modo da eliminare l'attuale esclusione dal suo campo d'applicazione dei servizi non di linea e di cabotaggio
- valutare attentamente se vi sono ragioni per mantenere una disposizione sul conflitto di legislazioni.

9. INVITO A PRESENTARE OSSERVAZIONI

32. La Commissione invita gli Stati membri, tutte le altre istituzioni e le parti interessate a presentare osservazioni sul presente Libro bianco entro due mesi dalla pubblicazione agli indirizzi indicati in appresso.

Per posta al seguente indirizzo:

Direzione generale Concorrenza
Commissione europea
Unità D2 (Trasporti)
White Paper on Maritime Review
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Bruxelles

Per posta elettronica al seguente indirizzo:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Allegato: Documento di riferimento

-
- ¹ Regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi (GU L 378 del 31.12.1986, pag. 24), come modificato dal regolamento n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002 (GU L 1 del 04.01.2003, pag. 1).
- ² Regolamento (CE) n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002 (GU L 1 del 4.1.2003, pag. 1).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ Rapporto del Segretariato dell'OCSE dell'aprile 2002, Politica di concorrenza nel trasporto marittimo di linea, pagg. 74-80, consultabile all'indirizzo: <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ Comitato consultivo ad hoc del 25 marzo 2002.
- ⁶ Cfr, ad esempio, causa T-86/95, *Companie Générale Maritime*, Racc. 2002, pag. II-1011, punti 254, 393 e 484.
- ⁷ Le restrizioni fondamentali sono generalmente considerate restrizioni della concorrenza per oggetto a norma dell'articolo 81, paragrafo 1 del trattato, che generalmente non soddisfano le condizioni per ottenere un'esenzione a norma dell'articolo 81, paragrafo 3 del trattato.
- ⁸ Cfr. decisioni TAA, EATA, TACA (rivista) del 14 novembre 2002 (GU L 26 del 31.1.2003, pag. 53) e comunicato stampa della Commissione del 14.11.2002, IP/02/1677.
- ⁹ Cfr. decisioni TAA, FEFC, TACA (rivista) del 14 novembre 2002 (GU L 26 del 31.1.2003, pag. 53) e comunicato stampa della Commissione del 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Cause riunite T-191/98 e da T-212/98 a T-214/98, TACA, Racc. 2003 - non ancora pubblicato, punto 568.
- ¹¹ Cfr. in questo contesto, implicitamente, causa T-17/93, *Matra*, Racc. 1994, pag. II-595, punto 139 e causa 26/76, *Metro (I)*, Racc. 1977, pag. 1875, punto 43.
- ¹² Causa T-395/94, TAA, Racc. 2002, pag. II-00875, punto 261.
- ¹³ A titolo di paragone, cfr. ad esempio il regolamento 823/2000 sui consorzi (GU L 100 del 20.04.2000, pag. 24), il regolamento 1400/2002 sugli autoveicoli (GU L 203 del 1.8.2002, pag. 30) e il regolamento 2790/1999 sugli accordi verticali (GU L 336 del 29.12.1999, pag. 21), nei quali la Commissione fa esplicitamente riferimento all'esperienza acquisita nel settore interessato che le ha permesso di definire le categorie di accordi che potrebbero solitamente essere considerate come rispondenti alle condizioni previste all'articolo 81, paragrafo 3.
- ¹⁴ See for a further description of the situation in those jurisdictions the annex to this paper. Per un'ulteriore descrizione della situazione in tali giurisdizioni cfr. l'allegato al presente documento.
- ¹⁵ I servizi di trasporto marittimo di linea sono definiti da ELAA nella sua proposta come "trasporto di merci eseguito regolarmente su una o più rotte specifiche tra diversi porti, con orari e date di viaggio preannunciati, ed accessibile, anche occasionalmente, a qualsiasi utente dietro corrispettivo e i servizi ausiliari" (cfr. articolo 2, paragrafo 2 del regolamento 823/2000).
- ¹⁶ Proposta definitiva ELAA del 6 agosto 2004, consultabile all'indirizzo: http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Per una descrizione più dettagliata della proposta ELAA vedasi allegato.

-
- ¹⁸ Almeno una conferenza marittima nel senso di un gruppo di due o più di due o più trasportatori armatori che assicura servizi di trasporto di linea applicando tassi di nolo uniformi o comuni (cfr. la definizione delle conferenze marittime di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettera b) del regolamento 4056/86).
- ¹⁹ Il regolamento 1/2003 ha sostituito, a partire dal 1° maggio 2004, le disposizioni procedurali di cui al regolamento 4056/86. L'esclusione dei servizi non di linea e dei servizi di cabotaggio dal campo di applicazione del regolamento 4056/86 non ha in effetti avuto più alcun significato pratico a partire dal 1° maggio 2004.
- ²⁰ Per evitare fraintendimenti, le regole sostanziali della concorrenza (articoli 81 e 82 del trattato CE) sono applicabili anche a questi servizi. L'esclusione è limitata alle norme di applicazione della concorrenza, il che significa che il regolamento 1/2003 non è applicabile ai servizi non di linea e di cabotaggio.