



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 14.12.2005
COM(2005) 651 definitief

2005/0264 (CNS)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart

(door de Commissie ingediend)

{SEC(2005) 1641}

TOELICHTING

1. ALGEMEEN

Zeevervoerdiensten zijn essentieel voor de economische ontwikkeling in de EU. Het is derhalve van het grootste belang dat de regels die op de sector van toepassing zijn, met de huidige marktomstandigheden stroken. Overeenkomstig de Lissabon-agenda moeten de bestaande belemmeringen inzake mededinging, innovatie en groei, waarmee het bedrijfsleven wordt geconfronteerd, worden weggenomen. De wetgeving moet worden vereenvoudigd en moet kostenefficiënt zijn. Voorts voert de Commissie momenteel een breed overleg over een nieuw allesomvattend maritiem beleid waarmee wordt beoogd een bloeiende maritieme economie te ontwikkelen. Dit voorstel ligt ook in de lijn van deze doelstellingen.

1.1. Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad

1. Bij Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt de wijze van toepassing van de mededingingsregels (artikelen 81 en 82 van het Verdrag) op zeevervoerdiensten vastgesteld.
2. Oorspronkelijk had de verordening een tweeledige functie. Ten eerste bevatte zij procedurevoorschriften voor de handhaving van de communautaire mededingingsregels in de sector van het zeevervoer. Deze eerste functie van Verordening (EEG) nr. 4056/86 is op 1 mei 2004 overbodig geworden, toen de gemeenschappelijke bepalingen voor de handhaving van de mededingingsregels van Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad ook op het zeevervoer van toepassing werden. Ten tweede bevatte de verordening bepaalde specifieke materieelrechtelijke bepalingen inzake concurrentie in de sector zeevervoer en in het bijzonder een groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties, waardoor deze onder bepaalde voorwaarden tarieven konden vaststellen en de capaciteit konden regelen.
3. Ongeveer 40% van de buitenlandse handel van de EU-25 over zee (qua waarde) verloopt via geregelde diensten inzake containervervoer. Bijgevolg wordt 18% van de import en 21% van de export van de EU-25 beïnvloed door de mogelijkheid die de vervoerders in het kader van de groepsvrijstelling hebben om voor de lijnvaartconferenties gezamenlijk tarieven vast te stellen.

1.2. De herziening van Verordening (EEG) nr. 4056/86

4. Sedert de vaststelling van Verordening nr. 4056/86 is de lijnvaartmarkt aanzienlijk veranderd. De voortdurende tendens naar meer containervervoer heeft geleid tot meer en grotere cellulaire containerschepen, en naar meer nadruk op mondiale routenetwerken. Dit heeft bijgedragen tot de populariteit van consortia en allianties als een manier om de kosten te delen. Het groeiende belang van deze operationele regelingen ging gepaard met een vermindering van de betekenis van conferenties. Dit laatste heeft zich vooral doen voelen op de vaargebieden tussen de EU en de Verenigde Staten, voornamelijk als gevolg van concurrentiebevorderende besluiten van de Commissie overeenkomstig artikel 81 en 82 van het EG-Verdrag en wijzigingen in de Amerikaanse wetgeving, waarbij individuele dienstencontracten

werden aangemoedigd ten nadele van het vervoer overeenkomstig conferencetarieven.

5. Vervoergebruikers (verladers en expediteurs) streven naar klantengerichte verhoudingen met vervoerders, een compensatie die aan de wederzijdse prestaties is gekoppeld en geïntegreerde logistieke oplossingen. Zij hebben het conferencesysteem systematisch ter discussie gesteld en zijn van oordeel dat dit systeem niet zorgt voor de passende, efficiënte en betrouwbare diensten die aan hun behoeften zijn aangepast. Zij pleiten voor de afschaffing van de conferences.
6. Het voordeel van het behoud van het conferencesysteem is ook in andere jurisdicties en door internationale organisaties in twijfel getrokken. In april 2002 heeft de OESO een rapport¹ gepubliceerd waarin de lidstaten van de OESO werden opgeroepen om antitrustvrijstellingen voor gemeenschappelijke prijsbepaling en prijsoverleg af te schaffen maar om de vrijstellingen van andere operationele overeenkomsten tussen lijnvervoerders te behouden. Australië heeft de sector ook doorgelicht en is onlangs tot soortgelijke conclusies gekomen².
7. Tegen deze achtergrond heeft de Commissie een herziening van Verordening nr. 4056/86 uitgevoerd om te bepalen of betrouwbare geregelde maritieme dienstverlening niet kon worden bereikt met minder beperkende middelen dan horizontale prijsafspraken en capaciteitsbeperking. In maart 2003 werd een raadplegingsdocument gepubliceerd, vervolgens vond in december 2003 een openbare hoorzitting plaats en werd in oktober 2004 een witboek goedgekeurd. Talrijke bijdragen werden ontvangen van alle belanghebbende partijen. Het Europees Parlement³, het Economisch en Sociaal Comité⁴ en het Comité van de Regio's⁵ hebben adviezen uitgebracht. Er vonden drie bijeenkomsten plaats met nationale deskundigen op het gebied van mededinging en vervoer. De Commissie heeft contracten afgesloten voor het uitvoeren van drie studies door onafhankelijke consultants om de vraagstukken te onderzoeken die voortvloeien uit een intrekking van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences. Alle documenten werden op de website van DG COMP gepubliceerd⁶.

1.3. Voorwerp

8. De voorgestelde verordening heeft tot doel Verordening nr. 4056/86 in al haar onderdelen in te trekken en in het bijzonder de groepsvrijstelling voor de lijnvaartconference (artikelen 3 tot en met 8, artikel 13 en artikel 26). Sommige bepalingen die overbodig zijn, worden ook ingetrokken, overeenkomstig het algemene communautaire beleid om de Gemeenschapswetgeving te beperken en te vereenvoudigen (artikelen 2 en 9).

¹ DSTI/DOT (2002) 2 van 16.4.2002.

² *Review of Part X of the Trade Practices Act 1974 : International Liner Cargo shipping* (vert. Doorlichting van deel X van de wet op de handelspraktijken van 1974: internationale containerlijnvaart), rapport van de onderzoekscommissie over de productiviteit, op 23 februari 2005 door de regering bekendgemaakt.

³ Verslag op eigen initiatief van de Commissie vervoer en toerisme, A6-0314/2005(definitief) van 24.10.2005

⁴ TEN/208 – CESE 1650/2004 van 16.12.2004.

⁵ CdR 485/2004 van 13.4.2004.

⁶ <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/>

9. Ten slotte brengt de voorgestelde verordening wijzigingen aan in Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad om cabotage- en wilde-vaartdiensten binnen de werkingssfeer van de gemeenschappelijke uitvoeringsbepalingen inzake mededinging te brengen.

1.4. Rechtsgrond

10. De rechtsgrond voor de voorgestelde verordening is artikel 83 van het Verdrag. Het aanvankelijke voorstel van de Commissie voor Verordening nr. 4056/86 werd ook opgesteld op basis van artikel 87 [nu artikel 83] van het Verdrag. De Raad was van mening dat artikel 87 de passende rechtsgrondslag voor de verordening was, maar voegde artikel 84, lid 2, [nu artikel 80, lid 2, van het Verdrag] eraan toe, omdat artikel 9 van de verordening betrekking had op mogelijke conflicten van recht met derde landen. De Commissie heeft haar standpunt ter zake formeel aangehouden en heeft verklaard dat artikel 87 van het Verdrag de passende rechtsgrond was voor de Verordening in al haar onderdelen, inclusief artikel 9.
11. Het is weliswaar de gebruikelijke praktijk om een communautaire maatregel op dezelfde rechtsgrond te baseren als de aanvankelijke maatregel, maar er zijn goede redenen om van deze praktijk af te wijken wanneer de rechtsgrond van de aanvankelijke maatregel als incorrect kan worden beschouwd. In het licht van de rechtspraak van het Hof is artikel 84, lid 2, van het Verdrag buiten werking en overbodig als rechtsgrond voor Verordening nr. 4056/86, omdat de doelstelling en de inhoud van Verordening nr. 4056/86, met inbegrip van artikel 9, op het mededingingsrecht betrekking hebben. Het voorstel voor een verordening tot intrekking van Verordening nr. 4056/86 moet derhalve alleen op artikel 83 van het Verdrag worden gebaseerd.

1.5. Cabotage en wilde vaart

1.5.1. Algemene opmerkingen

12. Cabotage en internationale wilde vaart zijn momenteel de enige resterende sectoren waarop de communautaire uitvoeringsbepalingen inzake mededinging niet van toepassing zijn⁷. Uit regelgevend standpunt is het gebrek aan daadwerkelijke handhavingsbevoegdheden voor deze sectoren een anomalie.
13. Het voorstel om deze diensten binnen de werkingssfeer van de gemeenschappelijke uitvoeringsbepalingen inzake mededinging te brengen, leidt niet tot een aanzienlijke verandering voor de sector, omdat de belangrijke mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het EG-Verdrag reeds op de sector van toepassing zijn.

1.5.2. Cabotage

14. In Verordening nr. 4056/86 wordt niet uiteengezet waarom cabotage buiten de werkingssfeer van de verordening valt. De enige indirecte verwijzing is in de zesde overweging terug te vinden, waarin wordt opgemerkt dat de verordening tot doel heeft overdadige reglementering van de sector te vermijden, hetgeen erop wijst dat bij een meerderheid van zaken cabotagediensten het handelsverkeer tussen de

⁷ Artikel 32, onder a) en b), van Verordening (EG) nr. 1/2003.

lidstaten niet zouden beïnvloeden. Hiermee wordt evenwel niet aangetoond waarom deze diensten van meet af aan buiten de werkingssfeer van Verordening (EG) nr. 1/2003 moeten vallen.

1.5.3. Wilde vaart

15. Niet-geregelde maritieme vervoerdiensten van bulk en stortgoed hebben momenteel betrekking op een brede waaier van sterk gediversifieerde diensten van aanzienlijk economisch belang waarvan de meeste een duidelijke Europese dimensie hebben. Uit de vierde overweging van Verordening nr. 4056/86 blijkt dat de uitsluiting het gevolg is van het feit dat deze diensten worden aangeboden op een vrije en concurrerende markt. Dit wordt evenwel verondersteld het geval te zijn voor alle gedereguleerde diensten, zonder dat het noodzakelijk wordt geacht dergelijke diensten niet onder de toepassing van de uitvoeringsbepalingen te laten vallen.
16. De opname van deze diensten binnen de werkingssfeer van de uitvoeringsverordening zal de rechtszekerheid verhogen. In het kader van Verordening (EEG) nr. 4056/86 moeten zowel de sector als de mededingingsautoriteiten aanzienlijke middelen inzetten om na te gaan of een dienst voldoet aan de vijf criteria van artikel 1, lid 3, onder a), van de verordening⁸, vooraleer vast te stellen wie welke maatregel kan nemen.

1.5.4. Richtsnoeren voor de wilde vaart

17. In het kader van het raadplegingsproces is in verschillende bijdragen erop gewezen dat het noodzakelijk was om aan de wilde vaart richtsnoeren te verstrekken met betrekking tot de toepassing van de communautaire mededingingsregels. In haar Witboek deelde de Commissie mee dat zij zou overwegen om op een nog nader te bepalen wijze een of andere vorm van richtsnoeren te publiceren. Met het oog hierop pleegt de Commissie momenteel overleg met ondernemingen uit de sector van de wilde vaart om een inzicht te krijgen in de belangen die op het spel staan. De Commissie is vastbesloten om vooruitgang in dit overleg te boeken om te bepalen of en in welke mate deze overeenkomsten een nieuwe kwestie zijn waarop de rechtspraak van het Hof en de beschikkingspraktijk van de Commissie nog een antwoord moeten verstrekken.
18. De Commissie is voornemens richtsnoeren te publiceren waarin wordt toegelicht hoe de mededingingsregels van toepassing zijn op de zeevervoersector in het algemeen en op de wilde vaart in het bijzonder. Hoewel zulke richtsnoeren formeel slechts kunnen worden gepubliceerd nadat de Commissie hiertoe bij Verordening (EG) nr. 1/2003 is gemachtigd, onderzoekt de Commissie momenteel met de sector of het noodzakelijk en opportuun is om informele richtsnoeren te verstrekken vooraleer Verordening (EG) nr. 1/2003 wordt gewijzigd.

⁸

Het zeevervoer van goederen in bulk of als stortgoed in grote verpakking (break-bulk) in een schip dat op basis van een reisbevrachtings- of tijdbevrachtingsovereenkomst, of van enige andere vorm van overeenkomst, geheel of gedeeltelijk aan één of meer verladers wordt verhuurd voor niet-geregelde of niet-bekendgemaakte afvaarten, wanneer over de vrachttarieven per geval afzonderlijk vrij wordt onderhandeld overeenkomstig de voorwaarden van vraag en aanbod.

1.6. Technische regelingen

19. In artikel 2 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt bepaald dat het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag niet van toepassing is op regelingen, die uitsluitend tot doel en ten gevolge hebben te komen tot technische verbeteringen of technische samenwerking, omdat deze regelingen de mededinging niet beperken.
20. Indien een overeenkomst de mededinging beperkt in de zin van artikel 81, lid 1, is artikel 2 niet van toepassing. Het is dus noodzakelijk dat elke technische regeling afzonderlijk wordt beoordeeld, zelfs al behoort de regeling tot de in artikel 2 vermelde categorieën. Bij een evaluatie van de toepassing van dit artikel blijkt dat dit proces niet rechtlijnig is geweest en de sector geld heeft gekost. Vervoerders gingen vaak uit van een ruime interpretatie van artikel 2, terwijl de Commissie en het Gerecht van eerste aanleg van oordeel zijn dat regelingen die niet louter technisch zijn maar ook betrekking hebben op een of andere vorm van commerciële samenwerking onder de werkingssfeer van artikel 81, lid 1⁹, vallen dus buiten de werkingssfeer van artikel 2. Dit heeft aanleiding gegeven tot rechtszaken.
21. Het argument is aangevoerd dat hoewel de bepaling in artikel 2 zuiver declaratoir is, dit artikel zou moeten behouden blijven, omdat het een richtsnoer kan zijn, in het bijzonder in het kader van modernisering, wanneer ondernemingen zelf moeten beoordelen of hun regelingen onder artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallen. De beschikkingspraktijk van de Commissie en de rechtspraak van de communautaire rechtscolleges zijn duidelijk met betrekking tot de zeer beperkte werkingssfeer van de bepaling die louter tot doel heeft te bevestigen dat regelingen die in de eerste plaats de mededinging niet beperken, niet onder artikel 81, lid 1, van het Verdrag vallen en derhalve niet zijn verboden¹⁰. Bijgevolg biedt artikel 2 geen extra rechtszekerheid. Voorts zij ook herhaald dat de Raad in 2004 voor soortgelijke redenen een soortgelijke bepaling betreffende technische regelingen in de luchtvaartsector heeft ingetrokken¹¹.

1.7. De groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences

22. De groepsvrijstelling is zowel zeer genereus als uniek. Zij is genereus omdat zij lijnvaartconferences het recht geeft activiteiten te verrichten die doorgaans worden beschouwd als een hardcore beperking van de mededinging (collectieve prijsvaststelling en het regelen van capaciteit) en waarvan het weinig waarschijnlijk is dat zij aan de voorwaarden van artikel 81, lid 3, voldoen¹². Zij is uniek omdat zij is

⁹ Beschikkingen van de Commissie in zaken FEFC (PB L 378 van 31.12.1994, blz. 17, overweging 66) en FETTCSA (PB L 268 van 20.10.2000, blz. 1, overwegingen 146-147) die respectievelijk betrekking hebben op de bepaling inzake technische regelingen in de zin van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68 en artikel 2, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 4056/86. Voor het Gerecht van eerste aanleg, zie arrest van 21 oktober 1997, zaak T-229/94, Deutsche Bahn AG/Commissie, Jurispr. 1997 blz. II-1689, punt 37, met betrekking tot een soortgelijke uitzondering voor technische regelingen in de zin van artikel 3 van Verordening (EEG) nr. 1017/68.

¹⁰ Zie in dit verband ook de mededeling van de Commissie betreffende de richtsnoeren inzake de toepasselijkheid van artikel 81 van het EG-Verdrag op horizontale samenwerkingsovereenkomsten (PB C3 van 6.1.2001), punt 24.

¹¹ Verordening (EG) nr. 411/2004 van de Raad van 26.2.2004 (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 1)

¹² Zie mededeling van de Commissie inzake de richtsnoeren betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag, PB C 101 van 27.4.2004, blz. 27, punt 46.

opgenomen in een verordening van de Raad¹³, die is vastgesteld zonder dat de Commissie enige ervaring had opgedaan inzake het verlenen van individuele vrijstellingen in de sector. Voorts geldt de groepsvrijstelling voor onbeperkte duur en zijn er geen marktaandeeldrempels vastgesteld.

23. De goedkeuring van deze uitzonderlijk genereuze groepsvrijstellingsverordening kan alleen in haar historische en politieke context worden uitgelegd. De verordening was het resultaat van besprekingen waarbij ernaar werd gestreefd de tegenstrijdige vereisten van de gedragscode voor lijnvaartconferenties van de UNCTAD¹⁴, waartoe sommige lidstaten waren toegetreden, en die van het EG-Verdrag met elkaar in overeenstemming te brengen.
24. De sector heeft ernaar gestreefd de bepalingen van de groepsvrijstelling ruim en extensief toe te passen om deze betrekking te laten hebben op alle activiteiten die de vervoerders nuttig of noodzakelijk vonden voor aanpassingen aan de veranderende marktomstandigheden. Dit heeft geleid tot een reeks beschikkingen van de Commissie en vervolgens rechtszaken waarbij het Hof heeft bevestigd dat in een groepsvrijstelling – ondanks het uitzonderlijke karakter ervan – niet van de mededingingsregels van het EG-Verdrag kan worden afgeweken en dat een groepsvrijstelling strikt moet worden geïnterpreteerd¹⁵.
25. De rechtvaardiging van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties is in essentie gebaseerd op de veronderstelling dat conferenties een stabiliserende werking hebben, doordat zij voor betrouwbare diensten zorgen die niet met minder restrictieve middelen zouden kunnen worden bereikt.
26. Na een grondig herzieningsproces is de Commissie tot de conclusie gekomen dat lijnvaartdiensten niet uniek zijn, omdat hun kostenstructuur niet wezenlijk verschilt van die van andere sectoren. Derhalve kan niet worden aangetoond dat de sector tegen mededinging tegen moet worden beschermd.
27. In de huidige marktsituatie is niet voldaan aan de vier cumulatieve voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het EG-Verdrag die nodig zijn om een vrijstelling voor prijsvaststelling en het regelen van capaciteit bij lijnvaardiensten te rechtvaardigen.
28. Om te voldoen aan de eerste voorwaarde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag, moet worden vastgesteld dat uit de prijsvaststelling en het regelen van capaciteit door conferenties daadwerkelijke economische voordelen voortvloeien. Een direct oorzakelijk verband tussen de vermeende stabiliteit en het verzorgen van betrouwbare zeevervoerdiensten moet kunnen worden aangetoond.
29. Vervoerders zijn van oordeel dat betrouwbaarheid van de dienst het belangrijkste voordeel is van de conferenties. In de huidige marktomstandigheden zijn conferenties

¹³ De Commissie wordt meestal door de Raad gemachtigd om groepsvrijstellingsverordeningen vast te stellen. Van de vijftien groepsvrijstellingen die momenteel van kracht zijn, is er naast Verordening (EEG) nr. 4056/86 slechts één verordening die door de Raad is vastgesteld (Verordening (EEG) nr. 1017/68). Dit zijn de enige twee groepsvrijstellingsverordeningen zonder vervaldatum of herzieningsclausule.

¹⁴ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html>

¹⁵ Arrest van 28 februari 2002, Zaak T-395/94, Atlantic Container Line AB e.a./Commissie, Jurispr. 2002, blz. II-875, punt 146.

evenwel niet in staat om toe te zien op de naleving van de conferencetarieven en beheren zij niet de capaciteit die op de markt beschikbaar wordt gesteld. De meeste ladingen worden vervoerd op basis van vertrouwelijke individuele regelingen tussen vervoerders en vervoergebruikers, in plaats van op basis van het conferencetarief. Het aandeel van de ladingen die op basis van een overeenkomst wordt vervoerd, is zeer hoog en varieert van 90% en meer in het transatlantische vaargebied tot 75% in de handel tussen Europa en Australië. Hetzelfde geldt voor het handelsverkeer tussen Europa en het Verre Oosten. In de huidige marktomstandigheden komen prijsstabiliteit en betrouwbaarheid van diensten tot stand door individuele dienstencontracten.

30. Indien lijnvaartconferenties economische voordelen tot stand brengen, moet volgens de tweede voorwaarde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag een billijk aandeel van deze voordelen aan de gebruikers ten goede komen. Vervoergebruikers (verladers en expediteurs) zien evenwel niet in welke voordelen voortvloeien uit prijsvaststelling door conferenties en pleiten voor de afschaffing van de conferenties. Hoewel het conferencetarief niet meer kan worden afgedwongen, kan het in bepaalde omstandigheden worden gebruikt als een referentietarief voor het vastleggen van individuele contracten. Voorts worden kosten en toeslagen nog steeds door conferenties vastgesteld en hetzelfde niveau van kosten en correctiecoëfficiënten wordt vaak door vervoerders die geen lid zijn van een conference, toegepast. Deze kosten en toeslagen bedragen gemiddeld 30% van de vervoerprijs.
31. Overeenkomstig de derde voorwaarde van artikel 81, lid 3, moet in essentie worden getoetst of er minder mededingingsbeperkende alternatieven dan prijsvaststelling door conferenties zijn, die kunnen zorgen voor betrouwbare lijnvaartdiensten ten voordele van de gebruikers.
32. Momenteel worden geregelde lijnvaartdiensten op verscheidene wijzen aangeboden. Onafhankelijke vervoerders zijn buiten de conferenties actief in alle belangrijke vaargebieden naar en van Europa. Samenwerkingsovereenkomsten tussen lijnvaartondernemingen, die geen betrekking hebben op prijsvaststelling, zoals consortia en allianties¹⁶, zijn toegenomen. Belangrijke marktaandelen in alle belangrijke vaargebieden vallen onder deze overeenkomsten. Onder bepaalde voorwaarden komen consortia overeenkomstig Verordening (EG) nr. 823/2000¹⁷ van de Commissie in aanmerking voor een groepsvrijstelling van het verbod van artikel 81 van het Verdrag wegens de rationalisatie van de activiteiten van de deelnemende ondernemingen die hiervan het gevolg is en door de schaalvoordelen waartoe zij bij het gebruik van schepen en van haveninstallaties leiden. Bovendien worden de meeste ladingen vervoerd op basis van vertrouwelijke individuele contracten tussen individuele vervoerders en verladers. De in het kader Verordening (EG) nr. 4056/86 toegestane beperkingen (prijsvaststelling en het regelen van capaciteit) zijn bijgevolg niet onontbeerlijk voor het verstrekken van betrouwbare zeevervoerdiensten.

¹⁶ Bij de op artikel 87 (nu artikel 83) gebaseerde Verordening (EEG) nr. 479/92 van de Raad werd de Commissie gemachtigd om artikel 81, lid 3, van het Verdrag toe te passen op lijnvaartondernemingen die consortia vormen en een gezamenlijke dienstverlening aanbieden (PB L 55 van 22.9.1992, blz. 3).

¹⁷ PB L 100 van 20.4.2000, blz. 24, gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 463/2004 van de Commissie van 12 maart 2004 (PB L 77 van 13.3.2004) en bij Verordening (EG) nr. 611/2005 van de Commissie van 20 april 2005 (PB L 101 van 21.4.2005, blz. 10).

33. Ten slotte mag volgens de vierde voorwaarde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag de mededinging niet worden uitgeschakeld voor een wezenlijk deel van de markt. Conferences zijn actief naast consortia, allianties en onafhankelijke exploitanten. Hieruit zou bijgevolg kunnen blijken dat aan de vierde voorwaarde van artikel 81, lid 3, van het Verdrag zou kunnen zijn voldaan. Aangezien de vier voorwaarden van artikel 81, lid 3, van het Verdrag evenwel cumulatief zijn en aan de eerste drie voorwaarden wegens de hierboven uiteengezette redenen niet is voldaan, kan de vraag of de vierde voorwaarde al dan niet is vervuld, open blijven.
34. Het is echter zo dat vervoerders wellicht lid zijn van een conference voor één vaargebied en buitenstaanders zijn in een ander vaargebied. Zij kunnen op dezelfde markt ook leden zijn van conferences en van consortia of allianties, waardoor zij dus de voordelen van twee groepsvrijstellingen cumuleren. Zij wisselen steeds commercieel gevoelige informatie uit met hun concurrenten, waardoor deze hun marktgedrag kunnen aanpassen. Naast de kosten en toeslagen die ongeveer 30% van de vervoerprijs vertegenwoordigen, is er duidelijk geen mededinging voor dit onderdeel van de prijs. Aangezien de vervoerders steeds meer met elkaar verbonden geraken, moet de mate waarin een bepaalde conference onderhevig is aan daadwerkelijke concurrentie van geval tot geval worden vastgesteld.

1.8. Conflicten van recht

35. Lijnvaartconferences zijn van oudsher wereldwijd geduld. In geen enkele jurisdictie is de immuniteit voor de antitrustwetgeving of vrijstelling momenteel volledig ingetrokken. Indien de Europese Unie als eerste de groepsvrijstelling voor de lijnvaartconference intrekt, rijst de vraag of er een risico is op een conflict van internationaal recht.
36. De Commissie is niet van mening dat door een intrekking van de groepsvrijstelling voor de lijnvaartconference een dergelijk risico zou ontstaan. Conflicten van recht zouden alleen ontstaan wanneer in een jurisdictie iets is *vereist*, dat in een andere jurisdictie is *verboden*. Voorzover de Commissie bekend is, wordt een dergelijke verplichting in geen enkele jurisdictie aan lijnvaartondernemingen opgelegd.
37. Indien de groepsvrijstelling voor de lijnvaartconferences wordt ingetrokken, dan zouden alle vervoerders (van binnen en buiten de Gemeenschap) die momenteel van conferences deel uitmaken, geen prijzen meer mogen vaststellen en de capaciteit in deze vaargebieden niet meer mogen regelen. Gelet op de definitie van een conference heeft dit tot gevolg dat conferences niet langer actief zouden kunnen zijn in vaargebieden van en naar de Gemeenschap. Niets zou deze vervoerders beletten om deel te blijven uitmaken van conferences in andere (niet-EU) vaargebieden.
38. In artikel 9 van Verordening (EEG) nr. 4056/86 is vastgelegd welke procedure moet worden gevolgd indien de toepassing van de verordening leidt tot strijdigheid met de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van een derde land. Deze bepaling is overbodig omdat de daar beschreven procedure de standaardprocedure is. Indien een conflict met betrekking tot het mededingingsrecht ontstaat, pleegt de Commissie overleg met het desbetreffende derde land om de gevolgen van de verschillen in aanpak te verminderen en neemt zij vervolgens alle additionele maatregelen die noodzakelijk kunnen zijn.

39. Het mededingingsrecht wordt niet in alle jurisdicties op dezelfde wijze toegepast. Er bestaan verschillen en het toenemende belang van internationale samenwerking tussen de autoriteiten die toezien op de naleving van mededingingswetgeving, wordt algemeen erkend. Daarom voert de Commissie een tweesporenbeleid waarbij enerzijds een versterking van de bilaterale samenwerking met de belangrijkste handelspartners van de Europese Gemeenschap wordt bevorderd en anderzijds wordt onderzocht hoe de multilaterale samenwerking inzake mededinging kan worden uitgebreid. Ook in het licht van het algemene beleid van de EU om het Gemeenschapsrecht te beperken en te vereenvoudigen moet artikel 9 bijgevolg worden ingetrokken.

1.9. Noodzaak van een alternatieve regeling voor het conferencesysteem

40. Binnen de sector heerst er verdeeldheid over de vraag of een alternatief voor het conferencesysteem noodzakelijk is indien de groepsvrijstelling voor conferences wordt ingetrokken. Vervoergebruikers zijn van mening dat de bestaande alternatieven, zoals de groepsvrijstelling voor consortia voldoende zijn. Vervoerders hebben evenwel aangevoerd dat een nieuwe groepsvrijstelling nodig is.
41. De European Liner Affairs Association (ELAA), een vervoerdersorganisatie die ongeveer 80% van de mondiale capaciteit vertegenwoordigt, heeft voorgesteld dat de groepsvrijstelling voor conferences zou worden vervangen door een systeem voor uitwisseling van informatie. Dit systeem zou potentieel betrekking hebben op de volledige lijnvaartmarkt en dus een breder toepassingsgebied hebben dan de huidige groepsvrijstelling voor conferences.
42. Om aanvaardbaar te zijn, moet een dergelijk systeem in overeenstemming zijn met de rechtspraak van de communautaire rechtscolleges en de beschikkingspraktijk van de Commissie betreffende de uitwisseling van informatie tussen concurrenten. Sommige punten van het voorstel van de ELAA lijken te voldoen aan deze vereisten. Andere punten zijn evenwel problematischer, in het bijzonder omdat de strekking ervan niet verschilt van hetgeen conferences momenteel doen. Door het voorstel als zodanig te aanvaarden, zouden alle mededingingsbevorderende effecten van de afschaffing van het conferencesysteem verdwijnen.
43. De Commissie is vastbesloten om het overleg met de sector voort te zetten om op basis van duidelijke aanwijzingen en met bewijsmateriaal gestaafde feiten te kunnen vaststellen wat de sector nodig heeft voor een efficiënte werking. Aangezien mededingingsregels nooit volledig op de lijnvaartsector zijn toegepast, zal de Commissie passende richtsnoeren publiceren met betrekking tot de mededinging in de zeevervoersector om een vlotte overgang naar een stelstel van volledige mededinging te bevorderen. In deze richtsnoeren, die tegen einde 2007 zouden moeten worden bekendgemaakt, zullen onder meer volgende vraagstukken aan de orde komen: de onafhankelijke data warehouse, de oprichting van een brancheorganisatie en branchefora, de publicatie van een prijsindex en gemeenschappelijke formules voor kosten en toeslagen. Deze richtsnoeren hebben onder andere tot doel uiteen te zetten op welke wijze de mededingingsregels van toepassing zijn op de lijnvaartsector in het algemeen, inclusief een tijdige en regelmatige uitwisseling en publicatie van informatie over capaciteit en benutting. Als tussenstap bij de voorbereiding van deze richtsnoeren zal DG COMP in september 2006 een issues paper over de lijnvaart publiceren.

1.10. Gevolgen van de intrekking van Verordening (EEG) nr. 4056/86

1.10.1. Economische beoordeling

44. Zoals blijkt uit de bijgaande effectbeoordeling is de intrekking van de groepsvrijstelling voor conferences en van de artikelen 2 en 9 de best beschikbare optie om een daling van de vervoerkosten tot stand te brengen, tegelijkertijd de betrouwbaarheid van de diensten in alle vaargebieden te behouden, de concurrentiekracht van de Europese industrie en in het bijzonder van de vervoergebruikers te bevorderen zonder die van de Europese vervoerders in het gedrang te brengen en om de doelstellingen van de Lissabon-agenda tot stand te brengen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eenvoudigste en meest kostenefficiënte wetgevende oplossing.

1.10.2. Internationale implicaties

45. Veertien lidstaten hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid waarin Verordening (EEG) nr. 954/79 van de Raad voorziet en hebben de gedragscode voor lijnvaartconferences van de UNCTAD geratificeerd. De code wordt in de praktijk niet toegepast en sedert begin jaren negentig zijn er geen nieuwe toetredingen meer tot stand gekomen.
46. Indien de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties wordt afgeschaft, wordt de toepassing van de code onverenigbaar met de communautaire mededingingsregels. Dit houdt in dat lidstaten die de gedragscode hebben geratificeerd, deze moeten opzeggen¹⁸. Voorts heeft dit ook tot gevolg dat met oog op de coherentie de communautaire wetgever Verordening (EEG) nr. 954/79 moet intrekken. De Commissie zal hiertoe een voorstel indienen.
47. Voorts zullen nationale wettelijke, bestuursrechtelijke of administratieve uitvoeringsbepalingen van Verordening (EEG) nr. 954/79 moeten worden aangepast. Twee lidstaten zullen mogelijkserwijs hun internationale overeenkomsten met derde landen moeten herzien waarin wordt verwezen naar de gedragscode of naar Verordening (EEG) nr. 4056/86.
48. Derhalve moeten de toepassing van de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86 met betrekking tot de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences voor een periode van twee jaar worden uitgesteld. Dit heeft betrekking op artikel 1, punt 3, onder b) en c), en de artikelen 3 tot en met 8 en artikel 26.
49. De intrekking van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences zou geen gevolgen hebben voor de door de Europese Unie afgesloten internationale overeenkomsten die een verwijzing bevatten naar Verordening (EEG) nr. 4056/86 en/of de gedragscode. Momenteel zijn er veertien dergelijke overeenkomsten¹⁹. Gelet op de wijze waarop de bepalingen zijn opgesteld, is de Commissie van mening dat deze overeenkomsten niet moeten worden gewijzigd, indien de Raad besluit Verordening (EEG) nr. 4056/86 in te trekken, omdat deze teksten de capaciteit van

¹⁸ Volgens artikel 50 van de gedragscode moet de opzegging schriftelijk worden aangemeld en kan zij slechts ten vroegste een jaar later van kracht worden.

¹⁹ Zie bijlage 1.

de vervoerders van beide partijen van de overeenkomst om buiten de conferences actief te zijn, niet beïnvloeden.

2. CONCLUSIES

50. De Commissie stelt de derhalve voor dat de Raad zijn goedkeuring hecht aan de voorgestelde verordening tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 4056/86 en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1/2003.
51. De voorgestelde verordening zal:
 - alle resterende bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86 intrekken;
 - artikel 32 van Verordening (EG) nr. 1/2003 schrappen, die wilde vaart en cabotage uitsluit van het toepassingsgebied van de verordening.
52. Het samen met deze toelichting door de Commissie ingediende voorstel voor een verordening is ook voor de Europese Economische Ruimte relevant.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN DE RAAD

houdende intrekking van Verordening (EEG) nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart

(Voor de EER relevante tekst)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, en met name op artikel 83,

Gezien het voorstel van de Commissie²⁰,

Gezien het advies van het Europees Parlement²¹,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's²³,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Sinds 1986 worden de mededingingsregels op het zeevervoer toegepast overeenkomstig Verordening (EEG) nr. 4056/86 van de Raad van 22 december 1986 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer²⁴. Oorspronkelijk had Verordening (EEG) nr. 4056/86 een tweeledige functie. Ten eerste bevatte zij procedurevoorschriften voor de handhaving van de communautaire mededingingsregels in de sector van het zeevervoer. Ten tweede bevatte de verordening bepaalde specifieke materieelrechtelijke bepalingen inzake concurrentie in de sector zeevervoer en in het bijzonder een groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties, waardoor deze onder bepaalde voorwaarden tarieven konden vaststellen en de capaciteit konden regelen, de bepaling dat louter technische regelingen niet onder de toepassing van artikel 81, lid 1, van het EG-Verdrag vielen en een procedure voor het behandelen van conflicten van internationaal recht. De

²⁰ PB C [...] van [...], blz. [...].

²¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

²² PB C [...] van [...], blz. [...].

²³ PB C [...] van [...], blz. [...].

²⁴ PB L 378 van 31.12.1986, blz. 4. Verordening laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van 2003.

verordening was niet van toepassing op zeevervoerdiensten tussen havens van eenzelfde lidstaat (cabotage) en internationale wilde vaart.

- (2) Verordening (EG) nr. 1/2003 van de Raad van 16 december 2002 betreffende de uitvoering van de mededingingsregels van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag²⁵ bracht wijzigingen aan in Verordening (EEG) nr. 4056/86 om met ingang van 1 mei 2004 de toepassing van de voor alle sectoren geldende gemeenschappelijke bepalingen voor de handhaving van de concurrentieregels uit te breiden tot het zeevervoer, met uitzondering van cabotage en internationale wilde vaart. De specifieke materieelrechtelijke bepalingen inzake concurrentie in de sector zeevervoer blijven evenwel binnen de werkingssfeer van Verordening (EEG) nr. 4056/86 vallen.
- (3) Overeenkomstig de groepsvrijstelling voor lijnvaart van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zijn overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van alle leden van lijnvaartconferenties of van een deel van die leden die aan bepaalde voorwaarden voldoen, vrijgesteld van het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag. De rechtvaardiging van de groepsvrijstelling is in essentie gebaseerd op de veronderstelling dat conferences een stabiliserende werking hebben doordat zij voor betrouwbare diensten zorgen die niet met minder restrictieve middelen zouden kunnen worden bereikt. Uit een grondige doorlichting van de sector door de Commissie blijkt evenwel dat lijnvaartdiensten niet uniek zijn, omdat hun kostenstructuur niet wezenlijk verschilt van die van andere sectoren. Derhalve kan niet worden aangetoond dat de sector tegen mededinging tegen moet worden beschermd.
- (4) Volgens de eerste voorwaarde voor het verkrijgen van een vrijstelling van artikel 81, lid 3, dient de beperkende overeenkomst bij te dragen tot de verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang. Wat de door conferences tot stand gebrachte efficiëntere werking betreft, zijn lijnvaartconferences niet meer in staat toe te zien op de naleving van de conferencetarieven, hoewel zij nog steeds kosten en toeslagen vaststellen die van de vervoerprijs deel uitmaken. Er kan ook niet worden aangetoond dat het conferencesysteem bijdraagt tot stabielere vrachttarieven of betrouwbaardere zeevaartdiensten dan het geval zou zijn in een volledig concurrerende markt. Conferenceleden bieden steeds meer hun diensten aan op basis van individuele dienstencontracten die met individuele exporteurs worden afgesloten. Voorts wordt de beschikbare vervoerscapaciteit niet door de conferences beheerd, omdat dit een door elke vervoerder afzonderlijk genomen individuele beslissing is. In de huidige marktomstandigheden komen prijsstabiliteit en betrouwbaarheid van diensten tot stand door individuele dienstencontracten. Het vermeende oorzakelijke verband tussen de beperkingen (prijsvaststelling en regeling van het aanbod) en de beweerde efficiëntieverbeteringen (betrouwbare dienstverlening) lijkt derhalve te zwak te zijn om aan de eerste voorwaarde van artikel 81, lid 3, te kunnen voldoen.
- (5) De tweede voorwaarde om voor een vrijstelling in aanmerking te komen, is dat de gebruikers moeten worden gecompenseerd voor de negatieve effecten die voortvloeien uit de mededingingsbeperkingen. Bij hardcore beperkingen zoals horizontale prijsafspraken die tot stand komen wanneer er een vast conferencetarief is en de kosten

²⁵ PB L 1 van 4.1.2003, blz. 1. Verordening gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 411/2004 (PB L 68 van 6.3.2004, blz. 1).

en toeslagen gezamenlijk worden vastgesteld, zijn de negatieve effecten zeer ernstig. Er zijn evenwel geen duidelijke positieve effecten vastgesteld. Vervoergebruikers zijn van mening dat de conferences in het voordeel zijn van de minst efficiënte leden en pleiten voor de afschaffing van de conferences. Momenteel voldoen conferences niet aan de tweede voorwaarde van artikel 81, lid 3.

- (6) De derde voorwaarde voor het verkrijgen van een vrijstelling is dat met de gedraging aan de betrokken ondernemingen geen beperkingen mogen worden opgelegd die niet onmisbaar zijn voor het bereiken van de nagestreefde doelstellingen Consortia zijn samenwerkingsovereenkomsten tussen lijnvaartondernemingen die geen vaststelling van de prijzen behelzen en bijgevolg minder restrictief zijn dan conferences. Vervoergebruikers zijn van oordeel dat consortia passende, betrouwbare en efficiënt geregelde zeevervoerdiensten verschaffen. Voorts is in de voorbije jaren het gebruik van individuele dienstencontracten aanzienlijk toegenomen. Dergelijke individuele dienstencontracten zijn van nature niet mededingingsbeperkend en bieden voordelen aan exporteurs, aangezien zij het mogelijk maken speciale diensten op maat aan te bieden. Omdat de prijs vooraf is vastgesteld en gedurende een vooraf bepaalde periode (meestal maximaal één jaar) niet wijzigt, kunnen dienstencontracten bovendien de prijsstabiliteit bevorderen. Derhalve is niet aangetoond dat de in het kader van Verordening (EEG) nr. 4056/86 (prijsvaststelling en regeling van capaciteit) toegestane mededingingsbeperkingen onontbeerlijk zijn voor het verstrekken van betrouwbare zeevervoerdiensten aan vervoergebruikers, aangezien deze met minder beperkende middelen kunnen worden bereikt. Aan de derde voorwaarde van artikel 81, lid 3, is derhalve niet voldaan.
- (7) Ten slotte is het volgens de vierde voorwaarde van artikel 81, lid 3, noodzakelijk dat de conference aan daadwerkelijke concurrentiedruk onderworpen blijft. In de huidige marktomstandigheden zijn conferences aanwezig op bijna alle belangrijke zeevaartrijnen en concurreren zij met vervoerders die consortia vormen en met onafhankelijke maatschappijen. Als gevolg van de verzwakking van het conferencesysteem is het mogelijk dat er prijsconcurrentie is voor het tarief voor oceaanschiptransport, maar er is nauwelijks enige prijsconcurrentie met betrekking tot de toeslagen en aanvullende kosten. Deze worden door de conference vastgesteld en hetzelfde kostenniveau wordt vaak toegepast door vervoerders die niet bij de conference zijn aangesloten. Voorts nemen vervoerders deel aan conferences en consortia in hetzelfde vaargebied, waarbij commercieel gevoelige informatie wordt uitgewisseld en de voordelen van de groepsvrijstellingen voor conferences (prijsvaststelling en regeling van capaciteit) en die voor consortia (operationele samenwerking voor het verstrekken van een gezamenlijke dienst) worden gecumuleerd. Aangezien vervoerders in hetzelfde vaargebied steeds meer met elkaar verbonden geraken, is het vaststellen in welke mate conferences onderhevig zijn aan daadwerkelijke interne en externe concurrentie, een zeer complexe opdracht die alleen per geval afzonderlijk kan worden uitgevoerd.
- (8) Derhalve voldoen lijnvaartconferences niet meer aan de vier cumulatieve voorwaarden voor vrijstelling krachtens artikel 81, lid 3, van het Verdrag en moet de groepsvrijstelling voor zulke conferences bijgevolg worden ingetrokken.
- (9) De uitsluiting van het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag van louter technische regelingen en de procedure voor het behandelen van conflicten van recht

die zich zouden kunnen voordoen, zijn ook overbodig. Derhalve moeten ook deze bepalingen worden geschrapt.

- (10) In het licht van het bovenstaande dient Verordening (EEG) nr. 4056/86 in al haar onderdelen te worden ingetrokken.
- (11) Lijnvaartconferences worden in verscheidene jurisdicties geduld. In deze sector wordt, evenals in andere sectoren, het mededingingsrecht niet wereldwijd op dezelfde wijze toegepast. Gelet op het internationale karakter van de lijnvaartsector zal de Commissie alle relevante initiatieven nemen om de opheffing te bevorderen van de prijsvaststelling voor lijnvaartconferences die elders bestaan, waarbij de vrijstelling voor operationele samenwerking tussen scheepvaartondernemingen die consortia en allianties vormen, behouden blijft, overeenkomstig de aanbevelingen van het secretariaat van de OESO in 2002.
- (12) De uitvoeringsbepalingen van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag die initieel in Verordening (EEG) nr. 4056/86 en vervolgens in Verordening (EG) nr. 1/2003 zijn vastgesteld, waren niet van toepassing op cabotage en internationale wilde vaart. Momenteel zijn dit de enige resterende sectoren waarop de communautaire uitvoeringsbepalingen inzake mededinging niet van toepassing zijn. Vanuit regelgevend standpunt is het gebrek aan daadwerkelijke handhavingsbevoegdheden voor deze sectoren een anomalie.
- (13) De uitsluiting van de wilde vaart van Verordening (EG) nr. 1/2003 was gebaseerd op het feit dat over de tarieven voor deze diensten van geval tot geval vrij wordt onderhandeld overeenkomstig de voorwaarden van vraag en aanbod. Dergelijke marktomstandigheden zijn evenwel in andere sectoren aanwezig en de materieelrechtelijke bepalingen van de artikelen 81 en 82 zijn reeds op deze diensten van toepassing. Geen overtuigende reden is aangevoerd om de huidige uitsluiting van deze diensten van de uitvoeringsbepalingen van de artikelen 81 en 82 van het EG-Verdrag te behouden. Hoewel cabotagediensten het handelsverkeer tussen de lidstaten vaak niet beïnvloeden, betekent dit evenmin niet dat zij van meet af aan niet onder de werkingssfeer van Verordening (EG) nr. 1/2003 hoeven te vallen.
- (14) Aangezien de bij Verordening (EG) Nr. 1/2003 vastgestelde mechanismen zich goed lenen voor de toepassing van de mededingingsregels op alle sectoren, moet de werkingssfeer van deze verordening worden gewijzigd om deze tot cabotage en wilde vaart uit te breiden.
- (15) Verordening (EG) nr. 1/2003 moet dus dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (16) Aangezien lidstaten hun internationale verplichtingen mogelijksterwijs moeten aanpassen als gevolg van de afschaffing van het conferencesysteem, moeten de bepalingen van Verordening (EEG) nr. 4056/86 met betrekking tot de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferences gedurende een overgangsperiode blijven gelden voor conferences die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 4056/86 wordt ingetrokken.

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferenties die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangsperiode van twee jaar te rekenen vanaf die datum .

Artikel 2

Artikel 32 van Verordening (EG) nr. 1/2003 wordt geschrapt.

Artikel 3

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De Voorzitter*