

**REGULAMENTUL (CE) NR. 1419/2006 AL CONSILIULUI
din 25 septembrie 2006**

de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat la transportul maritim și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 în sensul extinderii domeniului de aplicare al acestuia pentru a include cabotajul și serviciile tramp internaționale

(Text cu relevanță pentru SEE)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 83,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Parlamentului European ⁽¹⁾,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽²⁾

după consultarea Comitetului Regiunilor,

întrucât:

(1) Aplicarea normelor privind concurența în sectorul transportului maritim face obiectul dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 ⁽³⁾ încă din anul 1987. Inițial, Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 a avut două funcțiuni. În primul rând, conținea dispoziții procedurale pentru aplicarea regulilor comunitare de concurență în sectorul transportului maritim. În al doilea rând, stabilea anumite dispoziții specifice și de fond în domeniul concurenței pentru sectorul maritim și, în mod special, o exceptare pe categorii pentru conferințele maritime de linie, care le permite să stabilească prețuri și să reglementeze capacitatea în anumite condiții, excluderea acordurilor pur tehnice de la aplicarea articolului 81 alineatul (1) din tratat, precum și o procedură de abordare a conflictelor de drept internațional.

Nu s-a aplicat în cazul serviciilor de transport maritim între porturi din același stat membru (cabotaj) și nici în cazul serviciilor internaționale ale navelor tramp.

(2) Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a regulilor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat ⁽⁴⁾ a modificat Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 pentru a impune transportului maritim respectarea regulilor comune de aplicare în domeniul concurenței aplicabile tuturor sectoarelor de la 1 mai 2004, cu excepția cabotajului și a serviciilor internaționale ale navelor tramp. Cu toate acestea, dispozițiile specifice și de fond în domeniul concurenței privind sectorul maritim continuă să intre sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 4056/86.

(3) Exceptarea pe categorii a conferințelor maritime de linie prevăzută în Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 scutește de la aplicarea interdicției de la articolul 81 alineatul (1) din tratat acordurile, deciziile și practicile concertate ale tuturor sau ale unei părți din membrii uneia sau mai multor conferințe maritime de linie care îndeplinesc anumite condiții. Justificarea pentru exceptarea pe categorii presupune în esență stabilitatea pe care o aduc conferințele maritime, asigurând exportatorilor servicii de încredere care nu se pot obține prin mijloace mai puțin restrictive. Cu toate acestea, o analiză amănunțită a sectorului efectuată de Comisie a demonstrat că transportul maritim de linie nu este unic întrucât structura costurilor nu diferă în mod semnificativ de cea a altor sectoare. În consecință, nu există nici o dovadă a faptului că sectorul respectiv necesită protecție împotriva concurenței.

⁽¹⁾ Aviz emis în 4 iulie 2006 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽²⁾ Aviz emis în 5 iulie 2006 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial).

⁽³⁾ JO L 378, 31.12.1986, p. 4. Regulament, astfel cum a fost modificat ultima dată prin Actul de aderare din 2003.

⁽⁴⁾ JO L 1, 4.1.2003, p. 1. Regulament, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul CE nr. 411/2004 (JO L 68, 6.3.2004, p. 1).

- (4) Prima condiție pentru exceptarea prevăzută la articolul 81 alineatul (3) impune ca acordul restrictiv să contribuie la îmbunătățirea producției sau distribuției de mărfuri sau la promovarea progresului economic sau tehnic. În ceea ce privește eficiența generată de conferințe, conferințele maritime de linie nu mai pot aplica tariful de conferință deși reușesc încă să stabilească taxe și suprataxe care fac parte din prețul de transport. De asemenea, nu există nici o dovadă în sensul că sistemul de conferințe conduce la tarife de navlosire mai stabile sau la servicii de transport mai sigure decât cele care s-ar înregistra pe o piață pe deplin concurențială. Membrii conferințelor își oferă din ce în ce mai mult serviciile în baza unor contracte de servicii individuale încheiate cu exportatori individuali. În plus, conferințele nu reușesc să acopere capacitatea de încărcare disponibilă, întrucât aceasta este o decizie individuală luată de fiecare transportator. În condițiile de piață actuale, stabilitatea prețurilor și siguranța serviciilor sunt asigurate prin contracte de servicii individuale. Prin urmare, presupusa legătură causală între restricții (fixarea prețurilor și regularizarea aprovizionării) și pretinsa eficiență (servicii sigure) pare insuficientă pentru a îndeplini prima condiție de la articolul 81 alineatul (3).
- (5) Cea de-a doua condiție pentru exceptarea de la articolul 81 alineatul (3) este aceea că trebuie acordate despăgubiri consumatorilor pentru efectele negative care rezultă din restricțiile privind concurența. În cazul restricțiilor principale, precum stabilirea de prețuri orizontale, care apar atunci când tariful de conferință este stabilit, iar taxele și suprataxele sunt fixate în comun, efectele negative sunt foarte grave. Cu toate acestea, nu au fost identificate efecte pozitive clare. Utilizatorii de transport consideră funcționarea conferințelor ca fiind în beneficiul membrilor celor mai puțin eficienți și cer desființarea acestora. Conferințele nu mai îndeplinesc cea de-a doua condiție de la articolul 81 alineatul (3).
- (6) Cea de-a treia condiție pentru exceptarea de la articolul 81 alineatul (3) este aceea că desfășurarea activității nu trebuie să impună întreprinderilor vizate restricții ce nu sunt indispensabile pentru atingerea obiectivelor sale. Consorțiile sunt acorduri de cooperare între companii maritime de linie care nu implică stabilirea de prețuri și care, în consecință, sunt mai puțin restrictive decât conferințele. Utilizatorii de transport consideră că acestea oferă servicii de transport maritim regulat corespunzătoare, sigure și eficiente. În plus, utilizarea contractelor de servicii individuale a crescut în mod semnificativ în ultimii ani. Prin definiție, aceste contracte de servicii individuale nu restrâng concurența și oferă exportatorilor o serie de beneficii, întrucât fac posibilă furnizarea de servicii speciale adaptate solicitărilor. În plus, deoarece prețul se stabilește în prealabil și nu fluctuează în cursul unei perioade prestabilite (de regulă, până la un an), contractele de servicii pot contribui la stabilitatea prețurilor. În consecință, nu s-a stabilit dacă restricțiile concurențiale permise în baza Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 (fixarea prețurilor și regularizarea capacității) sunt indispensabile pentru furnizarea de servicii sigure de transport pentru utilizatorii de transport, întrucât acestea pot fi obținute prin mijloace mai puțin restrictive. În consecință, cea de-a treia condiție de la articolul 81 alineatul (3) nu este îndeplinită.
- (7) În cele din urmă, cea de-a patra condiție pentru exceptarea de la articolul 81 alineatul (3) impune ca aceste conferințe să se supună în continuare constrângerilor concurențiale efective. În condițiile actuale de piață, conferințele sunt prezente în aproape toate formele principale de comerț și concurează cu transportatorii grupați în consorții, precum și cu liniile independente. În timp ce se poate înregistra o concurență cu privire la tariful de navlosire practicat pe ocean din pricina slăbirii sistemului de conferințe, concurența de preț cu privire la suprataxe și la taxele auxiliare este foarte scăzută. Acestea sunt stabilite de către conferință și același nivel al taxelor este adeseori aplicat de transportatorii care nu fac parte din conferință. În plus, transportatorii participă la conferințe și la consorții din același sector comercial, schimbând informații sensibile din punct de vedere comercial și cumulând beneficiile exceptărilor pe categorii pentru conferințe (fixarea prețurilor și regularizarea capacității), precum și pentru consorții (cooperare operațională pentru furnizarea unui serviciu comun). Dat fiind numărul din ce în ce mai mare de legături între transportatorii în același sector comercial, stabilirea măsurii în care conferințele fac obiectul concurenței efective, interne și externe, este un exercițiu foarte complex și care poate fi efectuat numai de la caz la caz.
- (8) În consecință, conferințele maritime de linie nu mai îndeplinesc cele patru condiții cumulative pentru exceptarea prevăzută la articolul 81 alineatul (3) din tratat și, prin urmare, exceptarea pe categorii pentru aceste conferințe ar trebui eliminată.
- (9) Excluderea de la interdicția prevăzută la articolul 81 alineatul (1) din tratat a acordurilor pur tehnice și procedura de abordare a conflictelor de legi care pot interveni sunt, de asemenea, redundante. În consecință, dispozițiile respective ar trebui, de asemenea, eliminate.
- (10) Având în vedere cele de mai sus, Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 ar trebui abrogat în întregime.

- (11) Conferințele maritime sunt tolerate în mai multe jurisdicții. În acest sector, ca și în altele, dreptul concurenței nu se aplică în același mod la nivel mondial. Având în vedere natura globală a sectorului de transport maritim de linie, Comisia ar trebui să ia măsurile corespunzătoare pentru a avansa eliminarea scutirii de care beneficiază conferințele maritime în materie de fixare a prețurilor, menținând scutirea pentru cooperare tehnică între companiile maritime de linie grupate în consorții și alianțe, în conformitate cu recomandările Secretariatului OCDE din 2002.
- (12) Cabotajul și serviciile internaționale ale navelor tramp au fost excluse de la normele de punere în aplicare a articolelor 81 și 82 din tratat care au fost inițial stabilite de Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 și, ulterior, de Regulamentul (CE) nr. 1/2003. În prezent, acestea sunt singurele sectoare care urmează să fie exceptate de la normele comunitare de punere în aplicare în domeniul concurenței. Lipsa de competențe efective de punere în aplicare pentru aceste sectoare este o anomalie din punctul de vedere al reglementărilor.
- (13) Excluderea serviciilor internaționale ale navelor tramp de la Regulamentul (CE) nr. 1/2003 s-a bazat pe faptul că tarifele pentru aceste servicii sunt negociate liber de la caz la caz în conformitate cu condițiile privind cererea și oferta. Cu toate acestea, astfel de condiții de piață sunt prezente în alte sectoare, iar dispozițiile de fond ale articolelor 81 și 82 se aplică deja acestor servicii. Nu a fost prezentat nici un motiv convingător în favoarea menținerii actualei excluderi a acestor servicii de la normele de punere în aplicare a articolului 81 și a articolului 82 din tratat. În mod similar, deși adeseori serviciile de cabotaj nu au nici un efect asupra comerțului intra-comunitar, acest lucru nu înseamnă că ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1/2003 încă de la început.
- (14) Întrucât mecanismele prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1/2003 sunt corespunzătoare pentru aplicarea regulilor de concurență în toate sectoarele, domeniul de aplicare al acestui regulament ar trebui modificat pentru a include cabotajul și serviciile navelor tramp.
- (15) În consecință, Regulamentul (CE) nr. 1/2003 ar trebui modificat în mod corespunzător corespunzător.
- (16) Întrucât poate fi necesar ca statele membre să își adapteze angajamentele internaționale având în vedere eliminarea sistemului de conferințe, dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 privind exceptarea pe categorii pentru conferințele maritime de linie ar trebui să se aplice în continuare conferințelor care respectă cerințele Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 la data intrării în vigoare a prezentului regulament, pentru o perioadă de tranziție,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 se abrogă.

Cu toate acestea, articolul 1 alineatul (3) literele (b) și (c), articolele de la 3 la 7, articolul 8 alineatul (2) și articolul 26 din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 continuă să se aplice pentru conferințele maritime de linie care respectă cerințele Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 la 18 octombrie 2006, pentru o perioadă de tranziție de doi ani de la data menționată.

Articolul 2

Articolul 32 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 se elimină.

Articolul 3

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării sale în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 septembrie 2006.

Pentru Consiliu

Președintele

M. PEKKARINEN