



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.10.2004
KOM(2004) 675 slutlig

VITBOK

**om översynen av förordning nr 4056/86 avseende tillämpningen av gemenskapens
konkurrensregler på sjötransporter**

(framlagt av kommissionen)

{SEK(2004) 1254}

1. INLEDNING

1.1. Syftet med vitboken

1. Syftet med denna vitbok är att presentera framtidsutsikterna på sjötransportområdet. I vitboken analyseras särskilt om nuvarande bestämmelser i förordning nr 4056/86 skall behållas, ändras eller upphävas. Vidare diskuteras i vitboken om det vore lämpligt att ersätta nuvarande gruppundantag för linjekonferenser i förordning nr 4056/86 med andra gemenskapsinstrument (som till exempel med ett annat gruppundantag eller med en uppsättning riktlinjer) som täcker alla nya former av affärsarbete mellan aktörer som bedriver linjetrafik på vissa trader till och från EU (utöver redan befintliga samarbetsformer såsom konsortier och allianser).

1.2. Rådets förordning nr 4056/86

2. Rådets förordning nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten (nedan kallad fördrag 4056/86)¹ hade ursprungligen en dubbel funktion. Å ena sidan innehöll den procedurregler som försåg kommissionen med praktiska instrument för effektiv insamling av uppgifter och tillämpning av gemenskapens konkurrensregler inom sjötransportsektorn. Å andra sidan innehöll den vissa bestämmelser för sjöfartssektorn. Det viktigaste av dessa är ett gruppundantag från förbudet i artikel 81.1 i fördraget som tillämpas på vissa grupper av avtal, beslut eller samordnade förfaranden mellan linjekonferenser. Den första funktionen i förordning 4056/86 blev överflödigt den 1 maj 2004 när rådets förordning 1/2003 trädde i kraft. Genom förordningen infördes gemensamma konkurrensregler för nästan alla sektorer, inklusive sjöfartssektorn (med några särskilda undantag) och samtidigt upphävdes procedurreglerna i förordning nr 4056/86.² De materiella reglerna i förordning 4056/86 har dock ännu inte ändrats. Efter att de särskilda procedurreglerna för sjötransport upphävts är det logiskt att ta nästa steg, dvs. att se över om det under rådande marknadsvillkor fortfarande är motiverat att behålla de särskilda materiella regler som gäller för sjötransport.

1.3. Översyn

3. Översynen skall sättas in i ett övergripande europeiskt sammanhang. Under mötet i Lissabon i mars 2003³ uppmanade Europeiska rådet kommissionen att ”*påskynda avregleringen inom sektorerna för gas, el, post och transport*”. Vidare har man i översynen tagit intryck av en rapport från OECD:s sekretariat som offentliggjordes i april 2002 och som rekommenderar att man upphäver undantaget från det kartellförbud som gällt för fastställande av priser och avgiftsdiskussioner.⁴
4. Översynen rör huvudsakligen nuvarande gruppundantag för vissa linjekonferensers konkurrensbegränsande förfaranden, särskilt fastställandet av priser och utbudsreglering. Översynen omfattar dock också vissa andra bestämmelser i förordning 4056/86, nämligen bestämmelser som utesluter vissa sjöfartstjänster som cabotage (nationella sjöfartstjänster) och trampfart (icke-reguljär trafik) från genomförandet av konkurrensreglerna, en bestämmelse om tekniska avtal och en bestämmelse om lagvalsregler.

5. Under de 18 år som gått sedan förordning 4056/86 antogs har marknaden för linjesjötransporter ändrats. Särskilt har uppgiften för de transportörer som erbjuder denna tjänst utanför linjekonferenser (fristående operatörer) ökat i omfattning på de flesta traderna till och från EU. Dessutom har operativa former av samarbete mellan transportörer (som inte inbegriper fastställande av priser), som konsortier och allianser ökat. Vidare har konfidentiella avtal som ingås mellan individuella transportföretag och befraktare, såsom individuella tjänstekontrakt, ökat kraftigt i omfattning. Denna utveckling ger upphov till frågan om ett gruppundantag för fastställande av priser och kapacitetsreglering mellan linjekonferenser fortfarande kan godtas i enlighet med artikel 81.3 i fördraget.
6. Medlemsstaterna⁵ har samtyckt till att översynen genomförs i tre etapper, bestående av: 1) faktainsamling, 2) en kommissionsrapport och 3) ett lagstiftningsförslag. Översynen inleddes i mars 2003 genom offentliggörandet av ett samrådsdokument (nedan kallat "samrådsdokumentet från 2003"), som finns på <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Sammanlagt tog kommissionen emot 36 svar från linjetrafikföretag (transportföretag), transportanvändare (befraktare och speditörer), medlemsstaterna, konsumentsammanslutningar och andra berörda parter. En grupp ekonomer från Erasmusuniversitetet i Rotterdam fick i uppgift att bearbeta dessa svar. Svaren på samrådsdokumentet och den slutliga rapporten från Erasmus-gruppen finns på kommissionens hemsida. Efter ett offentligt förhör i december 2003 lade generaldirektoratet för konkurrens fram resultatet från samrådsförfarandet och slutsatserna från dess preliminära bedömning i ett diskussionsunderlag (nedan kallat "diskussionsunderlaget"). Detta tjänade som underlag för en diskussion med medlemsstaterna i maj 2004 och offentliggjordes också på <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Frågor

7. I översynen av förordning 4056/86 behandlas huvudsakligen följande frågor:
 - (a) Är det under rådande marknadsförhållanden fortfarande berättigat att med utgångspunkt i artikel 81.3 i fördraget behålla gruppundantaget för fastställande av fraktpriser, utbud och reglering av marknaden för linjekonferenser?
 - (b) Om inte, vore det nödvändigt och lämpligt att anta andra gemenskapsinstrument (som t.ex. ett annat gruppundantag eller en uppsättning riktlinjer) som täcker eventuella nya former av kommersiellt samarbete mellan linjerederier på trader till och från EU (utöver redan befintliga samsarbetsformer, som konsortier och allianser)?
 - (c) Är det fortfarande berättigat att trampfarts- och cabotagetjänster undantas från genomförandebestämmelserna i förordning nr 1/2003?
 - (d) Finns det något giltigt skäl till att behålla det särskilda undantaget för avtal som är rent tekniska i förordning 4056/86?
 - (e) Finns det något giltigt skäl till att behålla lagvalsreglerna i förordning 4056/86?

2. GRUPPUNDANTAGET FÖR LINJEKONFERENSER

8. I förordning 4056/86 föreskrivs, på vissa villkor och med förbehåll för vissa skyldigheter, ett så kallat gruppundantag för avtal, beslut och samordnade förfaranden för alla eller vissa medlemmar i en eller flera linjekonferenser, enligt definitionen i artikel 1.3 b i förordning 4056/86 när de har som målsättning att fastställa priser och transportvillkor och som dessutom omfattar en eller flera av följande samarbetsformer:

- Samordning av tidtabeller, datum för avsegling eller anlop.
- Bestämning av turtätheten.
- Samordning eller fördelning av avseglingar eller anlop bland linjekonferensens medlemmar.
- Reglering av varje medlems transportkapacitet.
- Fördelning av laster eller inkomster mellan medlemmarna.

9. Det framgår av själva förordningen, kommissionens beslutspraxis och EG-domstolens rättspraxis att förordning 4056/86 innehåller ett gruppundantag ”*av helt exceptionell karaktär*”⁶, för det undantar på obestämd tid fastställande av priser och kapacitetsreglering, som normalt betraktas som särskilt allvarliga konkurrensbegränsningar⁷ och det innehåller inte några tröskelvärden för marknadsandelar. Förordningen kan bara beskrivas genom att sättas in i sitt historiska sammanhang.

10. Linjekonferenserna har försökt att tolka gruppundantaget i vida termer. Linjekonferenserna ansåg särskilt att gruppundantaget omfattade avtal om icke-utnyttjande av kapacitet⁸ och fastställande av priser för landtransporter.⁹ Denna tolkning har emellertid varken godtagits av kommissionen eller EG-domstolen. Gruppundantaget är ett undantag från artikel 81.1 i fördraget och bör därför tolkas strikt.¹⁰ Målsättningar som följs genom andra bestämmelser i fördraget kan bara beaktas i den utsträckning de kan integreras i de fyra villkoren i artikel 81.3 i fördraget¹¹.

2.1. Bedömning

11. Gemenskapens konkurrensregler har utformats under antagandet att konkurrens ger konsumenterna de bästa tjänsterna till mest fördelaktigt pris. Av denna orsak är utgångspunkten i fördraget att konkurrensen inte skall snedvridas och att varje undantag från den regeln skall vara berättigad. Avtal som begränsar konkurrensen enligt innebörden i artikel 81.1 i fördraget (såsom avtal om fastställande av priser och kapacitetsbegränsning) kan bara undantas om de uppfyller de fyra kumulativa villkor som anges i artikel 81.3 i fördraget, nämligen

- 1) att avtalet skall bidra till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande (effektivitet),

- 2) att konsumenterna tillförsäkras en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås (fördel för konsumenterna),
 - 3) att de berörda företagen inte åläggs begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål (nödvändighet), och slutligen
 - 4) att avtalet inte ger företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av varorna i fråga (ingen eliminering av konkurrensen).
12. Tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på vissa kategorier av avtal genom ett gruppundantag grundas på antagandet att konkurrensbegränsande avtal, som omfattas av förordningen, uppfyller vart och ett av de villkor som anges i artikel 81.3 i fördraget.
13. Motiveringen till gruppundantaget för linjekonferenser föreskrivs i skäl 8 i inledningen till förordning 4056/86, som i huvudsak har som utgångspunkt att linjekonferenser ger stabilitet som säkerställer tillförlitliga tjänster som inte kan uppnås med hjälp av mindre konkurrensbegränsande medel. I detta avseende uttryckte förstainstansrätten att *”rådet inte anfört (och hade för övrigt inte kunnat göra det) att begreppet stabilitet är viktigare än frågan om konkurrensen.”*¹²
14. Det bör påpekas att motiveringen i skäl 8 i förordning 4056/86 inte grundas på kommissionens erfarenheter av tillämpningen av artikel 81.3 på linjekonferenser¹³. Den centrala fråga som undersöktes vid översynen är om motiveringen för fastställande av priser och reglering av utbudet mellan linjekonferenser i förordning 4056/86 (fortfarande) kan anses gälla med tanke på de rådande marknadsvillkoren och de kumulativa villkoren i artikel 81.3 i fördraget. Om inte, finns det inte längre något laga skäl till gruppundantaget, som följaktligen endera måste upphävas eller omarbetas. Parterna har för detta ändamål uppmanats att inkomma med faktiska bevis.
15. Såsom närmare beskrivs i bilagan framgår det av samrådsförfarandet att de fyra kumulativa villkoren för att godkänna ett undantag för linjekonferensers fastställande av priser, reglering av utbud och marknaden inte längre förefaller vara uppfyllda. Det finns inga fullt bindande ekonomiska belägg för att de antaganden på vilka gruppundantaget godkändes vid den tidpunkt när det antogs 1986 fortfarande skulle gälla under rådande marknadsförhållanden och på grundval av de fyra kumulativa villkoren i artikel 81.3 i fördraget.

3. ANDRA FORMER AV SAMARBETE MELLAN LINJEKONFERENSER

3.1. Inledning

16. Linjekonferenser är inte den enda organisationsformen för linjerederier. Linjetrafik kan också tillhandahållas genom konsortier och allianser. Konsortieverksamheter gruppundantas i enlighet med artikel 81.3 i fördraget under förutsättning att vissa villkor och ålägganden uppfylls, vilka anges i förordning nr 823/2000. Transportörerna kan också slå samman sina verksamheter, vilket måste bedömas efter gällande (nationella eller gemenskaps-) regler om kontroll av företagskoncentrationer.

3.2. Diskussionsavtal

17. Exempel på andra former av samarbete mellan linjerederier än de som redan finns tillgängliga på trader till och från EU är de så kallade diskussionsavtalen. Diskussionsavtal förekommer särskilt på trader till och från Förenta staterna och Australien.¹⁴ Ett diskussionsavtal är ett slags ramavtal som ger transportföretag som är medlemmar i linjekonferenser och fristående rederier möjlighet att på ett flexibelt sätt samordna sitt konkurrensmässiga beteende på marknaden vad gäller lastavgifter och andra transportvillkor. Avtalens tillämpningsområde och innehåll kan variera. Diskussionsavtal omfattar normalt utbyte av känsliga affärsuppgifter mellan konkurrenter och skall därför iaktta EG-domstolens fastställda rättspraxis om informationsutbyte. Ännu viktigare är, vilket man erfarit i Förenta staterna, att diskussionsavtalens flexibilitet gör dem attraktiva för rederier som av tradition varit fristående. I detta avseende kan diskussionsavtal konkurrenspolitiskt sett bli till större nackdel än linjekonferenser, eftersom de kan undanröja en effektiv extern konkurrens till linjekonferenserna.
18. Andra former av samarbete mellan fartygsägare som är förenliga med gemenskapens konkurrenslagstiftning är också tänkbara.

3.3. ELAA:s förslag

19. European Liners Affairs Association (ELAA) har till kommissionen lagt fram ett förslag om en ny ”regleringsram” för linjetrafik till och från EU¹⁵, som det anser kan ersätta förordning 4056/86¹⁶. Kommissionen har noterat detta förslag och betonar att det inte är ett resultat av någon förhandling eller avtal med kommissionen. Förslaget återspeglar bara vad ELAA anser vara en lämplig ram för samarbete mellan linjerederier. I huvudsak består ELAA:s förslag av¹⁷:
- Utbyte och diskussion mellan linjerederier om aggregerade uppgifter om kapacitetsutnyttjande och marknadens storlek inom varje trad och på basis av region/område till region/område (uppgifter från föregående månad).
 - Utbyte, diskussion och utvärdering av data avseende utvecklingen av varuslagen i varje trad (baserad på sammanlagda uppgifter med en månads försening.)
 - Diskussion och utvärdering av aggregerade uppgifter om utbud och efterfrågan för varje trad/varuslag. Prognoser av efterfrågan per trad och varuslag skall offentliggöras.
 - Linjerederierna kan beräkna sin egen marknadsandel efter trad, region och hamn (aggregerade uppgifter från föregående månad).
 - Prisindex efter typ av utrustning (t.ex. kylfart/torr last) och/eller trad (aggregerade data från föregående kvartal). Dessa uppgifter skall offentliggöras.
 - Tilläggs- och extraavgifter på basis av offentligt tillgängliga och genomblickbara formler, vars närmare innehåll skall diskuteras med befraktarna.

3.4. Preliminära synpunkter på ELAA:s förslag

20. Kommissionen välkomnar transportföretagens välvilliga inställning till att överväga andra sätt att organisera linjetrafiken i framtiden än det nuvarande systemet med linjekonferenser. Branschen har själv påpekat att vissa transportföretag idag inte alltid är särskilt intresserade av de verksamheter som undantas i förordning 4056/86 (det vill säga särskilt fastställande av priser och reglering av utbud och marknaden), utan snarare av själva "diskussionsprocessen" kring dem. Det är dock nödvändigt att noggrant undersöka varje nytt förslag om samarbetsram mellan linjerederier för att fastställa om det är förenligt med gemenskapens konkurrensregler.
21. Kommissionen är väl medveten om att linjekonferensrederierna varit vana att genomföra näringsverksamhet som i varje annan ekonomisk sektor normalt skulle varit förbjuden enligt gemenskapens konkurrensregler. Den privilegierade ställning som linjekonferensrederierna haft kan komma att göra det svårt för vissa av dem att anpassa sig till en situation där de måste uppfylla kraven i gemenskapens normala konkurrensregler som alla andra branscher. Det är mot denna bakgrund också förståeligt att rederierna från en kommersiell synvinkel kan försöka få till stånd en "gradvis nedläggning" av nuvarande ordning eller åtminstone en alternativ ordning som ligger nära nuvarande ordning och som på bästa vis tillgodoser deras uppfattning om sin särskilda ställning. Det bör dock påpekas att varje fortsättning av särbehandlingen av linjetransportrederierna inom ramen för gemenskapens konkurrensregler jämfört med andra kapitalintensiva branscher med höga fasta kostnader och fluktuerande efterfrågan (som t.ex. lufttransporter) måste vara mycket övertygande. Vidare skall hänsyn tas till vilken påverkan varje alternativt system kan få på den *samlade* linjerederinäringen. Inte bara linjekonferensrederiernas intressen, utan också deras konkurrenters (de fristående rederierna), kundernas (befraktarnas) och slutanvändarnas intressen måste bevakas. ELAA har betonat att dess förslag beaktar hela linjetransportbranschen, inte bara rederierna, utan också deras kunder. Mot denna bakgrund välkomnar kommissionen synpunkter från alla berörda parter, särskilt från befraktare (organisationer som ESC och fristående befraktare), på de olika inlagen i förslaget.

3.5. Slutsatser

22. Om nuvarande gruppundantag för linjekonferensers fastställande av priser och kapacitetsreglering upphävs kommer det att innebära att linjekonferenser på trader till och från EU, såsom de definieras i förordning 4056/86, blir oförenliga med fördragets artikel 81.¹⁸ Frågan är om vilket slags nytt rättsligt gemenskapsinstrument som skulle behövas för att ge riktlinjer för tillämpningen av artikel 81 på andra former av samarbete mellan linjerederier. Behovet och typen av sådana rättsliga instrument beror naturligtvis mycket på vilken form av samarbete som föreslås. Särskilt om den inbegriper konkurrensbegränsning av det slag som avses i artikel 81.1 i fördraget och om så är fallet, huruvida villkoren för ett undantag i enlighet med artikel 81.3 i fördraget kan betraktas som uppfyllda.
23. Kommissionen välkomnar synpunkter från berörda parter om behovet av ett rättsligt instrument avseende en eventuell ny form av samarbete mellan linjetrafikrederier och vilken form av instrument som i så fall borde införas.

4. CABOTAGE OCH TRAMPFART

24. Internationell trampfart enligt definitionen i artikel 1.3 a i förordning 4056/86 och sjötransport som enbart utförs mellan hamnar i en och samma medlemsstat (cabotage) som behandlas i artikel 1.2 i förordning 4056/86, undantas för närvarande från genomförandet av gemenskapens konkurrensregler i enlighet med artikel 32 a och 32 b i förordning 1/2003^{19, 20}.
25. Såsom förklaras närmare i bilagan har inga hållbara argument lagts fram som motiverar att dessa tjänster fortsatt skulle gynnas av andra regler för tillämpning än dem som rådet har beslutat skall tillämpas på alla andra näringslivssektorer. Inte heller förklaras vilka berättigade negativa följder sådana förfarandeändringar kan få på branschen. Utifrån denna grund föreslår kommissionen att cabotage och trampfart skall omfattas av de allmänna reglerna för tillämpning i förordning nr 1/2003. För att hjälpa trampfartsindustrin att korrekt bedöma sina ”poolavtal” överväger kommissionen att utfärda någon form av vägledning, vars utformning skall fastställas.

5. TEKNISKA AVTAL

26. I artikel 2 i förordning nr 4056/86 tillåts leverantörer av maritima transporttjänster att ingå avtal som bara har till syfte och effekt att genomföra tekniska förbättringar eller tekniskt samarbete. Dessa avtal omfattas inte av artikel 81.1 i fördraget. Bestämmelsen innehåller vissa exempel, såsom avtal om normer eller typer av fartyg och utrustning och samordning av transporttidtabeller för förbindelselinjer.
27. Såsom förklaras närmare i bilagan är detta specifika undantag för tekniska avtal, som bekräftas i EG-domstolens rättspraxis, bara av förklarande art och i rapporten föreslås därför att denna bestämmelse skall upphävas. Rådet upphävde den inom lufttransportsektorn tidigare i år.

6. LAGVALSREGLER

28. I artikel 9 i förordning 4056/86 föreskrivs ett förfarande som skall följas om tillämpningen av förordningen skulle leda till konflikt med tredje lands lagstiftning. I detta fall skall kommissionen samråda med tredje lands myndigheter och vid behov anmoda rådet att ge den befogenhet att inleda förhandlingar. Bakgrunden till att denna bestämmelse infördes i förordning 4056/86 var vid denna tidpunkt den allmänna uppfattningen att tillämpningen av förordning 4056/86, mot bakgrund av de internationella sjötransporternas karaktär, kunde skapa konflikter med bestämmelserna och lagarna i vissa tredje länder och skada viktiga handels- och sjöfartsintressen (*skäl 15* i förordning 4056/86).
29. Såsom förklaras närmare i bilagan har hittills inga lagvalskonflikter uppstått och kommer sannolikt inte att uppstå, även om gruppundantaget för linjekonferenser upphävs helt. Det förefaller därför inte finnas något skäl till att behålla denna bestämmelse.

7. SLUTSATSER

30. Med beaktande av de olika frågor som tagits upp ovan kan följande slutsatser dras:

- (a) *Är det under rådande marknadsförhållanden fortfarande motiverat att, i enlighet med artikel 81.3 i fördraget, ha ett gruppundantag för fastställande av priser, utbud och reglering av marknaden för linjekonferenser?* Det finns inga fullt bindande ekonomiska belägg för att de antaganden på vilka gruppundantaget godkändes vid den tidpunkt när det antogs 1986, fortfarande kan motiveras under rådande marknadsförhållanden och på grundval av de fyra kumulativa villkoren i artikel 81.3 i fördraget. Utifrån denna grund föreslår kommissionen att nuvarande gruppundantag för linjekonferenser skall upphävas.
- (b) *Om inte, bör kommissionen föreslå att gruppundantaget ersätts av ett annat rättsligt instrument för linjetrafik som tillämpas på trader till och från EU?* Kommissionen skall bedöma relevanta förslag från branschen och synpunkter från aktieägare för att, genom ett lämpligt rättsligt instrument, inta en ståndpunkt avseende en alternativ samarbetsram mellan linjerederier. ELAA har redan lagt fram konkreta förslag om en sådan samarbetsram. Innan en ståndpunkt tas avseende dessa förslag uppmanar kommissionen berörda tredje parter att inkomma med sina synpunkter och lägga fram alternativa valmöjligheter.
- (c) *Är det fortfarande motiverat att trampfart och cabotage (dvs. nationella sjöfartstjänster) undantas från genomförandet av konkurrensreglerna i förordning 1/2003?* Det har inte lagts fram några hållbara argument som motiverar varför dessa tjänster behöver gynnas av andra regler för tillämpning än dem som rådet har beslutat skall gälla för alla näringssektorer. Inte heller förklaras vilka berättigade negativa följder sådana förfarandeändringar kan få på branschen. Utifrån denna grund föreslår kommissionen att cabotage och trampfart skall omfattas av förordning nr 1/2003. Kommissionen skall förse trampfartssektorn med viss vägledning vad gäller genomförandet av konkurrensreglerna i denna sektor.
- (d) *Finns det något giltigt skäl till att behålla det särskilda undantaget för avtal som är rent tekniska?* Den regel om tekniska avtal som anges i artikel 2 i förordning 4056/86, som bekräftats av domstolen, är bara av förklarande art och därför överväger kommissionen att upphäva denna regel, såsom den upphävdes av rådet inom lufttransportsektorn tidigare i år.
- (e) *Finns det något giltigt skäl till att behålla lagvalsreglerna i förordning 4056/86?* Hittills har ingen konflikt om lagval uppstått och det förefaller därför inte finnas något skäl till att behålla artikel 9 i förordning 4056/86. Innan kommissionen intar en ståndpunkt i denna fråga uppmanar kommissionen berörda parter, särskilt dess internationella motparter, att lämna sina synpunkter på behovet av lagvalsregler.

8. FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

31. Mot bakgrund av ovannämnda slutsatser föreslår kommissionen följande:

- Att överväga ett upphävande av nuvarande materiella regler i förordning 4056/86, särskilt gruppundantaget för linjekonferenser och undantaget för tekniska avtal.
- Att undersöka vilket slags instrument som behövs för att ersätta förordning 4056/86 och lämna ett lämpligt förslag för detta ändamål, med hänsyn tagen till den europeiska linjefartssektorns konkurrensmässiga ställning i ett globalt perspektiv.
- Att noggrant undersöka det förslag från ELAA som tagits upp i detta dokument mot bakgrund av de förslag som tagits emot av berörda tredje parter och varje annat förslag som kan komma att lämnas av branschen eller andra berörda parter.
- Att föreslå en ändring av förordning nr 1/2003, så att nuvarande undantag för trampfart och cabotage upphävs från dess tillämpningsområde.
- Att noggrant undersöka om det finns något skäl till att behålla lagvalsreglerna.

9. UPPMANING OM ATT INKOMMA MED SYNPUNKTER

32. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna, alla andra institutioner och berörda parter att inom två månader från offentliggörandet inkomma med synpunkter på denna vitbok. Synpunkterna skall lämnas till följande adress:

Som rekommenderat brev till följande adress:

Generaldirektoratet för konkurrens
Europeiska kommissionen
Enhet D2 (transport)
Vitbok om översyn av sjöfart
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Bryssel

Uppgifterna kan även sändas per e-post till följande adress:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Bifogas: Bakgrundsdocument

-
- 1 Rådets förordning (EEG) nr 4056/86 av den 22 december 1986 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, EGT L 378, 31.12.1986, s. 24, ändrad genom rådets förordning nr 1/2003 av den 16 december 2002 (EUT L 1, 4.1.2003, s. 1).
- 2 Rådets förordning nr 1/2003 av den 16 december 2002 (EUT L 1, 4.1.2003, s. 1).
- 3 SN 100/1/100.
- 4 Rapport från OECD:s sekretariat från april 2002, Konkurrenspolitik inom linjesjöfart, s. 74-80, som finns på <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>
- 5 Tillfälliga rådgivande kommittén den 25 mars 2002.
- 6 Se t.ex. mål T-86/95, *Companie Générale Maritime*, REG 2002, s. II-1011, punkterna 254, 393 och 484.
- 7 Särskilt allvarliga konkurrensbegränsningar betraktas allmänt som begränsningar som har till syfte att begränsa konkurrensen enligt artikel 81.1 i fördraget, vilka normalt inte uppfyller villkoren för ett undantag enligt artikel 81.3 i fördraget.
- 8 Se kommissionens beslut om TAA, EATA och det ändrade TACA-avtalet av den 14 november 2002 (EGT L 26, 31.1.2003, s. 53) och kommissionens pressmeddelande av den 14.11.2002, IP/02/1677.
- 9 Se kommissionens beslut om TAA, FEFC och det ändrade TACA-avtalet av den 14 november 2002 (EGT L 26, 31.1.2003, s. 53) och kommissionens pressmeddelande av den 14.11.2002, IP/02/1677.
- 10 Dom i förenade målen T-191/98, T-212/98, T-213/98 och T-214/98, *TACA*, REG 2003 – ännu inte offentliggjord, punkt 568.
- 11 Se dom i mål T-17/93, *Matra*, REG, 1994, s. II-595, punkt 139, och mål 26/76, *Metro (I)*, Rec. 1977, s. 1875, punkt 43.
- 12 Dom i mål T-395/94, *TAA*, REG 2002 s. II-00875, punkt 261.
- 13 För jämförelse, se till exempel kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000 om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) (EGT L 100, 20.4.2000, s. 24), kommissionens förordning (EG) nr 1400/2002 av den 31 juli 2002 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden inom motorfordonssektorn (EGT L 203, 1.8.2002, s. 30) och kommissionens förordning (EG) nr 2790/1999 av den 22 december 1999 om tillämpningen av artikel 81.3 i fördraget på grupper av vertikala avtal och samordnade förfaranden (EGT L 336, 29.12.1999, s. 21), i vilka kommissionen uttryckligen hänvisade till de erfarenheter som förvärvats inom den berörda sektorn och som gjorde det möjligt för den att definiera kategorier av avtal som normalt ansågs uppfylla villkoren i artikel 81.3.
- 14 För en närmare beskrivning av situationen avseende denna rättspraxis se bilagan till detta dokument.
- 15 Linjesjötransporttjänster definieras av ELAA i dess förslag som ”transport av varor som utförs regelbundet på en eller flera särskilda rutter mellan hamnar och enligt tidtabeller och på avseglingsdatum som meddelas i förväg, och som mot betalning kan utnyttjas på samma sätt av alla transportbrukare, även tillfällig, och därmed sammanhörande verksamhet” (jämför artikel 2.2 i förordning nr 823/2000).
- 16 ELAA:s slutliga förslag av den 6 augusti 2004, finns på http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.

-
- ¹⁷ För närmare beskrivning av ELAA:s förslag hänvisas till bilagan.
- ¹⁸ Åtminstone en linjekonferens i betydelsen en grupp av två eller fler linjerederier som tillhandahåller linjetrafik enligt enhetliga eller gemensamma lastavgifter (jämför definitionen på en linjekonferens i artikel 1.3 b i förordning 4056/86).
- ¹⁹ Rådets förordning nr 1/2003 ersatte från den 1 maj 2004 procedurreglerna i förordning nr 4056/86. Undantaget för cabotage och trampfart från förordning nr 4056/86 har sedan den 1 maj 2004 inte längre någon praktisk betydelse.
- ²⁰ För att undvika eventuella missförstånd bör påpekas att de materiella reglerna (artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget) också är tillämpliga på dessa tjänster. Undantaget begränsas till *genomförandet* av konkurrensreglerna, förordning nr 1/2003 är alltså inte tillämplig på trampfart och cabotage.