

## REGLUGERÐ RÁÐSINS (EB) nr. 1419/2006

2008/EES/78/21

frá 25. september 2006

um niðurfellingu reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 sem setur nákvæmar reglur um beitingu 85. og 86. gr. sáttmálans gagnvart flutningum á sjó og um breytingu á reglugerð (EB) nr. 1/2003 að því er varðar rýmkun á gildissviði hennar svo að hún taki til gestaflutninga og alþjóðlegrar þjónustu með leiguskip(\*)

RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HEFUR,

aðildarríkinu (gestaflutningar) né um alþjóðlega þjónustu með leiguskipum.

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 83. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum Evrópuþingsins<sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna<sup>(2)</sup>,

að höfðu samráði við svæðanefndina,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

1) Ákvæði reglugerðar (EBE) nr. 4056/86<sup>(3)</sup> hafa gilt um beitingu samkeppnisreglna á sviði sjóflutninga frá 1987. Reglugerð (EBE) nr. 4056/86 hafði upphaflega tvenns konar hlutverki að gegna. Í fyrsta lagi hafði hún að geyma málsmeðferðarákvæði um framfylgd samkeppnisreglna Bandalagsins á sviði sjóflutninga. Í öðru lagi var í henni mælt fyrir um tiltekin efnisleg samkeppnisákvæði á sviði sjóflutninga, einkum hópundanþágu fyrir samsiglingakerfi, sem gerir þeim kleift að fastsetja verð og stjórna flutningsgetu með vissum skilyrðum, um að beiting ákvæða 1. mgr. 81. gr. sáttmálans næði ekki til hreinna tæknilegra samninga og um málsmeðferð til að fjalla um ágreining í þjóðarétti. Hún gildi ekki um sjóflutningaþjónustu milli hafna í einu og sama

2) Með reglugerð ráðsins (EB) nr. 1/2003 frá 16. desember 2002 um framkvæmd samkeppnisreglna sem mælt er fyrir um í 81. og 82. gr. sáttmálans<sup>(4)</sup> var gerð breyting á reglugerð (EBE) nr. 4056/86 til að færa sjóflutninga undir sameiginlegar framkvæmdarreglur um samkeppni sem gilda um allar atvinnugreinar frá og með 1. maí 2004, að undanskildum gestaflutningum og alþjóðlegri þjónustu með leiguskip. Sérstöku efnislegu samkeppnisákvæðin um sjóflutninga eru þó áfram innan gildissviðs reglugerðar (EBE) nr. 4056/86.

3) Hópundanþágan fyrir samsiglingakerfið, sem kveðið er á um í reglugerð (EBE) nr. 4056/86, undanskilur samninga, ákvarðanir og samstilltar aðgerðir allra aðila innan eins eða fleiri samsiglingakerfa, eða hluta þeirra, sem uppfylla tiltekin skilyrði, frá banninu í 1. mgr. 81. gr. sáttmálans. Í rökunum fyrir heildarundanþágunni er í meginatriðum gengið út frá því að samsiglingakerfi veiti stöðugleika og tryggi útflytjendum áreiðanlega þjónustu sem ekki er unnt að ná eftir leiðum sem eru ekki eins takmarkandi. Gagnger endurskoðun framkvæmdastjórnarinnar á atvinnugreininni hefur þó leitt í ljós að áætlunarsiglingar eru ekki einstakar þar eð kostnaðarsamsetning þeirra er ekki verulega frábrugðin því sem gerist í öðrum atvinnugreinum. Því bendir ekkert til að atvinnugreinin þarfnist verndar gegn samkeppni.

(\*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 269, 28.9.2006, bls. 1. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 153/2006 frá 8. desember 2006 um breytingu á XIII. viðauka (Flutningastarfsemi), XIV. viðauka (Samkeppni) og bókun 21 (um framkvæmd samkeppnisreglna sem gilda um fyrirtæki) við EES-samninginn við EES-samninginn, sjá *EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 15, 29.3.2007, p. 20.

(<sup>1</sup>) Álit frá 4. júlí 2006 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).

(<sup>2</sup>) Álit var skilað 5. júlí 2006 (hefur enn ekki verið birt í Stjórnartíðindum ESB).

(<sup>3</sup>) Stjtið. EB L 378, 31.12.1986, bls. 4. Reglugerðinni var síðast breytt með aðildarlögunum frá 2003.

(<sup>4</sup>) Stjtið. EB L 1, 4.1.2003, bls. 1. Reglugerðinni var breytt með reglugerð (EB) nr. 411/2004 (Stjtið. ESB L 68, 6.3.2004, bls. 1).

- 4) Í fyrsta skilyrðinu fyrir undanþágu skv. 3. mgr. 81. gr. er gerð krafa um að samkeppnishamlandi samningurinn stuðli að bættri framleiðslu eða vörudreifingu eða eflri tæknilegar eða efnahagslegar framfarir. Að því er varðar þá skilvirkni sem samsiglingakerfi skapa geta þau ekki lengur framfylgt gjaldskrá samsiglingakerfisins þó að þau geti enn ákveðið gjöld og aukagjöld sem eru hluti flutningskostnaðarins. Ekkert bendir heldur til að samsiglingakerfi leiði til stöðugri farmgjalda eða áreiðanlegri sjóflutninga en væri raunin á markaði þar sem full samkeppni ríkir. Aðilar að samsiglingakerfi bjóða í vaxandi mæli fram þjónustu sína með einstökum þjónustusamningum sem gerðir eru við einstaka útflytjendur. Að auki stjórna samsiglingakerfi ekki þeirri flutningsgetu sem er tiltæk þar eð það er á valdi hvers einstaks flutningsaðila að ákveða hana. Við núverandi markaðsaðstæður næst stöðugt verðlag og áreiðanleg þjónusta fram með einstökum þjónustusamningum. Meint orsakasamband milli hamlna (verðsamráð og stjórn á framboði) og hagkvæmni, sem haldið er fram að náist (áreiðanleg þjónusta), virðist því vera of lítilvægt til að uppfylla fyrsta skilyrði 3. mgr. 81. gr.
- 5) Annað skilyrðið fyrir undanþágu skv. 3. mgr. 81. gr. er að neytendum verði bætt upp neikvæð áhrif samkeppnishamlna. Þegar um er að ræða grófar samkeppnishömlur eins og lárétt verðsamráð, sem verður þegar gjaldskrá samsiglingakerfisins er ákveðin og sammælt er um gjöld og aukagjöld, eru neikvæðu áhrifin mjög alvarleg. Samt hafa engin augljóslega jákvæð áhrif komið í ljós. Flutningsþegar telja að samsiglingakerfi séu starfrækt í þágu þeirra félaga sem sýna minnstu skilvirknina og þeir hvetja til þess að samsiglingakerfi verði lögð niður. Samsiglingakerfi uppfylla ekki lengur annað skilyrði 3. mgr. 81. gr.
- 6) Þriðja skilyrðið fyrir undanþágu skv. 3. mgr. 81. gr. er að viðkomandi starfshættir setji ekki hömlur, sem óþarfar eru til að hinum settu markmiðum verði náð, á hlutaðeigandi fyrirtæki. Skipafélagasamtök eru samstarfssamningar milli áætlunarskipafélaga sem fela ekki í sér verðsamráð og eru þess vegna ekki eins samkeppnishamlandi og samsiglingakerfi. Flutningsþegar telja að þau veiti fullnægjandi, áreiðanlega og skilvirka þjónustu varðandi áætlunarflutninga á sjó. Að auki hefur notkun einstakra þjónustusamninga aukist verulega á síðari árum. Slíkir samningar eru ekki, samkvæmt skilgreiningu, samkeppnishamlandi og njóta útflytjendur góðs af þeim þar eð þeir gera kleift að sérsníða sérstaka þjónustu. Þar eð verðið er ákvarðað fyrir fram og sveiflast ekki í fyrir fram ákveðinn tíma (að jafnaði í allt að eitt ár) geta þjónustusamningar enn fremur stuðlað að stöðugu verðlagi. Þar af leiðandi hefur ekki verið sýnt fram á að samkeppnishömlur, sem eru leyfðar samkvæmt reglugerð (EBE) nr. 4056/86 (verðsamráð og stjórnun flutningsgetu), séu ómissandi þegar um er að ræða að veita flutningsþegum áreiðanlega siglingaþjónustu þar eð unnt er að ná henni fram eftir leiðum sem eru ekki eins samkeppnishamlandi. Þriðja skilyrðið skv. 3. mgr. 81. gr. hefur því ekki verið uppfyllt.
- 7) Að síðustu er með fjórða skilyrðinu skv. 3. mgr. 81. gr. gerð krafa um að samsiglingakerfinu sé veitt árangursríkt samkeppnislegt aðhald. Við núverandi markaðsaðstæður eru samsiglingakerfi fyrir hendi á nánast öllum helstu flutningaleiðum og þau keppa við farmflytjendur sem eru í skipafélagasamtökum og við sjálfstæð skipafélög. Þótt samkeppni kunní að vera um verð á gjaldskrá sjóflutninga vegna veikingar samsiglingakerfisins er varla um að ræða verðsamkeppni að því er varðar aukagjöld og aukakostnað. Samsiglingakerfið ákvarðar þau og farmflytjendur, sem eru ekki aðilar að samsiglingakerfi, setja oft upp sams konar verð. Að auki taka farmflytjendur þátt í samsiglingakerfum og skipafélagasamtökum á sömu siglingaleið, skiptast á viðkvæmum viðskiptaupplýsingum og safna upp ávinningi af hópundanþágum samsiglingakerfisins (verðsamráð og stjórnun flutningsgetu) og skipafélagasamtakanna (rekstrarsamstarf við veitingu sameiginlegrar þjónustu). Með sívaxandi tengslum milli farmflytjenda á sömu siglingaleið er mjög flókið að ákvarða að hve miklu leyti innri og ytri samkeppni nær til samsiglingakerfa og aðeins er unnt að ákvarða það í hverju einstöku tilviki fyrir sig.
- 8) Samsiglingakerfi uppfylla því ekki lengur samanlögðu skilyrðin fjögur fyrir undanþágu skv. 3. mgr. 81. gr. sáttmálans og því ber að afnema hópundanþáguna að því er varðar slík samsiglingakerfi.
- 9) Ekki er lengur þörf fyrir að undanskilja hreina tæknilega samninga frá banninu í 1. mgr. 81. gr. sáttmálans og ekki heldur fyrir málsmeðferðina til að fjalla um lagaágreining sem upp kann að koma. Þessi ákvæði skulu því einnig felld niður.
- 10) Í ljósi framangreinds er rétt að fella reglugerð (EBE) nr. 4056/86 úr gildi í heild sinni.

- 11) Samsiglingakerfi eru leyfð í mörgum lögsögu-umdæmum. Í þessari, sem og í öðrum atvinnugreinum, er samkeppnislögum ekki beitt á sama hátt um heim allan. Í ljósi þess að áætlunarskipasiglingar eru í eðli sínu hnattrænar skal framkvæmdastjórnin gera viðeigandi ráðstafanir til að flýta fyrir afnámi undanþágna frá verðsamráði, að því er varðar samsiglingakerfi sem eru fyrir hendi annars staðar, en viðhalda um leið undanþágu um rekstrarsamstarf milli skipafélaga sem eru í skipafélagasamtökum og bandalögum, í samræmi við tilmæli skrifstofu OECD 2002.
- 12) Gestaflutningar og alþjóðleg þjónusta með leiguskip hafa verið undanskilin reglunum um framkvæmd 81. og 82. gr. sáttmálans sem upphaflega var mælt fyrir um í reglugerð (EBE) nr. 4056/86 og síðar í reglugerð (EB) nr. 1/2003. Þetta eru nú einu atvinnugreinarnar sem enn eru undanskildar framkvæmd samkeppnisreglna Bandalagsins. Skortur á árangursríku framkvæmdavaldi að því er varðar þessar atvinnugreinar er annmarki með tilliti til lagasetningar.
- 13) Rökin fyrir því að undanþiggja þjónustu með leiguskipum frá reglugerð (EB) nr. 1/2003 byggðust á því að samið er í frjálsum samningum um gjöld fyrir þessa þjónustu í hverju tilviki fyrir sig í samræmi við skilyrði framboðs og eftirspurnar. Slíkar markaðsaðstæður eru þó fyrir hendi í öðrum atvinnugreinum og efnisákvæði 81. og 82. gr. gilda nú þegar um þessa þjónustu. Ekki hafa verið lögð fram sannfærandi rök fyrir því að þessi þjónusta verði áfram undanþegin reglunum um framkvæmd 81. og 82. gr. sáttmálans. Þótt þjónusta um gestaflutninga hafi á sama hátt oft engin áhrif á viðskipti innan Bandalagsins þýðir það ekki að hún sé undanþegin gildissviði reglugerðar (EB) nr. 1/2003 frá byrjun.
- 14) Þar eð fyrirkomulagið sem felst í reglugerð (EB) nr. 1/2003 er viðeigandi að því er varðar beitingu samkeppnisreglna á allar atvinnugreinar skal breyta gildissviði þessarar reglugerðir þannig að hún taki til gestaflutninga og þjónustu með leiguskip.
- 15) Því ber að breyta reglugerð (EB) nr. 1/2003 til samræmis við það.
- 16) Þar eð aðildarríkin kunna að þurfa að aðlaga alþjóðlegar skuldbindingar sínar í ljósi þess að samsiglingakerfið verður lagt niður skulu ákvæði reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 varðandi heildarundanþágu samsiglingakerfisins gilda áfram á aðlögunartímabili fyrir samsiglingakerfi sem uppfylla kröfur reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 á þeim degi þegar þessi reglugerð öðlast gildi.

## SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

## 1. gr.

Reglugerð (EBE) nr. 4056/86 falli úr gildi.

Ákvæði 1. gr. (b- og c-liður 3. mgr.), 3.–7. gr., 8. gr. (2. mgr.) og 26. gr. reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 gilda áfram að því er varðar samsiglingakerfi, sem uppfylla kröfur reglugerðar (EBE) nr. 4056/86 hinn 18. október 2006, á aðlögunartímabili til tveggja ára frá þeim degi.

## 2. gr.

Ákvæði 32. gr. reglugerðar (EB) nr. 1/2003 falli brott.

## 3. gr.

Reglugerð þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Reglugerð þessi er bindandi í heild sinni og gildir í öllum aðildarríkjunum án frekari lögfestingar.

Gjört í Brussel 25. september 2006.

*Fyrir hönd ráðsins,*

M. PEKKARINEN

*forseti.*