

RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1419/2006

2009/EØS/69/41

av 25. september 2006

om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 for å utvide dens virkeområde til å omfatte kabotasje og internasjonal trampfart(*)

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 83,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Europaparlamentet⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter samråd med Regionkomiteen og

ut fra følgende betraktninger:

1) Anvendelsen av konkurransereglene i sjøtransportsektoren har vært underlagt bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 4056/86⁽³⁾ siden 1987. Forordning (EØF) nr. 4056/86 hadde opprinnelig to funksjoner. For det første inneholdt den saksbehandlingsregler for håndhevingen av Fellesskapets konkurranseregler i sjøtransportsektoren. For det andre inneholdt den visse særskilte materielle konkurransebestemmelser for sjøtransportsektoren og særlig et gruppeunntak for linjekonferanser som gir dem

mulighet til på visse vilkår å fastsette prisene og regulere kapasiteten, en bestemmelse om utelukkelse av rent tekniske avtaler fra anvendelsen av traktatens artikkel 81 nr. 1 samt en framgangsmåte for å løse folkerettslige konflikter. Forordningen fikk verken anvendelse på sjøtransport mellom havner i én og samme medlemsstat (kabotasje) eller på internasjonal trampfart.

2) Rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16. desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 81 og 82⁽⁴⁾ endret forordning (EØF) nr. 4056/86 slik at sjøtransport, unntatt kabotasje og internasjonal trampfart, kom inn under de felles gjennomføringsreglene for konkurranse som fikk anvendelse på alle sektorer med virkning fra 1. mai 2004. De særskilte materielle konkurransebestemmelsene for sjøtransportsektoren hører imidlertid fortsatt inn under virkeområdet til forordning (EØF) nr. 4056/86.

3) Ved gruppeunntaket for linjekonferanser fastsatt i forordning (EØF) nr. 4056/86 unntas avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom alle eller noen av medlemmene i én eller flere linjekonferanser fra forbudet i traktatens artikkel 81 nr. 1 på visse vilkår. Begrunnelsen for gruppeunntaket er hovedsakelig at linjekonferanser medfører stabilitet og dermed sikrer eksportørene pålitelige tjenester som ikke kan oppnås med mindre restriktive midler. Etter en grundig gjennomgåelse av bransjen har Kommisjonen imidlertid påvist at linjefart ikke er enestående ettersom dens kostnadsstruktur ikke skiller seg vesentlig fra andre bransjers kostnadsstrukturer. Det er derfor ikke belegg for at bransjen trenger å beskyttes mot konkurranse.

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 269 av 28.9.2006, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), vedlegg XIV (Konkurranseregler) og protokoll 21 om gjennomføring av konkurransebestemmelser for foretak, se EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende nr. 15 av 29.3.2007, s. 20.

⁽¹⁾ Uttalelse av 4. juli 2006 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Uttalelse av 5. juli 2006 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

⁽³⁾ EFT L 378 av 31.12.1986, s. 4. Forordningen sist endret ved tiltredsaksen av 2003.

⁽⁴⁾ EUT L 1 av 4.1.2003, s. 1. Forordningen endret ved forordning (EF) nr. 411/2004 (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 1).

- 4) Det første vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at den begrensende avtalen bidrar til å forbedre produksjonen eller distribusjonen av varene eller til å fremme den tekniske eller økonomiske utvikling. Når det gjelder effektivitetsgevinster ved konferanser, er linjekonferanser ikke lenger i stand til å håndheve konferansetariffen selv om de fortsatt kan fastsette avgifter og tilleggsavgifter som er en del av transportprisen. Det er heller ikke belegg for at konferansesystemet fører til mer stabile fraktrater eller mer pålitelige skipsfartstjenester enn i et fullt konkurranseutsatt marked. Konferansemedlemmene tilbyr i økende grad sine tjenester gjennom individuelle tjenesteavtaler som er inngått med enkelttransportører. Konferanser styrer heller ikke den transportkapasiteten som er tilgjengelig ettersom den fastsettes av den enkelte transportør ved en individuell beslutning. Under de rådende markedsforhold er det de individuelle tjenesteavtalene som skaper prisstabilitet og pålitelighet. Den påståtte årsakssammenheng mellom begrensningene (prisfastsettelse og tilbudsregulering) og de påståtte effektivitetsgevinstene (pålitelige tjenester) synes derfor å være for svak til å oppfylle det første vilkåret i artikkel 81 nr. 3.
- 5) Det andre vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at forbrukerne skal kompenseres for de negative virkningene av konkurransebegrensningen. Når det gjelder særlig alvorlige begrensninger som horisontal prisfastsettelse, som forekommer ved fastsettelse av konferansetariffen og ved felles fastsettelse av avgifter og tilleggsavgifter, er de negative virkningene svært alvorlige. Det har imidlertid ikke blitt påvist noen entydig positive virkninger. Transportbrukerne anser at konferansene er til fordel bare for de minst effektive medlemmene og foreslår å avskaffe dem. Konferanser oppfyller ikke lenger det andre vilkåret i artikkel 81 nr. 3.
- 6) Det tredje vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at den aktuelle opptreden ikke pålegger de berørte foretak begrensninger som ikke er nødvendige for å nå dens mål. Konsortier er samarbeidsavtaler mellom linjerederier som ikke innebærer prisfastsettelse og derfor er mindre restriktive enn konferanser. Transportbrukerne anser at konsortier gir tilstrekkelige, pålitelige og effektive sjøtransporttjenester. Dessuten har bruk av individuelle tjenesteavtaler økt betraktelig i de senere årene. Per definisjon begrenser slike individuelle tjenesteavtaler ikke konkurransen og gir fordeler til eksportørene ettersom de gjør det mulig å skreddersy tjenester. Videre kan tjenesteavtalene bidra til prisstabilitet ettersom prisen fastsettes på forhånd og ikke svinger i løpet av det fastsatte tidsrommet (vanligvis inntil ett år). Det er derfor ikke fastslått at konkurransebegrensninger som er tillatt i henhold til forordning (EØF) nr. 4056/86 (prisfastsettelse og regulering av kapasiteten) er nødvendige for å sikre transportbrukere pålitelige skipsfartstjenester ettersom disse kan oppnås med mindre restriktive midler. Det tredje vilkåret i henhold til artikkel 81 nr. 3 er derfor ikke oppfylt.
- 7) Det fjerde vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at konferansen må være utsatt for effektiv konkurranse. I den nåværende markedssituasjonen er det konferanser på nesten alle større fraktruter, og de konkurrerer med transportører organisert i konsortier og med uavhengige transportører. Mens det kan være priskonkurranse på sjøfraktratene som følge av svekkelsen av konferansesystemet, er det knapt noen priskonkurranse når det gjelder tilleggsavgifter og tilleggskostnader. Disse fastsettes av konferansen, og det samme avgiftsnivået anvendes ofte av transportører som ikke er medlemmer av konferansen. Dessuten deltar transportører i konferanser og konsortier på samme rute, utveksler kommersielt følsomme opplysninger og nyter godt av både fordelene ved gruppeunntaket for konferanser (prisfastsettelse og regulering av kapasitet) og fordelene for konsortier (driftssamarbeid om levering av en felles tjeneste). Tatt i betraktning det økende antallet forbindelser mellom transportører på samme rute, er det svært vanskelig å bestemme i hvilken grad konferanser er utsatt for effektiv intern og ekstern konkurranse, og dette kan bare vurderes fra sak til sak.
- 8) Linjekonferanser oppfyller derfor ikke lenger de fire kumulative vilkårene for unntak i henhold til traktatens artikkel 81 nr. 3, og gruppeunntaket for linjekonferanser bør derfor oppheves.
- 9) Det er heller ikke lenger behov for unntak fra forbudet i traktatens artikkel 81 nr. 1 for rent tekniske avtaler og framgangsmåten for å håndtere rettslige konflikter som kan oppstå. Nevnte bestemmelser bør derfor også oppheves.
- 10) På bakgrunn av ovennevnte bør forordning (EØF) nr. 4056/86 oppheves i sin helhet.

- 11) Linjekonferanser er tillatt i flere jurisdiksjoner. I denne sektorsom i andre sektorer anvendes ikke konkurranseretten på en ensartet måte over hele verden. Med tanke på at linjefarten er internasjonal bør Kommissjonen treffe hensiktsmessige tiltak for å framskynde opphevingen av unntaket med hensyn til prisfastsettelse som gjelder for linjekonferanser andre steder, og samtidig opprettholde unntaket for driftssamarbeid mellom linjerederier organisert i konsortier og allianser i henhold til OECD-sekretariatets anbefalinger fra 2002.
- 12) Kabotasje og internasjonal trampfart er unntatt fra reglene for anvendelse av traktatens artikkel 81 og 82 som opprinnelig ble fastsatt i forordning (EØF) nr. 4056/86 og senere i forordning (EF) nr. 1/2003. De er for tiden de eneste sektorene som fortsatt er unntatt fra Fellesskapets gjennomføringsbestemmelser på konkurranseområdet. Mangelen på effektiv gjennomføringsmyndighet for disse sektorene er en lovgivningsmessig brist.
- 13) Utelukkelsen av trampfart fra virkeområdet til forordning (EF) nr. 1/2003 skyldtes at ratene i denne sektoren forhandles fritt fra sak til sak på grunnlag av tilbud og etterspørsel. Slike markedsvilkår finnes imidlertid også i andre sektorer der de materielle bestemmelsene i artikkel 81 og 82 allerede anvendes. Det er ikke framlagt noe overbevisende argument for å opprettholde det nåværende unntaket for kabotasje og trampfart fra reglene for gjennomføring av traktatens artikkel 81 og 82. Selv om kabotasje ofte ikke har noen innvirkning på handelen innenfor Fellesskapet, betyr ikke det at denne farten i utgangspunktet bør utelukkes fra virkeområdet til forordning (EF) nr. 1/2003.
- 14) Ettersom tiltakene i forordning (EF) nr. 1/2003 er hensiktsmessige for anvendelse av konkurransereglene i

alle sektorer, bør nevnte forordnings virkeområde endres slik at det omfatter kabotasje og trampfart.

- 15) Forordning (EF) nr. 1/2003 bør derfor endres.
- 16) Ettersom medlemsstatene kan ha behov for å tilpasse sine internasjonale forpliktelser på bakgrunn av opphevingen av konferansesystemet, bør bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 4056/86 om gruppeunntaket for linjekonferanser i en overgangsperiode fortsatt få anvendelse på konferanser som oppfyller kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86 på ikrafttredelsesdatoen for denne forordning —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Forordning (EØF) nr. 4056/86 oppheves.

Imidlertid får artikkel 1 nr. 3 bokstav b) og c), artikkel 3-7, artikkel 8 nr. 2 og artikkel 26 i forordning (EØF) nr. 4056/86 fortsatt anvendelse på linjekonferanser som 18. oktober 2006 oppfyller kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86, i en overgangsperiode på to år fra nevnte dato.

Artikkel 2

Artikkel 32 i forordning (EF) nr. 1/2003 oppheves.

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 25. september 2006.

For Rådet
M. PEKKARINEN
Formann