

I

(Akty, których publikacja jest obowiązkowa)

ROZPORZĄDZENIE RADY (WE) NR 1419/2006

z dnia 25 września 2006 r.

uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 83,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Od roku 1987 stosowanie reguł konkurencji w sektorze transportu morskiego podlega przepisom rozporządzenia Rady (EWG) nr 4056/86 ⁽³⁾. Rozporządzenie to miało początkowo dwie funkcje. Po pierwsze, zawierało ono przepisy proceduralne dotyczące stosowania przepisów wspólnotowych dotyczących konkurencji w sektorze transportu morskiego. Po drugie, rozporządzenie to zawierało pewne istotne szczegółowe przepisy dotyczące konkurencji w sektorze morskim, a zwłaszcza wyłączenie

grupowe dla konferencji żeglugi liniowej pozwalające im – pod pewnymi warunkami – na ustalanie cen i regulowanie zdolności przewozowych oraz zawierało wyłączenie porozumień o charakterze czysto technicznym z zakresu stosowania art. 81 ust. 1 Traktatu, jak również przewidywało procedury postępowania w przypadku kolizji z prawem międzynarodowym. Rozporządzenie to nie miało zastosowania do usług transportu morskiego pomiędzy portami w tym samym państwie członkowskim (kabotaż) lub do międzynarodowych usług trampowych.

(2) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu ⁽⁴⁾ zmieniło rozporządzenie (EWG) nr 4056/86, obejmując transport morski, z wyjątkiem usług kabotażowych i międzynarodowych usług trampowych, wspólnymi przepisami wykonawczymi w zakresie konkurencji, mającymi zastosowanie do wszystkich sektorów, ze skutkiem od dnia 1 maja 2004 r. Jednakże pewne szczególne istotne przepisy w zakresie konkurencji dotyczące transportu morskiego nadal mieszczą się w zakresie rozporządzenia (EWG) nr 4056/86.

(3) Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86 wyłącza spod zakazu zawartego w art. 81 ust. 1 Traktatu porozumienia, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć, stosując mniej restrykcyjne środki. Jednakże szczegółowy przegląd branży dokonany przez Komisję wykazał, że żegluga liniowa nie jest branżą wyjątkową, ponieważ jej struktura kosztów nie różni się w sposób istotny od struktury innych branż. Dlatego też nie ma dowodów na to, że ochrona tej branży przed konkurencją jest konieczna.

⁽¹⁾ Opinia wydana dnia 4 lipca 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Opinia wydana dnia 5 lipca 2006 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 1).

- (4) Pierwszy warunek wyłączenia na mocy art. 81 ust. 3 Traktatu wymaga, by porozumienie ograniczające konkurencję przyczyniało się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego. Jeśli chodzi o efektywność wynikającą z istnienia konferencji, konferencje żeglugi liniowej nie mają już możliwości narzucania taryfy konferencji, choć nadal jeszcze mogą ustalać opłaty oraz opłaty dodatkowe stanowiące część ceny przewozu. Nie ma również dowodów na to, że system konferencji prowadzi do stabilizacji stawek przewozowych lub zapewnia większą niezawodność usług przewozowych niż byłoby to w przypadku rynku, na którym panuje pełna konkurencja. Członkowie konferencji coraz częściej świadczą swoje usługi na podstawie indywidualnych umów o świadczenie usług zawieranych z poszczególnymi eksporterami. Ponadto konferencje nie regulują dostępnych zdolności przewozowych, ponieważ jest to przedmiot indywidualnych decyzji poszczególnych przewoźników. W obecnych warunkach stabilność cen oraz niezawodność usług rynek zawdzięcza indywidualnym umowom o świadczenie usług. Domniemany związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy ograniczeniami (ustalenie cen oraz regulacja podaży) oraz efektywnością (niezawodnością usług) wydaje się zbyt wątpliwy, by spełniał on pierwszy warunek zawarty w art. 81 ust. 3 Traktatu.
- (5) Drugi warunek wyłączenia zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekompensovane użytkownikom. W przypadku klasycznych ograniczeń, takich jak horyzontalne ustalenie cen, które występują wówczas, gdy taryfa konferencji jest ustalona, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalane są wspólnie, negatywne skutki są bardzo poważne. Jednocześnie nie zidentyfikowano skutków, które byłyby wyraźnie pozytywne. Użytkownicy transportu uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia. Obecnie konferencje nie spełniają już drugiego warunku zawartego w art. 81 ust. 3.
- (6) Zgodnie z trzecim warunkiem dotyczącym wyłączeń określonym w art. 81 ust. 3 Traktatu porozumienia ograniczające nie mogą nakładać na przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne dla osiągnięcia jego celów. Konsorcja są porozumieniami o współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej, które nie wiążą się z ustalaniem cen i dlatego są mniej restrykcyjne niż konferencje. Użytkownicy transportu uważają, że dzięki nim liniowe usługi morskie świadczone są na odpowiednim poziomie oraz w sposób niezawodny i efektywny. Ponadto w ostatnich latach znacznie częściej stosuje się indywidualne umowy o świadczenie usług. Umowy takie z definicji nie ograniczają konkurencji i zapewniają korzyści eksporterom, ponieważ pozwalają na dostosowanie usług do ich indywidualnych potrzeb. Ponadto, ponieważ cena ustalana jest z góry i nie podlega wahaniom przez określony okres (zazwyczaj do jednego roku), umowy o świadczenie usług mogą przyczynić się do stabilności cen. Dlatego też nie stwierdzono, że ograniczenia konkurencji dopuszczone rozporządzeniem (EWG) nr 4056/86 (ustalenie cen oraz regulacja zdolności przewozowych) są niezbędne dla zapewnienia użytkownikom transportu niezawodnych usług przewozowych, skoro cel ten można osiągnąć mniej restrykcyjnymi środkami. Dlatego też trzeci warunek zawarty w art. 81 ust. 3 Traktatu nie jest spełniony.
- (7) Czwarty warunek zawarty w art. 81 ust. 3 Traktatu zakłada, że konferencje powinny podlegać skutecznej presji konkurencji. W aktualnych warunkach rynkowych konferencje obecne są niemal na wszystkich głównych szlakach handlowych i konkurują z przewoźnikami skupionymi w konsorcjach oraz z przewoźnikami niezależnymi. Wprawdzie być może istnieje konkurencja w odniesieniu do stawek przewozów oceanicznych ze względu na osłabienie systemu konferencji w tym segmencie, lecz w odniesieniu do opłat i opłat dodatkowych nie ma prawie żadnej konkurencji cenowej. Opłaty te ustalane są przez konferencję i taki sam poziom opłat stosowany jest często przez przewoźników niebędących członkami konferencji. Ponadto przewoźnicy uczestniczą w konferencjach i konsorcjach na tych samych szlakach, wymieniając między sobą poufne informacje handlowe i kumulując korzyści wynikające z wyłączeń grupowych dla konferencji (ustalenie cen i regulacja zdolności przewozowych) oraz wyłączeń grupowych dla konsorcjów (współpraca operacyjna w celu świadczenia wspólnych usług). Biorąc pod uwagę wzrost liczby powiązań pomiędzy przewoźnikami na tych samych szlakach, stwierdzenie, w jakim zakresie konferencje podlegają skutecznej konkurencji wewnętrznej i zewnętrznej jest zagadnieniem bardzo złożonym i może być dokonywane tylko indywidualnie dla każdego przypadku.
- (8) Dlatego też konferencje linii żeglugowych nie spełniają już czterech stosowanych kumulatywnie warunków wyłączenia zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu i w związku z tym wyłączenie grupowe w odniesieniu do takich konferencji powinno zostać zniesione.
- (9) Wyłączenia spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, porozumień o charakterze czysto technicznym oraz procedura postępowania w przypadku ewentualnej kolizji przepisów są także zbędne. Z tych przyczyn przepisy te powinny zostać uchylone.
- (10) W związku z powyższym rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 winno zostać uchylone w całości.

- (11) Konferencje linii żeglugowych są tolerowane w kilku jurysdykcjach. W tym, tak jak i w innych sektorach, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Ze względu na globalny charakter branży przewozów w żegludze liniowej Komisja powinna podjąć wszelkie stosowne kroki w celu zniesienia wyłączenia dla ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych, które istnieją gdzie indziej, utrzymując jednocześnie wyłączenie dla współpracy operacyjnej pomiędzy liniami żeglugowymi skupionymi w konsorcjach lub sojuszach zgodnie z zaleceniami sekretariatu OECD z 2002 r.
- (12) Kabotaż oraz międzynarodowe usługi trampowe zostały wyłączone spod zasad stosowania art. 81 i 82 Traktatu określonych początkowo w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86, a następnie w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003. Obecnie są to jedyne sektory wyłączone spod przepisów wykonawczych Wspólnoty w zakresie konkurencji. Brak skutecznych uprawnień wykonawczych w odniesieniu do tych sektorów jest nieprawidłowością z punktu widzenia prawidłowej regulacji.
- (13) Usługi trampowe wyłączone zostały z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1/2003, ponieważ stawki za te usługi są negocjowane w każdym przypadku bez ograniczeń, stosownie do warunków podaży i popytu. Jednak takie warunki rynkowe istnieją w innych sektorach i istotne postanowienia art. 81 i 82 Traktatu już mają zastosowanie do usług w tych sektorach. Nie przedstawiono przekonującego uzasadnienia dla utrzymania obowiązującego wyłączenia usług trampowych z zakresu stosowania przepisów dotyczących wykonania art. 81 i 82 Traktatu. Podobnie w przypadku usług kabotażowych, które wprawdzie często nie mają wpływu na handel wewnątrzspółnotowy, lecz nie oznacza to, że winny one być z góry wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
- (14) Ponieważ mechanizmy określone w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003 pozwalają na stosowanie zasad konkurencji do wszystkich sektorów, zakres tego rozporządzenia powinien zostać zmieniony w taki sposób, by obejmowało ono usługi kabotażowe i trampowe.

- (15) Z powyższych względów rozporządzenie (WE) nr 1/2003 powinno zostać odpowiednio zmienione.
- (16) Ponieważ w związku ze zniesieniem systemu konferencji może zaistnieć konieczność dostosowania przez państwa członkowskie swoich zobowiązań międzynarodowych, przepisy rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 dotyczące wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych powinny nadal mieć zastosowanie w okresie przejściowym w odniesieniu do konferencji spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zostaje uchylone.

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3–7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 są w dalszym ciągu stosowane w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu 18 października 2006 r. w okresie przejściowym trwającym dwa lata od tej daty.

Artykuł 2

Skreśla się art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwunastego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 25 września 2006 r.

W imieniu Rady
M. PEKKARINEN
Przewodniczący