

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 1419/2006 НА СЪВЕТА

от 25 септември 2006 година

за оменяне на Регламент (ЕИО) № 4056/86 относно определяне на подробни правила за прилагането на членове 85 и 86 от Договора по отношение на морския транспорт и за изменение на Регламент (ЕО) № 1/2003 относно разширяването на обхвата на Договора с включване на каботажно плаване и международни услуги за морски търговски превози във всички направления

(Текст от значение за ЕИП)

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност и, по-специално, член 83 от него,

като взе предвид предложението на Комисията,

като взе предвид становището на Европейския парламент¹,

като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

след консултации с Комитета на регионите,

като има предвид, че:

(1) Прилагането на правото на конкуренция в сектора морски транспорт се подчинява на разпоредбите от Регламент (ЕИО) № 4056/86³ от 1987 г. Регламент (ЕИО) № 4056/86 първоначално има две функции. Първо, в него се съдържат процедурни разпоредби за прилагането на правилата на Общността за конкуренция в сектор морски превоз на товари. Второ, в него са посочени определени конкретни материални разпоредби относно конкуренцията в морския сектор, а именно груповото освобождаване от задължения на обединенията между дружества корабособственици за морски търговски превози, което позволява на тези дружества да определят цени и да регулират капацитети при определени условия, като същевременно се определя изключването на изцяло техническите договорености от прилагането на член 81, параграф 1 от Договора и редът за уреждане на конфликти в рамките на международното право. Той не се прилага по отношение на морски транспортни

¹ Становище от 4 юли 2006 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

² Становище, получено на 5 юли 2006 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*).

³ ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 4. Регламент, последно изменен с Акта за присъединяване от 2003 г.

услуги в пределите на една и съща държава-членка (каботажно плаване) и по отношение на международните услуги за морски търговски превози във всички направления.

(2) С Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 г. относно прилагането на правилата за конкуренцията, определени в членове 81 и 82 от Договора⁴ изменя Регламент (ЕИО) № 4056/86 за привеждане на морския транспорт в съответствие с общите правила за въвеждане на конкуренцията, приложими за всички сектори в сила от 1 май 2004 г., с изключение на каботажното плаване и международните услуги за морски търговски превози във всички направления. Независимо от това, конкретните материални разпоредби за конкуренцията, отнасящи се до морския сектор, все още попадат в обхвата на Регламент (ЕИО) № 4056/86.

(3) Групово освобождаване от задължения на картелното споразумение между дружества корабособственици за морски превоз, предвидено съгласно Регламент (ЕИО) № 4056/86, освобождава от забраната, установена в член 81, параграф 1 от Договора, споразуменията, решенията и съгласуваната практика на всички или част от членовете на едно или повече картелни споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози, които изпълняват определени условия. Основанието за групово освобождаване от задължения по същество приема, че картелните споразумения са носители на стабилност като обезпечават на износителите надеждни услуги, които не могат да се постигнат с по-малко рестриктивни средства. При все това, един цялостен преглед на отрасъла, извършен от Комисията, показва, че морските търговски превози не са единствени по рода си по структурата на разходите си, нито се различават съществено от структурата на разходите при другите отрасли. Следователно, не са налице доказателства, че този отрасъл изпитва нужда от защита от конкуренция.

(4) Първото условие за освобождаване по член 81, параграф 3 изисква рестриктивното споразумение да внесе своя принос в подобряване производството или разпределението на стоки, или в подкрепата и пропагандирането на техническия или стопанския напредък. Относно ефективността, която е продукт от дейността на тези картелни споразумения, картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози вече не са в състояние да прилагат картелните тарифи, въпреки че все още успяват да фиксират такси и свръхтакси, които са част от цената за транспорта. Освен това, няма налице доказателства, че системата с картелите води до по-стабилни навла, нито че води до по-надеждни услуги в областта на морските превози, отколкото в случая, когато пазарът е организиран на принципа на пълната конкуренция. Участниците в картелите на дружества корабособственици във все по-голяма степен предлагат своите услуги чрез отделни споразумения за услуги, които те сключват с отделни износители. В допълнение към това, картелите на дружества корабособственици не управляват наличните транспортни мощности, тъй като те са в кръга на собствените решения, които всеки превозвач взема самостоятелно. При съществуващите понастоящем пазарни условия стабилността на цените и надеждността на услугите се дължат на

⁴ ОВ L 1, 4.1.2003 г., стр. 1. Регламент, изменен с Регламент (ЕО) № 411/2004 (ОВ L 68, 6.3.2004 г., стр. 1).

отделни споразумения за услуги. Следователно, твърденията за наличието на причинно-следствена връзка между рестрикциите (определяне на фиксирани цени и регулиране на доставките) и претенциите за ефективност (надеждни услуги) изглеждат твърде необосновани, за да отговарят на първото условие на член 81, параграф 3.

(5) Второто условие за освобождаване по член 81, параграф 3 е, че потребителите следва задължително да бъдат компенсирани за негативните последици в резултат от ограничаването на конкуренцията. По отношение на особено тежките ограничения, например хоризонталното ценообразуване, което възниква в случаите, в които се фиксира картелна тарифа, а таксите и свръхтаксите се фиксират съвместно, отрицателните последици са много сериозни. При все това обаче, не са констатирани ясни положителни последици. Потребителите на транспортни услуги считат, че картелите на дружествата корабособственици работят в полза на най-слабо ефективните си членове и призовават към тяхното отменяне. Картелите на дружествата корабособственици вече не изпълняват второто условие от член 81, параграф 3.

(6) Второто условие за освобождаване по член 81, параграф 3 е, че управлението в никакъв случай не бива да налага на заинтересуваните предприятия ограничения, които не са неизбежни при постигането на своите цели. Консорциумите са споразумения за кооперация между морските транспортни линии, които не се ангажират с определянето на фиксирани цени и, следователно, са по-малко рестриktivни от картелите. Потребителите на транспортни услуги считат, че консорциумите предоставят адекватни, надеждни и ефективни морски транспортни услуги по график. В добавка към това, през последните години значително нараства използването на отделни споразумения за услуги. По дефиниция, такива отделни споразумения за услуги не ограничават конкуренцията и осигуряват ползи за износителите, тъй като дават възможност за оформяне на специални услуги. Наред с това, тъй като цената се определя предварително и не плава в течение на предварително определен период (обикновено до една г.), договорите за услуги могат да допринесат за стабилността на цените. Така че не е безспорен факт, че ограниченията за конкуренцията, позволени в съответствие с Регламент (ЕИО) № 4056/86 (определяне на фиксирани цени и регулиране на капацитета), са неизбежни при предлагането на надеждни морски транспортни услуги на потребителите, тъй като такива услуги могат да се постигнат и с по-малко рестриktivни средства. Следователно, третото условие по член 81, параграф 3 не е спазено.

(7) И накрая, четвъртото условие по член 81, параграф 3 изисква картелът от дружества корабособственици да остане на пазара, но при условие за налагане на ефективни ограничения на конкуренцията. При съществуващите понастоящем пазарни обстоятелства картелите от дружества корабособственици присъстват по всички по-важни търговски морски пътища и се конкурират с превозвачи, групирани в консорциуми, както и с независими търговски линии. Докато са налице условия за съществуване на конкуренция в цените при морските навла поради отслабването на системата от картели, конкуренция в цените по отношение на свръхтаксите и допълнителните такси надали съществува изобщо. Последните се определят от

картела и често се получава така, че превозвачите извън картела прилага същите такси. Освен това, превозвачите участват в картели и консорциуми на едни и същи рейсове, като си обменят важна търговска информация и натрупват ползите, произтичащи от груповото освобождаване, присъщо на картела (определяне на фиксирани цени и регулиране на капацитета) и присъщо на консорциумите (работно сътрудничество за предоставяне на съвместна услуга). Като се има предвид увеличаващият се брой връзки между превозвачи по една и съща рейсова линия, определянето на степента, в която картелите се подлагат на действителна вътрешна и външна конкуренция, е много сложно упражнение, което се отличава с това, че може да се извършва успешно само поотделно за всеки конкретен случай.

(8) Във връзка с гореказаното картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози вече не изпълняват четирите кумулативно посочени условия за освобождаване по член 81, параграф 3 от Договора и следователно, груповото освобождаване по отношение на такива картели следва да бъде отменено.

(9) Освобождаването от забраната по член 81, параграф 1 от Договора на чисто техническите споразумения и процедурата за уреждане на евентуално възникващи конфликти от правен характер е също остаряло. Следователно, тези разпоредби също следва да се заличат.

(10) Предвид гореказаното, Регламент (ЕИО) № 4056/86 следва да се отмени изцяло.

(11) Картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози се толерират в няколко юрисдикции. И в този сектор, както и в някои други, законът за конкуренцията не се прилага по един и същ начин в целия свят. Предвид глобалния характер на отрасъл морски търговски превози, Комисията следва да предприеме подходящи мерки за придвижване на отменянето на освобождаване от определяне на фиксирани цени, от което се ползват картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози, които са налице другаде, като същевременно остава освобождаването за работно сътрудничество между линии за морски превози, групирани в консорциуми и сдружения, което е в съответствие с препоръките на Секретариата на ОИСР, направени през 2002 г.

(12) Каботажното плаване и международните услуги за морски търговски превози във всички направления са изключени от правилата за прилагане на членове 81 и 82 от Договора, които първоначално са изложени в Регламент (ЕИО) № 4056/86, а впоследствие и в Регламент (ЕО) № 1/2003. Понастоящем те са единствените останали сектори, изключени от правилата на Общността за прилагане на конкуренцията. Липсата на ефективни изпълнителни пълномощия за тези сектори представлява аномалия от регулаторна гледна точка.

(13) Изключването на морски търговски превози във всички направления от Регламент (ЕО) № 1/2003 се основава на факта, че тарифите за тези услуги се уговарят свободно за всеки конкретен случай в съответствие с условията на търсенето и

предлагането. При това обаче, такива пазарни условия са налице в други сектори и по отношение на тези услуги вече се прилагат основните разпоредби от членове 81 и 82. Не е приведена нито една убедителна причина за оставането на съществуващото понастоящем изключване на тези услуги от правилата за прилагане на членове 81 и 82 от Договора. Подобно на това, въпреки че услугите в каботажното плаване често не се отразяват върху търговията на Общността, това не означава, че тези услуги следва да се изключат от обхвата на Регламент (ЕО) № 1/2003 още от самото начало.

(14) Тъй като механизмите, отстоявани в Регламент (ЕО) № 1/2003, са подходящи за прилагане на правилата за конкуренцията към всички сектори, обхватът на настоящия регламент следва да бъде изменен по такъв начин, че в него да се включат каботажното плаване и морските търговски превози във всички направления.

(15) Във връзка с това, в Регламент (ЕО) № 1/2003 следва да се внесат съответните изменения.

(16) Тъй като на държавите-членки може да се наложи да коригират своите международни ангажменти предвид отменянето системата на картелите, разпоредбите от Регламент (ЕИО) № 4056/86, свързани с груповото отменяне на картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози, следва да продължи да се прилага по отношение на картелите от дружества корабособственици, отговарящи на изискванията от Регламент (ЕИО) № 4056/86 към датата на влизане в сила на настоящия регламент, което важи в течение на даден преходен период,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 4056/86 се отменя.

При все това обаче, член 1, параграф 3, буква б) и буква в), членове 3 - 7, член 8, параграф 2 и член 26 от Регламент (ЕИО) № 4056/86 продължават да се прилагат по отношение на картелните споразумения между дружества корабособственици за морски търговски превози, отговарящи на изискванията на Регламент (ЕИО) № 4056/86 към 18 октомври 2006 г., за преходен период с продължителност две години, считано от тази дата.

Член 2

Член 32 от Регламент (ЕО) № 1/2003 се заличава.

Член 3

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

Съставено в Брюксел на 25 септември 2006 година.

За Съвета:

Председател

M. PEKKARINEN