

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg  
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EUK	26. november 2004

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets reviderede grundnotat vedrørende Kommissionens hvidbog om revisionen af Rådets forordning (EØF) nr. 4056/86 om anvendelsen af Fællesskabsrettens konkurrenceregler på søtransport.

Grundnotatet er tidligere fremsendt den 15. november 2004, KOM(2004) 0675 – bilag 2.

Revideret notat

**Kommissionens hvidbog om revisionen af Rådets forordning (EØF) Nr. 4056/86 om anvendelsen af Fællesskabsrettens konkurrenceregler på søtransport**

**Resumé**

*Revideret notat, der inkluderer høringsvar.*

*Europa-kommissionen har udfærdiget en hvidbog om revisionen af Rådets forordning 4056/86 om anvendelsen af Fællesskabsrettens konkurrenceregler på søtransport. Formålet med hvidbogen er, på baggrund af Kommissionens vurderinger, at indhente forslag til indholdet af den fremtidige regulering af området. Kommissionen forventer, at den på baggrund af høringen og den videre proces vil kunne fremsætte konkrete forslag til retsakter i løbet af 2005.*

## **1. Baggrund og indhold**

Kommissionen har udarbejdet en hvidbog om revisionen af Rådets forordning (EØF) Nr. 4056/86 om anvendelsen af Fællesskabsrettens konkurrenceregler på søtransport.

Formålet med hvidbogen er at analysere, om de eksisterende bestemmelser i forordningen skal opretholdes, ændres eller helt bortfalde. Særligt analyseres det, om den eksisterende gruppefritagelse for linjekonferencer<sup>1</sup> skal erstattes af andre instrumenter.

Forordningen indeholder en række bestemmelser om konkurrenceretlig regulering af den maritime sektor.

Den vigtigste del af forordningen er en såkaldt gruppefritagelse, det vil sige en generel undtagelse fra EU-konkurrencereglerne. Gruppefritagelsen giver rederier, der sejler i international linjetrafik både mellem EU-lande og mellem EU og tredjelande, lov til at aftale samarbejde om forskellige forhold, når en række betingelser er opfyldt. De mest omfattende af gruppefritagelsens bestemmelser giver linjeredierne lov til at aftale priser og kapacitet. Det er en mulighed for samarbejde, der normalt betragtes som en alvorlig begrænsning af konkurrencen.

Aftaler, der er omfattet af en gruppefritagelse, er konkurrencebegrænsende efter EF-traktatens artikel 81, men har så mange andre positive virkninger, at de kan fritages efter bestemmelserne i traktatens artikel 81, stk. 3. Disse betingelser, som alle skal opfyldes for at få en fritagelse, er:

1. at aftalen bidrager til større effektivitet eller er udviklingsfremmende,
2. at forbrugerne får en rimelig andel af disse fordele,
3. at aftalen ikke virker mere begrænsende end nødvendigt for at opnå disse formål, og

---

<sup>1</sup> Forordning nr. 4056/86 artikel 1, stk. 3, litra b) definerer linjekonferencer eller konferencer som ”en gruppe på to eller flere linjeredier, som driver international linjefart med godsbefordring i en eller flere bestemte ruter inden for et fastsat geografisk område, og som har en aftale eller ordning, hvorefter virksomheden drives i henhold til ensartede eller fælles fragtrater og andre aftalte vilkår for sådan rutefart”.

4. at aftalen ikke bevirker, at konkurrencen udelukkes på en stor del af markedet.

De fire betingelser skal være opfyldt, når en gruppefritagelse vedtages. Men betingelserne skal blive ved med at være opfyldt, ellers trækkes gruppefritagelsen tilbage.

I sin hvidbog vurderer Kommissionen, at de fire betingelser for at opretholde linjerederiernes generelle fritagelse til at aftale priser og kapacitet ikke længere synes at være til stede. Det skyldes blandt andet, at der ikke har kunnet påvises positive effekter for forbrugerne. Desuden foregår størstedelen af linjekonferencetrafikken i dag på baggrund af fortrolige servicekontrakter med afskiberne, det vil sige uden om linjernes fælles prisfastsættelse. Dette har ikke skadet stabiliteten i verdenshandelen. På det grundlag foreslår Kommissionen, at det overvejes, at trække den nuværende gruppefritagelse tilbage.

Kommissionen har undersøgt andre eksisterende internationale regelsæt og aftaler for at indhente inspiration til eventuelle alternativer til den eksisterende gruppefritagelse. Kommissionen har endvidere afholdt drøftelser med ELAA, som er de europæiske linjerederiers organisation, som har bidraget konstruktivt til processen og fremlagt forslag til alternativ regulering. I hvidbogen opfordrer Kommissionen til, at også andre aktører bidrager med alternative løsningsforslag. Hvidbogen indeholder en gennemgang af andre former for linjefartssamarbejde, herunder også linjerederiernes forslag. Kommissionen foreslår, at det undersøges, hvilken type instrument, der vil være behov for til eventuel afløsning af forordning 4056/86.

Forordning 4056/86 indeholder desuden bestemmelser om, at trampfart (ikke-regelmæssig godstransport med skib) og cabotage (søtransport indenfor en og samme medlemsstat) ikke er omfattet af Kommissionens beføjelser til at efterforske og håndhæve konkurrencereglerne. Denne undtagelsesbestemmelse er også indføjet i den generelle procedureforordning om Kommissionens beføjelser i forhold til traktatens konkurrenceregler.<sup>2</sup> Alle andre søtransportsegmenter, undtagen trampfart og cabotage, er omfattet af Kommissionens undersøgelses- og håndhævelsesbeføjelser i konkurrencesager.<sup>3</sup>

I hvidbogen vurderer Kommissionen, at der ikke længere synes at være nogen argumenter for fortsat at undtage disse to typer søtransport fra den almindelige konkurrenceregulering. Begge former for trafik påvirker efter Kommissionens vurdering samhandelen mellem medlemsstaterne, hvorfor

<sup>2</sup> Artikel 32 i Rådets forordning (EF) nr. 1/ 2003 om gennemførelse af konkurrencereglerne i traktatens artikel 81 og 82.

<sup>3</sup> Undtagelsen for flytrafik mellem EU og tredjelande blev ophævet pr. 1. maj 2004 ved Rådets forordning (EF) nr. 411/ 2004 af 26. februar 2004.

de bør være omfattet af den samme konkurrenceregulering som øvrige segmenter. Kommissionen overvejer derfor at bringe trampfart og cabotage ind under den generelle procedureforordning 1/2003. Kommissionen vil udstede retningslinjer til branchen om overholdelse af konkurrencereglerne på området.

Forordning 4056/86 indeholder også bestemmelser om, at linjerederier kan indgå visse typer tekniske aftaler uden at komme i konflikt med EU-konkurrencereglerne. Kommissionen overvejer i hvidbogen, at ophæve disse bestemmelser, eftersom de pågældende aftaler i forvejen ikke har karakter af konkurrencebegrænsende aftaler.

Endelig indeholder forordningen bestemmelser om, hvordan internationale lovkonflikter på området skal behandles proceduremæssigt. Bestemmelserne har aldrig været anvendt, og tilsvarende bestemmelser er blevet slettet fra EU-reguleringen indenfor andre brancher. I hvidbogen anbefaler Kommissionen derfor, at bestemmelserne udgår.

## 2. Europa-Parlamentets holdning

Europa-Parlamentets holdning til hvidbogen foreligger ikke.

## 3. Nærheds- og proportionalitets princippet

Det er Regeringens opfattelse, at Kommissionens anbefalinger i hvidbogen vil være i overensstemmelse med nærheds- og proportionalitetsprincippet.

## 4. Gældende dansk ret

Der eksisterer ingen specifikke regler på området ud over de almindelige regler i konkurrenceloven, lovbekendtgørelse nr. 539 af 28. juni 2002.

## 5. Høring

Hvidbogen har været i høring hos Advokatrådet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Bryggeriforeningen, Danmarks Rederiforening, Danmarks Turistråd, Dansk Handel og Service, Dansk Industri, HTS Interesseorganisationen, Finansrådet, Forbrugerrådet, Forsikring og Pension, Håndværksrådet, Landbrugsrådet og Realkreditrådet.

Følgende interesseorganisationer har bemærkninger til hvidbogen:

Danmarks Rederiforening mener, at hvis gruppefritagelsen i forordning 4056/86 skal ophæves, så bør de danske myndigheder forholde sig positivt til at give linjerederierne mulighed for fortsat at drøfte behovet for skibskapacitet samt fastlægge modeller for beregning af forskellige tillæg til ratene. Det er blandt andet nogle af de punkter, som også de europæiske linjerederiers organisation ELAA har foreslået Kommissionen.

Danmarks Rederiforening mener, at det fortsat er nødvendigt at have disse få fritagelser fra konkurrencereglerne i EU for at kunne betjene det europæiske marked på samme måde som stort set alle verdens andre vigtige lande og regioner.

Danmarks Rederiforening mener også, at der bør gives de nødvendige guidelines og retningslinjer for trampfarten, hvis denne type transport for fremtiden skal omfattes af de almindelige konkurrenceregler.

Endelig mener Danmarks Rederiforening, at en rigoristisk implementering af EU's konkurrenceregler vil bryde med årelange erfaringer og udvikling af søfarten, der efter rederiforeningens mening generelt har været til fordel for både udbydere og kunder.

Samlet kan rederiforeningen derfor kun anbefale, at der som minimum fremover udarbejdes retningslinjer, der sikrer en vis kontinuitet samt overensstemmelse med, hvad der sker i resten af verden.

#### 6. Lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser

Hvidbogen har ikke i sig selv nogen lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

#### 7. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Hvidbogen har ikke i sig selv nogen samfundsøkonomiske konsekvenser.