

Erhvervsudvalget
ERU alm. del - Bilag 37
EUU, EU-note – E2
Offentlig

Folketinget — Europaudvalget og Erhvervsudvalget

Christiansborg, den 26. oktober 2004

EU-Chefkonsulenten

Til

udvalgets medlemmer og stedfortrædere

Kommissionens hvidbog (KOM (2004) 0675) om revurdering af søtransportens gruppefritagelse fra EU's konkurrenceregler

Kommissionen har den 15. oktober 2004 offentliggjort en hvidbog, der indeholder overvejelser omkring behovet for at lade EU's almindelige konkurrenceregler gælde for søtransport. Hidtil har søtransportsektoren i et vist omfang været omfattet af en såkaldt gruppefritagelse, hvilket blandt andet indebærer, at EU's almindelige forbud mod prisaftaler mellem private virksomheder har været sat ud af kraft. Hvidbogen foreslår i den forbindelse at ophæve gruppefritagelsen, således at også søtransportsektoren omfattes af konkurrencereglerne. Kommissionen angiver, at mere konkurrence på søtransportområdet ville være gavnligt for såvel vareeksportører i EU som EU's økonomi som helhed. For Danmark som søfartsnation har området stor betydning. Hvidbogen skal ses i sammenhæng med Det Europæiske Råds møde i Lissabon i 2000, hvor medlemslandene opfordrede Kommissionen til at fremskynde liberaliseringen af el, gas, post og transport- områderne. Høringsfristen er sat til 15. december 2004. Kommissionen forventer at fremsætte konkrete lovgivningsinitiativer i løbet af 2005.

1) EU's regler om konkurrence

En af EU's væsentlige opgaver er at gennemføre en "ordning, der sikrer, at konkurrencen inden for det indre marked ikke fordrejes"¹. Med henblik på at løse denne opgave indeholder Traktaten om det Europæiske Fællesskab (TEF) i artikel 81 et forbud mod visse konkurrencebegrænsende aftaler. Forbuddet omfatter blandt andet aftaler mellem private virksomheder, som består i "direkte eller indirekte fastsættelse af købs- og salgspriser eller andre forretningsbetingelser"².

¹ Traktaten om oprettelse af det Europæiske Fællesskab, artikel 3, litra g)

² TEF artikel 81, stk. 1, litra a)

Såfremt forbudet ikke respekteres vil de pågældende aftaler kunne erklæres ugyldige, og der vil eventuelt kunne blive tale om at gøre et erstatningsansvar gældende overfor de involverede virksomheder. Kommissionen kan pålægge endog meget betydelige bøder og tvangsbøder i forbindelse med overtrædelser af forbudet.

Det er dog muligt at undtage visse kategorier af sådanne konkurrenceforvridende aftaler fra forbuddet, såfremt visse nærmere betingelser er opfyldt³. En sådan undtagelse fra EU's konkurrenceregler kaldes typisk en "gruppefritagelse".

2) Rådets Forordning 4056/86 indeholder en gruppefritagelse for liniekonferencer

Shipping-firmaer har traditionelt organiseret sig i såkaldte liniekonferencer, hvor man i fællesskab blandt andet aftaler fælles fragtrater. Begrebet "Linjekonference" defineres i EU-Karnov som følger:

"En gruppe på to eller flere linierederier, som driver international liniefart med godsbefordring i en eller flere bestemte ruter inden for et fastsat geografisk område, og som har en aftale eller ordning, hvorefter virksomheden drives iht. ensartede eller fælles fragtrater og andre aftalte vilkår for en sådan rutefart."

Rådets Forordning 4056/86 af 22. december 1986 indeholder en gruppefritagelse for liniekonferencer. I midten af 1980'erne var det således vurderingen, at en begrænsning i konkurrencen på søtransportens område var acceptabel af hensyn til behovet for stabile fragtrater og stabile søtransport-ydelser⁴.

³ Se TEF artikel 81.3

⁴ Begrundelsen herfor er givet i forordningens præambel:

"[...]det er hensigtsmæssigt at fastsætte regler for gruppefritagelser for linjekonferencer; Linjekonferencerne har en stabiliserende rolle, der kan give afskiberne en garanti for pålidelige tjenesteydelser; de bidrager ligeledes til at sikre et tilstrækkeligt stort udbud af regelmæssige og fyldestgørende søtransportydelser, hvor der på rimelig vis tages hensyn til brugernes interesser; disse resultater kan ikke opnås uden det samarbejde, der finder sted mellem rederierne inden for nævnte linjekonferencer vedrørende takster og eventuelt udbud af ledig kapacitet eller fordeling af de godsmængder, der skal transporteres, eller endog af indtægterne; i de fleste tilfælde er konferencerne udsat for en effektiv konkurrence både fra linjerederier, som ikke deltager i konferencerne, og fra tramprederier samt i visse tilfælde fra andre transportformer; desuden udøver flådernes mobilitet, som er kendetegnende for udbudsstrukturen inden for søtransportområdet, et stadigt konkurrencemæssigt pres på konferencerne, som normalt ikke har mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende søtransportydelser;"

3) Indholdet af hvidbogen

Kommissionens hvidbog overvejer, om dette fortsat er tilfældet, henset til markedsvilkårene således som disse tager sig ud i dag.

På baggrund af en analyse af betingelserne i traktatgrundlaget for gruppefritagelser sammenholdt med resultaterne af den indledende høringsrunde⁵, når Kommissionen frem til at dette næppe er tilfældet.

EF-domstolen har i flere domme⁶ udtalt, at gruppefritagelsen i forordning 4056/86 er helt exceptionel, idet den blandt andet fritager prisaftaler fra konkurrencereglerne. Prisaftaler betragtes normalt som "hardcore"-restriktioner - det vil sige en meget alvorlig overtrædelse af konkurrencereglerne - der som udgangspunkt yderst sjældent opfylder traktatgrundlagets⁷ betingelser for en gruppefritagelse.

Kommissionen konstaterer i den forbindelse, at gruppefritagelsen kun kan forklares ud fra dens historiske kontekst.

Kommissionen anfører, at 75 % af den samlede volumen af verdenshandelen sker ved søtransport. Dette svarer til 45 % af værdien af verdenshandelen. Det er derfor Kommissionens opfattelse, at øget konkurrence på området vil kunne indebære væsentlige økonomiske fordele for EU. For Danmark som søfartsnation har området stor betydning.

Hvidbogen skal ses i sammenhæng med Det Europæiske Råds møde i Lissabon i marts 2000, hvor medlemslandene som et led i Lissabon-strategien opfordrede Kommissionen til at fremskynde liberaliseringen af el-, gas-, post- og transportområderne.

⁵ Kommissionen startede sine undersøgelser af søtransportområdet med udsendelsen i marts 2003 af et høringsdokument med titlen "Høringsdokument med henblik på en fornyet gennemgang af Rådets forordning (EØF) Nr. 4056/86 om fastsættelse af de nærmere retningslinier for anvendelse af traktatens artikel 81 og 82 på søtransport". Kommissionen modtog i alt 36 hørings svar fra rederier, medlemsstater, foreninger m.m.

⁶ Eksempelvis T 86/95 Compagnie Générale Maritime (præmis 254, 393, 484)

⁷ TEF artikel 81.3

Hvidbogen skal yderligere ses i sammenhæng med en rapport fra OECD fra april 2002 om konkurrencepolitik på søtransportens område. I rapporten anbefales det blandt andet at ophæve gruppefritagelser for fragtrater.

Såfremt man via høringsprocessen måtte nå frem til at den eksisterende gruppefritagelse for søtransport skal ophæves, overvejer Kommissionen i Hvidbogen, hvilken regulering der så i givet fald skal vedtages. Kommissionen har således ikke lagt sig fast på en endelig holdning endnu.

Endelig indeholder hvidbogen overvejelser i forhold til den fortsatte fritagelse fra konkurrencereglerne af cabotage (søtransporttydelser, der udelukkende foretages mellem et medlemslands egne havne) og "trampfart"⁸.

4) Høringsfrist og videre forløb

Hvidbogens høringsfrist er sat til 15. december 2004.

Kommissionen forventer, at evalueringsprocessen munder ud i konkrete forslag til retsakter i løbet af 2005.

Med venlig hilsen

Christian Dubois

⁸ "Trampfart" er i forordning 4056/86, artikel 1.3, litra a) defineret som følger: Transport af varer som masse gods eller emballeret masse gods (breakbulk) med skib, som er bortfragtet helt eller delvis til en eller flere afskibere på grundlag af en rejsebefragtning eller tidsbefragtning eller en anden form for aftale i ikke-regelmæssig og/eller ikke forud meddelt fart, når fragtraterne i hvert enkelt tilfælde forhandles frit på grundlag af udbud og efterspørgsel.