



Juridiska institutionen
HANDELSHÖGSKOLAN VID GÖTEBORGS UNIVERSITET



Konkurrensrättslig förändring på linjesjöfartens område

Angående översyn och förändring av den europeiska linjesjöfartens
konkurrensrättsliga reglering

Juris Kandidatprogrammet

Tillämpade studier 20 poäng

Handledare: Professor Svante O Johansson

Författare: Charlotte Adonis

Sammanfattning

- Titel:** Konkurrensrättslig förändring på linjesjöfartens område
- Kurs:** Tillämpade studier, 20 p
- Författare:** Charlotte Adonis
- Handledare:** Professor Svante O Johansson
- Nyckelord:** Linjesjöfart, konkurrensrätt, förordning (EEG) nr 4056/86, förordning (EG) nr 1419/2006, linjekonferens
- Syfte:** Denna uppsats har för avsikt att redogöra för den nyligen upphävda förordning (EEG) nr 4056/86, vilken sedan 1987 reglerat konkurrensrättens tillämpning på linjesjöfarten genom beviljandet av ett så kallat gruppundantag för linjekonferenser, samt de förändringar på området som upphävandet inneburit och bakgrunden till dessa. Vidare syftar uppsatsen till att klargöra hur förändringarna på området kommer att påverka linjesjöfarten i framtiden.
- Metod:** För att behandla de rättskällor som ligger till grund för uppsats har traditionell juridisk metod använts. De rättskällor som framför allt använts i uppsatsen är gemenskapsrättslig lagstiftning (det vill säga förordningar och fördrag), praxis och doktrin samt vetenskaps- och branschartiklar inom det aktuella området. För behandlingen av uppsatsens analysdel har en utredande, och till viss del spekulativ, metod använts.
- Slutsatser:** Sedan förordning (EEG) nr 4056/86 antogs har marknaden för linjesjöfarten förändrats avsevärt. Detta faktum utgjorde bakgrunden för en översyn av nämnda förordning, initierad av kommissionen. Resultatet av översynen renderade i en ny förordning vilken stipulerar att förordning (EEG) nr 4056/86 upphävs med verkan två år från publiceringsdagen, det vill säga i oktober 2008. Linjesjöfarten står således inför en stor förändring på konkurrensrättens område. Hur samarbete mellan linjerederier i framtiden kommer att regleras är i nuläget ännu ej fastställt. Upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser kommer sannolikt att påverka både fraktsatser, marknadsstruktur och tillgänglig service inom linjesjöfartssektorn. Gällande hur denna påverkan kommer att ta sig uttryck går dock åsikterna isär och skillnad kan göras mellan initiala effekter och långsiktiga sådana. Hur lång tid det tar för marknaden att stabilisera sig beror på hur den framtida regleringen kommer att se ut och kan därför endast spekuleras om.

Innehållsförteckning

Förkortningar & förklaringar	5
1. Inledning och frågeställning	6
1.1 Inledning	6
1.2 Bakgrund	6
1.3 Frågeställning	8
1.4 Avgränsning	8
1.5 Metod och material	8
1.6 Disposition	9
2. Tillämplig EG-rätt	10
2.1 Inledning	10
2.2 EG-rättslig reglering av konkurrensrätten	11
2.2.1 Konkurrensreglerna	11
2.2.2 Undantagsförfarandet	13
2.2.3 Konkurrensreglernas tillämplighet på sjörättsområdet	15
3. Sjöfart och konkurrensrätt	16
3.1 Inledning	16
3.2 Samarbetsformer inom sjöfarten	16
3.2.1 Linjesjöfart	16
3.2.2 Trampsjöfart	21
3.3 Förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten	23
3.3.1 Inledning	23
3.3.2 Bakgrund	23
3.3.3 Gruppundantaget	24
3.3.4 Tolkning av gruppundantaget i artikel 3.....	26
3.3.5 Rättspraxis	26
4. Konkurrensrättslig förändring på området	28
4.1 Inledning	28
4.2 Översyn av förordning (EEG) nr 4056/86/Inledning	28
4.2.1 Bakgrund	28
4.2.2 Ändrade marknadsvillkor	29
4.2.3 Internationell utveckling	30
4.2.4 Modernisering av förfarandet på antitrustområdet	31
4.2.5 Reaktionen på översynen	32
4.2.6 Utvärdering av en eventuell förändring	35
4.3 Rådets förordning (EG) nr 1419/2006 om upphävande av förordning (EEG) 4056/86	36
4.3.1 Inledning	36

4.3.2	Bakgrund och motivering till kommissionens förslag	36
4.3.3	Sveriges ståndpunkt gällande förslaget	40
4.4	Ny konkurrensrättslig reglering på linjesjöfartens område	40
4.4.1	Behovet av ett alternativt till konferenssystemet	40
4.4.2	ELAA:s förslag om alternativ reglering	41
4.4.3	Respons på ELAA:s förslag	42
4.4.4	ELAA:s reviderade förslag	42
5.	Slutsats och Analys	44
5.1	Inledning	44
5.2	Förändringarnas effekt på linjesjöfarten	44
5.2.1	Studie av eventuella konsekvenser	44
5.2.2	Internationella konsekvenser	45
5.2.3	Förändringarnas effekt på transportpriser	45
5.2.4	Förändringarnas effekt på marknadsstrukturen	46
5.2.5	Förändringarnas effekt på tillgänglig service	47
5.2.6	Konsekvenser för trampsjöfarten	47
5.3	Avslutande diskussion – dagsläget och framtiden	48
	Referenser	51

Förkortningar & förklaringar

Förkortningar

ECSA	European Community Shipowners' Associations
EEG	Europeiska ekonomiska gemenskapen
EESK	Europeiska ekonomiska och sociala kommittén
EG	Europeiska gemenskaperna
EG-fördraget	Romfördraget (om upprättande av europeiska gemenskapen)
ELAA	European Liner Affairs Association
ESC	European Shippers' Council
FEFC	Far Eastern Freight Conference
OECD	Organisationen för ekonomisk samarbete och utveckling (Organisation for Economic Cooperation and Development)
TAA	Trans Atlantic Agreement
TACA	Trans Atlantic Conference Agreement
UNCTAD	FN: s konferens för handel och utveckling (United Nations Conference on Trade and Development)

Förklaringar

Crosstrade	Transporter som inte berör Europeiska unionen
Trad	Sjöfart mellan vissa bestämda hamnar
Rate	Fraktsats

1. Inledning och frågeställning

1.1 Inledning

Sjöfarten är den mest internationella av alla branscher. I globaliseringens tidevarv märks detta särskilt tydligt. Sjöfarten spelar en nyckelroll i världsekonomin. Ju mer den internationella handeln ökar desto mer behövs sjötransporterna. De är i många avseenden också en förutsättning för handel. Sedan beslutet om Lissabonstrategin¹ år 2000 är liberalisering av transportsektorn en av de centrala målsättningarna för EU och dess medlemsstater. Efterfrågan på transporttjänster ökar alltjämt inom unionen och en fortsatt ökning förutspås. Den väntade ökningen hänger bland annat samman med ökad ekonomisk tillväxt, en utvidgad union och allt intensivare handelsförbindelser och gäller inte minst godstrafiken.

Transporter till sjöss sker genom två typer av tjänster: linjesjöfart och trampsjöfart. Sedan 1875 har linjesjöfarten organiserats genom linjekonferenser, det vill säga sammanslutningar av rederier som tillhandahåller godstransporttjänster som följer en viss tidtabell med enhetliga eller gemensamma avgifter för en viss geografisk rutt. Trampsjöfarten transporterar torr och flytande bulklast i överfarter som inte är bundna av någon officiell tidtabell och priset kan förhandlas fritt från fall till fall, beroende på tillgång och efterfrågan. En liknelse kan göras med buss- och taxitrafik, där linjefartygen motsvarar busstrafiken och trampfartygen taxibilar på havet. Linjetrafiken erbjuder schemalagda tjänster med fastställd avgång och ankomst, medan trampfartygen erbjuder skräddarsydda tjänster med utgångspunkt i specifika krav. Även gällande trampsjöfarten har samarbete, i form av så kallade pooler, rederierna emellan förekommit sedan länge.

Förordning (EEG) nr 4056/86 har sedan 1987 reglerat hur konkurrensrätten, framförallt EG-förordningens² artikel 81 och 82, skall tillämpas på linjetrafiken. Under den tid förordningen varit i bruk har den aldrig setts över. Detta i kombination med att marknaden förändrats markant sedan förordningen togs i bruk har varit upphovet för en översyn åtföljt av en förändring av regelverket.

Trampsjöfarten är undantagen i förordning (EEG) nr 4056/86 och regleras istället genom direkt tillämpning av konkurrensregelverket. Trampsektorn ansågs vid tiden för antagandet av förordning (EEG) nr 4056/86 utgöra ett av de mycket sällsynta exemplen på perfekt global konkurrens varför denna sektor inte träffats av den annars strikta konkurrensregleringen. Det har dock ifrågasatts om det fortfarande föreligger skäl att trampsjöfarten undantas på detta sätt.

1.2 Bakgrund

UNCTAD (FN:s konferens om handel och utveckling) antog 1974 en uppförandekod för linjekonferenser som ett svar på utvecklingsländernas önskan om större delaktighet för deras transportörer på linjefartstransportens område. Uppförandekoden för linjekonferenser innebar att linjefartlasten delades upp så att transportörerna från de exporterande och importerande

¹ Europeiska rådets möte i Lissabon i mars 2000.

² Romfördraget av den 1 januari 1958, med senare ändringar.

länderna fick 40 procent var, vilket betydde att 20 procent av linjefartstransporterna överlämnades av linjekonferenserna till transportörer i tredje land. Uppförandekoden ratificerades av flera EU-medlemsstater, andra utvecklade länder (OECD) samt utvecklingsländer och trädde i kraft den 6 oktober 1983. Den implementerades i Sverige genom lagen (1983:1015) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser. Uppförandekoden är därför det grundläggande rättsliga instrument som styr linjesjöfarten världen över. EG antog 1979 förordning (EEG) nr 954/79 som föreskriver villkoren för hur linjekoden skall tillämpas för att vara förenlig med EG-fördraget. Enligt kommissionens åsikt utgjorde förordning 954/79 (Brysselpaketet) en välbalanserad kompromiss mellan utvecklingsländernas önskan att få tillträde till linjekonferenserna och upprätthållandet av de handelsprinciper som finns mellan OECD-länderna. Vidare var tillämpningen förenlig med de grundläggande principerna i EG-fördraget.

EU antog 1986 förordning (EEG) nr 4056/86 om tillämpningen av dåvarande artiklarna 85-86 (nuvarande artiklarna 81-82) i EG-fördraget i fråga om sjötransporter. I förordningen finns uttryckliga hänvisningar till förordning (EEG) nr 954/79 såväl som till UNCTAD:s uppförandekod för linjekonferenser. Man delade upp linjekonferenserna i öppna och stängda beroende på om nya deltagare fick tillgång automatiskt eller om konferensdeltagarnas godkännande krävdes. Förordning (EEG) nr 4056/86 innebar att EU antog systemet med stängda konferenser i kombination med öppna trader, man garanterade därmed effektiv konkurrens utifrån på samma gång som man säkerställde att andra konkurrenshämmande åtgärder inte fick vidtas av linjekonferenserna. Förordningen som, för ovanlighetens skull gällande konkurrensrätt, var en rådsförordning innebar i huvudsak ett erkännande av särdragen på sjötransportområdet och dess internationella karaktär.

Enligt förordning (EEG) nr 4056/86 beviljades linjekonferenserna ett gruppundantag, förutsatt att vissa villkor och krav var uppfyllda. Konferenserna tilläts utföra verksamhet av olika slag (t ex fördelning av last och intäkter mellan medlemmarna, samordning av tidtabeller, fördelning av överfarter mellan medlemmarna) som inte stred mot EG:s konkurrensregler under förutsättning att två centrala konkurrensbegränsningar beaktades: horisontella prisöverkommelser och kapacitetsutnyttjande. Gruppundantaget från de centrala begränsningarna motiverades av att konferenserna hade en stabiliserande effekt på linjetransporttaxorna, de tillhandahöll nödvändiga och effektiva tjänster till speditörerna och de utsattes för effektiv konkurrens utifrån. Förordningen erbjöd det mest generösa gruppundantaget för någon näringslivssektor i Europeiska unionen och var vid antagandet unik såtillvida att ingen annan sektor var undantagen från EU:s konkurrensregler och att gruppundantaget var obegränsat i tid.

Konferensernas verksamhet har med åren minskat dramatiskt både i storlek och i omfattning på grund av förändrade marknadsvillkor. Framförallt har följande inträffat:

- Konferenserna kan inte längre göra prisöverkommelser för den del av multimodala transporter som sker på land.
- Taxorna måste vara gemensamma eller enhetliga inte bara mellan konferensens medlemmar utan också med hänsyn till alla speditörer för samma vara.
- Konferenserna kan inte införa restriktioner för medlemmar som vill teckna individuella tjänsteavtal med speditörer.

- Åtgärder för kapacitetsutnyttjande tillåts bara på villkor att de inte används för att skapa en konstgjord högsäsong i kombination med förhöjda taxor.³

Utvecklingen av lagstiftningen gällande linjesjöfarten har hos de flesta utvecklade länder inneburit en tillnärmning av EU:s system, varför undantagsreglering för linjekonferenser från konkurrensrätten regleras på ungefär samma sätt som i EU.

På grund av de förändringar som skett på marknaden och det faktum att ingen översyn gjorts sedan förordning (EEG) nr 4056/86 togs i bruk, initierades i mars 2003⁴ en översyn av kommissionen. Denna översyn resulterade i antagandet av en ny förordning, (EEG) nr 1419/2006 om upphävandet av förordning (EEG) nr 4056/86, vilket trädde i kraft den 18:e oktober 2006 och får full effekt den 18 oktober 2008.

1.3 Frågeställning

Den frågeställning jag genom förevarande uppsats ämnar undersöka, med utgångspunkt i ovan redogjorda bakgrund, är vilka marknadsförändringar som föranlett en förändring av regleringen på området samt hur den förestående förändringen av den konkurrensrättsliga regleringen, det vill säga tillämpningen av EG-fördragets artikel 81 och 82, på linjesjöfarten kommer att ta sig uttryck.

Vidare skall jag diskutera hur förändringen kan komma att påverka linjesjöfarten med utgångspunkt i förändringens effekt på transportpriser, marknadsstruktur och tillgänglig service. Avslutningsvis kommer jag genom en spekulativ prognos att sätta om linjesjöfartens konkurrensrättsliga framtid.

1.4 Avgränsning

Uppsatsen har avgränsats till att främst analysera linjesjöfarten. Även trampsjöfart behandlas till viss del, detta för att ge läsaren en överblick av den situation näringen för tillfället befinner sig i och en förståelse för sammanhanget. Behandlingen och analysen av den konkurrensrättsliga regleringen har begränsats till EG-fördragets artikel 81, 82 och 83. Gällande de parter som varit delaktiga och yttrat sig i processen har viss tyngdpunkt lagts på de inlägg Sverige haft i frågan, trots att dessa i sammanhanget är av relativt liten vikt.

1.5 Metod och material

Förevarande uppsats har sin utgångspunkt i den legala regleringen av ämnet för densamma, varför aktuella rättskällor utförligt redogörs för i den deskriptiva delen. På grund av ämnets

³ Europeiska unionens officiella tidning 2005/C 157/23 s.1f.

⁴ SEK(2005) 805 slutlig, Rapport om konkurrenspolitiken 2004, Kommissionen, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52005SC0805:SV:HTML>.

karaktär kommer även den kommersiella aspekten att behandlas. För denna del har en analytisk, och till viss del spekulativ, ansats använts.

För att behandla de rättskällor som ligger till grund för denna uppsats har traditionell juridisk metod använts. De rättskällor som framför allt använts i uppsatsen är gemenskapsrättslig lagstiftning (det vill säga förordningar och fördrag), praxis och doktrin samt vetenskaps- och branschartiklar inom det aktuella området. För analysdelen har även intervjuer med personer besittandes stor branschkunskap gjorts.

1.6 Disposition

I *andra kapitlet* kommer för ämnet aktuell lagstiftning att redogöras för. Detta kapitel syftar till att ge läsaren en inblick i det regelverk som ligger till grund för uppsatsen, nämligen EGFördragets konkurrensregler, med utgångspunkt i vilka de förordningar som senare behandlas har sitt ursprung.

Det *tredje kapitlet* behandlar den förordning som ligger till grund för uppsatsens frågeställning och har som syfte att ge läsaren en god inblick i det undantagsförfarande som möjliggjort långtgående samarbete linjerederier emellan.

I det *fjärde kapitlet* redogörs för de faktorer som föranlett en förändring av den konkurrensrättsliga regleringen av ovannämnda samarbetsform, kallad linjekonferens, samt vad den nya förordningen innebär för näringen. I förevarande kapitel analyseras även marknadens behov av en ny reglering då förordningen slutligen får full genomslagskraft. Här återges också det förslag till ny reglering, framlagt av European Liners Affairs Association (ELAA), som för närvarande diskuteras inom näringen.

I *femte kapitlet* besvarar uppsatsens huvudfrågeställning genom en redogörelse för och analys av den nya konkurrensrättsliga regleringens effekter på linjesjöfarten. Vidare utvärderas ELAA:s förslag till ny reglering.

2. Tillämplig EG-rätt

2.1 Inledning

Den lagstiftning som är aktuell gällande den europeiska sjöfarten är EG-förordningens konkurrens- och transporträttsregler. Det har diskuterats huruvida EG:s konkurrensrätt överhuvudtaget är tillämplig på sjötransportsektorn. EG-domstolen har dock, i *French Merchant Seamen*⁵ domen, slagit fast att så är fallet (se nedan kap 2.2.3).

Trots att den Europeiska Unionen har funnits sedan 1957 och effektiva transporter anses vara en väldigt viktig del av den inre marknaden har utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken gått långsamt. I början av 1990-talet identifierade kommissionen ett antal allvarliga obalanser i Europas transportsystem. Kraftig trafiktillväxt och ojämn fördelning mellan transportslagen hade lett till ökad trängsel i transportnäten, bristande trafiksäkerhet och negativ miljöpåverkan genom bland annat ökande koldioxidutsläpp. Man konstaterade regionala obalanser med flaskhalsar i vissa områden och att medlemsländerna hade svårigheter att finansiera infrastrukturen. Därför utvecklade man en gemensam transportpolitik för Europeiska unionen, Common Transport Policy, CTP, i en vitbok år 1992.⁶ Anledningen till att unionens grundläggare inte betraktade maritim transport som jämförbar med andra typer av transporter och därför undantog denna från att omfattas av den gemensamma transportpolicyen var först och främst det faktum att sektorn sedan lång tid tillbaka reglerats globalt, bland annat genom internationella konventioner vilka de flesta av medlemsstaterna ratificerat innan uppkomsten av unionen. Europeiska unionen var, som relativt ny på den internationella spelplanen, ovillig att störa väletablerade internationella normer. För det andra, i motsats till andra typer av transporter, är sjöfart av naturen internationell till sin karaktär. Unionen kunde inte agera unilateralt gällande sin sjöfartspolitik utan var tvungen att förhandla med icke-medlemmar. Genom att undanta sjöfart från förpliktelserna enligt den gemensamma transportpolitiken kunde Europeiska unionen undvika konflikter mellan gemenskapslagstiftning och internationell rätt.⁷

Vikten av en gemensam transportpolicy, som inkluderar sjöfarten, kan lätt förstås då man tar följande fakta i beaktande. För det första är EU en betydande handelsstormakt. En stor del av både den externa och den inomeuropeiska handeln sker till sjöss. Crosstrade, det vill säga transporter som inte berör EU, mellan icke medlemsstater är också en viktig och lukrativ inkomstkälla för fartyg som är registrerade i EU fartyg. Med andra ord, transport till sjöss är en mycket viktig sektor för unionen.

För det andra är Västeuropa omringat av hav på tre sidor och sedan utvidgningen i maj 2004 kontrollerar EU:s rederier drygt 40 procent av världens handelstonnage, det vill säga den samlade dödvikten av världens alla handelsfartyg.⁸ Vidare är kusthandeln väldigt viktig för en stor del av medlemsstaterna.

⁵ Case 167/73 Commission v. France (1974), ECR 359.

⁶ Transporter och kommunikationer, Årsbok 2000/2001, s 10.

⁷ Greaves, EC Shipping Policy, s 21.

⁸ Se <http://www.aktiespararna.se/artiklar/Reportage/Redarna-gnuggar-handerna/>, där detta diskuteras.

För det tredje behöver unionen en effektiv och konkurrenskraftig handelsflotta för att stå sig i konkurrensen från andra världshandelsorganisationer och ekonomiska stormakter.

Problemet unionen står inför är att bibehålla en storleksmässigt konkurrenskraftig flotta utan att ge avkall på konkurrensbestämmelserna. Det faktum att konkurrenstrycket utifrån är väldigt stort har fått konsekvensen att många EU-baserade rederier väljer att registrera sina fartyg utanför unionens gränser där mindre stringenta regler gällande anställningsskydd tillämpliga och en lägre lönenivå råder.⁹

På konkurrensrättens område finns däremot enhetliga regler för medlemsländerna och unionen. Ett viktigt mål för konkurrensrätten är att säkerställa att de ekonomiska marknaderna är konkurrensutsatta för att säkra de många ekonomiska fördelar en konkurrensutsatt marknad antas resultera i. EG-förordningens konkurrensrätt spelar också en viktig roll i den övergripande målsättningen att uppnå en integrerad gemensam marknad. Målsättningen att uppnå en gemensam marknad återfinns i EG-förordningens artikel 2 (se kap 2.2.1). Konkurrensreglerna begränsar konsekvent marknadsaktörernas frihet i syfte att skydda konkurrensen och konsumenterna, främst genom att göra konkurrensstridiga avtal olagliga och sanktionera dessa med dryga böter. Många arrangemang rederier emellan är utan tvekan konkurrenshämmande. Linjekonferenser (se kap 3.2), där konferensmedlemmarna inte tävlar om priset utan använder sig av samma fraktsatser, är ett praktexempel på ett horisontellt fastställande av priser.¹⁰

2.2 EG-rättslig reglering av konkurrensrätten

2.2.1 Konkurrensreglerna

Den EU-rättsliga konkurrensrätten återfinns i Romfördragets första kapitel, del tre, vilken innehåller artiklarna 81-89. För att förstå dessa artiklar är det av största vikt att de läses tillsammans med de principer som framgår ur fördragets artikel 2 och 3. De principer som understryks i förstnämnda artikel är:

”att gemenskapen genom att upprätta en gemensam marknad och en ekonomisk monetär union och genom att fullfölja den gemensamma politik eller verksamhet som avses i artiklarna 3 och 4 skall främja en harmonisk, väl avvägd och hållbar utveckling av näringslivet, en hög nivå ifråga om sysselsättning och socialt skydd, jämställdhet mellan kvinnor och män, en hållbar och icke-inflatorisk tillväxt, en hög grad av konkurrenskraft och ekonomisk konvergens, en hög nivå i fråga om miljöskydd och förbättring av miljöns kvalitet, en höjning av levnadsstandarden och livskvaliteten samt ekonomisk och social sammanhållning och solidaritet mellan medlemsstaterna.”

I artikel 3 föreskrivs på vilket sätt gemenskapens verksamhet skall organiseras för att uppnå de mål som anges i artikel 2. Det understryks bland annat¹¹ att gemenskapen skall verka för en ordning som säkerställer att konkurrensen inom den inre marknaden inte snedvrids. Även artikel 4 är av stor betydelse då den ålägger medlemsstaterna och unionen en plikt att dess förehavanden för att uppnå de mål som anges i artikel 2 skall genomföras i överensstämmelse med principen om en öppen marknadsekonomi med fri konkurrens.

⁹ Greaves, EC Shipping Policy, s 19.

¹⁰ Stemshaug, EC Shipping Policy s.85f.

¹¹ Artikel 3.1 g, Romfördraget.

Ovannämnda referenser till konkurrens i EG-fördraget utövar stor effekt på beslut och domar från kommissionen och europadomstolen, vilka ofta tolkar en specifik konkurrensregel teleologiskt med utgångspunkt i artikel 2 och 3.1 g.¹²

De artiklar som är av störst intresse för denna uppsats och därför främst kommer att behandlas i detta kapitel är artikel 81, som fastställer tillämpliga regler för konkurrensbegränsande avtal, beslut och samordnade förfaranden samt artikel 82, som reglerar missbruk av dominerande ställning. Då det, för förståelsen av på vilka grunder gruppundantagsförfarande vilar, är tillrädligt med viss detaljkunskap följer nedan en relativt utförlig redogörelse av nämnda artiklar.

I artikel 81(1) föreskrivs att alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen inom den gemensamma marknaden är oförenliga med den gemensamma marknaden och förbjudna. Vidare räknas fem förfaranden upp som särskilt oförenliga med den europeiska konkurrensrätten, nämligen att:

- a) inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs,
- b) produktion, marknader, teknisk utveckling eller investeringar begränsas eller kontrolleras,
- c) marknader eller inköpskällor delas upp,
- d) olika villkor tillämpas för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel,
- e) det ställs som villkor för att ingå avtal att den andra parten åtar sig ytterligare förpliktelser, som varken till sin natur eller enligt handelsbruk har något samband med föremålet för avtalet.

Sådana avtal som avses i artikel 81(1) är som utgångspunkt automatiskt ogiltiga. Detta framgår av artikel 81(2).

Det finns dock avsteg från sagda utgångspunkter. Enligt artikel 81(3) kan nämligen bestämmelserna i artikel 81(1) förklaras icke tillämpliga gällande avtal eller grupper av avtal mellan företag, beslut eller grupper av beslut av företagssammanslutningar eller samordnade förfaranden eller grupper av samordnade förfaranden som uppfyller de fyra krav, två positiva och två negativa, som uppställs i artikel 81(3). För att uppfylla rekvisiten i artikel 81(3) krävs att ett avtal bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, samtidigt som konsumenterna tillförsäkras en skäligen andel av den vinst som därigenom uppnås och som inte:

- a) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål,
- b) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ut spel för en väsentlig del av varorna/tjänsterna i fråga.

Bevisbördan för att de fyra kriterierna är uppfyllda ligger på företaget eller företagen som försöker försvara ett avtal.

¹² Whish, Competition Law, s 50f.

Artikel 82 är en viktig kompanjon till artikel 81. Medan artikel 81 inriktar sig på avtal, beslut och samordnade förfaranden vilka är konkurrenshämmande vänder sig artikel 82 mot ett eller flera företags missbruk av dominerande ställning på den gemensamma marknaden eller en väsentlig del av denna och förespråkar att i den mån det kan påverka handeln mellan medlemsstater är sådana förfaranden oförenliga med den gemensamma marknaden och förbjudet. Bestämmelsen innehåller även en uppräknig av fall som särskilt utgör missbruk:

- a) direkt eller indirekt påtvinga någon oskäligen inköps- eller försäljningspriser eller andra oskäligen affärsvillkor,
- b) begränsa produktion, marknader eller teknisk utveckling till nackdel för konsumenterna,
- c) tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner med vissa handelspartner, varigenom dessa får en konkurrensnackdel,
- d) ställa som villkor för att ingå avtal att den andra parten åtar sig ytterligare förpliktelser som varken till sin natur eller enligt handelsbruk har något samband med föremålet för avtalet

Många av kommissionens mest kontroversiella beslut har tagits med artikel 82 som stöd och ett av de största bötesbelopp som utdömts i ett enskilt beslut¹³, 273 miljoner euro, gällde ett artikel 82-fall där medlemmar i TACA¹⁴ en linjekonferens, (se kap 3.2) ansågs ha missbrukat sin kollektivt dominanta ställning.¹⁵

Avslutningsvis är det i artikel 83(1) som rådet ges kompetens att fastställa de förordningar och direktiv som behövs för att tillämpa de principer som anges i artiklarna 81 och 82. I artikel 83(2 b) föreskrivs att de bestämmelser som avses i punkt 1 särskilt skall syfta till att fastställa närmare regler för hur artikel 81(3) skall tillämpas med hänsyn till behovet av att å ena sidan säkerställa en effektiv övervakning och att å andra sidan så långt som möjligt förenkla den administrativa kontrollen.

2.2.2 Undantagsförfarandet

EU:s konkurrensregler fastställdes i gemenskapens grundfördrag från 1957. Rådet antog år 1962, med stöd av artikel 83, förordning 17¹⁶ som fastställde förfaranderegler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82, vilka utan nämnvärd ändring har tillämpats fram till idag. Förordning 17 grundades direkt på förbudsregeln i artikel 81.1 och på förhandsanmälan av konkurrensbegränsande avtal och samordnade förfaranden som kräver beslut om undantag enligt artikel 81.3. Såväl kommissionen som nationella konkurrensmyndigheter hade rätt att tillämpa artikel 81.1, medan behörighet att bevilja undantag enligt artikel 81.3 endast tillkom kommissionen. Förordning 17 grundade alltså ett i hög grad centraliserat system för godkännande av alla konkurrensbegränsande avtal för vilka undantag krävdes. Artikel 82 har däremot alltid utövats parallellt av kommissionen, nationella domstolar och nationella myndigheter.

¹³ TACA OJ (1999) L 95/1.

¹⁴ Trans Atlantic Conference Agreement.

¹⁵ Whish, Competition law, s 175.

¹⁶ Rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av fördragets artiklar 81 och 82, (EGT 13, 21.2.1962, s. 204/62).

Systemet enligt förordning 17 var väl avpassat för en gemenskap med sex medlemsstater med en föga utvecklad konkurrenskultur. Dessa förutsättningar gjorde det möjligt att utveckla EG:s konkurrenslagstiftning och etablera en enhetlig tillämpning inom hela gemenskapen. Idag har emellertid förhållandena förändrats i grunden. Unionen består nu av 27 medlemsländer¹⁷ med mycket integrerade marknader, drygt 490 miljoner invånare och 20 officiella språk.¹⁸ Det har inrättats nationella konkurrensmyndigheter i medlemsstaterna och nationell konkurrenslagstiftning, som i många hänseenden avspeglar artiklarna 81 och 82, har antagits.

Systemet enligt förordning 17 uppvisade två betydande svagheter i förhållande till unionens utveckling. För det första gav det inte längre ett effektivt konkurrenskydd. Kommissionens ensamrätt att tillämpa artikel 81.3 utgjorde ett betydande hinder för de nationella konkurrensmyndigheternas och domstolarnas ansträngningar att tillämpa konkurrenslagstiftningen. I en utvidgad union kan inte kommissionen ensam bära ansvaret för genomförandet av konkurrensreglerna. Den anmälningssordning som tidigare användes är inte längre ett effektivt redskap för att skydda konkurrensen då den mycket sällan ledde till att ärenden som utgjorde ett reellt hot mot konkurrensen avslöjades. Vidare hindrade det dåvarande anmälningssystemet kommissionen från att använda sina resurser för att upptäcka och beivra allvarliga överträdelser. Den andra bristen i det dåvarande systemet var att anmälningssordningen innebär en alltför tung börda på näringslivet. Kostnaderna för att följa regelverket ökade och företag hindrades från att genomföra sina avtal utan föregående anmälan till kommissionen, även om de uppfyllde villkoren i artikel 81(3). Till särskild stor skada var detta system för små och medelstora företag för vilka kostnaderna för att anmäla avtal, och i avsaknad av anmälan, svårigheten att genomföra sina avtal kunde ge dessa företag en väsentlig konkurrensnackdel i förhållande till större företag.¹⁹

På grund av ovannämnda systemsvagheter antogs förordning (EG) nr 1/2003, ”EU:s moderniseringsförordning”, vilken trädde i kraft den 1 maj 2004. I och med denna fråntogs kommissionen sin exklusiva rätt att bevilja s.k. ”individuella undantag” enligt det anmälningssystem som tidigare gällde. Nu gäller istället att artikel 81(3) är direkt tillämplig och kommissionen delar kompetensen att tillämpa undantagsbestämmelsen med nationella myndigheter. Det faktum att unionen nu består av 27 medlemsländer gör att ett anmälningssystem med förhandsgodkännande av en enda förvaltningsmyndighet är fullständigt ohållbart eftersom tusentals avtal skulle kunna komma att kräva ickeingripandebesked i form av en administrativ skrivelse för att kunna genomföras. Genom att göra artikel 81.3 direkt tillämplig säkerställs att avtal som uppfyller villkoren i den bestämmelsen har rättsverkan utan ingripande från en central förvaltningsmyndighet. Ett alternativt sätt att uppfylla kriterierna i artikel 81(3) är att ingå avtal som uppfyller någon av de ”gruppundantag” (se kap 3.4) som utfärdas av kommissionen baserat på kompetens från rådet. Systemet med ”gruppundantag” påverkades inte av ”Moderniseringsförordningen”.²⁰

Det finns två alternativa sätt att bevilja gruppundantag.

- 1) För det första kan rådet, på förslag från kommissionen och efter att ha hört parlamentet, anta en förordning i enlighet med artikel 81(3) gällande tillämpningen av artiklarna 81 och 82. Gruppundantag antar rådet vanligtvis genom en förordning vilken ger kommissionen kompetens att själv utfärda gruppundantagsförordningar med

¹⁷ http://www.eu-upplysningen.se/templates/EUU/sectionStartTemplate____1623.aspx.

¹⁸ http://www.eu-upplysningen.se/templates/EUU/standardTemplate____10452.aspx.

¹⁹ KOM(2000) 582 s 2.

²⁰ Kreis, Competition Law s.149.

restriktionen att dessa måste följa regelverket och vara inom ramarna för rådets så kallade bemyndigandeförordning. Kommissionen måste, innan en förordning kan antas, konsultera regionkommittén, vilken består av medlemsstaternas konkurrensmyndigheter.

- 2) Rådet kan också, i enlighet med en implementerad förordning antagen i enlighet med artikel 83, självt bevilja ett gruppundantag för vissa kategorier av avtal.

Gällande internationell linjesjöfart finns idag endast två gruppundantagsförordningar: linjekonferensundantaget, vilket har blivit antaget genom implementering av en förordning, och konsortiegruppundantaget, vilket är en förordning antagen av kommissionen i enlighet med den så kallade bemyndigandeförordningen från rådet.²¹

2.2.3 Konkurrensreglernas tillämplighet på sjörättsområdet

En fråga som diskuterats är huruvida konkurrensreglerna är tillämpliga på sjötransportsektorn. Artiklarna 81-89 är generellt tillämpliga på alla ekonomiska sektorer som omfattas av EG-förordningen. Transportsektorn regleras dock i ett eget kapitel där artikel 80 föreskriver att:

1. Bestämmelserna i denna avdelning skall gälla transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.
2. Rådet får med kvalificerad majoritet besluta huruvida, i vilken omfattning och på vilket sätt lämpliga bestämmelser skall kunna meddelas för sjöfart och luftfart.

Frågan var huruvida artikel 80 skulle förstås på så sätt att sjötransportsektorn är helt undantagen från EG-förordningen tills det att rådet agerat enligt artikel 80(2), eller så att sjötransportsektorn är undantagen endast från tillämplighet av de specifika transportreglerna. Första gången europadomstolen adresserade frågan hur artikel 80(2) skall tolkas var i *French Merchant Seamen*²² fallet. I förevarande fall hade kommissionen initierat en process mot Frankrike enligt dåvarande artikel 169 eftersom att fransk nationell lagstiftning innehöll diskriminerande bestämmelser, innebärande att en viss del av besättningen på den franska kommersiella flottan skulle vara av fransk nationalitet. Enligt kommissionens åsikt stod bestämmelserna i strid med dåvarande artikel 48, vilken föreskriver undanröjandet av varje diskriminering baserad på nationalitet mellan arbetstagare inom unionen gällande anställning, remuneration och andra arbets- och anställningsvillkor. Europadomstolen fastslog till slut att EG-förordningens konkurrensregler, särskilt artiklarna 81-89, är tillämpliga på transportsektorn. Rådet antog, trots detta, ingen sekundär lagstiftning på området i enlighet med artikel 83 förrän antagandet av förordning (EEG) nr 4056/86 i december 1986.²³

²¹ Kreis, EC Shipping Policy, s 130.

²² Case 167/73 Commission v. France (1974) ECR 359.

²³ Stemshaug, EC Shipping Policy s.92ff.

3. Sjöfart och konkurrensrätt

3.1 Inledning

Såsom ovan nämnts är EG-förordningens konkurrensregler tillämpliga på sjötransportsektorn och regleras, liksom för andra transportsektorer, genom artiklarna 81-89. Dock gäller för sjöfartssektorn ett unikt undantag från konkurrensbestämmelsen i artikel 81(1). Rådet har i enlighet med artikel 83 antagit förordning (EEG) nr 4056/86 gällande gruppundantag för linjesjöfarten då denna ansågs uppfylla kriterierna i artikel 81(3). Trampsjöfart, som är undantagen från tillämpning under förordning (EEG) nr 4056/86, ansågs utgöra perfekt global konkurrens varför undantagsregeln i artikel 81(3) var direkt tillämplig. Jag kommer nedan att återkomma till detta och förklara varför en översyn skett av ovannämnda reglering samt vad som med stor sannolikhet kommer att hända på området.

Sjötransportsektorn, vilken omfattar många olika tjänster tillhandahållna av rederier, är organiserad genom många olika samarbetskonstellationer. För en djupare förståelse av ämnet följer nedan en redogörelse för de olika tjänsteutbud och samarbetsformer som existerar på den internationella sjöfartsmarknaden idag.

3.2 Samarbetsformer inom sjöfarten

3.2.1 Linjesjöfart

Ett rederi kan engagera sitt fartyg på många olika sätt inom sjötransportsektorn. Inom den skandinaviska sjörätten talas det om två extremer. Först och främst kan rederiet använda sitt fartyg för egna ändamål, till exempel för att transportera sin egen last. Ett bra exempel är ett oljeföretag som använder sitt fartyg för att transportera olja från sitt raffinaderi till förvaringsutrymmen. Å andra sidan kan fartyget användas som ett köpobjekt. Mellan dessa extremer finns otaliga möjliga variationer. Det är svårt att dra några distinkta gränser mellan de olika användningssätten, men en del igenkännbara användningsformer kan urskiljas.²⁴

Linjesjöfarten organiseras på ett antal olika sätt varav det mest förekommande har varit genom så kallade linjekonferenser på olika trader. Linjesjöfart är det användningssätt som ligger närmast det ovan nämnda exemplet att fartygsägaren transporterar sitt eget gods på sitt eget fartyg. I båda fallen har ägaren avsevärd kontroll över sitt fartyg och sina anställda. Karakteristiskt för linjesjöfart är att rederiet tillser det operationella arbetet med fartyget och meddelar att detta regelbundet kommer att segla mellan vissa hamnar och transportera gods eller passagerare i utbyte mot betalning, vilken erhålls när lasten når sin slutdestination eller vid den tidpunkt transportavtalet annars stipulerar. Varje resa erbjuder normalt transporttjänster för många olika parter vilket gör det nödvändigt att rederiets och godsägarnas rättigheter och skyldigheter noggrant fastställs redan från början i form av ett transportdokument, ett konossement (Bill of Lading) eller en sjöfraktsedel (Seawaybill). Transportdokumentet stipulerar vilket gods som skall till vilken hamn samt vem som har rätt att ta emot godset på destinationsorten. För effektivitetens skull är det oftast rederiet som handhar lastning och av-

²⁴ Scandinavian Maritime Law s 238.

lastning, medan den andra parten helt enkelt levererar godset vid avgångshamnen och emottar det vid destinationshamnen. Linjesjöfartstransporten genomförs alltså på många sätt så som skulle ha varit fallet om rederiet transporterat sitt eget gods. I stället för förtjänsten av att transportera eget gods erhåller rederiet frakten som betalning för den utförda tjänsten.²⁵

Linjekonferenser är, som sagt, inte den enda organisationsformen för rederier som engagerar sina fartyg i linjesjöfart, linjetrafik kan också organiseras genom till exempel konsortier och allianser. Konsortieverksamheter gruppundantas i enlighet med artikel 81.3 i fördraget under förutsättning att vissa villkor och ålägganden, vilka anges i förordning 823/2000, är uppfyllda. Ett annat alternativ för transportörerna är att slå samman sina verksamheter. Detta förfarande måste bedömas enligt gällande nationella eller gemenskapsrättsliga regler om kontroll av företagskoncentrationer.

Nedan följer en redovisning av de samarbetsformer som förekommer inom linjesjöfarten.

Linjekonferens

Linjefartskonferenser har funnits sedan 1875. De består av sammanslutningar mellan rederier (transportörer som erbjuder sina linjefartstjänster till befraktare) och är organiserade genom ett sekretariat. Rederierna använder samordnade fraktsatser och tillämpar en gemensam avdrags- och rabattpolicy gentemot befraktarna. Vidare kan de dela upp lasten sinsemellan och koordinerar tidtabellen gemensamt.²⁶

Linjekonferenser är, enligt definitionen i artikel 1(3)(b) förordning (EEG) nr 4056/86 "en grupp bestående av två eller flera fartygsopererande befraktare vilka erbjuder internationella linjefartstjänster för frakt av gods på en speciell rutt eller rutter inom speciella geografiska områden, vilka har ett avtal eller arrangemang, oavsett karaktär, under vilket de opererar under liknande eller gemensamma fraktsatser och övriga villkor i enlighet med linjesjöfartsbestämmelserna".²⁷

Det finns för närvarande 150 (2005) linjekonferenser i världen, av dessa har 28 en verksamhet som berör EU. Linjekonferenserna är i huvudsak verksamma på de tre största handelsvägarna till och från EU, vilka är:

- Den transatlantiska traden – Trans Atlantic Conference Agreement (TACA)
- Handelsvägen mellan Europa och Ostasien – Far Eastern Conference (FEFC)
- Handelsvägen mellan Europa och Australien/Nya Zeeland – Europe Australia New Zealand Conference (TEANZC)

Både europeiska och utomeuropeiska rederier finns bland medlemmarna i linjekonferenserna. Det finns dessutom andra konferenser som är verksamma på handelsvägarna mellan EU och Sydamerika, mellan EU och Västafrika och även på andra trader.²⁸

De aktiviteter som företagits av konferenser vilka opererar på trader till och från EU har förändrats genom åren. Tidigare har konferenserna, förutom att använda gemensamt fastställda

²⁵ Scandinavian Maritime Law s 238.

²⁶ Annex to the WHITE PAPER on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport (background working paper of the Commission services), s 3.

²⁷ Kreis, EC Shipping Policy s.130.

²⁸ Annex to the WHITE PAPER on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport (background working paper of the Commission services), s 3f .

priser, också varit involverade i fastställande av priser rörande den landbaserade delen av multimodal transport. Vidare ingick vissa konferenser kapacitetsbegränsande avtal baserade på ersättning till speditörer, förbjudna eller begränsade individuella serviceavtal genom sina medlemmar och/eller avtal om avgifter och tilläggsavgifter med oberoende operatörer (icke-konferensmedlemmar).

I ett antal beslut från kommissionen och domstolsavgöranden har dessa aktiviteter ansetts olagliga enligt EG-förordningens konkurrensrätt och konferenserna i fråga beordrades att upphöra med ovannämnda aktiviteter. I sitt senaste avgörande gällande linjesjöfartstjänster, det reviderade TACA beslutet från den fjortonde november 2002, fastställde kommissionen ett antal principer som skall efterföljas av samtliga konferenser som opererar på trader till och från EU:

- 1) Konferenserna skall inte vara involverade i fastställandet av landtransporttjänster
- 2) Inga restriktioner får förekomma gällande konferensmedlemmarnas rätt att ingå individuella kontrakt med transportanvändare
- 3) Kollektiva bestämmelser gällande konferensmedlemmarnas kapacitet är bara tillåtna då det är nödvändigt för att anpassa sig till en tillfällig nedgång av efterfrågan och måste kombineras med en prissänkning.²⁹

Jag återkommer till frågan om rättspraxis rörande linjekonferensers förehavanden nedan i kapitel 3.4.5

Systemet med linjekonferenser erkänns av de flesta OECD-länderna, vilka också har beviljat någon form av konkurrensimmunitet. USA erkände det öppna konferenssystemet genom regleringen i OSRA (Ocean Shipping Reform Act) från 1999. Genom lagen om handelsmetoder (Trade Practices Act, avdelning X) tillåter Australien begränsade undantag för linjekonferenser. Nämda lag har dock nyligen genomgått en översyn. Linjekonferenssystemet erkänns på liknande sätt i Kanada, Japan och Kina, det vill säga genom att konkurrensimmunitet eller villkorliga undantag beviljas.³⁰

Linjekonferenser kvalificerar sig för gruppundantaget enligt artikel 3, förordning (EEG) nr 4056/86 under förutsättning att målsättningen med samarbetet är att fastställa priser och villkor för frakt. Det faktum att fastställandet av priser utgör huvudkaraktären för linjekonferenser och grunden för ett gruppundantag innebär en avsevärd distinktion i jämförelse med gruppundantaget för konsortier vilket kommer att redogöras för nedan.

Konsortier

Konsortium är en annan väletablerad samarbetsform mellan linjesjöfartsrederier. De utgör den andra kategorin av avtal som uppfyller kraven för ett gruppundantag i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 870/95.

Ett konsortium är, enligt nämnda förordning, artikel 1:

”ett avtal mellan minst två rederier som tillhandahåller internationell, regelbunden linjesjöfart för transport enbart av varor, huvudsakligen i container och i viss trafik, samt vars syfte är att etablera ett samarbete för att gemensamt driva sjöfart med avsikt att förbättra tjänster, som då

²⁹ Annex to the WHITE PAPER on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport (background working paper of the Commission services), s 3f.

³⁰ Europeiska unionens officiella tidning, s 2, p 1.7-1.8.

inget konsortium finns, erbjuds individuellt av var och en av konsortiemedlemmarna, samt för att rationalisera sin verksamhet medelst tekniska driftsmässiga eller kommersiella åtgärder, *undantaget fast prissättning* (författarens egen kursivering)”.

Som grund för att anta ett gruppundantag för konsortier angav kommissionen bland annat följande:

Konsortier bidrar i allmänhet till att förbättra produktiviteten och kvaliteten på de linjetrafiktjänster som erbjuds, detta på grund av de rationaliseringar inom medlemsrederierna som de ger upphov till och på grund av de stordriftsfördelar som leder till ökad utnyttjandegrad av fartyg och hamnanläggningar. Konsortier bidrar också till att främja teknisk och ekonomisk utveckling genom att de underlättar och befrämjar såväl utnyttjandet av containrar som ett effektivare utnyttjande av fartygskapaciteten. En skäligen del av de produktivets- och kvalitetsförbättringar som konsortier ger upphov till i allmänhet kommer brukarna av de sjöfartstjänster som konsortierna erbjuder till godo. Sådana fördelar kan vara en ökning av antalet förbindelser och tilläggningar, eller bättre disponering av dessa. Även högre kvalitet och större individuell anpassning av de erbjudna tjänsterna, på grund av tillgång till modernare fartyg och utrustning, både till havs och i hamn, hör till de fördelar som kan uppnås. Dessa fördelar kan dock bara uppnås, det vill säga brukarna av de tjänster konsortierna erbjuder kan bara dra effektiv fördel av dem, i den mån tillräcklig konkurrens råder på de linjer där konsortierna verkar.

En förutsättning för att låta dessa avtal bli föremål för ett gruppundantag är att de inte ger de företag som är intressenter möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av trafiken. En av de grundläggande egenskaper som utmärker ett konsortium, vars syfte är att etablera och bedriva en gemensam tjänst, är anpassning av kapaciteten. Detta är emellertid inte fallet om en viss procentandel av fartygskapaciteten inom konsortiet inte utnyttjas. Det gruppundantag som föreskrivs genom förordning 870/95 omfattar såväl de konsortier som verkar inom en linjekonferens som de konsortier som verkar utanför en sådan, med undantag för eventuell gemensamt fastställt av fraktsatser.

De viktigaste villkoren för gruppundantag måste säkerställa att en skäligen del av de fördelar som följer av ökade effektivitet och andra fördelar som konsortierna erbjuder kommer transportbrukarna till godo.³¹

Gruppundantaget för konsortier har en tämligen lång och händelserik historia. Rådet uppmärksammade frågan om konsortier inom linjesjöfarten under en diskussion gällande kommissionens förslag till en konkurrensreglering 1984, detta då några medlemsländer ville undanta konsortierna från reglerna om kartellförbud. Kommissionen var av åsikten att denna form av samarbete mellan linjerederier var avtal som eventuellt föll in under artikel 81(1) och, i så fall, behövde undantas enligt artikel 81(3) för att vara lagligt bindande. Konsortiefrågan ansågs så viktig att en hearing hölls i april 1986 med representanter från medlemsländerna och sjöfartsindustrin. Resultatet från sammankomsterna visade att det inte fanns någon gemensam ståndpunkt ens gällande vad som konstituerar ett konsortium. På grund av diverse orsaker gjordes inga framsteg mot att nå en lösning på problemet innan antagandet av förordning (EEG) nr 4056/86. Som en konsekvens antog rådet denna förordning utan några speciella regler gällande konsortium. Rådet inbjöd däremot kommissionen att studera konsortie-

³¹ Kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000, om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier).

situationen och överväga huruvida det var möjligt och nödvändigt att tillhandahålla ett gruppundantag.

När kommissionen, efter åtskilliga år, publicerade utkastet till ett gruppundantag för konsortier, förordning (EG) nr 870/95, mottogs förslaget med massiv kritik från berörda parter, såsom transportörer och avskeppare. Förordningen, vilken antogs i april 1995, är en relativt komplex och komplicerad reglering vilket illustreras, bland annat, med det faktum att den innehåller 32 deklamationer. Dessa är nödvändiga på grund av att direktiv och beslut, utfärdade av rådet, enligt artikel 190 i EG-fördraget, skall fastslå de grunder på vilka de antagits.³²

Ett viktigt kriterium för att definieras som ett konsortium och därmed omfattas av undantaget är följaktligen att gruppen av linjerederier förbättrar den service de tidigare individuellt kunde erbjuda på respektive rutt.

Linjefartsoperatörer har börjat samarbeta i konsortier i ökande omfattning och idag är linjefartskonsortier en mycket utbredd samarbetsform inom linjesjöfarten.

Allianser

Med samma omfattning av samarbete som för konsortier, representerar allianser en eller flera transportörer som samarbetar operationellt, tekniskt och kommersiellt på global basis, till skillnad från konsortier som samarbetar på en och samma rutt.

Tekniska avtal

Enligt artikel 2 i förordning (EEG) nr 4056/86 tilläts leverantörer av maritima transporttjänster att ingå avtal som bara har till syfte och effekt att genomföra tekniska förbättringar eller tekniskt samarbete. De avtal som föll in under definitionen i artikel 2 träffas inte av artikel 81.1 i fördraget då de inte uppfyller kriterierna för att vara konkurrensbegränsande. Som tekniska avtal räknas:

- a) införande av enhetlig tillämpning av standarder eller typer för fartyg och andra transportmedel, utrustning, förråd eller fasta installationer,
- b) utbyte eller poolsamarbete för att utföra transporter, när det gäller fartyg, last- eller containerutrymme, andra transportmedel, personal, utrustning eller fasta installationer,
- c) organisering och utförande av successiva eller kompletterande sjötransporter och fastställande eller tillämpning av priser och villkor som gäller för sådana transporter i deras helhet,
- d) samordning av tidtabeller för anslutande rutter,
- e) samlastning av enskilda sändningar,
- f) fastställande eller tillämpning av enhetliga regler för den struktur och de villkor som styr tillämpningen av frakttariffer.³³

Diskussionsavtal

Som exempel på andra former av samarbete mellan linjerederier än de som redan finns tillgängliga på trader till och från EU bör diskussionsavtalen nämnas. Dessa avtal uppkom på 1980-talet och förekommer främst på trader till och från USA och Australien, diskussionsavtalen erkänns dock även i Asien och Sydamerika. Ett diskussionsavtal kan liknas vid ett ramavtal som ger transportföretag som är medlemmar i linjekonferenser och fristående rederier möjlighet att på ett flexibelt sätt samordna sitt konkurrensmässiga beteende på marknaden

³² Kreis, EC Shipping Policy s.135.

³³ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 20 f.

vad gäller lastavgifter och andra transportvillkor. Avtalens tillämpningsområden och innehåll kan variera. Diskussionsavtal omfattar normalt utbyte av känsliga affärshemligheter mellan konkurrenter och skall därför iaktta EG-domstolens fastställda rättspraxis om informationsutbyte.

Diskussionsavtalens karaktär, det vill säga dess flexibilitet, gör dem attraktiva för rederier som av tradition varit fristående. I detta hänseende kan diskussionsavtalen konkurrenspolitiskt sett bli till större nackdel än linjekonferenser, eftersom de kan undanröja en effektiv extern konkurrens till linjekonferenserna.³⁴

3.2.2 Trampsjöfart

Inom trampsektorn transporteras torr och flytande bulklaster i överfarter som inte är bundna av någon officiell tidtabell, priset kan följaktligen förhandlas från fall till fall beroende på tillgång och efterfrågan. Som någon så talande har uttryckt det fungerar linjefartygen som bussar och trampfartygen som taxibilar på havet, det vill säga linjekonferenserna erbjuder schema- lagda tjänster med fastställd avgång och ankomst medan trampfartygen erbjuder skräddarsydda tjänster med utgångspunkt i specifika krav.

Trampsjöfartens grundläggande kännetecken kan sammanfattas i tio nyckelpunkter:

- globalt konkurrensutsatt marknad
- nästintill perfekt konkurrensmodell
- olika markandssegment täcker olika kunders behov
- konkurrens inom marknadssegmenten för last
- växlande och oförutsägbar efterfrågan
- många småföretag
- globala handelsmönster
- lätt att träda in på och ut från marknaden
- mycket kostnadseffektiv
- snabb anpassning till utvecklingen på marknaderna och efterfrågan från speditörerna

Marknaden för tramptjänster är generellt sätt mycket fragmenterad. Det finns cirka 4795 företag som äger trampfartyg, av dessa har endast fyra fler än 300 fartyg (d v s 2 procent av marknaden) och det genomsnittliga fartygsinnehavet är fem. Under de senaste 30 åren har bulkpools och specialiserad linjefart tillgodosett speditörernas och befraktarnas speciella behov. Marknaden har därför i väldigt stor utsträckning fungerat till speditörernas och befraktarnas belåtenhet utan att några större konflikter med vare sig internationella eller europeiska konkurrensbestämmelser uppstått.³⁵

Förordning (EEG) nr 4056/86 föreskriver att tramp- och cabotagetjänster inte skall omfattas av förordningen. Då det inte finns någon speciell förordning för denna verksamhet skall EG-fördragets artikel 81 och 82 tillämpas direkt. Trampsektorn ansågs vara ett av de mycket sällsynta exemplen på perfekt global konkurrens, och cabotagetjänster - frakter mellan nationella parter - ansågs inte ha några nämnvärda konkurrenshämmande effekter på EG-handeln.

³⁴ Europeiska Unionens officiella tidning (2005/C 147/23), 28.6.2005, s 3, st 1.10.

³⁵ Europeiska unionens officiella tidning 2005/C 157/23 s 2 fotnot 2.

De samarbetsformer som är främst förekommande inom trampsjöfarten redogörs för nedan.

Pooler

Samarbetet inom trampsjöfarten organiseras i stor utsträckning i så kallade pooler. Karakteristiskt för denna typ av samarbete är följande:

- deltagarna kontrollerar självständigt, antingen såsom registrerade ägare eller som disponerande ägare, ett antal liknande fartyg
- fartygen placeras under ledning av en gemensam förvaltning
- förvaltningen marknadsför varje fartyg som en oberoende del av den kommersiella flottan och samlar in fraktinkomster
- de gemensamma nettoinkomsterna delas så småningom ut till individuella ägare i förhållande med en fördelningslösning, vilken idealistiskt, resulterar i att varje deltagare får sin skäliga del.

Hur fördelningen skall gå till bestäms i förväg och baseras ofta på en överenskommen, relativ intjäningskapaciteten per fartyg. Det finns ett otal variationer på organisationen av ett pool-samarbete.³⁶

Gällande trampsjöfart har kommissionen inte tidigare haft jurisdiktion, det har således varit upp till varje medlemsstats konkurrensmyndighet att avgöra konkurrensfrågan med utgångspunkt i förordning 1/2003. På grund av detta har poolsamarbetet aldrig prövats ur konkurrens-hänseende vilket invagat operatörerna i en falsk trygghet.

Joint Ventures

Karakteristiskt för ett joint venture är att parterna som sluter ett joint ventureavtal sammanför sina resurser och delar på de finansiella riskerna. Ett joint venture kan vara en användbar samarbetsform för en gemensam investering, i de fall där ett traditionellt samarbetsavtal är otillräckligt och en fusion eller ett företagsförvärv inte är nödvändigt för att uppnå de uppsatta målen.³⁷

Specialised carrier

Specialised carrier är egentligen ingen samarbetsform utan snarare en specialiserad gren av trampsjöfart. Termen är omnämnd vid två tillfällen:

- i TAA-målet (se nedan kapitel 3.3.4 och 3.3.5)
- Vid företagsförvärv, vilka beviljas under förutsättning att verksamheten utgör just "specialised carrier" samt att rederiet inte är medlem i någon konferens, varför aktuella företag är tvungna att träda ur de konferenser man eventuellt är medlemmar i.

"Specialised carrier" innebär att man tillhör en viss nisch inom shipping branschen. Man kan till exempel ha specialiserat sig på att transportera fordon, kemikalier, kylvaror eller skogsprodukter. Branschen präglas av tidsmässigt långa och omfattande kontrakt men utgör ej linjedrift såsom traditionella linjerederier. Kontrakten är även handelsrelaterade, det vill säga styrs efter kundens krav. Gällande hur avtalen skall ingås finns inga formella uttalande från kommission, det har dock informellt dragits upp vissa riktlinjer. Att definiera gränsen mellan linje-

³⁶ Gombrii, EC Shipping Policy, s 185.

³⁷

<http://cmb.vsect.chalmers.se/sidor/program/exarbeten/Partnersamarbeteprocent20iprocent20internationellaprocent20JV.pdf>.

fart och "specialised carrier" är tämligen lätt, däremot är det svårare att definiera skiljelinjen mellan trampsjöfart och "specialised carrier".³⁸

3.3 Förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten

3.3.1 Inledning

I Rådets förordning (EEG) nr 4056/86 ges detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i EU-fördraget på just sjöfartsområdet. Ursprungligen hade förordningen en dubbel funktion. För det första innehöll den procedurregler vilka:

- 1) försåg kommissionen med praktiska instrument för effektiv insamling av uppgifter och tillämpning av gemenskapens konkurrensregler inom sjötransportsektorn.
- 2) gav kommissionen möjlighet att på ett effektivt sätt tillämpa artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget direkt på sjötransportsektorn utan att behöva följa det tyngre förfarandet i artikel 85.

För det andra gavs i förordningens artikel 3 ett gruppundantag för linjekonferenser. Bestämmelsen föreskriver ett undantag från förbudet i artikel 81.1 i EG-fördraget för avtal mellan rederier om tidtabellsbundna sjötransporter.

När förordning 1/2003 trädde i kraft, den 1 maj 2004, blev den första funktionen i förordning (EEG) nr 4056/86 överflödig. Genom förordning 1/2003 infördes gemensamma konkurrensregler för nästan alla sektorer, inklusive sjöfartssektorn. Samtidigt upphävdes procedurreglerna i förordning (EEG) nr 4056/86.

Bland de materiella reglerna är den i särklass viktigaste regeln gruppundantaget från förbudet i artikel 81.1 i fördraget. Detta undantag tillämpas på vissa grupper av avtal, beslut eller samordnade förfaranden mellan linjekonferenser.³⁹

3.3.2. Bakgrund

Det var under lång tid tveksamt om fördragets konkurrensregler var tillämpliga på transportområdet. Argumentet för att inte anse konkurrensreglerna tillämpliga på transportområdet var att fördraget innehöll specifika bestämmelser om transport och ingen av dessa bestämmelser föreföll avse konkurrens. Alltså föll transporter utanför tillämpningsområdet för fördragets grundläggande konkurrensregler.

I målen *franska sjömän*⁴⁰ och *Nouvelles Frontières*⁴¹ prövades frågan om fördragets tillämplighet på transportområdet. I domen från 1974 i målet *franska sjömän* anförde EG-domstolen att sjötransportsektorn omfattas av fördragets grundläggande och allmänna

³⁸ Telefonintervju med Annika Setterberg, vice vd Wilhelmsen Wallenius Logistics AB.

³⁹ Vitbok om översynen av förordning nr 4056/86 avseende tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler på sjötransporter, s f2.

⁴⁰ Dom i mål 167/73, kommissionen mot Frankrike, Rec. 1974, s 359.

⁴¹ Förenade målen 209-213/84, Ministère Public mot Lucas Asjès, Rec. 1986, s 1425.

bestämmelser. I målet *Nouvelle Frontières* från 1986 klargjordes att detta uttryck omfattar konkurrensreglerna i fördraget.

Linjekonferenser har traditionellt tolererats, eller till och med uppmuntrats, av EU:s medlemsstater. 1974 deltog medlemsstaterna i förhandlingarna om UNCTAD:s uppförandekod för linjekonferenser. Uppförandekoden förhandlades fram på initiativ av utvecklingsländer och föreskrev bland annat lastdelning på 40:40:20-basis, d v s 40 procent av linjekonferensens last skall transporteras av linjerederier från länderna i början och slutet av trafikrelationen och 20 procent av linjerederier från tredje land. Eftersom uppförandekoden, i strid med EEG-fördraget, innebar en diskriminering på grund av nationalitet och ett ovillkorat godkännande priskarteller invände kommissionen först mot denna. Först genom det så kallade Bryssel-paketet 1979 fick medlemsstaterna slutligen godkännande att ratificera koden, dock under förutsättning att vissa reservationer gjordes. Uppförandekoden kunde efter medlemsstaternas ratifikationer träda i kraft. Den har dock haft verkningar endast på vissa västafrikanska trader och saknar numera praktisk betydelse för sjöfartsindustrin, trots att den fortfarande är i kraft.

Brysselpaketet var, genom att erkänna konferensernas stabiliserande roll, en föregångare till EU:s gruppundantag för linjekonferenser. Vidare tillkännagav Brysselpaketet ett förslag till förordning (som senare skulle bli förordning (EEG) nr 4056/86) som skulle ge möjlighet att genomdriva de dåvarande artiklarna 85 och 86 (nuvarande 81 och 82). Förordning (EEG) nr 4056/86 var en del av ett paket med fyra förordningar från 1986 som skapade en ram för EU:s sjöfartspolitik.⁴²

Kort kan sägas att bakgrunden till gruppundantagsförordningen kan sökas i den historiska och politiska kontexten. Förordningen är resultatet av ett försök att förena de motstridiga kraven i, å ena sidan, Förenta Nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser, som vissa medlemsländer anslutit sig till, och å andra sidan, EEG-fördraget.⁴³

3.3.3 Gruppundantaget

Gruppundantaget för linjekonferenser stadgas artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86, och lyder:

Avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan alla eller en del av medlemmarna i en eller flera linjekonferenser undantas härmed från förbudet i artikel 81.1 i fördraget, om de uppfyller villkoret i artikel 4 i denna förordning och har till syfte att fastställa fraktsatser och fraktvillkor och, beroende på omständigheterna, uppnå ett eller flera av följande mål:

Avtalen måste ha till syfte att fastställa fraktsatser och fraktvillkor och omfatta en eller flera av följande samarbetsformer:

- Samordning av tidtabeller, datum för avgångar eller anlöp
- Fastställande av frekvens för avgångar eller anlöp
- Samordning eller fördelning av avgångar eller anlöp mellan konferensens medlemmar
- Reglering av den lastkapacitet som varje medlem erbjuder
- Fördelning av last eller intäkt mellan medlemmarna

⁴² Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 5f

⁴³ KOM(2005) 651

Undantaget i artikel 3 förenas enligt ovan i artikel 4 med ett villkor innebärande att avtalet eller avtalen inte får skada hamnar, transportbrukare eller rederier genom att olika fraktsatser och fraktvillkor tillämpas beroende på ursprungsland, destinationsland eller lastnings- eller lossningshamn.

Gruppundantaget är vidare förenat med följande förpliktelser. Linjerederier måste samråda med transportbrukare. Lojalitetsarrangemang får införas men dessa måste innehålla garantier för transportbrukare. Transportbrukarna har rätt att ingå egna avtal om inlandstransporter och hamntjänster. Tariffer och andra villkor som konferensen tillämpar måste tillhandahållas transportbrukare på begäran eller hållas tillgängliga på annat sätt.

Iakttas inte ovannämnda villkor kan kommissionen återkalla gruppundantaget, alternativt utfärda böter.

Motiveringen till gruppundantaget för linjekonferensavtal ges i det åttonde skälet till förordning (EEG) nr 4056/86 och lyder som följer:

Gruppundantag bör göras för linjekonferenser. Linjekonferenser har en stabiliserande verkan som tillförsäkrar avlastarna pålitliga tjänster. De bidrar allmänt till att tillhandahålla ändamålsenliga, effektiva och tidtabellsbundna sjötransporter och tar rimlig hänsyn till användarnas intressen. Sådana resultat kan inte uppnås utan rederiernas samarbete inom dessa konferenser i fråga om tariffer och, i förekommande fall, om tillgänglig kapacitet eller tilldelning av last som skall transporteras, samt om inkomst. Konferenserna är i de flesta fall fortfarande utsatta för en effektiv konkurrens från såväl ickekonferensansluten linjetrafik som, i vissa fall, från trampfart och andra transportsätt. Flottornas rörlighet, som är kännetecknade för utbudsstrukturen i sjötransportsektorn, utövar ett ständigt konkurrenstryck på konferenserna, vilka normalt inte har möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av transporttjänsterna i fråga.⁴⁴

Lagstiftaren har antagit att fastställande av priser och reglering av utbud inom konferenser leder till stabila fraktsatser, vilket i sin tur tillförsäkrar användarna pålitliga tidtabellsbundna transporter.⁴⁵

I förordningens första artikel definieras dess tillämpningsområde, nämligen att fastställa utförliga regler för hur artiklarna 81 och 82 i fördraget skall tillämpas på sjöfartsområdet.

I artikel 1.2 inskränks förordningens tillämpningsområde till att endast vara tillämplig på internationell sjöfart till eller från en eller flera hamnar i gemenskapen, med undantag för trampsjöfart.

Enligt artikel 1.3a definieras trampsjöfart som transport av bulkgoods eller styckegods i ett fartyg som helt eller delvis har resebefraktats eller tidsbefraktats av en eller flera avlastare eller som befraktats genom någon annan form av avtal för avgångar som inte är tidtabellsbundna eller utannonserade och där fraktsatserna förhandlas fritt från fall till fall enligt villkoren för tillgång och efterfrågan.

⁴⁴ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 14

⁴⁵ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 14

3.3.4 Tolkningen av gruppundantaget i artikel 3

Tolkningen av undantaget i artikel 3 har varit uppe till beslut i kommissionen i flera ärenden. I sina beslut i ärendena TAA⁴⁶ och FEFC⁴⁷, och senare i 1998 års TACA⁴⁸ beslut, invände kommissionen bland annat mot kollektivt fastställande av tariffer för landtransportdelen gällande multimodala (kombinerade) transporter. Kommissionen stödde sig på artikel 1.2 som stadgar att förordningen är tillämplig endast på internationell sjöfart till eller från en eller flera hamnar i gemenskapen och anförde att räckvidden för undantaget i artikel 3 inte kan vara större än räckvidden för förordningen i sig. Kommissionens invändningar mot konferensers fastställande av priser för inlandstransporter skall dock inte ses som ett generellt förbud mot varje form av samarbete om inlandstransporter mellan rederier. Samarbete om inlands-transporter är tillåtet om de relevanta rättsliga kraven är uppfyllda, framförallt villkoren i artikel 81.3.⁴⁹

Kommissionen invände också, i TACA-ärendet, mot konferensens försök att begränsa avlastarnas tillgång till individuella och konfidentiella tjänsteavtal. I detta hänseende klargjorde kommissionen att undantaget för konferensers överenskommelser om fraktsatser endast omfattar tariffarrangemang. Undantaget kan inte tolkas så att det omfattar det helt annorlunda begreppet avtalsfrakter.

I ärendena TAA och ETA invände kommissionen mot kapacitetsfrysningar som hade det uppenbara syftet att höja fraktsatserna genom att minska utbudet. Kommissionen fann i sina beslut i dessa ärenden att sådan kapacitetsfrysning inte var förenlig med syftet med artikel 3d, som är att förbättra de tidtabellsbundna transporttjänster som tillhandahålls av konferensens medlemmar.⁵⁰

3.3.5 Rättspraxis

I TAA-målet erinrade förstainstansrätten om att det följer av fast rättspraxis att bestämmelser om avvikelser från förbudet i artikel 81.1 i EG-fördraget måste tolkas restriktivt. Denna slutsats gäller a fortiori för bestämmelserna om gruppundantag i förordning (EEG) nr 4056/86

*”på grund av att denna förordning har obegränsad varaktighet samt att de tillåtna konkurrensbegränsningarna är av undantagskaraktär (horisontella avtal med syfte att fastställa priser). Av detta följer att gruppundantaget i artikel 3 i förordning (EEG) nr 4056/86 inte kan tolkas extensivt och dynamisk, så att det täcker alla avtal som rederier anser vara lämpliga, eller till och med nödvändiga, att ingå för att anpassa sig till marknadsvillkoren”.*⁵¹

⁴⁶ Kommissionens beslut av den 19 oktober 1994 i ärende IV/34.446 . *Trans-Atlantic Agreement* (EGT L 376, 31.12.1994, s. 1).

⁴⁷ Kommissionens beslut av den 21 december 1994 i ärende IV/33.218 – Far Eastern Freight Conference (EGT L 378, 31.12.1994).

⁴⁸ Kommissionens beslut av den 16 september 1998 i ärende IV/35.134 . *Trans-Atlantic Conference Agreement* (EGT L 95, 9.4.1999, s. 1).

⁴⁹ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen. av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 12ff.

⁵⁰ A.a., s 13.

⁵¹ Punkt 146 i TAA-domen.

Domstolen tillämpade den slutsatsen på sakförhållandena i TAA-målet och fann

- att TAA inte utgjorde en linjekonferens eftersom detta avtal inte föreskrev enhetliga eller gemensamma fraktsatser (artikel 1.3b i förordning (EEG) nr 4056/86),
- att TAA inte kunde omfattas av gruppundantaget eftersom det inte utgjorde en linjekonferens och
- att det därför inte var nödvändigt att undersöka om det system för kapacitetsadministration och de överenskommelser om fastställande av priser för landtransport som TAA hade genomförts skulle ha omfattats av gruppundantaget för linjekonferenser om TAA varit en konferens.

I FEFC-målet⁵² avvisade förstainstansrätten otvetydigt och fullständigt FEFC-parternas påstående om att bestämmelserna om fastställande av priser för landtransport vid en kombinerad transport omfattas av grundförordningen om sjöfart (det vill säga förordning (EEG) nr 4056/86) och det gruppundantag den förordningen innehåller.

Förstainstansrätten fastställde att de landtransporttjänster som målet rörde var separata tjänster i förhållande till sjötransporttjänsterna.⁵³

⁵² Kommissionens beslut av den 21 december 1994 i ärende IV/33.218 – Far Eastern Freight Conference (EGT L 378, 31.12.1994.

⁵³ Punkterna 124 och 129-130 i FEFC-domen.

4. Konkurrensrättslig förändring på området

4.1 Inledning

Sjöfarten har som ovan konstaterats stor betydelse för EU:s ekonomi. Det är viktigt att de regler som gäller för sektorn är anpassade efter den marknadssituation som råder idag. Enligt Lissabonstrategin bör eventuella hinder för företagets möjligheter att konkurrera, göra innovationer och expandera undanröjas. Lagstiftningen måste förenklas och göras mer kostnadseffektiv. Kommission samråder för närvarande med ett stort antal aktörer om en ny omfattande havspolitik för att främja en livskraftig maritim ekonomi.⁵⁴

I denna anda har en översyn av förordning (EEG) nr 4056/86, gällande konkurrensrättslig reglering av linjesjöfarten initierats.

4.2 Översyn av förordning (EEG) nr 4056/86

4.2.1 Bakgrund

Förordning (EEG) nr 4056/86 gäller, trots att den innehåller ett gruppundantag, till skillnad från de flesta andra gruppundantagsförordningar på obestämd tid. Då förordningen inte innehåller någon bestämmelse om översyn har ingen omfattande sådan gjorts sedan ikraftträdandet.⁵⁵ Behovet av en översyn skall sättas in i ett övergripande europeiskt sammanhang. Under mötet i Lissabon i mars 2000 uppmanade Europeiska rådet kommissionen att påskynda avregleringen inom sektorerna för gas, el och transport. Vidare har OECD, i en rapport som offentliggjordes i april 2002 (se nedan 4.2.3), rekommenderat att man upphäver undantaget från det kartellförbud som gällt för fastställande av priser och avgiftsdiskussioner. Översynen aktualiseras även av det faktum att marknaden för linjesjötransporter har ändrats avsevärt sedan antagandet av förordningen 1986. Särskilt har uppgiften för de transportörer som erbjuder denna tjänst utanför linjekonferenser (fristående operatörer) ökat i omfattning på de flesta trader till och från EU. Vidare har operativa former av samarbete mellan transportörer (som inte inbegriper fastställande av priser) som konsortier och allianser ökat. Även konfidentiella avtal som ingås mellan individuella transportföretag och befraktare, såsom individuella tjänstekontrakt, har ökat betydligt i omfattning. Denna utveckling gav upphov till frågan om ett gruppundantag för fastställande av priser och kapacitetsreglering mellan linjekonferenser fortfarande kunde godtas i enlighet med artikel 81.3 i fördraget.⁵⁶

Mot denna bakgrund inledde kommissionen en översyn av förordning (EEG) 4056/86 för att avgöra om det var möjligt att åstadkomma tillförlitlig linjesjöfart med hjälp av mindre konkurrensbegränsande åtgärder än horisontella tarifföverenskommelser och kapacitetsreglering. I mars 2003 utarbetades ett samrådsdokument efter vilket det hölls en offentlig utfrågning och en vitbok antogs. Berörda parter inkom med ett stort antal synpunkter och

⁵⁴ Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning 4056/86, 2005/0264 (CNS), s 2.

⁵⁵ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, fotnot 9

⁵⁶ Vitbok om översynen av förordning nr 4056/86 avseende tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler på sjötransporter, s 3

Europaparlamentet, Ekonomiska och Sociala Kommittén och Regionkommittén avgav yttranden i frågan. Avslutningsvis gav kommissionen tre oberoende konsulter i uppdrag att ta fram varsin undersökning om eventuella följder av ett upphävande av gruppundantaget för linjekonferenser.⁵⁷

Nedan följer en redogörelse för de faktorer som aktualiserat en översyn av gruppundantaget.

4.2.2 Ändrade marknadsvillkor

Marknadsvillkoren har, som ovan angivits, förändrats avsevärt sedan förordning (EEG) 4056/86 togs i bruk. Transporterna tenderar nu att koncentreras till containertransporter vilket har lett till en marknadsutveckling med fler och större containerfartyg med fullständig cellindelning och till att tyngdpunkten nu ligger på snabbhet, turtäthet och globala nätverk. I takt med denna utveckling har konsortier och allianser ökat i popularitet som medel för att dela på kostnaderna för de investeringar som krävs för att kunna tillhandahålla en konkurrenskraftig sjöfartslinje. Linjekonferensernas betydelse har följaktligen minskat i takt med att sådana driftsavtal, som alltså inte innefattar fastställande av priser (se 3.2.1), blivit allt viktigare. Denna trend är särskilt tydlig på rutterna mellan EU och USA, till stor del beroende på kommissionsbeslut och på ändringar i den amerikanska lagstiftningen som har främjat individuella tjänsteavtal på bekostnad av transporter enligt konferensernas tariffer.

Andelen oberoende linjefartoperatörer (externa aktörer) har ökat sin marknadsandel på de viktigaste handelsvägarna till och från Europa, med negativa följder för linjekonferenserna, vilket kan visas genom en analys på trad för trad. Emellertid kan det konstateras att samtliga handelsvägar förblivit öppna för effektiv konkurrens. Vidare har andra metoder börjat användas inom ramen för konferenserna, till exempel erbjuder linjefartsrederier som är medlemmar i konferenserna tjänster i form av tjänstekontrakt med speditörer. Innebörden av tjänstekontraktet är att speditören accepterar åtaganden om att transportera en viss mängd last med rederiet under en viss period enligt individuellt överenskomna taxor. Tjänstekontrakten är strikt konfidentiella överenskommelser mellan rederierna och speditörerna. Användningen av tjänstekontrakt har reglerats i EU:s rättspraxis och i amerikansk lagstiftning som tillhandahållande av tjänster till speditörerna. Tjänstekontraktens frammarsch är påtaglig, på den transatlantiska handelsrutten transporterades 90 procent av linjefartslasten i enlighet med tjänstekontrakt och motsvarande siffra på rutten mellan Europa och Australien/Nya Zeeland är 75-80 procent.⁵⁸

Ovannämnda utvecklingstendenser gav upphov till frågan huruvida man kan uppnå pålitliga tidtabellsbundna sjötransporttjänster på mindre konkurrensbegränsande sätt än horisontellt fastställande av priser och kapacitetsbegränsningar.⁵⁹

⁵⁷ Förslag till RÅDETS FÖRORDNING om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart

⁵⁸ Europeiska Unionens officiella tidning (2005/C 147/23), 28.6.2005, s 3, st 1.10.

⁵⁹ Förslag till RÅDETS FÖRORDNING om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart, s 2.

4.2.3 Internationell utveckling

De flesta OECD-länder erkänner systemet med linjekonferenser och har beviljat någon form av konkurrensimmunitet. USA erkände det öppna konferenssystemet genom bestämmelserna i OSRA (Ocean Shipping Reform Act) från 1999. Nämnad lag innebar en ändring av den tidigare amerikanska lagen om handelsfartyg, Merchant Shipping Act, från 1984. I Australien har begränsande undantag för linjekonferenser varit tillåtna enligt lagen om handelsmetoder (Trade Practices Act, avdelning X) från 1974, ändrad 1999. Denna lag har i likhet med förordning (EEG) nr 4056/86 nyligen genomgått en översyn. Även Kanada, Japan och Kina erkänner linjekonferenssystemet genom att bevilja antitrustimmunitet eller villkorliga undantag.

Under tiden har uppförandekoden för linjekonferenser (se 1.2), vilken är det grundläggande internationella instrument som reglerar linjefart mellan de utvecklade länderna och utvecklingsländerna, och linjekonferenssystemet, som är det grundläggande internationella systemet för samordning av linjefart, stadfäst i flera rättsliga instrument vilka antagits av EU:

- Europaavtalen (varav de flesta nu är överflödiga på grund av utvidgningen av unionen) innehöll en standardklausul som hänvisade till principerna i uppförandekoden för linjekonferenser och till linjekonferenser som det grundläggande system som skulle användas för linjefart.
- Avtalen mellan EU och Ryssland och mellan EU och Ukraina är avfattade på likartat sätt.
- I WTO-förhandlingarna om tjänster grundade sig förslagen från EU och andra länder på erkännandet av uppförandekoden för linjekonferenser som ett tillämpligt instrument.

Utvecklingen av lagstiftningen i fråga om linjesjöfart och konferensundantag går mot att de flesta utvecklade länderna (USA, Australien, Kanada och Japan) också ser över sina respektive regleringar.⁶⁰ Särskilt bör utvecklingen i USA nämnas. I maj 1999 trädde alltså lagen om reform av oceansjöfarten (Ocean Shipping Reform Act, OSRA) i kraft. Genom denna lag ändrades 1984 års sjöfartslag (Shipping Act) betydligt och USA:s konkurrensregler för linjesjöfart närmade sig gemenskapens. Av särskild vikt är två ändringar vilka innebar stora konkurrensfrämjande verkningar:

1. Rederierna behöver inte längre offentliggöra alla grundläggande villkor i tjänsteavtalen och
2. Konferenser kan inte längre förbjuda sina medlemmar från att ingå individuella tjänsteavtal.

Som en del av OECD:s allmänna program för lagreform (Regulatory Reform Programme) lade OECD:s sekretariat i maj 1999 fram ett diskussionsdokument om lagreform inom internationell sjöfart. I dokumentet rekommenderades bland annat att avtal om att fastställa gemensamma tariffer inte längre automatiskt skulle undantas från eller ges immunitet mot antitrustreglerna. Dokumentet diskuterades vid en gemensam workshop i maj 2000 med OECD:s kommittéer för sjötransport respektive konkurrensrätt och konkurrenspolitik, varefter OECD:s sekretariat beslutade att lägga fram ett utkast till rapport för diskussion vid en andra workshop under 2001.

⁶⁰ Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om vitbok om en översyn av förordning 4056/86 om tillämpning av de europeiska konkurrensreglerna på sjöfarten, Europeiska unionens officiella tidning 2005/C 157/23, p. 1.8ff.

I det utkast till OECD:s rapport, som cirkulerade i november 2001, drogs bland annat följande slutsatser som är av särskild vikt för EU:s konkurrenspolitik på sjöfartsområdet:

- Linjesjöfartsindustrin är inte unik i den meningen att dess kostnadsstruktur skiljer sig märkbart från andra transportindustrier och linjerederier har inte exceptionellt låg avkastning på investeringar jämfört med andra transportörer som tillhandahåller tidtabellsbundna transporttjänster. Därför finns det inget som tyder på att industrin behöver skyddas genom antitrustimmunitet för fastställande av priser och tariffer.
- Det finns inte några bevis för att konferenssystemet (med immunitet eller undantag för prisöverenskommelser) leder till stabilare fraktsatser eller pålitligare sjöfartstjänster än vad som hade varit fallet på en marknad med fri konkurrens. Tvärtom anser OECD att de mest konkurrensutsatta marknaderna är de mest stabila.

Det konstaterades att länderna, mot bakgrund av de slutsatser som drogs i rapporten, bör:

- ompröva undantagen från konkurrensreglerna för gemensamt fastställande av priser och fraktsatser, i syfte att avskaffa dem, förutom i de fall där de är särskilt och undantagsvis berättigade
- få behålla undantag för andra driftsarrangemang så länge de inte leder till alltför stort marknadsinflytande

I sin slutrapport, som offentliggjordes i december 2001⁶¹, bekräftade OECD:s sekretariat i stort sett ovannämnda slutsatser. Särskilt framkom att det inte hade kunnat fastställas att kollektivt fastställande av priser är en nödvändig förutsättning för stabila fraktsatser och regelbundna tidtabellsbundna tjänster, oavsett om det sker inom ramen för konferenser eller diskussionsavtal.

Det faktum att vissa av gemenskapens viktigaste handelspartners (Kanada, Australien och Japan) har sett över sina undantagsbestämmelser för linjekonferenser har också varit pådrivande för översynen av förordning (EEG) nr 4056/86.⁶²

4.2.4 Modernisering av förfarandet på antitrustområdet

Den nyligen avslutade moderniseringen av antitrustreglerna var också ett viktigt incitament för en översyn av förordning (EEG) nr 4056/86. Genom moderniseringen ändrades och förenklades de procedurregler som är tillämpliga på samtliga sektorer, även sjötransportsektorn. Efter det att översynen av procedurreglerna avslutats ansågs det lämpligt att ta ställning till om även de materiella reglerna kunde moderniseras och förenklas. Framförallt mot bakgrund av ovannämnda faktorer, det vill säga ändrade marknadsvillkor och utvecklingen i andra länder.

Rådet antog, den 16 december 2002, en ny förordning om tillämpning av artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget. Denna förordning, nr 1/2003, ersatte bland annat bestämmelserna om förfaranden och påföljder i förordning (EEG) nr 4056/86 från och med den 1 maj 2004. Innebör-

⁶¹ DSTI/DOT(2002)2, 16.4.2002.

⁶² Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s 8f.

den av denna förändring är att samma förfaranderegler gäller för alla ärenden som omfattas av artiklarna 81 och 82 i fördraget, oavsett om det rör transporter eller inte.

Genom reformen avskaffades det tidigare använda systemet med anmälningar och undantag och ersattes av ett system med direkt tillämpning av lagstiftningen, inte bara av kommissionen utan även av nationella konkurrensmyndigheter och domstolar. Innebörden av det nya systemet är att ett avtal som uppfyller de villkor för att beviljas undantag som anges i artikel 81.3 i fördraget, automatiskt är lagligt och kan verkställas av nationella domstolar. Artikel 81.3 kan åberopas till stöd för ett svaromål i alla förfaranden, även inför nationella domstolar och konkurrensmyndigheter, utan att det krävs ett administrativt ingripande från kommissionen. Det kommer inte längre att vara nödvändigt (och inte heller möjligt) att erhålla ett individuellt undantag enligt gemenskapsrätten, vare sig från kommissionen eller från medlemsstaterna. Följaktligen kommer, såsom var fallet även innan förordning 2003/1 trädde i kraft, konkurrensbegränsande avtal som inte uppfyller undantagsvillkoren att vara automatiskt ogiltiga och inte kunna göras gällande.

Enligt övergångsbestämmelserna till förordning 2003/1 kommer alla ansökningar och anmälningar enligt förordning (EEG) nr 4056/86 att upphöra att gälla från och med den 1 maj 2004. Undantag beviljade innan den 1 maj 2004 kommer att fortsätta gälla till dess att deras giltighetstid löper ut.⁶³

4.2.5 Reaktionen på översynen

Då liberalisering av transportsektorn är en av de centrala målsättningarna för EU och dess medlemsstater efter beslutet om Lissabondagordningen är transportpolitiken en fråga med hög prioritet. Enligt Regionkommittén, ett rådgivande organ till ministerrådet och kommissionen vilket representerar regionala och lokala intressen i EU, kommer efterfrågan på transporttjänster att öka avsevärt inom Europeiska unionen de närmaste åren. Ökningen, som bland annat hänger samman med en ökad ekonomisk tillväxt, en utvidgad union och tätare handelsförbindelser, kommer inte minst att påverka godstrafiken. Med tanke på att framförallt väginfrastrukturen kommer att överbelastas, krävs en intensiv satsning för att styra över trafikflödena samt för att bygga ut transportinfrastrukturen. I denna strävan är den miljövänliga sjöfarten viktig eftersom den har kapacitet att ta över godstransporter från vägarna vilket kan medföra en mer hållbar transportutveckling.⁶⁴

Det bör påpekas att det under de senaste decennierna byggts upp fungerande, komplexa strukturer inom sjöfarten. Detta är en av orsakerna till att många av de företag som är lokaliserade i eller har sin verksamhet i unionens hamnar tillhör världens mest vinstgivande och konkurrenskraftiga. Om de rättsliga ramvillkoren skall förändras måste man därför beakta vilka konsekvenser detta får för de inbördes beroende strukturerna inom transportsektorn och för förutsättningarna för dessa och övrig ekonomisk utveckling. En åsikt som uttryckts av många parter är att även om kommissionen insett komplexiteten av dessa strukturer och räknar med omfattande finansiella insatser för att kunna bygga upp fungerande och konkurrenskraftiga transportsystem, såsom närsjöfart och motorvägar till havs, saknas det en omfattande conse-

⁶³ Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten, s. 7ff.

⁶⁴ Yttrande från regionkommittén av den 13 april 2005 om Vitboken om översyn av förordning (EG) nr 4056/86 om tillämpningen av EU:s konkurrensregler på sjöfarten s 2f.

kvensanalys där större hänsyn till effekterna på handelsströmmarna, investeringarna, marknadsandelarna och konsumentpriserna.⁶⁵

En av förutsättningarna för att Europa skall kunna konkurrera internationellt är effektiva transportsystem. Det måste skapas tillförlitliga ramvillkor för att uppmuntra ökade investeringar i trafiksektorn. EG-rätten måste därför slå fast de grundläggande principerna för effektiv konkurrens och fritt tillträde till marknaden.⁶⁶ Ett eventuellt nytt rättsligt regelverk måste vara förenligt med artikel 81 i EG-fördraget samt balanserat, det vill säga tillgodose önskemål och krav från såväl efterfrågesidan som utbudssidan av linjesjöfartsmarknaden. Vidare bör det vara öppet och tillåta öppen linjesjöfart, det vill säga extern konkurrens. En eventuell ny förordning bör, enligt social och ekonomiska kommittén, inte vara rådets förordning utan kommissionens förordning, detta för att uppnå enhetlighet med övriga EU-förordningar i konkurrensfrågor. Vidare bör en ny förordning om gruppundantag strikt följa de riktlinjer som fastställts i rättspraxis genom beslut från Europeiska gemenskapernas förstainstansrätt och kommissionen (jfr beslutet om TACA). Ett argument för att bibehålla konferenssystemet är att upprätthålla konkurrenskraften hos gemenskapens rederier globalt sett. Gällande de stora transportörerna kan allianser och andra typer av samarbetsavtal vara lämpliga tillvägagångssätt, men små och medelstora transportörer behöver fortfarande konferenserna för att kunna behålla sina marknadsandelar, särskilt i handeln med utvecklingsländerna. Avskaffandet av gruppundantaget kan resultera i att konkurrenskrafter minskar för de små transportörerna medan de större transportörernas dominerande position stärks.⁶⁷

Om förordning 4056/86 avskaffas utan att ersättas av en ny förordning om gruppundantag, kommer det att krävas en enorm rättslig insats med förhandlingar och omförhandlingar av avtal med många tredje länder samt omfattande rättsligt arbete inom EU för att genomföra förändringarna i gemenskapslagstiftningen. Dessutom måste EU upphäva uppförandekoden för linjekonferenser. Mot bakgrund av den mängd rättsliga problem som skulle skapas om man avskaffar konferenserna har det framställts en uppmaning till kommissionen att genomföra en juridisk undersökning av vilka förändringar i regelverket som krävs om konferenserna avskaffas av EU och behålls i resten av världen. Fram tills att ett nytt globalt regelverk införts anser bland annat sociala och ekonomiska kommittén att det är motiverat att behålla linjekonferenserna inom EU. Om EU avskaffar gruppundantaget kommer det att få komplexa och avsevärda följder för det internationella systemet, både i förhållande till utvecklingsländerna och till andra OECD-länder. Därför bör den mellanliggande övergångsperioden användas för övervakning av utvecklingen av marknaden för linjesjöfart, inbegripet konsolideringstrender. Kommissionen bör även samråda med företrädare för andra jurisdiktioner (OECD) i syfte att ta fram ett lämpligt alternativt system som kan användas globalt.⁶⁸

Det råder enighet om att de konkurrensrättsliga undantagen för cabotage och trampfartstjänster enligt förordning nr 1/2003 kan upphävas, detta då det inte verkar finnas några hållbara skäl för att bibehålla dem. Ett argument för att avskaffa undantagen är dessutom att man på så sätt kan motverka att europeiska aktörer ur konkurrensrättslig synvinkel behandlas olika. För att klargöra rättsläget bör kommissionen dock utforma rättsliga riktlinjer om bulkpooler och

⁶⁵ Yttrande från regionkommittén av den 13 april 2005 om Vitboken om översyn av förordning (EG) nr 4056/86 om tillämpningen av EU:s konkurrensregler på sjöfarten s 2f.

⁶⁶ Yttrande från regionkommittén av den 13 april 2005 om Vitboken om översyn av förordning (EG) nr 4056/86 om tillämpningen av EU:s konkurrensregler på sjöfarten s 2f.

⁶⁷ Europeiska unionens officiella tidning (2005/C 157/23), p. 5.1 – 5.8.

⁶⁸ Europeiska unionens officiella tidning (2005/C 157/23), p. 5.1 – 5.8.

specialiserad linjefart, som rederierna kan använda vid sin egen bedömning av huruvida de efterlever EG-fördragets artikel 81.⁶⁹

Från svenskt håll har bland annat Svenskt Näringsliv tagit ställning för att gruppundantaget för linjekonferenser bör hävas.⁷⁰ Den svenska regeringens ståndpunkt avviker inte från detta ställningstagande, vilket bekräftades genom regeringens uttalade position vid OECD mötet om linjekonferenser i Paris den 6 december 2001. Näringslivet är i behov av moderna och kostnadseffektiva transportsystem, varför det gruppundantag som beviljats linjekonferenser står i vägen för en sådan utveckling. Transportpris och kvalitet måste framställas på en fritt fungerande marknad och där utsätts för en normal påverkan av tillgång och efterfrågan.

Europeiska flyg-, land- och järnvägstransporter är inne i en slutprocess av total avreglering, och de positiva effekterna i form av såväl ökad effektivitet och kvalitet som de reducerade kostnaderna har blivit nödvändiga för ökad konkurrenskraft. Sjötransporten av bilar och kemikalier, som följer motsvarande eller likartade trafikmönster som linjekonferenserna, omfattas inte av gruppundantaget i förordning (EEG) nr 4056/86, vilket under senare år föranlett EU-kommissionen att inleda granskning om konkurrensbrott begåtts på dessa områden.

Gruppundantaget för linjekonferenser beviljades av rådet mot bakgrund av ett starkt engagemang för att den europeiska linjesjöfarten skulle kunna bibehålla sin position som ledande leverantör av sjöfartstjänster i världshandeln och bidra till en stabil handelsmiljö. Erfarenheten efter 1987 har visat att dessa förväntningar inte kunnat uppfyllas och att den största effekten av att institutionalisera konferenssystemet har varit att det hindrat fri konkurrens och skapat ineffektivitet. När gruppundantaget antogs utgick man ifrån att fastställande av priser, reglering av kapacitet och andra konkurrensbegränsande förfaranden inom konferenssamarbetet var nödvändiga, så är dock inte verkligheten idag, och detta stärks med hänsyn till den dramatiska ökningen av antalet individuella och hemliga sjötransportavtal som slutits mellan enskilda rederier och transportköpare.

Transportköparna är tydliga i sina krav på internationell linjesjöfart. De krav som ställs kan sammanfattas enligt följande:

- hög kvalitet på service för alla kategorier av gods
- hög servicefrekvens
- förutsägbar och pålitlig service
- säker och miljöacceptabel service
- kostnadseffektivitet
- valuta för pengarna

Baserat på ovan anser Svenskt Näringsliv det mycket positivt att kommissionen efter att ha analyserat de gångna årens händelser nu tagit upp frågan att avskaffa gruppundantaget för linjekonferenser och harmonisera lagstiftningen till den som generellt gäller på övriga näringslivsområden.⁷¹

⁶⁹ Europeiska unionens officiella tidning (2005/C 157/23), p. 5.1 – 5.8.

⁷⁰ Slutbetänkande av Godstransportdeltagationen SOU 2001:61, s 189-190.

⁷¹ Svenskt Näringsliv, Kenneth Ramberg, SN Dnr 155/2003, Remissyttrande, Samråd om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget på sjöfarten.

Sammanfattningsvis kan konstateras att flertalet organisationer som uttalat sin åsikt gällande översynen välkomnar kommissionens initiativ till modernisering och ifrågasättande av behovet av ett särskilt gruppundantag för linjekonferenser. Det står klart att förordningen (4056/86) behöver moderniseras i linje med kommissionens allmänna politik i konkurrens-hänseende.

4.2.6 Utvärdering av en eventuell förändring

I slutet av 2004 påbörjades en studie⁷² av effekterna av tilltänkta konkurrensrättsliga förändringar för linjekonferenser, på uppdrag av kommissionen (DG Konkurrens). Den oberoende studien är resultatet av samarbetet mellan Global Insight, en internationell konsult med stor erfarenhet av linjesjöfarten, universitetet för teknologi i Berlin och Institutet för sjöfarts-ekonomi och logistik i Bremen. Studien tar sin utgångspunkt i tre påverkansområden, nämligen:

- ekonomisk påverkan,
- social påverkan och
- miljöpåverkan

Studien är av komparativ karaktär då den genomgående jämför hur tre olika alternativ skulle komma att påverka ovan nämnda områden. De olika alternativen är:

- 1) Ingen förändring – det första alternativet innebär alltså ett det nuvarande gruppundantaget behålls men transformeras till en kommissionsförordning med en begränsad giltighetstid om fem år, varefter översyn sker såsom är brukligt för andra gruppundantag.
- 2) Upphävande – det andra alternativet innebär att det nuvarande gruppundantaget upphävs utan att ersättas av något annat system. Detta alternativ skulle försätta hela linjesjöfarten i samma konkurrensrättsliga situation som övriga industrisektorer samt medföra att konferensmedlemmar, liksom vilken sjötransportör som helst, blir tvungna att genom en egen bedömning avgöra om deras agerande uppfyller kraven i artikel 81.1 och om så är fallet, varför de skulle anses uppfylla kraven för att undantas enligt 81.3.
- 3) Ersättande – det tredje alternativet innebär att gruppundantaget upphävs och ersätts med ett alternativt system som tillåter redan befintliga legala samarbetsformer mellan transportörer som tillhandahåller linjeservice till och från EU (t ex konsortier, allianser och sammanslagningar).

Kommissionen kom i sin utvärdering (se bilaga 3) av de olika alternativen, baserat på ovan nämnda studier, fram till att det tredje alternativet (upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 i förening med ett nytt system) var det bästa tillgängliga alternativet ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv. Detta alternativ ansågs även bidra positivt i strävan att uppnå Lissabondagordningens mål.⁷³

⁷² http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/shipping_report_26102005.pdf.

⁷³ Commission staff working document COM(2005) 651 final s 4.

4.3 Rådets förordning (EG) nr 1419/2006 om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86

4.3.1 Inledning

Det har konstaterats att de regler som gäller för sjöfarten inte längre är avpassade efter den marknadssituation som råder. Vidare bör, i enlighet med Lissabonstrategin, eventuella hinder för företagens möjligheter att konkurrera, göra innovationer och expandera elimineras och lagstiftningen måste förenklas och göras kostnadseffektiv.

På denna grund presenterade kommissionen, den 14 december 2005, ett förslag om att anta en rådsförordning om att upphäva förordning (EEG) nr 4056/86 samt att ändra förordning (EG) nr 1/2003 så att denna inkluderar även cabotage och internationell trampsjöfart. Detta förslag är ett komplement till målet att skapa en ny omfattande havspolitik för att främja en livskraftig maritim ekonomi.

Den 25 september 2006 utfärdade rådet, på kommissionens förslag, förordning (EG) nr 1419/2006, innebärande ett upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86.

4.3.2 Bakgrund och motivering till kommissionens förslag

Sedan förordning (EEG) nr 4056/86 antogs har marknaden för linjesjöfart förändrats avsevärt. Transporterna tenderar att koncentreras till containertransporter vilket har lett till fler och större containerfartyg och till att tyngdpunkten nu ligger på globala nätverk. Marknadsförändringarna har också lett till att konsortier och allianser bildas för att dela upp kostnaderna. Följaktligen har linjekonferensernas betydelse minskat i takt med att dessa typer av överenskommelser blivit allt vanligare. Denna utveckling är särskilt tydlig gällande handeln mellan EU och USA, främst beroende på att kommissionen fattat ett antal konkurrensfrämjande beslut om tillämpningen av artikel 81 och 82 EG-fördraget och på att den amerikanska lagstiftningen ändrats i samma linje. Resultatet är att individuella tjänsteavtal blivit mer frekvent förekommande än avtal om transport till linjekonferenstariff.

Det aktuella gruppundantaget är både generöst och unikt. Det är generöst såtillvida att det tillåter linjekonferenser att bedriva en typ av verksamhet som normalt sett utgör en typisk konkurrensbegränsning (kollektiv prissättning och kapacitetsreglering) och som knappast kan anses uppfylla kraven i 81.3. Vidare är gruppundantaget unikt såtillvida att det ingår i en rådsförordning, vilken antogs trots att kommissionen ännu inte hade någon erfarenhet av individuella undantag inom sektorn. Vanligtvis ger rådet kommissionen befogenhet att anta förordningar om gruppundantag. Av de femton gruppundantag som för närvarande gäller är det endast ett gruppundantag, förutom gruppundantaget i förordning (EEG) nr 4056/86, som antagits av rådet (förordning (EEG) 1017/68). Dessutom är giltighetstiden obegränsad och trösklar för marknadsandelar angivna. Det är endast de två gruppundantagen som rådet antagit som saknar bestämmelser om sista giltighetsdag och översyn.

Inom sjöfartssektorn har man, genom att ge bestämmelserna i gruppundantaget ett brett tillämpningsområde, försökt att omfatta alla de verksamheter som transportörerna anser lämpliga eller nödvändiga för att man skall kunna anpassa sig till nya marknadsvillkor. Detta har lett till ett antal kommissionsbeslut och tvister samt till att domstolen slagit fast att grupp-

undantaget, trots att det är av exceptionellt slag, inte tillåter undantag från fördragets konkurrensregler och måste tolkas strikt (Förstainstansrättens dom av den 28 februari 2002 i mål T-395/94, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen).

Gruppundantaget för linjekonferenser motiveras med att linjekonferenser ger stabilitet och garanterar exportörerna tillförlitliga tjänster, vilket inte är möjligt att åstadkomma med mindre konkurrensbegränsande metoder. Kommissionen har, efter grundligt genomgång, dragit slutsatsen att linjesjöfarten inte är unik. Detta då dess kostnadsstruktur inte skiljer sig i någon större utsträckning från andra branschens kostnadsstrukturer. Följaktligen finns det inga belegg för att branschen skulle behöva skyddas från konkurrens. De fyra kumulativa villkor som anges i artikel 81.3, vilka måste uppfyllas för att motivera ett undantag för prissättning och kapacitetsreglering inom linjekonferenser, kan inte sägas vara uppfyllda med tanke på de marknadsvillkor som råder idag.

Enligt det *första* villkoret gäller att konkurrensbegränsande avtal skall bidra till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande. Vad gäller kravet på att linjekonferenserna skall skapa resultat anser rådet att linjekonferenserna inte längre kan driva igenom sin prissättning, men att de fortfarande fastställer avgifter och tilläggsavgifter, som också är en del av frakttariffen. Det finns inte heller belegg för att konferenssystemet skapar mer stabila frakttariffer eller mer tillförlitliga transporttjänster än vad som skulle kunna uppnås på en fullt konkurrensutsatt marknad. Det blir allt vanligare att konferensmedlemmarna tillhandahåller sina tjänster på grundval av individuella tjänsteavtal med individuella exportörer. Konferenserna klarar inte heller att reglera transportkapaciteten, då varje transportör fattar sina egna individuella beslut. Detta innebär att prisstabiliteten och tillförlitligheten när det gäller tjänster med de villkor som för närvarande råder på marknaden säkras genom de individuella tjänsteavtalen. Det påstådda orsakssambandet mellan konkurrensbegränsningarna (fastställande av priser och kapacitetsreglering) och de påstådda resultaten (tillförlitliga tjänster) förefaller vara för svagt för att det första villkoret i artikel 81.3 skall kunna uppfyllas.

Det *andra* villkoret för undantag enligt artikel 81.3 är att konsumenterna skall kompenseras för de negativa effekter en konkurrensbegränsning medför. I fall av verkliga konkurrensbegränsningar som horisontella prisöverenskommelser, det vill säga den typ av prisöverenskommelser som konferenserna använder för att gemensamt fastställa sina fraktpriser, avgifter och tilläggsavgifter, är de negativa effekterna mycket allvarliga. Det har dock inte kunnat fastställas några entydigt positiva effekter. Transportkunderna menar att konferenserna bara gynnar sina minst lönsamma medlemmar och kräver att konferenserna skall förbjudas. Linjekonferenserna uppfyller således inte längre det andra villkoret i artikel 81.3.

Det *tredje* villkoret för undantag enligt artikel 81.3 är att de berörda företagen inte får åläggas begränsningar som inte är nödvändiga för att målen skall kunna uppnås. Konsortier grundas på samarbetsavtal mellan linjerederier och inom konsortier förekommer ingen prissättning och de begränsar därför konkurrensen i mindre utsträckning än konferenser. Transportkunderna anser att konsortierna ger adekvata, tillförlitliga och effektiva linjetransporttjänster. Individuella tjänsteavtal har dessutom blivit allt vanligare under de senaste åren. Per definition begränsar sådana individuella tjänsteavtal inte konkurrensen och ger fördelar för exportörerna som kan få skraddarsydda tjänster. Eftersom priset fastställs i förväg och det inte fluktuerar under den fastställda perioden (oftast upp till ett år), kan de individuella avtalen dessutom bidra till stabila priser. Det kan därför inte bekräftas att de konkurrensbegränsningar som tillåts genom förordning (EEG) nr 4056/86 (fastställande av priser och kapacitetsreglering)

skulle vara nödvändiga för att säkra tillförlitliga transporttjänster för alla transportkunder, då tillförlitliga transporttjänster kan säkras med metoder som begränsar konkurrensen i mindre utsträckning. Det tredje villkoret enligt artikel 81.3 är därför inte uppfyllt.

Det *fjärde villkoret* enligt artikel 81.3 innebär att konferenserna måste vara konkurrensutsatta. Med de villkor som för närvarande råder på marknaden är konferenserna verksamma på nästan alla större handelsrutter och de konkurrerar med transportörer som är organiserade i konsortier och oberoende transportörer. Det råder priskonkurrens beträffande sjöfrakttarifferna tack vare att konferenserna försvagas, men vad gäller avgifter och tilläggsavgifter råder det nästan ingen priskonkurrens alls. Det är konferenserna som fastställer avgifterna och oftast tillämpar övriga transportörer samma avgifter. Det förekommer också att transportörer deltar både i konferenser och konsortier på en rutt, och utbyter kommersiellt känslig information, varigenom de kan kumulera de fördelar som gruppundantaget för konferenser ger (fastställande av priser och kapacitetsreglering) med de fördelar som gruppundantaget för konsortier ger (operativt samarbete för tillhandahållande av en gemensam tjänst). Mot bakgrund av det ökande antalet kopplingar mellan transportörerna på en och samma rutt måste den komplicerade frågan om i vilken utsträckning det råder verklig intern respektive extern konkurrens avgöras från fall till fall.

Baserat på ovanstående argument kan linjekonferenserna inte längre anses uppfylla de fyra kumulativa villkoren för undantag i artikel 81.3 i fördraget och gruppundantaget för linjekonferenser bör därför upphävas.

Lagkonflikter

Traditionellt har linjekonferenser accepterats i hela världen. Deras befrielse från kartellförbudet eller deras undantag har ännu inte helt upphävts av någon jurisdiktion. För det fall EU är först med att upphäva gruppundantaget för linjekonferenser uppkommer frågan om huruvida det finns risk för en internationell lagkonflikt.

Kommissionen anser inte att ett upphävande av gruppundantaget för linjekonferenser skulle ge upphov till ett sådant problem. En lagkonflikt uppstår först när en jurisdiktion kräver något som en annan jurisdiktion förbjuder. Det finns, enligt kommissionens kännedom, inte någon jurisdiktion som kräver att linjerederierna organiseras i konferenser. Om gruppundantaget för linjekonferenser upphävs (både inom och utanför EU) kommer det inte längre att vara tillåtet att fastställa priser och reglera kapacitet på de aktuella rutterna. Mot bakgrund av hur konferenserna definieras skulle det innebära att konferenserna inte längre skulle kunna vara verksamma på rutter till och från gemenskapen. Däremot skulle inga hinder föreligga för transportörerna att vara medlemmar av konferenser på andra rutter än de som går till eller från EU.

Artikel 9 i förordning (EEG) nr 4056/86 föreskriver ett förfarande som skall följas om tillämpningen av förordningen skulle leda till konflikt med tredje lands lagstiftning. Denna reglering är överflödigt då det är fråga om ett standardiserat förfarande. Skulle lagkonflikt beträffande konkurrenslagstiftningen uppstå samråder kommissionen med det aktuella tredje landet om hur man kan begränsa effekterna av skiljaktigheterna. Därefter vidtar kommissionen de åtgärder som krävs.

Konkurrenslagstiftningen tillämpas på olika sätt av olika jurisdiktioner. Det förekommer skillnader och det är allmänt erkänt att det internationella samarbetet mellan konkurrensmyndigheter får större och större betydelse. Kommissionens politik drivs därför med två

syften, dels att främja det bilaterala samarbetet med Europeiska gemenskapens viktigaste handelspartners och dels att finna möjligheter att utöka det multilaterala samarbetet på konkurrensområdet. Mot bakgrund av EU:s strävan att reducera och förenkla gemenskapslagstiftningen anser kommissionen att artikel 9 bör upphöra att gälla⁷⁴.

Tekniska avtal

I artikel 2 i förordning (EEG) nr 4056/86 anges att det förbud som anges i artikel 81.1 i fördraget inte gäller avtal som endast syftar till att åstadkomma tekniska förbättringar och samarbete och som inte begränsar konkurrensen. Artikel 2 är inte tillämplig på avtal som begränsar konkurrensen på det sätt som avses i artikel 81.1. Samtliga tekniska avtal, även de som förtecknas i artikel 2, måste därför bedömas. Om man ser tillbaka på hur artikeln tillämpats, kan man konstatera att processen inte varit helt okomplicerad och att den lett till kostnader för sektorn. Transportörerna har ofta gjort en generös tolkning av artikel 2, medan kommissionen och förstainstansrätten anser att alla avtal som inte bara är av rent teknisk art utan innehåller någon form av kommersiellt samarbete omfattas av artikel 81.1, och således inte av artikel 2.

Det har anförts att artikel 2 bör finnas kvar, trots att den endast är av förklarande art, då artikeln skulle kunna fungera som vägledning i samband med moderniseringen på området, vilket innebär att företagen själva måste avgöra om avtalen omfattas av artikel 81.1 i fördraget eller inte. I kommissionens och EG-domstolens praxis på området anges tydligt att artikel 2 har ett mycket begränsat tillämpningsområde och att dess syfte huvudsakligen är att bekräfta att avtal som inte begränsar konkurrensen inte omfattas av artikel 81.1 i fördraget och alltså inte är förbjudna. Artikel 2 bidrar därför inte till att stärka rättsäkerheten. Vidare bör påpekas att rådet 2004 upphävde en liknande bestämmelse om tekniska avtal inom luftfartssektorn⁷⁵.

Cabotage och trampfart

Cabotage och internationell trampfart har inte tidigare omfattats av de regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget som ursprungligen fastställdes i förordning (EEG) nr 4056/86 och därefter i förordning (EG) nr 1/2003. För närvarande är cabotage och trampfart de enda sektorer som inte omfattas av reglerna om tillämpning av gemenskapens konkurrensregler. Det faktum att det råder brist på effektiva genomförandebestämmelser avseende de aktuella sektorerna är en brist ur lagstiftnings synpunkt. Trampfart uteslöts från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 på grund av att priserna inom sektorn förhandlas fritt, från fall till fall och utifrån tillgång och efterfrågan. Sådana marknadsvillkor råder även i andra sektorer där de materiella bestämmelserna i artiklarna 81 och 82 redan tillämpas. Det har inte framförts några hållbara argument för ett fortsatt uteslutande av cabotage och trampfart från reglerna om tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget. Analogt med detta är det faktum att cabotage oftast inte påverkar handeln mellan medlemsstaterna inte ett skäl för att från början utesluta cabotage från tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003.

⁷⁴ Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart, s 8f

⁷⁵ Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart, s 5f

Då de regler som fastställs i förordning (EG) nr 1/2003 kan användas för tillämpningen av konkurrensreglerna inom alla sektorer föreslår kommissionen att förordningens tillämpningsområde ändras så att det även omfattar cabotage och trampfart.

4.3.3 Sveriges ståndpunkt gällande förslaget

Förordning (EEG) nr 4056/86 ger kommissionen möjlighet att, bland annat, tillämpa konkurrensartiklarna 81 och 82 i EG-fördraget direkt på sjötransporter. Denna del av förordningen blev dock obsolet den 1 maj 2004 då sjötransporter automatiskt inkluderades i området för det generella konkurrensregelverket från och med ikraftträdandet av förordning 1/2003. Förordning (EEG) nr 4056/86 innehåller även ett gruppundantag från artikel 81 (1) EG-fördraget för avtal mellan rederier om tidtabellsbundna sjötransporter (det så kallade gruppundantaget för linjekonferenser).

Enligt Sveriges mening strider gruppundantaget för linjekonferenser mot artikel 81 EG-fördraget. Då villkoren för undantaget inte längre kan anses uppfyllda finns ingen möjlighet att ha gruppundantaget kvar. Sverige stödjer följaktligen kommissionens förslag om att upphäva förordning (EEG) nr 4056/86. Det är av stor vikt att tillämpningen av konkurrensreglerna blir lika i alla medlemsländer. Om inte länderna tillämpar reglerna likvärdigt finns risk för att konkurrensen snedvrids mellan olika länders flottor. Därför anser Sverige, i enlighet med kommissionens förslag, att cabotage och trampsjöfart skall omfattas av förordning 1/2003.

Konkurrensverket har berett frågan i samband med kommissionens behandling av sitt förslag med Svenskt Näringsliv och Sveriges redareförening. De har i processen ställt sig positiva till kommissionens förslag om att upphäva förordning (EEG) nr 4056/86 och därigenom gruppundantaget samt att låta cabotage och trampsjöfart omfattas av förordning 1/2003.⁷⁶

4.4 Ny konkurrensrättslig reglering på linjesjöfartens område

4.4.1 Behovet av ett alternativ till konferenssystemet

Inom sjöfarten råder delade meningar om huruvida det behövs en alternativ reglering till gruppundantaget för linjekonferenser. Transportkunderna är av åsikten att de befintliga alternativen, som till exempel gruppundantagen för konsortier och allianser, är tillräckliga medan transportörerna menar att det behövs ett nytt gruppundantag. European Liner Affairs Association (ELAA), vilka representerar cirka 80 procent av transportörerna på marknaden, menar att det definitivt behövs ett alternativt system för att reglera marknaden och framhåller att det finns otaliga risker med att inte reglera linjesjöfarten efter konferensundantagets upphävande. ELAA föreslår att gruppundantaget för linjekonferenser ersätts med ett system för informationsutbyte. Ett sådant system skulle kunna täcka hela marknaden för linjesjöfart och skulle därför ha ett bredare tillämpningsområde än det nuvarande gruppundantaget.

Både kommissionen och EELA är överens om att ett alternativ behövs, frågan kvarstår dock hur detta alternativ skall utformas.

⁷⁶ Faktapromemoria 2005/06: FPM42, s 2f

4.4.2 ELAA:s förslag om alternativ reglering

Den 2003 inrättade sammanslutningen European Liner Affairs Association (ELAA), representerar 21 globala transportörer och har bildats för att avhandla frågan om vilken reglering som skall ersätta förordning (EEG) nr 4056/86. Bland ELAA:s medlemmar återfinns världens ledande linjesjöfartsföretag, bland annat A.P. Møller Maersk (Maersk Line), Atlantic Container Line (ACL) och China Shipping (Group) Company (CSG*).

ELAA lade den 6 augusti 2004 fram sitt första förslag för regleringsstruktur av linjesjöfartsindustrin genom nya kommersiella ramar för samarbetet inom linjefarten. Förslaget innebär en ny ram för diskussioner mellan linjerederierna gällande kapacitetsutnyttjande, marknadsandelar, lastutvecklingen på handelsrutterna, ett offentligt prisindex, extra avgifter och övriga avgifter.⁷⁷

Den 16 juni 2006 kom ELAA:s reviderade förslag. De båda förslagen representerar en vilja från linjesjöfartindustrins sida att uppkomma med ett alternativ till den nuvarande regleringen i förordning (EEG) nr 4056/86 som är kompatibel med Lissabonagendan och som skulle tillåta industrin att leverera konsumentvälfärdsfördelar och på samma gång minimera konkurrensrestriktioner.

Det ursprungliga förslaget från ELAA utvecklades som ett alternativ till konferensundantags-systemet och syftade till att vara förenlig med gemenskapens konkurrensrätt men samtidigt bibehålla en stabilitet i tillhandahållandet av tjänster, utan hänvisning till varken pris-samarbete eller reglering eller begränsning av tillgång eller kapacitet. Det ursprungliga förslaget kan sammanfattas som följer:

- Utbyte genom ett oberoende informationssystem och diskussion transportörer emellan gällande den sammanlagda kapacitetsanvändningen och marknadsandelsinformation per trad och på regionsbasis (historisk information med en månads försening);
- Utbyte, diskussion och utvärdering av handelsvaruutveckling per trad;
- Diskussion och utvärdering av information gällande sammanlagd tillgång och efterfrågan per trad. Publicering av prognoser på efterfrågan per trad och handelsvara/tjänst;
- Erhållandet (för varje transportör) av sin marknadsandel per trad, per region och per hamn (sammanlagd information med en månads försening);
- Prisindex differentierat genom typ av utrustning (reefer eller dry) och tradriktlinjer (information sammanställd med ett kvartals försening). Denna information skulle göras offentligt tillgänglig;
- Avgifter och tilläggsavgifter baserade på offentligt tillgängliga och transparenta underlag, av vilka detaljerna skulle diskuteras med avskeppare;
- Det föreställda informationsutbytessystemet skulle baseras på en eller flera branschorganisationers avtal och överenskommelser per trad.⁷⁸

Förslaget blev föremål för massiv respons, av både positiv och negativ karaktär. Delar av denna respons redogörs för nedan.

⁷⁷ Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om vitbok om översyn av förordning 4056/86 om tillämpning av de europeiska konkurrensreglerna på sjöfarten, p 2.4.

⁷⁸ Revised ELAA Proposal 16 June 2006, Annex 1: Key Elements of the Original ELAA Proposal, s 1ff.

4.4.3 Respons på till ELAA:s förslag

Ett alternativt system måste vara förenligt med EG-domstolens rättspraxis och kommissionens praxis för informationsutbyte mellan konkurrerande företag. Vissa delar av EELA:s förslag förefaller, enligt kommissionen, uppfylla de kraven medan andra delar innebär problem då de föreslagna åtgärderna inte skiljer sig från hur linjekonferenserna fungerar idag. Skulle förslaget godtas i sin helhet skulle samtliga de konkurrensfrämjande effekter som uppnås genom att konferenssystemet upphävs gå förlorade.⁷⁹

European Shippers Association, ESC, vilka representerar fler än 100 000 exportföretag och genererar ungefär 90 procent av EU:s internationella sjöfartstrafik, anser att en ersättande reglering inte är nödvändig då transportörerna redan tillåts långtgående samarbete genom gruppundantaget för konsortier (vilket förlängts i april 2005). Denna samarbetsform resulterar i pålitligt tillhandahållande av linjetjänster av sammanslutningar mellan linjerederier i konsortier och allianser. Även den Europeiska arbetsorganisationen, UNICE, stöder denna åsikt.⁸⁰

Det har dock från annat håll hävdats att förslaget från European Liner Affairs Association (ELAA) om att man bör möjliggöra ett tidsförskjutet och icke-diskriminerande utbyte av viss information som gjorts anonym förtjänar en välvillig prövning. Slutligen kan fritt tillgänglig marknadsinformation leda till mer öppenhet och därmed också främja konkurrensen. Ett prisindex som alla marknadsaktörer har tillgång till skulle vara ett viktigt inslag i systemet och ersätta de nuvarande konferenstarifferna i deras funktion som riktvärden. Man måste dock absolut säkerställa en effektiv kontroll och att samarbetet begränsas till ett rent informationsutbyte.⁸¹

4.4.4 ELAA:s reviderade förslag

Baserat på den kritik ELAA emottagit på sitt första förslag om ett informationsutbytessystem utarbetades ett reviderat förslag. Kärnan för det nya förslaget utgörs av en önskan att skapa en miljö av delad kunskap och information samt förbättrad kommunikation, omfattandes både de som tillhandahåller tjänster och slutanvändaren. ELAA är av ståndpunkten att trots att konferenser har bevisat sitt värde för världshandeln finns ett behov av förändring.

Det reviderade förslaget definierar särskilt:

- Hur informationen producerad av utbytessystemet kan göras tillgänglig för samtliga branschintressenter samt näringsens grundtanke om skapandet av en plattform för konstruktiv konsultation av skeppare och transportörer emellan;
- Varför informationsutbyte och diskussion är nödvändigt primärt för att hålla logistikkedjan fungerande och för att skapa stabil tillgång och pålitliga linjesjöfartstjänster både kort- och långsiktigt. Branschen förstår att en väl fungerande tillgångskedja och ett stabilt tjänsteutbud är grundläggande krav från kunderna;

⁷⁹ Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart, s 9.

⁸⁰ Memo /05/480 (IP/05/1586), s 3.

⁸¹ Yttrande från Regionkommittén av den 13 april 2005 om förslag till vitboken om översyn av förordning (EEG) nr 4056/86 om tillämpningen av EU:s konkurrensregler på sjöfarten, COTER-034, s 10.

- Hur det föreställda systemet av tradkommitteér bestående av transportörer ersätts av ett integrerat konsulteringsforum, bestående av transportördiskussionerna och branschforum, tillgängligt för samtliga näringsintressenter;
- Hur prognosen initialt kommer att föreberedas av externa experter och sedermera förbättras genom diskussioner vilka involverar samtliga näringsintressenter;
- Vilken information som behövs för att effektivt operera en trad samt med vilken frekvens informationen behöver utbytas i en postkonferens värld, där det i avsaknad av en ersättningsreglering skulle finnas trader utan någon som helst pålitlig information.
- Hur prisindexet gagnar hela linjesjöfartsnäringen genom att ge kunderna möjligheten att grunda sina kommersiella strategier på exakt information och genom att ge transportörerna möjlighet att fatta ändamålsenliga/effektiva investeringsbeslut och återgrupperingsbeslut. Transportörer uppmanas också av regeringar att tillhandahålla information gällande riktningen på pris; och
- Hur publicering av informationen gällande kostnadsfaktorer relaterade till linjesjöfart från den offentliga domänen kommer att innebära en ökad genomsynlighet av avgifters beståndsdelar, till fördel för alla och utan att på något sätt involvera diskussion om ämnet.⁸²

Detta förslag har sedermera också kritiserats av berörda parter och förhandlingar gällande utformningen av informationsutbytessystemet fortgår alltjämnt.

⁸² Revised ELAA Proposal 16 June 2006, Annex 1: Key Elements of the Original ELAA Proposal, s 3f

5. Slutsats och analys

5.1 Inledning

Reguljär linjetrafik tillhandahålls idag på flera olika sätt. Oberoende transportörer är verksamma utanför konferenserna på samtliga rutter till och från Europa. Andelen samarbetsavtal utan prissättning mellan linjerederier, såsom konsortier och allianser, har ökat och tagit stora marknadsandelar på alla större rutter. I kommissionens förordning (EG) nr 823/2000 av den 19 april 2000 anges att konsortier på vissa villkor kan beviljas gruppundantag från förbudet i artikel 81 i fördraget. Detta då konsortier ger upphov till rationaliseringar inom medlemsrederierna och då ger stordriftsfördelar, vilka kan öka utnyttjandegraden av fartyg och hamnanläggningar. Vidare transporteras huvuddelen av allt gods enligt konfidentiella individuella avtal mellan oberoende transportföretag och befraktare. De begränsningar som tillåts i förordning (EEG) nr 4056/86, det vill säga fastställande av priser och kapacitetsreglering, är därför inte nödvändiga för att säkra tillförlitliga transporttjänster.⁸³ På frågan om det verkligen var nödvändigt att bevilja ett gruppundantag för linjekonferenser 1986 då förordningen antogs svarar Torben Pettersson, Director Regulatory Affairs, A.P. Möller Maersk, att i USA har linjekonferenser varit tillåtna enligt ett undantag från konkurrensrätten ända sedan 1916. Inom dåvarande EES och nuvarande EU opererade redarna under en tyst accept att linjekonferenser var tillåtna. FEFC⁸⁴ antogs redan 1876 och har med andra ord funnits så gott som hela linjesjöfartens tid.

5.2 Förändringarnas effekt på linjesjöfarten

5.2.1. Studie av eventuella konsekvenser

I den studie⁸⁵ som genomfördes av tre oberoende konsulter och sammanställdes av Global Insight för att undersöka vilka konsekvenser ett förändrat regelverk skulle komma att innebära för linjesjöfarten, samt vilket alternativ som var bäst lämpat för sektorn, (se ovan kap 4.1.5) kom man fram till att det bästa alternativet var att upphäva och ersätta regleringen i förordning (EEG) nr 4056/86. Studiens huvudslutsatser gällande den eventuella påverkan av upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser är:

- priset för linjetrafiktjänster kommer att sjunka
- pålitligheten för ocean- och korttruttstjänster förväntas bli bättre
- servicekvaliteten kommer antingen att förbli opåverkad eller förbättras
- konkurrensen mellan europeiska linjerederier kommer antingen inte att påverkas eller att påverkas positivt
- små linjefartstransportörer kommer inte att uppleva speciella problem
- ingen negativt effekt, eller till och med positiv effekt på europeiska hamnar, anställning, handeln och/eller u-länder.

⁸³ Motivering till förslag till rådets förordning s 7f.

⁸⁴ Far Eastern Freight Conference.

⁸⁵ http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/shipping_report_26102005.pdf.

Gällande EELA:s förslag om att ersätta gruppundantaget med ett informationsutbytesystem kom man i studien fram till slutsatsen att förslaget inte bör accepteras i sin helhet i sin nuvarande utformning. Enligt konsulterna utgör upplägget och procedurerna i det föreslagna systemet en inbjudan till hemligt samarbete mellan linjerederier, till nackdel för transportanvändarna och den slutgiltiga kunden.⁸⁶

5.2.2. Internationella konsekvenser

Endast fjorton länder har utnyttjat den möjlighet som ges i rådets förordning (EEG) nr 954/79 att ratificera Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser. Uppförandekoden tillämpas inte längre i praktiken och sedan början av 1990-talet har inga nya parter anslutit sig. När gruppundantaget för linjekonferenser slutligen upphävs kommer uppförandekoden att bli oförenlig med EG:s konkurrenslagstiftning. Detta får till följd att de medlemsstater som ratificerat uppförandekoden nödgas säga upp sin anslutning till densamma. Uppsägning skall, enligt koden, göras skriftligen och träder i kraft inom högst ett år. Vidare måste gemenskapslagstiftaren upphäva förordning (EEG) nr 954/79.

Även medlemsstaternas nationella lagar, förordningar och administrativa bestämmelser om genomförande av förordning (EEG) nr 954/79 måste anpassas. Två medlemsstater kommer dessutom att behöva se över de internationella avtal de ingått med tredje länder, då det i avtalen hänvisas till uppförandekoden eller till förordning (EEG) nr 4056/86.

Upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser får inga konsekvenser för de av EU:s fjorton internationella avtal som hänvisar till förordning (EEG) nr 4056/86 eller uppförandekoden. Mot bakgrund av hur de aktuella bestämmelserna har utformats finns det, enligt kommissionen, ingen anledning att ändra avtalen på grund av upphävandet av förordning (EEG) nr 4056/86 då inget i bestämmelserna hindrar att transportörer bedriver verksamhet utanför konferenserna.

En allmän uppfattning är att befintliga linjekonferenser kommer att avvecklas på samtliga trader och att konferensundantag så småningom kommer att förbjudas även på global basis.⁸⁷

5.2.3 Förändringarnas effekt på transportpriser

I sin rapport "Competition Policy in Liner Shipping" från 2002, slog OECD fast att priserna antagligen kommer att bli lägre och mer stabila på en konkurrensumsatt marknad än på marknader där konferenssamarbete råder. Hur marknaden kortsiktigt kommer att påverkas av mer konkurrens, beror på i vilken utsträckning linjekonferenser har lyckats sätta och bibehålla priser över marknadsnivå. Om en konferens varit speciellt stark på en viss trad, och därför kunnat tillämpa höga priser, kommer upphävandet av förordning (EEG) nr 4056/86 sannolikt att inledningsvis leda till stora prisfluktuationer jämfört med trader där ingen transportör haft framträdande marknadsandelar. Långsiktigt kommer ökad konkurrens att sätta mer press på rederierna att förbättra sin service och sänka sina kostnader, vilket i förlängningen kommer att leda till ytterligare fraktsänkningar⁸⁸.

⁸⁶ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1408&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>.

⁸⁷ Telefonintervju med Michael Lund, Danmarks Rederiforening.

⁸⁸ Wikborg Rein's Shipping offshore update, 1/2007.

Linjesjöfarten kommer sannolikt till en början att påverkas av en period med stor press på fraktraterna. På kort sikt kommer det att vara svårt att upprätthålla vinstgivande rater. Detta kan leda till en konsolidering i industrin för att uppnå en mer stabil fraktutveckling. Vidare kan den kortsiktiga påverkan leda till tillfälligt sämre service till avskepparna, såtillvida att vissa trader måste plockas bort samt vissa hamnanlöp dras in. Det faktum att alla linjerederier måste skära ner på grund av sämre rater kommer med andra ord att leda till en tillfällig generell försämring av tjänsteutbudet. På lång sikt går raterna förhoppningsvis upp igen och i takt med stigningen höjs även kvalitén. Tidsramen för detta är givetvis beroende på vilken utveckling som sker på marknaden.

Gällande tilläggsavgifter förväntas upphävandet av linjekonferensundantaget ha stor inverkan. Varje transportör kommer att få basera sina tilläggsavgifter på sin egen kostnadsstruktur och sina egna faktiska kostnader. I frånvaron av konferensriktlinjer, kommer de tidigare gemensamt uppehållna tilläggsavgifterna att sjunka.⁸⁹

5.2.4 Förändringarnas effekt på marknadsstrukturen

Motståndare till upphävandet av gruppundantaget i förordning (EEG) nr 4056/86 menar att utan koordinerade kapacitets- och prisregleringsprinciper kommer linjesjöfarten att utsättas för destruktiv konkurrens, vilket i förlängningen kommer att leda till konkurser och en instabil marknad. Detta antagande saknar dock stöd i empirin. Även om det är svårt att göra en allmängiltig bedömning av konsekvenserna så kan det konstateras att marknadsoperatörer som tillhandahåller dyra tjänster sannolikt kommer att tvingas sänka sina kostnader för att kunna konkurrera, annars kommer de att vara tvungna att lämna sjöfartsindustrin. Resultatet kommer till stor del att bero på hur konkurrensutsatt varje trad är. Någon stor inverkan på marknadsstrukturen är inte att vänta om traden redan anses konkurrensutsatt. Påverkan blir å andra sidan stor om traden inte redan är utsatt för konkurrens, speciellt om nuvarande operatörer tillhandahåller tjänster till ett pris långt över marknadsnivån. För sådana fall kan det förväntas förändringar gällande antalet aktörer som lämnar och inträder på marknaden. Med andra ord, linjerederier med höga kostnader ersätts av rederier med låga kostnader. Det kan också förväntas ett visst samarbete linjerederier emellan, i syfte att öka sina marknadsandelar och på så vis förbättra fraktkontrollen.⁹⁰

Det har hävdats att företagssammanslagningar är att vänta då konferenser i framtiden förbjuds. Följaktligen blir aktörer på traderna större och marknaden kommer att närma sig en oligopolliknande situation. En sådan utveckling skulle leda till att ratenivån i framtiden inte ändrar sig märkbart från vad den är idag.⁹¹

Från annat håll har hävdats att marknaden inte kommer att konsolideras i någon större utsträckning som resultat av upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser. Möjligtvis kommer små och medelstora företag att gå samman för att kunna upprätthålla sina rater men detta kommer inte att ändra marknadsstrukturen nämnvärt.⁹²

⁸⁹ Telefonintervju med Torben Petterson, Director Regulatory Affairs, A.P. Möller Maersk.

⁹⁰ Wikborg Rein's Shipping offshore update, 1/2007.

⁹¹ Intervju med Per Jessing, Sjöfartens Analysinstitut.

⁹² Telefonintervju med Michael Lund, Danmarks Rederiforening.

5.2.5 Förändringarnas effekt på tillgänglig service

Servicetillgängligheten kan komma att påverkas på många olika sätt. För det första kan man tänka sig att utbudet av tjänster på mindre vinstgivande trader kan komma att avbrytas om fartygen inte längre genererar vinst då marknaden utsätts för fri konkurrens. Alternativt kan traderna komma att omstruktureras, bland annat genom ändringar av linjeschema, kostnader, tjänstekomponenter eller etablerandet av nya handelsrutten och destinationshamnar som slår ut varandra. För det andra kan servicekvaliteten komma att försämrats då fokus hos före detta konferensmedlemmar läggs på priskonkurrens. Denna konsekvens har dock avfärdats i en rapport framställd av the US Federal Maritime Commission (FMC) då samma effekt förväntades när liknande ändringar antogs i OSRA. Det visade sig dock att ökad konkurrens för linjesjöfarten tvärtom bidrog till en mängd olika tjänstförbättringar.

Vidare är det inte troligt att en vinstgivande trad avbryts eller störs efter inträdet av fri konkurrens på marknaden. Om störningar skulle uppstå på marknaden bör de enbart vara av temporär karaktär. Om en trad däremot är mindre vinstgivande kommer strukturen på det nuvarande transportutbudet att spela en viktig roll i bedömningen. För det fall de nuvarande transportörerna täcker specifika trader genom operationellt samarbete med andra marknadsoperatörer, såsom konsortier eller allianser, kommer transportutbudet sannolikt att förbli det samma som innan upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser⁹³.

En ståndpunkt är att upphävandet av gruppundantaget inte kommer att få speciellt stora effekter på servicenivån, varken gällande kvalitet eller gällande tillgänglighet. Situationen kan dock komma att försvåras för små och medelstora transportörer, men att förändringen skulle leda till färre anlop finns det inga belägg för.⁹⁴

Idag diskuteras inte rater rederierna emellan. Däremot utbyts information gällande tillgång och efterfrågan, det vill säga över- och undertonnage. Kommissionen är inte tillfreds med det faktum att tillgångskapaciteten diskuteras och vill därför inte godkänna ELAA:s förslag i den delen där det föreslås att linjerederier inkommer med information om sin kapacitetstillgång 18 månader framåt till en databank som alla berörda parter kan ta del av. Detta på grund av att resultatet kan diskuteras rederierna emellan. Meningen med förslaget är dock, enligt ELAA, att linjerederierna själva skall bedöma situationen och fatta beslut baserat på den information man erhållit.⁹⁵

5.2.6 Konsekvenser för trampsjöfarten

Det har under processens gång angivits i ett antal bidrag att trampfartssektorn behöver riktlinjer för tillämpningen av gemenskapens konkurrenslagstiftning. I vitboken anger kommissionen att man överväger att utfärda någon form av vägledning, vars utformning skall fastställas senare. Kommissionen har inlett diskussioner med berörda aktörer för att definiera vilka de viktigaste frågorna är. Avsikten är att avgöra i vilken utsträckning det här rör sig om en ny fråga som det än så länge inte finns något svar på i EG-domstolens eller i kommissionens praxis.

⁹³ Wikborg Rein's Shipping offshore update, 1/2007.

⁹⁴ Telefonintervju med Michael Lund, Danmarks Rederiforening.

⁹⁵ Telefonintervju med Torben Pettersson, Director Regulatory Affairs, A.P. Møller Maersk.

Inom branschen har en förändring av regelverket efterfrågats. Detta för att uppnå en bättre överensstämmelse med dagens marknad. Dock är det svårt att visa att just ett prissamarbete är det som behövs. Att ett operativt samarbete rederierna emellan behövs är lätt att förstå, då kunderna är mycket kräsna vad gäller erbjudna tjänster. Det är däremot inte lika klart att ett kommersiellt samarbete behövs.

På kort sikt kan det förväntas att upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser kommer att orsaka viss osäkerhet inom sjöfartsnäringen över lag, medan utvecklingen på lång sikt kommer att stabiliseras då konferenser försvunnit på samtliga trader. Aktörer på marknaden tror att andra konkurrensmyndigheter kommer att följa efter EU och applicera liknande regler på lång sikt. Ett operationellt samarbete kommer transportörerna dock med största sannolikhet även fortsättningsvis att kunna bedriva.

Det faktum att kommissionen nu har full jurisdiktion över cabotage- och tramptransportörerna påverkar inte transportörer som tillhör kategorin specialised carrier, istället hoppas man på en revidering av konsortieundantaget så snart översynen av konferensundantaget är avslutad. Sagda revidering, vilken förutspås av olika aktörer inom sjöfartsnäringen, bör göra konsortieundantaget tillämpligt på all typ av shipping.⁹⁶

Kommissionen har för avsikt att utfärda riktlinjer i vilka det förklaras hur konkurrensreglerna bör tillämpas på sjöfartssektorn, dels i allmänhet och dels med särskild tyngdpunkt på trampsjöfarten.⁹⁷

5.3 Avslutande diskussion – dagsläget och framtiden

På European Shippers' Council forum i Amsterdam, november 2006, diskuterades bland annat huruvida frakttariffkonferenssystemet för linjesjöfart bör ersättas med en alternativ reglering eller inte. Från avskepparnas sida uttrycktes en förvåning över att ett system som tillåter globala linjetransportörer att diskutera fraktrater överlevt så länge och man ifrågasatte varför sjötransportsektorn gynnats med en specialregel av detta slag. Om andra sektorer varit tillåtna att gå samman och agera såsom linjerederier gjort hade de straffats för detta. Organisationen uttryckte även sitt engagemang för avreglering och liberalisering. Kartellernas tid är förbi varför det av naturliga skäl krävs en kundalliering snarare än ett långtgående samarbete med konkurrenter.⁹⁸

Redarna upplevde på ovan nämnda konferens ett samförstånd mellan linjenäringen och avskeppare gällande det faktum att linjekonferensernas tid är över och att framtiden kräver hårt arbete från båda parter. Det var en påtaglig atmosfärskillnad på konferensen i Amsterdam jämfört med den i Hamburg 2005. Det finns nu en klarsynt medvetenhet om att båda sidor måste hänge sig åt att hitta en praktisk och effektiv lösning på problemet "Vad händer efter konferenserna" de närmaste två åren.

På konferensen upplystes om riskerna, inte bara för linjerederierna utan också för avskepparna, med en värld utan konferenser (närmare bestämt möjligheten att utbyta kvalitativ infor-

⁹⁶ Intervju med Annica Setterberg, vice vd på Wallenius Wilhelmsen Logistics AB.

⁹⁷ Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgningen av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart, s 5.

⁹⁸ Containerization International, January 2007, s 51.

mation) och ELAA tillkännagav sitt engagemang för ett utvidgat samarbete med sina kunder, speciellt ESC. Man tillkännagav även att ansvaret som transportör för att föra diskussion med berörda parter försumrats till viss del på sistone och tryckte på behovet av att utveckla ett förtroende mellan parterna. ESC svarade med att många delar av ELAA:s förslag (till de riktlinjer Europeiska unionen ska utfärda för regleringen av linjesjöfarten då konferensundantaget slutligen upphävs) i vissa delar verkar acceptabla. Men det framhölls också att förslaget i sin helhet fortfarande innebär vissa problem.

Det framkom vidare att de nuvarande statistiska källorna, varpå analytiker baserar sina framtidsprognoser är otillräckliga och bristfälliga och därför kräver förbättring. Det varnades för att den nuvarande konferensstatistiken måste ersättas i framtiden och påpekades att användbar volymstatistik bara kan tillhandahållas av linjetransportörerna. Volymdata presenterad av linjetransportörerna skulle även, enligt ELAA:s mening, vara väldigt användbar för den intermodala transportsektorn och för tillhandahållare av infrastruktur då informationen skulle hjälpa dem i sin framtidsplanering. Det var en allmän uppfattning bland deltagarna att i fall utbudskedjan skall kunna klara av en handelsvolymökning på 10-15 procent per år de närmaste 10 till 15 åren krävs en ökad integrerad planering, annars kommer inte infrastrukturen att klara av belastningen.⁹⁹

Kommissionen kommer att fortsätta dialogen med sjöfartssektorn för att, utifrån ett faktaunderlag, definiera vilka behov sektorn har för att kunna fungera effektivt. Mot bakgrund av att konkurrenslagstiftningen aldrig tillämpats fullt ut inom linjetrafiken kommer kommission, för att underlätta övergången till ett system med full konkurrens, att utfärda riktlinjer för tillämpningen av konkurrenslagstiftningen på sjöfartssektorn. Nämnda riktlinjer kommer att offentliggöras i slutet av 2007 och kommer bland annat att behandla frågor som oberoende informationslager, skapande av branschorganisationer och branschforum, offentliggörande av prisindex och gemensamma formler för avgifter och tilläggsavgifter. Syftet med riktlinjerna är framförallt att förklara hur konkurrenslagstiftningen skall tillämpas på linjetrafik i allmänhet och vad som gäller beträffande regelbundet utbyte och offentliggörande av information om kapacitet och kapacitetsutnyttjande.¹⁰⁰ Det har från vissa håll hävdats att riktlinjerna, när de släpps, kommer att vara vaga och inte tillåta samarbete i någon större utsträckning.¹⁰¹

Avslutningsvis kan konstateras att vad linjesjöfartsindustrin behöver är en ordning som tillgodoser det regleringsbehov som kommer att föreligga då europeiska linjekonferenser blir konkurrensrättsrättsligt förbjudna. En sådan reglering bör försäkra villkor, fungerande för både avskeppare och linjerederi samt möjliggöra en smidig övergång till den nya regimen, utan att servicenivån påverkas negativt.

Vad framtiden har att utvisa, det vill säga hur linjesjöfartssamarbetet kommer att regleras då konferensundantaget slutligen upphör att gälla i oktober 2008, kan av förklarliga skäl endast spekuleras om, men med största sannolikhet kommer kommissionens riktlinjer att ha sin utgångspunkt i det förslag om informationsutbytessystem som lagts fram av ELAA och sedermera reviderats, baserat på berörda aktörers kritik. Hur stor genomslagskraft förslaget får är dock osäkert och innan konsensus uppnås mellan aktörerna på marknaden kommer förslaget troligtvis att revideras ytterligare. Till syvende och sist är riktlinjernas utformning trots allt enbart kommissionens beslut. Enligt Michael Lund på Danmarks Rederiforening kommer en

⁹⁹ Containerization International, January 2007, s 33.

¹⁰⁰ http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/com_2005_0651_sv.pdf.

¹⁰¹ Telefonintervju med Michael Lund, Danmarks Rederiforening.

relativt begränsad del av ELAA:s förslag, i sin nuvarande form, att utgöra grund för kommissionens riktlinjer.

Hur marknaden de facto kommer att påverkas av att undantaget för linjekonferenser försvinner kan endast framtiden utvisa, men säkert är att den 18 oktober 2008 blir början på en ny era för linjesjöfarten.

Referenser

Rättskällor

Förordning (EEG) nr 4056/86	Om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten
Förordning (EG) nr 1419/2006	Om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten och utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och internationell trampfart
Förordning (EG) nr 870/95	Om tillämpning av artikel 85.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier) i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 479/92
Förordning (EG) nr 823/2000	om tillämpning av artikel 81.3 i fördraget på grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier)
Förordning (EG) nr 1/2003	Om tillämpningen av konkurrensreglerna artiklarna 81 och 82 i fördraget
Romfördraget	Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen

Offentligt tryck

Godstransportdelegationen SOU 2001:61

Faktapromemoria 2005/06: FPM42

Europeiska unionens officiella tidning

C 157/130 (2005/C 157/23)

C 147/23 (2005/C 147/23)

Litteratur

Bull, Hans Jacob & Stemshaug, Helge	EC Shipping policy, the 17th Nordic Maritime Law Conference
Bull, Hans Jacob, Falkanger, Thor & Brautaset, Lasse	Scandinavian Maritime Law
Ortiz-Blanco, Luis & van Houtte, Ben	EC Competition Law in the Transport Sector
Whish, Richard	Competition Law, fifth edition

Rättsfall

Förenade målen 209-213/84, Ministère Public mot Lucas Asjès

Kommissionens beslut av den 19 oktober 1994 i ärende IV/34.446, Trans-Atlantic Agreement (EGT L 376, 31.12.1994)

Kommissionens beslut av den 21 december 1994 i ärende IV/33.218 – Far Eastern Freight Conference (EGT L 378, 31.12.1994)

Kommissionens beslut av den 30 april 1999 i ärende IV/34.250 – Europe-Asia Trades Agreement (EGT L 193, 26.7.1999, s. 23)

Mål 167/73, Europeiska kommissionen mot Frankrike (1974) ECR 359

T-395/94, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen

T-191/98, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen

T-212/98, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen

T-213/98, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen

T-214/98, Atlantic Container Line AB m fl mot Europeiska kommissionen

Tidskrifter

Containerization International, Informa plc., St Ives, Roche

Wikborg Rhein, Shipping Offshore Update 1/2007

Elektroniska källor

http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/others/maritime/shipping_report_26102005.pdf

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/1408&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/>

<http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/sv.pdf>

http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/elaa_proposal_06082004.pdf

<http://www.aktiespararna.se/artiklar/Reportage/Redarna-gnuggar-handerna>

http://www.eu-upplysningen.se/templates/EUU/sectionStartTemplate_1623.aspx

<://cmb.vsect.chalmers.se/sidor/program/exarbeten/Partnersamarbeteprocent20iprocent20internationellaprocent20JV.pdf>

Muntliga källor

Frisk, Christopher	Sveriges Redareförening
Jessing, Per	Sjöfartens analysinstitut
Lund, Michael	Danmarks Rederiforening
Setterberg, Annica	Vice vd, Wallenius Wilhelmsen Logistics AB
Petterson, Torben	Director Regulatory Affairs, A.P. Möller Maersk A/S

Övrigt

Vitbok - om översynen av förordning nr 4056/86 avseende tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler på sjötransporter

Förslag till Rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart

Samrådsdokument om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten (Kommissionens interna arbetsdokument)

Transporter och kommunikationer, Årsbok 2000/2001, SIKÄ – statens institut för kommunikationsanalys

Annex to the White Paper on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport (background working paper of the Commission services)

Yttrande från regionkommittén av den 13 april 2005 om Vitboken om översyn av förordning (EG) nr 4056/86 om tillämpningen av EU:s konkurrensregler på sjöfarten

Remissyttrande (SN Dnr 155/2000), Svensk Näringsliv, Samråd om översyn av rådets förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget på sjöfarten