

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 1419/2006 DEL CONSEJO

de 25 de septiembre de 2006

que deroga el Reglamento (CEE) nº 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) nº 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 83,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

Considerando lo siguiente:

(1) La aplicación de las normas de la competencia en el sector del transporte marítimo ha estado sujeta a las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 4056/86 ⁽³⁾ desde el año 1987. El Reglamento (CEE) nº 4056/86 tenía originalmente dos funciones. En primer lugar, contenía disposiciones de procedimiento para la aplicación de las normas comunitarias de competencia al sector del transporte marítimo. En segundo lugar, establecía ciertas disposiciones sustantivas de competencia concretas para el sector marítimo y especialmente una exención por categorías para las conferencias marítimas de línea, permitiéndoles fijar los precios y regular la capacidad bajo

ciertas condiciones, excluyendo los acuerdos puramente técnicos de la aplicación del artículo 81, apartado 1, del Tratado y estableciendo un procedimiento para resolver los conflictos de derecho internacional. No se aplicaba a los servicios de transporte marítimo entre puertos situados en un mismo Estado miembro (cabotaje) ni a los servicios internacionales de tramp.

(2) El Reglamento (CE) nº 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 81 y 82 del Tratado ⁽⁴⁾, modificó el Reglamento (CEE) nº 4056/86 con objeto de incluir el transporte marítimo en el ámbito de aplicación de las normas comunes de competencia aplicables a todos los sectores con efectos a partir del 1 de mayo de 2004, con excepción del cabotaje y de los servicios internacionales de tramp. Sin embargo, las disposiciones de competencia sustantivas concretas referentes al sector marítimo continúan estando en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4056/86.

(3) La exención por categorías para las conferencias marítimas de línea prevista en el Reglamento (CEE) nº 4056/86 exime de la prohibición del artículo 81, apartado 1, del Tratado, a los acuerdos, decisiones y prácticas concertadas de todos o algunos de los miembros de una o más conferencias marítimas de línea que cumplan ciertas condiciones. La justificación de la exención por categorías asume esencialmente que las conferencias aportan estabilidad, al garantizar a los exportadores unos servicios fiables que no pueden lograrse por otros medios menos restrictivos. Sin embargo, un estudio completo del sector realizado por la Comisión ha demostrado que el transporte marítimo de línea no es singular pues su estructura de costes no difiere sustancialmente de la de otras industrias. Así pues, no hay pruebas de que sea necesario proteger al sector frente a la competencia.

⁽¹⁾ Dictamen de 4 de julio de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽²⁾ Dictamen de 5 de julio de 2006 (no publicado aún en el Diario Oficial).

⁽³⁾ DO L 378 de 31.12.1986, p. 4. Reglamento modificado en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

⁽⁴⁾ DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) nº 411/2004 (DO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

- (4) La primera condición para la exención de conformidad con el artículo 81, apartado 3, del Tratado, exige que el acuerdo restrictivo contribuya a mejorar la producción o distribución de mercancías o a promover el progreso técnico o económico. Por lo que se refiere a las eficiencias generadas por las conferencias, las conferencias marítimas de línea ya no son capaces de hacer cumplir la tarifa de la conferencia aunque aún consiguen fijar unos gastos y recargos que forman parte del precio del transporte. Tampoco hay pruebas de que el sistema de conferencia dé lugar a unas tarifas de flete más estables o a servicios de transporte más fiables tal como ocurriría en un mercado plenamente competitivo. Los miembros de la conferencia ofrecen cada vez más frecuentemente sus servicios a través de acuerdos individuales de servicio concluidos con exportadores individuales. Además las conferencias no gestionan la capacidad de carga disponible ya que ello depende de la decisión individual de cada portador. En las circunstancias actuales del mercado la estabilidad de los precios y la fiabilidad de los servicios se logran mediante acuerdos individuales de servicio. Por consiguiente, el nexo causal que, según se afirma, existe entre las restricciones (fijación de precios y regulación del suministro) y las eficiencias alegadas (servicios fiables) parece demasiado tenue para cumplir la primera condición del artículo 81, apartado 3.
- (5) La segunda condición para la exención, de conformidad con el artículo 81, apartado 3, del Tratado, consiste en que los usuarios reciban una compensación por los efectos negativos resultantes de las restricciones de la competencia. Cuando se trata de restricciones especialmente graves, tales como fijación de precios horizontal que se produce cuando se establece la tarifa de la conferencia y los gastos y recargos se fijan conjuntamente, los efectos negativos son muy importantes. Sin embargo no se ha identificado ningún efecto claramente positivo. Los usuarios del transporte consideran que las conferencias operan en beneficio de los miembros menos eficientes y abogan por su abolición. Actualmente, las conferencias no cumplen la segunda condición del artículo 81, apartado 3.
- (6) La tercera condición para la exención, de conformidad con el artículo 81, apartado 3, del Tratado, es que la conducta no imponga a las empresas de que se trate unas restricciones que no sean imprescindibles para alcanzar sus objetivos. Los consorcios son acuerdos de cooperación entre compañías marítimas de línea que no contemplan la fijación de precios y son por lo tanto menos restrictivos que las conferencias. Los usuarios del transporte consideran que los consorcios prestan servicios marítimos regulares adecuados, fiables y eficientes. Además en los últimos años la utilización de los acuerdos individuales de servicio ha aumentado considerablemente. Por definición, tales acuerdos individuales de servicio no restringen la competencia y benefician a los exportadores pues permiten prestar servicios especiales personalizados. Además, dado que el precio se establece por adelantado y no fluctúa durante un período predefinido (generalmente hasta un año), los contratos de servicio pueden contribuir a la estabilidad de los precios. Por lo tanto no se ha demostrado que las restricciones de la competencia permitidas conforme al Reglamento (CEE) nº 4056/86 (fijación de precios y regulación de la capacidad) sean imprescindibles para la prestación de servicios fiables de transporte a los usuarios, pues estos servicios pueden prestarse por medios menos restrictivos. Así pues, no se cumple la tercera condición del artículo 81, apartado 3.
- (7) Finalmente, según la cuarta condición del artículo 81, apartado 3, la conferencia debe seguir sujeta a presiones competitivas efectivas. En las circunstancias actuales del mercado las conferencias están presentes en casi todas las rutas comerciales importantes y compiten con transportistas agrupados en consorcios y con líneas independientes. Si bien es posible que exista competencia de precios en las tarifas de fletes oceánicos debido a la pérdida de peso del sistema de conferencias, apenas existe competencia de precios en cuanto a los recargos y gastos complementarios. Estos son fijados por la conferencia y a menudo los transportistas no pertenecientes a una conferencia aplican el mismo nivel de cargas. Además, los transportistas participan en conferencias y consorcios en la misma ruta, intercambiando información sensible desde el punto de vista comercial y acumulando los beneficios de las exenciones por categorías para las conferencias (fijación de precios y regulación de capacidad) y de los consorcios (cooperación operativa para la prestación de un servicio conjunto). Dado el número cada vez mayor de vínculos entre transportistas en una misma ruta, la determinación de hasta qué punto las conferencias están sujetas a una competencia interna y externa efectiva es un ejercicio muy complejo y que solo puede hacerse de forma individual.
- (8) Por consiguiente, las conferencias marítimas de línea ya no cumplen las cuatro condiciones acumulativas para acogerse a la exención del artículo 81, apartado 3, del Tratado, y por lo tanto la exención por categorías aplicable a tales conferencias debe suprimirse.
- (9) La exclusión de la prohibición del artículo 81, apartado 1, del Tratado, de los acuerdos puramente técnicos y el procedimiento de resolución de los conflictos de ley que puedan surgir son también redundantes. Por lo tanto, también estas disposiciones deben suprimirse.
- (10) Habida cuenta de todo lo anterior, el Reglamento (CEE) nº 4056/86 debería derogarse en todos sus elementos.

- (11) Las conferencias marítimas de línea están toleradas en varias jurisdicciones. En este sector, al igual que en otros, el derecho de competencia no se aplica de forma homogénea en todo el mundo. Teniendo en cuenta que el sector de las líneas marítimas es de carácter mundial, la Comisión dará todos los pasos adecuados para avanzar hacia la supresión de la exención relativa a la fijación de precios aplicable a las conferencias marítimas de línea que existe en el resto del mundo, manteniendo al mismo tiempo la exención aplicable a la cooperación operativa entre líneas marítimas agrupadas en consorcios y alianzas, de conformidad con las recomendaciones de la secretaría de la OCDE en 2002.
- (12) El cabotaje y los servicios internacionales de tramp están excluidos de las normas de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado establecidas originalmente en el Reglamento (CEE) n° 4056/86 y posteriormente en el Reglamento (CE) n° 1/2003. Actualmente son los únicos sectores que quedan por excluir de las normas comunitarias de aplicación del derecho de competencia. La falta de poderes efectivos de aplicación para esos sectores es una anomalía desde el punto de vista reglamentario.
- (13) La exclusión de los servicios de tramp del Reglamento (CE) n° 1/2003 se basó en el hecho de que las tarifas de estos servicios se negocian libremente de forma individual según las condiciones de la oferta y la demanda. Sin embargo, estas condiciones de mercado se dan en otros sectores y las disposiciones sustantivas de los artículos 81 y 82 ya se aplican a estos servicios. No se ha presentado ninguna razón convincente para mantener la actual exclusión de estos servicios de las normas de aplicación de los artículos 81 y 82 del Tratado. Del mismo modo aunque a menudo los servicios de cabotaje no tienen ningún efecto en el comercio intracomunitario, esto no significa que deban excluirse del ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 1/2003 por principio.
- (14) Dado que los mecanismos establecidos en el Reglamento (CE) n° 1/2003 son adecuados para aplicar las normas

sobre competencia a todos los sectores, el ámbito de aplicación de dicho Reglamento debe modificarse a fin de abarcar el cabotaje y los servicios de tramp.

- (15) Por lo tanto, el Reglamento (CE) n° 1/2003 debe modificarse en consecuencia.
- (16) Dado que los Estados miembros pueden necesitar ajustar sus compromisos internacionales habida cuenta de la abolición del sistema de conferencias, las disposiciones del Reglamento (CEE) n° 4056/86 relativas a la exención por categorías de las conferencias marítimas de línea deberían continuar aplicándose durante un período transitorio a las conferencias que cumplan los requisitos del Reglamento (CEE) n° 4056/86 en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Queda derogado el Reglamento (CEE) n° 4056/86.

No obstante, el artículo 1, apartado 3, letras b) y c), los artículos 3 a 7, el artículo 8, apartado 2, y el artículo 26 del Reglamento (CEE) n° 4056/86 continuarán aplicándose a las conferencias marítimas de línea que cumplan los requisitos del Reglamento (CEE) n° 4056/86 el 18 de octubre de 2006, durante un período transitorio de dos años a partir de dicha fecha.

Artículo 2

Queda derogado el artículo 32 del Reglamento (CE) n° 1/2003.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 25 de septiembre de 2006.

Por el Consejo
El Presidente
M. PEKKARINEN