

## I

(Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité)

**RÈGLEMENT (CE) N° 1419/2006 DU CONSEIL**

**du 25 septembre 2006**

**abrogeant le règlement (CEE) n° 4056/86 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du traité aux transports maritimes, et modifiant le règlement (CE) n° 1/2003 de manière à étendre son champ d'application au cabotage et aux services internationaux de tramp**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 83,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

considérant ce qui suit:

(1) L'application des règles de concurrence au secteur des transports maritimes est soumise aux dispositions du règlement (CEE) n° 4056/86 <sup>(3)</sup> depuis 1987. Ledit règlement remplissait à l'origine une double fonction. Premièrement, il déterminait les règles de procédure pour l'application du droit de la concurrence communautaire au secteur des transports maritimes. Deuxièmement, il contenait certaines règles concurrentielles de fond appli-

cables au secteur maritime, dont une exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes qui leur permet, sous certaines conditions, de fixer les prix et de réguler les capacités, l'exclusion des accords purement techniques du champ d'application de l'article 81, paragraphe 1, du traité et une procédure de règlement des conflits de droit international. Il ne s'appliquait pas aux services de transport maritime assurés exclusivement entre des ports situés dans un même État membre (cabotage) ni aux services de tramp internationaux.

(2) Le règlement (CE) n° 1/2003 du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à la mise en œuvre des règles de concurrence prévues aux articles 81 et 82 du traité <sup>(4)</sup> a modifié le règlement (CEE) n° 4056/86 de manière à faire entrer le secteur des transports maritimes dans le champ d'application des règles d'application du droit de la concurrence communes à tous les secteurs avec effet au 1<sup>er</sup> mai 2004, à l'exception du cabotage et des services de tramp internationaux. Toutefois, les dispositions concurrentielles de fond relatives au secteur maritime continuent de relever du champ d'application du règlement (CEE) n° 4056/86.

(3) L'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes prévue par le règlement (CEE) n° 4056/86 exempte de l'interdiction édictée à l'article 81, paragraphe 1, du traité les accords, les décisions et les pratiques concertées de tout ou partie des membres d'une ou de plusieurs conférences maritimes qui remplissent certaines conditions. La justification de l'exemption par catégorie se fonde en substance sur l'hypothèse que les conférences apportent la stabilité, garantissant ainsi aux exportateurs des services fiables que des moyens moins restrictifs ne permettraient pas d'obtenir. Toutefois, un examen approfondi du secteur réalisé par la Commission a démontré que le transport maritime régulier ne revêt pas un caractère unique, étant donné que sa structure des coûts ne diffère pas sensiblement de celle des autres secteurs. Il n'existe donc aucun élément prouvant que ce secteur doit être protégé de la concurrence.

<sup>(1)</sup> Avis rendu le 4 juillet 2006 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(2)</sup> Avis rendu le 5 juillet 2006 (non encore paru au Journal officiel).

<sup>(3)</sup> JO L 378 du 31.12.1986, p. 4. Règlement modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

<sup>(4)</sup> JO L 1 du 4.1.2003, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 411/2004 (JO L 68 du 6.3.2004, p. 1).

- (4) La première condition d'exemption prévue à l'article 81, paragraphe 3, du traité veut que l'accord restrictif contribue à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique. En ce qui concerne les gains d'efficacité générés par les conférences, celles-ci ne sont plus en mesure d'appliquer le tarif «conférences», mais elles parviennent encore à fixer le niveau des taxes et des surtaxes qui constituent une partie du prix du transport. Rien n'indique, en outre, que le système des conférences se traduise par des taux de fret plus stables ou des services de transport plus fiables que ce ne serait le cas sur un marché pleinement concurrentiel. Les membres des conférences offrent de plus en plus leurs services par le biais de contrats de service individuels conclus avec des exportateurs. En outre, les conférences ne gèrent pas la capacité de transport disponible car les décisions en la matière sont prises individuellement par chaque transporteur. Dans les conditions actuelles du marché, ce sont donc les contrats de service individuels qui assurent la stabilité des prix et la fiabilité des services. Le lien causal présumé entre les restrictions (fixation des prix et régulation de l'offre) et les gains d'efficacité invoqués (services fiables) est par conséquent trop ténu pour que la première condition prévue à l'article 81, paragraphe 3, du traité soit remplie.
- (5) La deuxième condition d'exemption en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité est que les effets négatifs qui, pour le consommateur, résultent des restrictions de concurrence soient compensés. Dans le cas des restrictions caractérisées telles que la fixation horizontale des prix à laquelle donnent lieu l'établissement du tarif de la conférence et la fixation en commun des taxes et des surtaxes, les effets négatifs sont très graves, mais aucun effet clairement positif n'a été constaté. Les usagers considèrent que les conférences fonctionnent au bénéfice de leurs membres les moins efficaces et appellent à leur suppression. Les conférences ne remplissent plus la deuxième condition prévue à l'article 81, paragraphe 3, du traité.
- (6) La troisième condition d'exemption en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité est que la pratique en question n'impose pas aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ses objectifs. Les consortiums sont des accords de coopération entre compagnies maritimes de ligne qui n'impliquent pas la fixation des prix et sont par conséquent moins restrictifs que les conférences. Les usagers considèrent qu'ils fournissent des services de transport maritime réguliers suffisants, fiables et efficaces. En outre, le recours aux contrats de service individuels a sensiblement augmenté au cours des dernières années. Les contrats de ce type ne restreignent pas, par définition, la concurrence et procurent des avantages aux exportateurs, car ils leur permettent d'obtenir des services sur mesure. En outre, comme le prix est établi à l'avance et ne fluctue pas pendant une période prédéterminée (généralement un an au maximum), les contrats de service peuvent contribuer à la stabilité des prix. Il n'a par conséquent pas été établi que les restrictions de concurrence autorisées en vertu du règlement (CEE) n° 4056/86 (fixation des prix et régulation des capacités) étaient indispensables à la fourniture aux usagers de services de transport maritime fiables, étant donné que cet objectif peut être atteint par des moyens moins restrictifs. La troisième condition en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité n'est par conséquent, pas remplie.
- (7) Enfin, la quatrième condition en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité suppose que la conférence reste soumise à des pressions concurrentielles effectives. Dans la situation actuelle du marché, les conférences sont présentes sur presque tous les grands trafics et elles sont en concurrence avec les transporteurs regroupés en consortiums et avec les compagnies indépendantes. S'il est possible que la concurrence par les prix s'exerce sur les taux de fret maritime du fait de l'affaiblissement du système des conférences, elle ne s'exerce guère sur les surtaxes et les frais accessoires. Ceux-ci sont fixés par la conférence et ils sont souvent facturés au même niveau par les transporteurs opérant hors conférence. En outre, en participant aux conférences et aux consortiums sur un même trafic, les transporteurs échangent des informations commercialement sensibles et cumulent les avantages des exemptions par catégorie en faveur des conférences (fixation des prix et régulation des capacités) et en faveur des consortiums (coopération opérationnelle pour la fourniture d'un service commun). Étant donné le nombre croissant de liens qui se nouent entre transporteurs sur un même trafic, il est très difficile de déterminer la mesure dans laquelle les conférences sont soumises à une concurrence intérieure et extérieure effective et cela ne peut se faire que cas par cas.
- (8) Les conférences maritimes ne remplissent par conséquent plus les quatre conditions cumulatives d'exemption en application de l'article 81, paragraphe 3, du traité, ce qui implique que l'exemption par catégorie dont elles bénéficient devrait être supprimée.
- (9) L'exclusion de l'interdiction édictée à l'article 81, paragraphe 1, du traité des accords purement techniques et la procédure de règlement d'éventuels conflits de lois sont également redondantes. Ces dispositions doivent donc aussi être supprimées.
- (10) Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu d'abroger le règlement (CEE) n° 4056/86 dans son intégralité.

- (11) Les conférences maritimes sont tolérées dans de nombreux systèmes juridiques. Dans ce secteur comme dans d'autres, le droit de la concurrence n'est pas appliqué de manière uniforme à travers le monde. En considération du caractère global des transports maritimes de lignes, la Commission devrait prendre les mesures appropriées pour faciliter le retrait par d'autres instances des exemptions dont bénéficient actuellement les conférences maritimes en matière de fixation de prix, tout en maintenant l'exemption existant en matière de coopération technique entre compagnies de lignes regroupées au sein de consortiums et d'alliances, conformément aux recommandations formulées par le secrétariat de l'OCDE en 2002.
- (12) Le cabotage et les services de tramp internationaux ont été exclus des règles d'application des articles 81 et 82 du traité déterminées à l'origine par le règlement (CEE) n° 4056/86 et ultérieurement par le règlement (CE) n° 1/2003. Ce sont actuellement les seuls secteurs à être encore exclus des règles d'application du droit communautaire de la concurrence. L'absence de pouvoirs d'application effectifs pour ces secteurs est une anomalie d'un point de vue réglementaire.
- (13) L'exclusion des services de tramp internationaux du champ d'application du règlement (CE) n° 1/2003 était motivée par le fait que les taux applicables à ces services sont négociés librement cas par cas selon les conditions de l'offre et de la demande. Or, pareilles conditions du marché se retrouvent dans d'autres secteurs, et les dispositions de fond des articles 81 et 82 du traité sont déjà applicables à ces services. Aucune raison convaincante n'a été invoquée pour justifier le maintien de l'exclusion actuelle de ces services des règles d'application des articles 81 et 82 du traité. De même, s'il est vrai que, dans de nombreux cas, les services de cabotage n'affectent pas les échanges intracommunautaires, cela ne justifie pas que ces services soient exclus d'emblée du champ d'application du règlement (CE) n° 1/2003.
- (14) Comme les mécanismes prévus par le règlement (CE) n° 1/2003 se prêtent à l'application des règles de concurrence dans tous les secteurs, le champ d'application dudit règlement devrait être modifié de manière à inclure le cabotage et les services de tramp.
- (15) Le règlement (CE) n° 1/2003 devrait donc être modifié en conséquence.
- (16) Comme les États membres peuvent se trouver dans la nécessité d'adapter leurs engagements internationaux à la suite de l'abrogation du système des conférences, les dispositions du règlement (CEE) n° 4056/86 relatives à l'exemption par catégorie en faveur des conférences maritimes doivent rester applicables, pendant une période transitoire, aux conférences qui remplissent les conditions prévues par ledit règlement au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CE) n° 4056/86 est abrogé.

Toutefois, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, points b) et c), les articles 3 à 7, l'article 8, paragraphe 2, et l'article 26 du règlement (CEE) n° 4056/86 restent applicables aux conférences maritimes qui satisfont aux exigences prévues par ledit règlement au 18 octobre 2006 pendant une période transitoire de deux ans à compter de cette date.

*Article 2*

L'article 32 du règlement (CE) n° 1/2003 est supprimé.

*Article 3*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 25 septembre 2006.

*Par le Conseil*

*Le président*

M. PEKKARINEN