

## **Debatt om avreglering? Nya turer att förvänta sig i striden mellan Veolia och Tunnelbanan i Stockholm? samt Public Transport Sweden AB och Skavsta flygplats / Veolia Flygbussarna**

**I tidningen Bussbranschen** <http://www.busstidningen.se> nr 5 juni ställer redaktören Ulo Maasing frågan till branschens toppar där han menar man skall debattera den kommande avregleringen enligt Ulf Lundins presenterade förslag. Så ställer Ulo 10 frågor, mest ledande men likaväl frågor.

Kul tyckte jag till dess jag satt med morgonkaffet på terrassen och funderade. När jag begrundade frågorna slog det mig är Ulo verkligen så bortkommen som han tycks vara? Lika märklig är kollektivtrafikbranschens eget förslag X2 affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik.

Frågorna av Ulo är helt enkelt felformulerade om man inte tillhör vänster gänget med kommunister och miljöpartister (anarkister) som ser varje förändring som ett skäl att debattera Sveriges uttag ur EU.

Låt oss hoppas att den enda fria tidningen i bussbranschen <http://www.busstidningen.se> inte förvandlas till en motsvarighet till Norrskensflamman? <http://sv.wikipedia.org/wiki/Flamman>

När man tar upp frågan om en debatt så måste ju debatten grundas på verkligheten och med vilka lagar vi lever.

Eller så får man sätta igång en rörelse inom EU med att återreglera och skapa murar och inpinkade revirer. Men där är vi ännu inte utan lever i vi en tidsepok där kloka damer och herrar i olika länder inser att **frihet och välstånd bygger på gemensamma regler och rättssäkerhet**. Europeiska Unionen uppgift bygger på avreglering, där frihet är fundamental, där respektive lands konkurrensmyndigheter skall övervaka att de gemensamma fattade besluten efterlevs, regeringen har ansvaret för att EU direktiven implementeras i den nationella lagstiftningen.

EU konkurrenslagstiftning och FÖRDRAGET OM UPPRÄTTANDET AV EUROPEISKA GEMENSKAPEN sitter i ryggmärgen på mig eftersom jag hade möjligheten under 80 talet sålunda 16 år innan Sveriges anslutning till EU vara med som delegat för SJ /GDG hos UIC i Paris <http://uic.asso.fr> och arbeta för en avreglering för lastbilstrafiken på DG7 i Bryssel, DG7 som svarar för alla trafikfrågor. [http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4\\_5\\_1\\_sv.htm](http://www.europarl.europa.eu/factsheets/4_5_1_sv.htm) *(Visste du att ända fram till 90 talet var det kvoterat hur många svenska lastbilar samtidigt fick köra i dåvarande väst-tyskland? Att man satt i årliga förhandlingar (bilateral avtal) och tjafsade om höjda kvoter, där den svenska exportindustrin hade lastbilar stående vid gränsen och kunde inte leverera i tid bara för att några bilar var försenade med att komma ut ur Tyskland. När avregleringen kom och en svensk lastbil kunde köra genom gränspasseringen i*

*hela EU utan att behöva stanna i timmar eller dygn, var detta en frihetsupplevelse som inte går att beskriva.)*

När man läser Ulo:s praktstycke i busstidningen är det lätt att förstå att agerandet i avregleringsfrågan ligger fel i tiden, skall man påverka i någon riktning skall det göras när frågorna kommer upp inom kommissionen, då måste man ha en väl fungerande lobbning byrå i Bryssel som är väl inarbetat med hög kvalificerade medarbetare som kan EU inifrån och har hela bandbredden med kontaktytor och hur man agera i sakfrågor.

BR har missat allt, man har inte ens en vettig kontaktyta i den svenska administrationen, och BR:s tidigare man i Bryssel Rolf Waara före detta vd för Bussförbundet, han var precis den katastrof som han också var i egenskap av BR chef. Faktumet att BR har en särskild förmåga att anställa felaktiga vd:ar tycks aldrig ta slut.

Är ULO medveten om att Sverige är medlem i EU ? och att Sverige anslutet sig av egen fri vilja efter 2 riksdags val och därmed ändrat grundlagen till att EU lagen står över nationell rätt? Man ansökte och blev medlem rakt av (*vilket* inkluderade att man skulle införa euro) men med tillfällig undantag för så stora frågor som snus och en mera seriös fråga vin & sprit = systembolaget, *detta var de enda undantagen!*

Från att varit bäst i klassen vid EU inträdet tillhör man nu medlemsländerna som bryter mot det mesta eller fördröjer eller trixa, varför ärenden i Europadomstolen hopa sig där Sverige står åtalad och fälls på löpande band för brott mot det mesta och bristande implementering i den svenska lagstiftningen. Det senare beror i hög grad på att vänsteralliansen trixa inom förvaltnings Sverige som försöker *ständigt* ta politiska poäng genom att kunna säga det är inte vi som förändra utan det är "elaka" EU som tvingar oss, (överstatlighet) sandlåda argument som dessutom är en lögn.

Ofta dyker frågan upp varför länder som Frankrike och Tyskland och väldigt ofta även Danmark inte genomför förändringarna *inom trafik avregleringen?* innan besluten tagits har dessa länder självklart varit med och bifallet direktiven, men man begär i många frågor längre implementeringstid, Frankrike *med en militant kommunistisk fackförening försöker förhindra eller försena järnvägsavregleringen fram till 2015, som skall vara senast implementerad 2010* och Tyskland *med jätten DB (Deutsche Bahn)* begärde först 2012 men när Frankrike skulle få igenom sitt undantag hängde tyskarna på. Sverige har inte bett om några undantag varför det är tvingande att direktiven införs, försöket med att man inte hinner i tid är inte alls säkert att det håller i en prövning hos EU domstolen ifall någon i Sverige skulle klaga på handläggningstiden i en specifik fråga som exempelvis upphandlingsdirektivet.

När man läser och summera vad Ulo skrivit i många år så har det alltid varit väldigt nära vad vänster politikern Karin Smith Svensson predikar, hon som först kommunist nu anarkist och miljöpartist. Hon har varit med i många artiklar i tidningen Trafik Forum där Ulo var redaktör. Nu tycks hans politiska villfarelse fortsätta i busstidningen där han inte kan skilja på

sin egen politiska åskådning (?) och att vara en god neutral journalist. Det är helt OK att ha en egen åsikt i ledaren där man klargör för läsarna var man står, men ta mig tusan inte slirar omkring med sanningen och uppmana till en debatt på felaktiga premisser, sådant är inte korrekt och skall påtalas. Sedan vill jag påpeka att jag alltså anser Ulo vara en briljant journalist som ibland dock har lite svårt att sätta saker i sitt rätta sammanhang speciellt när det gäller svenska avregleringsfrågor och EU frågor generellt.

Det hade varit mer spännande om man gått ut med en uppmaning till ledarna för stor företagen i branschen med frågan hur man förbereder sig inför en kommande avreglering? Svaren på en sådan fråga skulle nog avslöja en hel del om hur långt processen kommit i de egna leden eller så kör man på, låt se vad det blir av det hela. Branschförbunden har ingenting med saken att göra eftersom dessa är språkrör för ett antal företag men knappast för branschen till skillnad mot andra branschförbund.

Verkligheten är att EU kräver avreglering, vem är nu EU? Det är medlemsländerna som beslutat i frågan även med Sveriges röst under vänsteralliansen regeringsinnehav som har godkänt alla frågor, det råder nämligen 100% beslutsfattande och inte majoritets beslut, något som kan komma att ändras genom Lissabon fördraget. Sverige var inte emot utan biföll man avreglerings direktiv, beslut som togs under statsminister Göran Perssons regeringsperiod.

Inom förvaltnings Sverige trixas det så mycket det går (byråkrater, facken, vänsteralliansen och många lokal, landsting och riks politiker och inte minst borgerliga politiker som snabbt tappar sin politiska åskådning till förmån att bevara sin arbetsplats och fortsättningsvis bli avlönad av oss andra)

Regeringen måste ta alla nya lagar först på remiss och det tar sin tid innan alla lobbare skall försöka se till sin egen sak oftast utan ha läst vad som redan är beslutat.

En teknik som många länder och även Sverige tillämpar är att man låter "känsliga" frågor gå till EU domstolen. Det är inte helt ovanligt när Svenska politikerna försöker styra över domstolarna och det är ett av problemen som EU försöker komma tillrätta med. (det är en annan och vital fråga) Ett bra exempel är när Göteborgs Spårvägar dumpade anbudet till Västrafik då facket krävde av fackkompisen och ex kommunstyrelsens ordförande Göran Johansson att Göteborg Spårvägar skall finnas kvar. Så la man ett (dumping) anbud med stora underskott och Görans svar var den som ogillar detta anbud får stämna kommunen. Göran var fullt medveten om att man bryter eklatant mot EU lagen, spelade på att ingen skulle agera och BR som är den som borde ha gjort det, gjorde det inte.

Att en svensk domstol dömer fel kan vara fullt medvetet eftersom även domare är människor som söker möjligheten att avancera i den svenska ankdams byråkratin, då gäller det att tänka

sig för hur man beslutar i främst ”känsliga politiska frågor” där det hukas inför jurist kompisarna på olika verk och organisationer varför problemet skjuts över till annan domstol, därmed har man inte gjort fel. Därför blir det tillslut EU domstolen som måste ta ställning i solklara frågor då de nationella domstolarna ofta är för fega och läser lagen så som man vill i vetskap om att ingen kan utföra disciplinära åtgärder för felaktigheter. Ett av många brister i det svenska rättssystemet.

Med en fristående domarkår, och en konstitutionsdomstol skulle Sverige vara befriat från politikernas inblandning och därmed skapa rättsäkerhet, alla som har lite kunskap om rättsäkerheten i Sverige vet hur urholkat den är idag.

Att läget är på detta vis rättfärdiga inte att man uppropar till en debatt på felaktiga grunder. Vad blir detta mer än åsiktsinlagor? Skall det debatteras måste det ske utifrån rättsläget något som svenska politiker varit med om att besluta i EU och binder oss alla. Därför kan man avfärda Ulos uppmaning till en debatt som rent trams eller ännu värre en skendebatt.

### **Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik x2**

Föreningen svensk kollektivtrafik, BR och några storbolags in hopp med ett eget förslag är egentligen rätt spännande och hade vi haft ett fungerande rättssystem hade konkurrensmyndigheten för länge sedan gjort husrannsakan och utdömt svidande böter för möjlig kartellbildning.

Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik x2 är ett skolexempel på kartell och bristande frihet. Att man är så in i skogen bombad att man sätter det på pränt visar att endera saknar man kunniga rådgivare eller så lever man i en egen värld, det senare tror jag, något jag under årtal påpekat att branschen inte förstått hur världen och Europa fungera.

### **Veolia och Stockholms Tunnelbana!**

Hongkong bolaget är segraren i den stora upphandlingen, en del gläds över att Veolia tappat ett stort avtal.

Jag tror att champagne korkarna flög för tidigt, att en del budbärare kommer att få se att vägen till den slutliga segern är lång och avgörs inte i Stockholm utan i en EU domstol.

Skulle EU kommissionen finna att avtalet har hanterats fel då Sverige underlåtit att implementera EU upphandlings direktiv fullt ut kan det mycket väl bli en fråga för EU domstolen.

Har suttit och läst igenom domstolsbeslutet [http://www.kkv.se/beslut/\\_0706095305\\_001.pdf](http://www.kkv.se/beslut/_0706095305_001.pdf) och det anmärkningsvärda är att besluten är fattade på en nuvarande lagstiftning samtidigt som domstolen måste vara medveten om att Sverige inte implementerat gällande EU lag vilket man var skyldig att göra, och att domstolen inte inhämtad EU domstolens uppfattning. För Veolia finns det anledning att få den prövad av regeringen och parallellt hos EU kommissionen och därefter EU domstolen. Det handlar om stora värden och det handla ytterst

om rättssäkerheten och det berör oss alla.

Stockholms domarna är säkerligen felaktiga, man återger olika EG domar i beslutet och finner att dessa inte är relevanta, men det grundläggande att Kamarätten inte låtit ärende gå till EU domstolen för utlåtande är säkerligen ett fel som gör att målet är öppet för nya prövningar.

Det är vad jag tror och det skulle förvåna mig om inte Veolia koncernen låter frågan gå vidare för prövning utanför Sverige.

Det är varit nyttigt med konkurens därom råder inget tvivel, sedan är jag kritisk till att Stockholms politiker sålt hela Tunnelbanan till finansbolag i annan valuta än kronan och med en krona som är allt annat än stabil, är det en dyr affär för skattebetalarna, men vem bryr sig? Kollektivism har sitt pris. Det är visserligen 2 olika frågor men visar hur svårt det blir om politiken är med och rör till det hela.

**Public Transport Sweden AB och Skavsta flygplats / Veolia** Flygbussarna här spelar Veolia på andra sidan planhalvan och driver fåfängt ett ärende som man kommer att förlora, det är jag helt övertygat om, det är grundläggande frågor som flygbussarna bryter emot.

Jag har valt att ta fram en del text från EU – som omfattar alla medlemsländer, du kan läsa och sätta dig in i sakfrågan och utifrån vilken verklighet vi borde leva men inte gör.

Ordet heter frihet, smaka på det du!

Ulf Lundin utredning bygger inte på tyckande, däremot har man gjort en seriös genomgång och låtit många bransch orienterade komma till tals, vad många av tyckarna dock glömmer att som grund för Ulf Lundins utredning ligger EU avreglerings direktiv och det har Sverige förpliktigt sig till att genomföra. Det är vad utredningen går ut på, vad skall man då debattera om nu?

Dan Sjöblom är generaldirektör för Konkurrensverket, var tidigare ca 10 år i Bryssel och arbetade med konkurrensfrågor på kommissionen, han kan, han vet hur tongångarna går, han är helt säkert den mest duglige personen som går att uppbringa med uppgift att befria Sverige från allehanda konkurrenshämmande avtal, karteller och upphandlingar som bryter mot EU upphandlingsdirektiv.

## **Om Konkurrensverket**

Välkommen till Konkurrensverket (officiell förkortning KKV) - myndigheten för konkurrens och upphandling.

Konkurrensverkets uppgift är att arbeta för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet och att övervaka att företagen följer konkurrenslagen. Från och med den 1 september 2007 har vi också ansvaret för tillsyn över offentliga upphandlingar och att

granska att de offentliga aktörer som ska tillämpa upphandlingsreglerna verkligen gör det och följer upphandlingslagarna.

Konkurrensverket föreslår regeländringar som skulle vara bra för konkurrensen, sprider information om vilka regler som gäller, om den normgivning som sker i form av vägledande domar och ger bidrag till forskning om konkurrens och upphandling. Meningen är att leverantörer ska få lika konkurrens- och upphandlingsvillkor och att skattemedlen ska användas på bästa sätt.

## Konkurrens och upphandling

För att konkurrensen ska fungera är det viktigt att den offentliga upphandlingen av varor och tjänster går rätt till. Meningen är att leverantörer ska få lika konkurrensvillkor och att skattemedlen ska användas på bästa sätt.

Konkurrens- och upphandlingsreglerna finns till för att:

- konkurrensen mellan företagen ska utnyttjas till nytta för konsumenterna och samhällsekonomin.
- företagen ska ha lika förutsättningar att konkurrera
- ågeranden som begränsar konkurrensen ska undanröjas
- det företag som säljer de efterfrågade varorna och tjänsterna mest förmånligt ska vinna

**Offentliga beställare bör vara uppmärksamma på** risken för att företag bildar karteller.

Den som misstänker att det finns en kartell bör kontakta Konkurrensverket.

Till din hjälp har vi tagit fram [en lista](#) på saker som du ska vara uppmärksam på. Oavsett om det är beställaren eller leverantörerna som sätter konkurrensen ur spel kan det leda till förluster för samhällsekonomin. Medborgaren drabbas både som skattebetalare och konsument genom att priserna på varor och tjänster blir orimligt höga eller att kvaliteten inte blir den bästa.

**Här följer en del länkar i det omfattande arbete som gäller avregleringen av transportnäringen, konkurrensfrågor, lagstiftning och utlåning.**

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/06/601>

[http://www.europarl.europa.eu/comparl/imco/studies/0702\\_publiccontracts\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/comparl/imco/studies/0702_publiccontracts_en.pdf)

<http://www.algoodbody.ie/ezineeu/article.asp?47+258>

<http://www.europeanlawmonitor.org/latest-eu-news/faqs-the-new-directive-to-improve-remedies-in-public-procurement.html>

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2007/66/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 11 December 2007

amending Council Directives 89/665/EEC and 92/13/EEC with regard to improving the effectiveness of review procedures concerning the award of public contracts

## DIREKTIV 2007/66 OM EFFEKTIVARE

### FÖRFARANDE FÖR PRÖVNING AV

#### OFFENTLIG

#### UPPHANDLING

#### 1. Introduktion

Detta papper beskriver det aktuella rättsläget vad avser EU:s syn på direkttilldelning av kontrakt och de åtgärder som anbudsgivare enligt EG-rätten har att tillgå i händelse av en sådan tilldelning.

#### 2. Det aktuella rättsläget

##### 2.1 Direktiv 2007/66 om effektivare förfaranden för prövning av offentlig upphandling

Den 11 december 2007 antog Europaparlamentet och Rådet ett nytt direktiv om effektivare förfaranden för prövning av offentlig upphandling, Direktiv 2007/66 ("Direktivet").<sup>1</sup> Direktivet, som trädde i kraft i januari 2008, skall ha implementerats av medlemsländerna senast den 20 december 2009. Sverige har påbörjat arbetet med implementeringen av Direktivet, men är försenad i denna process. I dagsläget arbetar Regeringen med att ta fram skrivelsen för lagförslaget som sedan skall läggas ut på remiss. Ikraftträdande beräknas ske i juni 2010. Direktivet är således ännu inte gällande lag i Sverige.

##### a) Syftet med direktiv 2007/66

Direktivet hänvisar till EG-domstolens rättspraxis, enligt vilken medlemsländerna bör se till att det finns möjligheter till effektiv och skyndsamt rättslig prövning av de upphandlande myndigheternas/enheternas beslut om ett särskilt kontrakt kan hänföras till den personkrets som försörjningsdirektivet 2004/17 är tillämpligt på.<sup>2</sup>

Enligt punkten 4 i Direktiv 2007/66 framgår att upphandlande myndigheter/enheter, på grund av att det i medlemsländerna saknas en tidsfrist som möjliggör en effektiv prövning mellan beslutet att tilldela ett kontrakt och ingående av avtalet ifråga, ibland "skyndar sig att underteckna kontraktet i avsikt att göra det ifrågasatta beslutets verkningar oåterkalleliga".

Syftet med det nya direktivet är således att ”åtgärda denna brist” genom att säkerställa den insyn och likabehandling som eftersträvas i försörjningsdirektivet. Direktiv 2007/66 inför därför en minsta tidsfrist (se punkten 5) som möjliggör effektiv prövning mellan (a) beslutet att tilldela ett kontrakt och (b) ingående av avtalet i fråga.

b) Direktivet bygger på EG-domstolens rättspraxis

Direktivet hänvisar till EG-domstolens praxis vad gäller direkttilldelning av kontrakt. Punkten 13 i Direktivet framhåller att det ”för att bekämpa otillåten direkttilldelning, som av EG-domstolen har betecknats som den allvarligaste överträdelsen av gemenskapslagstiftningen om offentlig upphandling som en upphandlande myndigheter en upphandlande enhet kan begå, bör effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner föreskrivas” Detta innebär att ”ett avtal som ingåtts till följd av en otillåten direkttilldelning därför bör i princip anses vara ogiltigt” (se punkterna 13, 14, 18 och artikel 2 d).

1 Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2007/66/EG av den 11 december 2007 om ändring av rådets direktiv 89/665 och 92/13 vad

gäller effektivare förfaranden för prövning av offentlig upphandling (OJ L 335/31, 20.12.2007):  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:335:0031:0046:SV:PDF>

2 Europaparlamentets och Rådets Direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på

områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningsdirektivet) (OJ L 134/1, 30.04.2004):  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:134:0001:0113:sv:PDF>

Ogiltighet är enligt Direktivet det mest effektiva sättet att återupprätta konkurrens och skapa nya affärsmöjligheter för de ekonomiska aktörer som på olagligt sätt har berövats sina konkurrensmöjligheter. Direkttilldelning bör därför omfatta all upphandling där inget föregående offentliggörande av ett meddelande om offentlig upphandling har gjorts i Europeiska unionens officiella tidning. Undantag från detta krav kan medges för avtal som uppfyller villkoren för undantag i artiklarna 5.2 (busstransport), 18 - 26 (särskilda typer av kontrakt), 29 och 30 (fastställande om konkurrensutsatt verksamhet) eller 40.3 (ramavtal och dyl. avtal utan väsentliga ändringar), 62 (projektävlingar) eller 32 (järnvägstransporttjänster) i försörjningsdirektivet.

c) Vem prövningsförfarandet riktar sig till

Enligt Direktivet bör avtal som ingås med åsidosättande av den period under vilken avtal inte får ingås och den automatiska förlängningen av den period under vilken avtal inte får ingås, i princip anses vara ogiltiga om de kombineras med överträdelser av försörjningsdirektivet (se punkt 18).



Ett prövningsförfarande bör åtminstone finnas tillgängligt för varje person som har eller som har haft ett intresse av att erhålla ett särskilt kontrakt och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse (artikel 1 punkt 3).

Eftersom Direktivet förstärker nationella prövningsförfaranden, särskilt i samband med otillåten direkttilldelning, bör de ekonomiska operatörerna uppmuntras att utnyttja möjligheterna att ansöka om interimistiskt förfarande innan avtalet ingås. Mot den bakgrunden bör korrigeringsmekanismen fokuseras på allvarliga överträdelser av gemenskapsbestämmelserna om offentlig upphandling (se punkterna 18, 21, 27, 28)

d) Förfarandet

Perioden under vilken avtal inte får ingås bör ge de berörda anbudsgivarna tillräckligt lång tid för att granska tilldelningsbeslutet och bedöma om ett prövningsförfarande bör inledas (se punkt 6)

Medlemslandet får föreskriva att den som vill utnyttja ett prövningsförfarande ska underrätta den upphandlande myndigheten om den påstådda överträdelsen och om sin avsikt att ansöka om prövning, under förutsättning att detta inte påverkar den minimiperiod under vilken avtal inte får ingås (se artikel 1 punkt 4).

Medlemslandet får vidare kräva att den berörda personen först ska lämna in en ansökan om prövning till den upphandlande myndigheten. Inlämnandet av en sådan ansökan innebär att medlemslandet omedelbart måste tillse att avtalet inte får ingås.

Den förlängda period under vilket avtal inte får ingås ska inte upphöra före utgången av en tidsfrist på minst 10 kalenderdagar räknat från och med dagen efter det att den upphandlande myndigheten sände ett svar. Om telefax eller elektroniska medel används, eller, om andra kommunikationsmedel används, gäller en tidsfrist på minst 15 kalenderdagar räknat från och med dagen efter det att den upphandlande myndigheten sände ett svar, eller minst 10 kalenderdagar räknat från och med dagen efter det att ett svar erhöles (artikel 1 punkt 5, artikel 2 a).

Medlemslandet får föreskriva att det behöriga prövningsorganet får ta hänsyn till de sannolika följderna av provisoriska åtgärder för alla berörda intressen som kan skadas, inklusive allmänintresset, och får besluta att inte vidta sådana åtgärder om de negativa följderna kan väga tyngre än fördelarna.

# Traktatsamling

## 2. FÖRDRAGET OM UPPRÄTTANDET AV EUROPEISKA GEMENSKAPEN

### Tredje delen — Gemenskapens politik

#### ▣ Avdelning VI — Gemensamma regler om konkurrens, beskattning och tillnärmning av lagstiftning

#### ▣ Kapitel 1 — Konkurrensregler

---

### Avsnitt 1

### Regler tillämpliga på företag

#### *Artikel 81 (f.d. artikel 85) ▣*

1. Följande är oförenligt med den gemensamma marknaden och förbjudet: 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 snedvrیدا konkurrensen inom den gemensamma marknaden, särskilt sådana som innebär 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.

2. Avtal eller beslut som är förbjudna enligt denna artikel är ogiltiga.

3. Bestämmelserna i punkt 1 får dock förklaras icke tillämpliga

— på avtal eller grupper av avtal mellan företag,

— beslut eller grupper av beslut av företagssammanslutningar,

— samordnade förfaranden eller grupper av samordnade förfaranden,

som bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen av varor eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande, samtidigt som konsumenterna tillförsäkras en skälig 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 ur spel för en väsentlig del av varorna i fråga.

#### *Artikel 82 (f.d. artikel 86)* ⬆️ ⬇️

Ett eller flera företags missbruk av en dominerande ställning på den gemensamma marknaden eller inom en väsentlig del av denna är, i den mån det kan påverka handeln mellan medlemsstater, oförenligt med den gemensamma marknaden och förbjudet.

Sådant missbruk kan särskilt bestå i att

- 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.

#### *Artikel 83 (f.d. artikel 87)* ⬆️ ⬇️

1. De förordningar och direktiv som behövs för att tillämpa de principer som anges i artiklarna 81 och 82 skall rådet fastställa med kvalificerad majoritet på förslag från kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet.

2. De bestämmelser som avses i punkt 1 skall särskilt syfta till att

- a) genom införande av böter och viten säkerställa att de förbud som anges i artiklarna 81.1 och 82 iakttas,
- b) 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,
- c) vid behov närmare ange räckvidden för bestämmelserna i artiklarna 81 och 82 inom olika näringsgrenar,
- d) fastställa kommissionens och domstolens uppgifter vid tillämpningen av de bestämmelser som avses i denna punkt,
- e) fastställa förhållandet mellan å ena sidan den nationella lagstiftningen och å andra sidan bestämmelserna i detta avsnitt samt bestämmelser som har antagits enligt denna artikel.

#### *Artikel 84 (f.d. artikel 88)* ⬆️ ⬇️

Till dess att de bestämmelser som antagits enligt artikel 83 har trätt i kraft skall myndigheterna i varje medlemsstat i överensstämmelse med landets rättsordning och

bestämmelserna i artikel 81, särskilt punkt 3, och artikel 82, avgöra om avtal, beslut och samordnade förfaranden är tillåtna samt om missbruk av en dominerande ställning på den gemensamma marknaden föreligger.

#### Artikel 85 (f.d. artikel 89) ⬆️ ⬇️

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 84 skall kommissionen säkerställa tillämpningen av de principer som anges i artiklarna 81 och 82. Den skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ och i samarbete med medlemsstaternas behöriga myndigheter, som skall ge kommissionen sitt bistånd, undersöka fall av förmodade överträdelse av dessa principer. Om kommissionen finner att en överträdelse ägt rum, skall den föreslå lämpliga åtgärder för att få denna att upphöra.

2. Om överträdelsen inte upphör, skall kommissionen genom ett motiverat beslut fastslå att en överträdelse av principerna föreligger. Kommissionen får offentliggöra sitt beslut och bemyndiga medlemsstaterna att, på de villkor och enligt de regler som den fastställer, vidta de åtgärder som krävs för att avhjälpa situationen.

#### Artikel 86 (f.d. artikel 90) ⬆️

1. Medlemsstaterna skall beträffande offentliga företag och företag som de beviljar särskilda eller exklusiva rättigheter inte vidta och inte heller bibehålla någon åtgärd som strider mot reglerna i detta fördrag, i synnerhet reglerna i artiklarna 12 samt 81-89.

2. Företag som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller som har karaktären av fiskala monopol skall vara underkastade reglerna i detta fördrag, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

3. Kommissionen skall säkerställa att bestämmelserna i denna artikel tillämpas och, när det är nödvändigt, utfärda lämpliga direktiv eller beslut vad avser medlemsstaterna.

#### **Transeuropeiska nät (TEN)** [http://europa.eu/scadplus/glossary/ten\\_sv.htm](http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_sv.htm)

De transeuropeiska näten ska göra det möjligt att binda samman de europeiska regionerna och de nationella näten med hjälp av en modern och effektiv infrastruktur. De är väsentliga för en väl fungerande inre marknad eftersom de underlättar fri rörlighet för varor, personer och tjänster.

Den rättsliga grunden för de transeuropeiska näten är avdelning XV i EG-fördraget. Näten omfattar följande tre verksamhetsområden:

- De transeuropeiska transportnäten (TEN-T) omfattar vägtransport, kombinerade transporter, inre vattenvägar, hamnar och det europeiska järnvägsnätet för höghastighetståg. Hit hör också intelligenta trafikledningssystem, samt Galileo, det europeiska systemet för satellitbaserad navigering.

## Europaparlamentet: Faktabladen

### 4.5.1. Allmänna principer för EU:s transportpolitik

#### RÄTTSLIG GRUND

Artikel 3f och avdelning V [artiklarna 70 till 80 (74-84) i EG-fördraget] och särskilt:

##### 1. Artikel 71 (75) som

- fastställer innehållet i den gemensamma transportpolitiken:
  - gemensamma regler för internationella transporter som berör medlemsstaterna,
  - de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat,
  - åtgärder för att förbättra transportsäkerheten,
- fastställer att medbeslutandeförfarandet skall tillämpas på transportområdet (ändring till följd av Amsterdamfördraget, tidigare tillämpades samarbetsförfarandet) med undantag av bestämmelser som skulle kunna få allvarliga återverkningar på levnadsstandarden och sysselsättningen i vissa regioner samt på utnyttjandet av transportutrustningen, som regleras genom samrådsförfarandet och enhällighet i rådet.

##### 2. Artikel 80 (84) som

- begränsar (84.1) tillämpningen av bestämmelserna i denna avdelning till transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar,
- gör det möjligt för rådet (84.2) att med kvalificerad majoritet besluta att fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart.

#### MÅL

1. Den gemensamma transportpolitiken skall först och främst uppfylla **de mål som fastställts i fördraget** såsom de beskrivs under föregående punkt, och som huvudsakligen går ut på att **genomföra den inre marknaden**.

2. Vid sidan av detta ursprungliga mål som idag till fullo uppnåtts (utom för järnvägar där man håller på att utarbeta lagstiftningen) har transportpolitikens **inriktning** blivit att genomföra en så kallad **hållbar rörlighet**. Detta innebär att transportsystemet skall byggas upp så att det optimerar energiförbrukningen, transporttider, transportsträckor och transportvillkor. Hållbar rörlighet medför en **internalisering av infrastrukturkostnaderna**, det vill säga avskaffandet av konkurrenssnedvridningar mellan transportsätten till följd av att dessa kostnader felaktigt påläggs transportföretagen, samt kombinerade transporter och driftskompatibilitet.

#### RESULTAT

##### 1. Allmänna riktlinjer

a. Vitboken om genomförandet av den inre marknaden från 1985, som innehåller rekommendationer i syfte att säkerställa ett fritt tillhandahållande av tjänster, erinrar även om riktlinjerna för den gemensamma transportpolitiken. I november 1985 godkände rådet tre viktiga riktlinjer: införandet av en fri marknad (utan kvantitativa

restriktioner) senast 1992, en ökning av de bilaterala kontingenterna och gemenskapskvoterna samt avskaffandet av snedvridningarna av konkurrensen. Genom vitboken antogs även ett arbetsprogram med titeln "Master Plan", i vilket man fastställer mål som skall uppnås före den 31 december 1992 för hela transportsektorn (land-, sjö- och lufttransporter), upprättande av infrastrukturer av gemensamt intresse, förenkling av kontrollerna och formaliteterna vid gränserna samt förbättrad säkerhet.

**b.** Den 2 december 1992 antog kommissionen vitboken om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken (KOM(92) 494). Detta dokument utgör en milstolpe i transportpolitiken, det vill säga en övergång från en sektorrelaterad planering av de olika transportsätten till ett integrerat förhållningssätt på grundval av så kallad hållbar rörlighet.

**c.** Kommissionens meddelande av den 12 juli 1995 om *den gemensamma transportpolitiken - handlingsprogram för perioden 1995-2000* (KOM(95) 302) är en förlängning av vitboken. Det täcker följande tre grundläggande områden:

- Förbättrad kvalitet genom utveckling av integrerade transportsystem på grundval av avancerad teknik som även bidrar till miljö- och säkerhetsmålen.
- Förbättring av den inre marknadens funktion genom att konkurrensen mellan olika transportsätt främjas samtidigt som de sociala standarderna bibehålls.
- Utveckling av den yttre dimensionen med målet att förbättra transportförbindelser med tredje land och främja tillgången för EU:s företag till andra transportmarknader.

**d.** I kommissionens grönbok om rättvis och effektiv prissättning på transportområdet (KOM(95) 691) av den 20 december 1995 utformar man på ett uttömmande sätt en skattepolitik för transportområdet. Man analyserar de externa faktorerna och inbegriper beskattningen som en möjlighet för staten att få inflytande inom sektorn. Kommissionen bedömer att de externa kostnaderna uppgår till 250 miljarder euro, varav 90 procent är knutna till vägtrafiken. Internaliseringen av dessa kostnader skulle göra det möjligt att spara mellan 28 och 78 miljarder euro till följd av mindre trafikstockningar på vägarna och lägre antal olyckor samt en minskning av koldioxidutsläppen med i genomsnitt cirka 12 procent. I kommissionens vitbok av den 22 juli 1998 *Rättvisa trafikavgifter: En modell för ett stegvis införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU* (KOM(1998) 466) utformar man en modell för internaliseringen av infrastrukturkostnaderna som skall genomföras stegvis fram till 2004. Målet är att ersätta de många avgiftssystem som för närvarande gäller i de olika medlemsstaterna och för de olika transportslagen med en samordnad gemenskapsstrategi för transportavgifter. En sådan politik skulle dessutom garantera den lönsamhet för infrastrukturerna som krävs för att den enskilde skall kunna delta i finansieringen av dessa. Kommissionen föreslår en **avgiftsprincip baserad på samhällsekonomiska marginalkostnader**, det vill säga rörliga kostnader som återspeglar kostnaden för ytterligare ett fordon eller en transportenhet som utnyttjar infrastrukturen. Marginalkostnaderna kan bland annat omfatta driftskostnader, kostnader för skador på infrastrukturen, miljökostnader, kostnader för trängsel och knapphet samt kostnader för olyckor. I praktiken återspeglar de ett genomsnitt av de rörliga kostnaderna.

## 2. Uppnådda resultat

**a.** Trots kommissionens ansträngningar har resultaten av den gemensamma transportpolitiken varit blygsamma fram till mitten av 1980-talet. Vägen mot en gemenskapslagstiftning på transportområdet inleddes med domstolens dom av den 22 maj 1985 (mål 13/83), som Europaparlamentet inlett mot rådet för underlåtenhet att i enlighet med fördraget anta genomförandebestämmelser för gemenskapens transportpolitik. Rådet dömdes för att inte ha genomfört fritt tillhandahållande av tjänster

på området för internationella transporter och för att inte ha fastställt de villkor som krävdes för att göra det möjligt för transportföretagen att genomföra interna transporter i en medlemsstat i vilken de inte är hemmahörande. Domstolen konstaterade att dessa bestämmelser skulle ha vidtagits före den 31 december 1969 och krävde att rådet skulle anta dem inom en rimlig tidsfrist.

**b.** De ovannämnda målen håller på att utrustas med konkreta genomförandeinstrument. De mål som rör driftskompatibilitet och kombinerade transporter har fått hjälp av de nya teknologierna, i synnerhet telekommunikations- och informationsteknik. I detta avseende är kommissionens meddelande om transporttelematik i Europa (KOM(94) 469) av stor betydelse. Det skisserar upp ett gemensamt handlingsprogram för nödvändiga infrastrukturer, för vilka man föreslår en struktur med öppna system eftersom detta anses vara mest lämpligt för att säkerställa interaktionen mellan de olika beståndsdelarna i systemet. Med stöd av satellitsystem skall detta system säkerställa att operatörerna inom denna sektor får tillgång till informations-, radiostyrnings- och telekommunikationstjänster, som har anpassats till de olika transportsätten men som utformats med hänsyn till en operativ integration. Kommissionens meddelande "Utveckling av ett transeuropeiskt positionsbestämnings- och navigationsnät" (KOM(1998) 29) bör också nämnas, i vilket man inom ramen för en europeisk strategi för globala satellitbaserade navigationssystem stöder en europeisk förhållningslinje. Detta skulle göra det möjligt för Europa att kontrollera positionsbestämnings- och navigationstjänsterna på sitt eget territorium. Antagandet av ett förslag från kommissionen avseende inrättandet av ett europeiskt system för samtliga transportsätt (Galileo) var väntat före utgången av 2000.

## **EUROPAPARLAMENTETS ROLL**

### **1. Befogenheter**

Europaparlamentets befogenheter har ökat till följd av att först samarbetsförfarandet (genom Maastrichtfördraget) och därefter medbeslutandeförfarandet (genom Amsterdamfördraget) började tillämpas inom de flesta områden av den gemensamma transportpolitiken.

### **2. Allmänt**

En stor majoritet i Europaparlamentet har alltid krävt en övergripande utformning av gemenskapens transportpolitik som förutsättning för att kunna göra framsteg i riktning mot en större ekonomisk integration. Parlamentets ovannämnda talan mot rådet sporrade till genomförandet av den gemensamma politiken. I sin resolution av den 18 januari 1994 om *den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken* behandlar parlamentet miljöfrågorna, som sammankopplas med internaliseringen av kostnaderna. Man behandlar även den socialpolitiska frågan, både med hänsyn till arbetstagarna inom sektorn och till rörelsehindrade transportanvändare, samt transportproblemen i randområdena, öregionerna och andra isolerade regioner. Förhoppningar framförs om att en liberalisering av tillhandahållandet av tjänster skall åtföljas av åtgärder för en harmonisering av de nationella lagstiftningarna med hänsyn till sociala och säkerhetsmässiga aspekter. Denna inriktning följs även i resolutionen av den 6 juni 1996 om kommissionens meddelande om *den gemensamma transportpolitiken - handlingsprogram för perioden 1995-2000*, där man lägger tyngdpunkten vid planeringen av gemenskapsåtgärder. Dessa skall planeras för två år med klara och tydliga mål för en återbalansering mellan transportsätten, en exakt beräkning av kostnadseffektiviteten och en samordning mellan genomförandet av den gemensamma transportpolitiken, riktlinjerna på området för infrastrukturer och åtgärderna inom ramen för strukturfonderna.

**3.** Europaparlamentet har även tagit ställning till frågan om **telematik på transportområdet**. I sina resolutioner av den 29 juni 1995 och den 13 januari 1999

uttalade sig parlamentet om kommissionens ovannämnda meddelanden från 1994 och 1998. Parlamentet ställer sig positivt till kommissionens initiativ och uppmanar kommissionen att i största möjliga utsträckning involvera den privata sektorn i utarbetandet av en rättslig ram för samarbetet mellan de olika berörda nationella myndigheterna, och att ägna särskild uppmärksamhet åt myndigheter med ansvar för offentliga transporter som har tendens att minska rörligheten.

#### 4. Rättvis och effektiv prissättning

I sin resolution av den 30 januari 1995 om grönboken av den 20 december 1995 påpekar parlamentet att internaliseringen inte får tjäna till att göra transporterna dyrare utan att den syftar till en effektiv fördelning av befintliga kostnader, samt att ett påförande av externa kostnader endast ske om detta samtidigt påförs alla transportmedel för att inte medföra en ny snedvridning av konkurrensen. Därför måste skattepolitiken på transportområdet beaktas "i sammanhang med andra transportpolitiska åtgärder och då särskilt de olika direktiv, som avser utveckling av medborgarnätet, de transeuropeiska näten och användningen av telematik". När det handlar om kriterier anser parlamentet i sin resolution av den 15 april 1999 om vitboken om *rättvisa trafikavgifter för utnyttjandet av transportinfrastruktur* att internaliseringen **i synnerhet** måste basera sig på de samhällsekonomiska marginalkostnaderna, men att man måste "överväga möjligheten att komplettera användningen av marginalkostnaderna med ett prissystem i flera etapper, som i synnerhet skulle omfatta skatter på utsläpp, energi och koldioxid". Det krävs bland annat att man tar upp transport med personbil i avgiftssystemet, inför ett avgiftssystem som främjar användandet av miljövänlig teknik, såsom beskattning av flygbränsle inom luftfarten och av dieseloljan i nöjestrifiken. Parlamentet anser slutligen att medborgarna måste lära sig att acceptera avgifter.

## Competition in transport by rail, road and inland waterway

This Regulation aims to define the procedure for applying competition rules to firms in these sectors by exempting certain agreements, decisions and concerted practices from the application of Article 81(1) of the EC Treaty.

### ACT

**Council Regulation (EEC) No 1017/68 of 19 July 1968 applying rules of competition to transport by rail, road and inland waterway [Official Journal No L 175, 23.7.1968].**

### SUMMARY

#### Background

Within the framework of the rules on the implementation of the competition rules (I) and (II) and taking account of the specificities of the rail, road and inland waterway transport sector, the Regulation defines the procedures for applying the competition rules to firms in those



sectors and exempts certain agreements, decisions and concerted practices from Article 81(1) of the EC Treaty.

### Scope

The Regulation applies to agreements, decisions and concerted practices which have as their object or effect the fixing of transport rates and conditions, the limitation or control of the supply of transport, the sharing of transport markets, the application of technical improvements or technical cooperation, or the joint financing or acquisition of transport equipment or supplies where such operations are directly related to the provision of transport services and are necessary for the joint operation of services by a grouping of road or inland waterway transport firms. It also applies the abuse of a dominant position on the transport market.

### Exemptions to the application of Article 81(1)

Agreements, decisions and concerted practices are exempted where they concern:

- technical agreements whose sole object and effect is the application of technical improvements or technical cooperation;
- groupings of small and medium-sized firms, where the individual capacity of each firm belonging to a grouping may not exceed 1 000 tonnes in the case of road transport or 50 000 tonnes in the case of transport by inland waterway.

However, if the implementation of agreements, decisions or concerted practices has effects which are incompatible with the requirements of Article 81(3), undertakings or associations of undertakings may be required to make such effects cease.

Following the entry into force of [Regulation No 1/2003](#), which defined the transition from a centralised system of prior notification to a system of statutory exemption, the competition authorities, including the Commission, and the national courts have the task of enforcing compliance with and implementing the competition rules.

Act	Entry into force - Date of expiry	Deadline for transposition in the Member States	Official Journal
<a href="#">Regulation (EEC) No 1017/68</a>	01.07.1968	-	OJ L 175 of 23.7.1968
Amending act(s)	Entry into force	Deadline for transposition in the Member States	Official Journal

Amending act(s)	Entry into force	Deadline for transposition in the Member States	Official Journal
Regulation (EC) No <a href="#">1/2003</a>	24.1.2003	-	OJ L 1 of 4.1.2003

This summary is for information only. It is not designed to interpret or replace the reference document, which remains the only binding legal text.

## Tillämpning av artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget

Det nya regelverket för tillämpning av antitrustregler, som infördes genom rådets förordning (EG) nr [1/2003](#), syftar till att säkerställa en effektivare tillämpning av gemenskapens konkurrensregler till förmån för konsumenter och företag, samtidigt som byråkratin minskar för företag i Europa. Förordningen grundar sig på en decentraliserad tillämpning av konkurrensreglerna och en förstärkt efterhandskontroll, vilket ger förutsättningar att minska kommissionens arbetsbörda, stärka de nationella rättsvårdande myndigheternas roll i genomförandet av konkurrenslagstiftningen och samtidigt garantera en enhetlig tillämpning.

### RÄTTSAKT

Rådets förordning (EG) nr [1/2003](#) av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget [[Se ändringsakter](#)].

### SAMMANFATTNING

#### Bakgrund

Rådet antog den 16 december 2002 den nya förordningen om genomförandet av konkurrensreglerna i [artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget](#). Förordningen skall ersätta förordning (EEG) nr [17/62](#) från och med den 1 maj 2004, då den skall börja tillämpas.

Genom [förordning nr 17/62](#) inrättades ett system för centraliserad kontroll, enligt vilket samverkan som kunde begränsa konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstater måste anmälas till kommissionen för att kunna beviljas undantag. Denna exklusiva behörighet för kommissionen att godkänna konkurrensbegränsande avtal som uppfyller villkoren i artikel 81.3 (f.d. artikel 85.3) i EG-fördraget har lett till att företagen anmäler en stor mängd avtal, vilket i sin tur har undergrävt ansträngningarna att främja en strikt och decentraliserad tillämpning av konkurrensreglerna.

För att förenkla de administrativa formaliteterna för företagen och ge kommissionen möjlighet att ingripa effektivare mot allvarliga överträdelser av konkurrensreglerna, inledde kommissionen med offentliggörandet av vitboken 1999 () en lång reformprocess som utmynnade i offentliggörandet av den aktuella förordningen.

Reformen innebär en övergång från ett system med centraliserat godkännande och förhandsanmälan till ett system med ett direkt tillämpligt undantag. Det nya systemet bygger på en decentraliserad tillämpning av konkurrensreglerna och en ökad efterhandskontroll. Det lättar kommissionens arbetsbörda och ger de nationella myndigheterna och domstolarna en ökad roll i tillämpningen av konkurrensrätten och garanterar samtidigt en enhetlig rättstillämpning.

### **Tillämpningsområde**

Förordningen innehåller föreskrifter för tillämpningen av EG-fördragets bestämmelser om avtal, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan begränsa konkurrensen (artikel 81) och missbruk av en dominerande ställning (artikel 82). Det bör preciseras att avsikten med förordningen inte är att utvidga eller ändra artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget och inte heller att hindra medlemsstaterna från att på sina territorier anta striktare nationell lagstiftning.

I undantagsfall, när det allmänna gemenskapsintresset kräver det, får kommissionen anta ett beslut av förklarande natur i vilket den konstaterar att förbudet i artikel 81 eller artikel 82 i fördraget inte är tillämpligt.

### **Samarbete mellan kommissionen och medlemsstaternas konkurrensmyndigheter**

En direkt effekt av det system med direkt tillämplighet för undantagsbestämmelsen som inrättas genom förordningen är att det läggs ett ansvar på företagen. Dessa behöver inte längre anmäla sina avtal på förhand till kommissionen men de måste i god tro kunna försäkra att deras avtal inte påverkar den fria konkurrensen och inte strider mot gemenskapsreglerna på området. För att undvika missbruk har det emellertid även lagts ett större ansvar på de europeiska konkurrensmyndigheterna - däribland kommissionen - och de nationella domstolarna i form av en förstärkt övervakning av efterlevnaden av konkurrensreglerna, samtidigt som de skall samordna sitt arbete. För att underlätta samordningen bör informationsutbyte mellan de olika institutionerna främjas.

Informationsutbytet bör innebära en fortlöpande kommunikation mellan kommissionen och medlemsstaternas konkurrensmyndigheter om alla sak- och rättsförhållanden, även konfidentiella upplysningar, som kan bidra till att överträdelser av konkurrensreglerna

upptäcks. Kommissionen åtar sig också att översända en kopia av de viktigaste handlingarna och, på konkurrensmyndigheternas begäran, tillhandahålla alla handlingar som är nödvändiga för bedömningen av ärendet. Medlemsstaternas konkurrensmyndigheter är å sin sida skyldiga att underrätta kommissionen om alla beslut som bygger på tillämpningen av artiklarna 81 och 82, senast 30 dagar innan beslutet fattas. För att underlätta allt informationsutbyte föreskrivs i förordningen också att ett europeiskt konkurrensnätverk skall inrättas.

För att undvika dubbelarbete och säkerställa en enhetlig och konsekvent tillämpning av gemenskapens konkurrensrätt finns det i förordningen en regel om att medlemsstaternas konkurrensmyndigheter automatiskt fräntas sin behörighet när kommissionen inleder ett förfarande. Kommissionen åtar sig dock att rådgöra med den berörda nationella myndigheten innan den inleder förfarandet. När ett klagomål anhängiggörs vid en medlemsstats konkurrensmyndighet eller vid kommissionen angående ett avtal, ett beslut av företagssammanslutningar eller ett samordnat förfarande som handläggs eller redan har handlagts vid en annan konkurrensmyndighet, får de avbryta sitt förfarande eller avvisa klagomålet.

EG-domstolen övervakar kommissionens verksamhet genom sin behörighet att pröva beslut genom vilka kommissionen har fastställt böter eller viten. Kommissionen å sin sida samråder med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor innan den fattar beslut om att ålägga böter eller förelägga viten. Samrådet kan äga rum vid ett sammanträde eller genom ett skriftligt förfarande. Kommittén består av företrädare för medlemsstaternas konkurrensmyndigheter och avsikten är att den skall tjäna som diskussionsforum, där ärenden som handläggs vid de europeiska konkurrensmyndigheterna granskas.

Vad gäller det samarbete som måste finnas mellan gemenskapens konkurrensmyndigheter - däribland kommissionen - och de nationella domstolarna, anges i förordningen att de nationella domstolarna från kommissionen får begära upplysningar som den förfogar över eller yttranden i frågor rörande tillämpningen av gemenskapens konkurrensregler. Medlemsstaterna skall å sin sida till kommissionen överlämna kopior av alla skriftliga avgöranden från nationella domstolar som gäller tillämpningen av artikel 81 eller artikel 82 i fördraget. Förordningen föreskriver också en möjlighet för kommissionen och konkurrensmyndigheterna att lämna skriftliga yttranden till de nationella domstolarna.

### **Europeiska kommissionens befogenheter**

För att kunna övervaka tillämpningen av konkurrensreglerna på området för avtal, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden (artikel 81) samt missbruk av en dominerande ställning (artikel 82) som kan begränsa konkurrensen, har kommissionen en rad befogenheter. Den kan bland annat fatta beslut, bedriva utredningar och ålägga påföljder.

Kommissionen utövar dessa befogenheter när den, efter klagomål eller på eget initiativ, i enskilda ärenden konstaterar en överträdelse av artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Enligt förordningen kan kommissionen i enskilda ärenden fatta följande beslut:

- **Konstatera en överträdelse och få den att upphöra:** Om kommissionen konstaterar en överträdelse av artiklarna 81 eller 82 i fördraget får den genom beslut antingen ålägga de berörda företagen eller företagssammanslutningarna att upphöra med överträdelsen eller konstatera att överträdelsen har upphört.
- **Förordna om interimistiska åtgärder:** I brådskande fall får kommissionen på eget initiativ och på grundval av att en överträdelse vid första påseende kan konstateras, förordna om interimistiska åtgärder.
- **Göra åtaganden bindande:** När kommissionen avser att fatta ett beslut om att en överträdelse skall upphöra och de berörda företagen erbjuder åtaganden för att bemöta kommissionens invändningar, får kommissionen göra dessa åtaganden bindande för företagen för en begränsad period. Kommissionen får ta upp förfarandet på nytt om sakförhållandena ändras, om de berörda företagen åsidosätter sina åtaganden eller om beslutet grundar sig på ofullständiga, oriktiga eller vilseledande uppgifter.
- **Konstatera att artiklarna 81 och 82 inte är tillämpliga:** Kommissionen får med hänsyn till gemenskapens allmänintresse konstatera att artikel 81 i fördraget inte är tillämplig på ett avtal, ett beslut av företagssammanslutningar eller ett samordnat förfarande, antingen för att villkoren i artikel 81.1 i fördraget inte är uppfyllda eller för att villkoren i artikel 81.3 i fördraget är uppfyllda. Detsamma gäller för missbruk av en dominerande ställning enligt artikel 82 i fördraget.

För att se till att rätten till försvar iakttas ger kommissionen innan den fattar beslut företagen och företagssammanslutningarna tillfälle att yttra sig över dess invändningar. De berörda parterna har också rätt att få tillgång till handlingar i kommissionens akt, under förutsättning att affärshemligheter inte lämnas ut. För att garantera att affärshemligheter skyddas, får uppgifter som samlats in endast användas för det ändamål för vilket de har inhämtats. Kommissionen och de nationella konkurrensmyndigheterna är dessutom skyldiga att inte lämna ut upplysningar som de har inhämtat eller utbytt.

Om utvecklingen av handeln mellan medlemsstater, prisstelheter eller andra omständigheter tyder på att konkurrensen inom den gemensamma marknaden är begränsad eller snedvriden, får kommissionen göra en utredning av en särskild bransch eller av en särskild typ av avtal i olika branscher. Kommissionen får i samband med en sådan utredning göra följande:

- **Begära att de berörda företagen eller företagssammanslutningarna lämnar upplysningar:** För att kunna fullgöra de uppgifter som kommissionen tilldelas genom

förordningen får den genom en enkel begäran eller genom beslut begära alla nödvändiga upplysningar från företag och företagssammanslutningar. Alla fysiska eller juridiska personer som kan antas förfoga över användbara upplysningar är skyldiga att lämna de begärda upplysningarna. Kommissionen får även begära att medlemsstaternas regeringar och konkurrensmyndigheter lämnar alla nödvändiga upplysningar till den så att den kan fullgöra de uppgifter som den tilldelas genom förordningen.

- **Inhämta redogörelser:** Kommissionen får höra alla fysiska eller juridiska personer som samtycker till detta.
- **Utföra inspektioner:** Kommissionen får genomföra alla nödvändiga inspektioner hos företag och företagssammanslutningar. Dessa är skyldiga att underkasta sig inspektionerna. Kommissionens tjänstemän har befogenhet att

- bereda sig tillträde till företags eller företagssammanslutningars lokaler, mark och transportmedel,
- bereda sig tillträde till andra lokaler, annan mark och andra transportmedel om det finns rimlig misstanke om att räkenskaper eller andra affärshandlingar, som har samband med föremålet för inspektionen, förvaras där,
- granska räkenskaperna och andra affärshandlingar,
- göra kopior av eller utdrag ur de granskade handlingarna,
- försegla samtliga företagslokaler eller affärshandlingar under inspektionen,
- begära att företagets eller företagssammanslutningens företrädare eller medarbetare lämnar förklaringar och protokollföra deras svar.

Kommissionens tjänstemän skall utöva sina befogenheter efter uppvisande av ett skriftligt tillstånd som anger föremålet för och syftet med inspektionen samt de påföljder som kan åläggas. Kommissionen skall i god tid före inspektionen underrätta konkurrensmyndigheten i den medlemsstat inom vars territorium inspektionen skall genomföras. En medlemsstats konkurrensmyndighet får på sitt territorium på uppdrag av konkurrensmyndigheten i en annan medlemsstat, och för dess räkning, eller, på begäran, på kommissionens vägnar, företaga alla sådana inspektioner eller andra undersökningsåtgärder enligt sin nationella lagstiftning som krävs för att konstatera om det föreligger en överträdelse av artikel 81 eller artikel 82 i fördraget.

Kommissionen får ålägga företag och företagssammanslutningar följande påföljder:

- **Böter:** Kommissionen får ålägga företag eller företagssammanslutningar böter på upp till 1 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet

- som svar på en begäran om upplysningar lämnar oriktiga, ofullständiga eller vilseledande uppgifter eller inte lämnar upplysningar inom den fastställda tidsfristen,
- vid inspektioner lägger fram begärda räkenskaper eller andra affärshandlingar i ofullständigt skick eller inte underkastar sig en inspektion som har beslutats,
- vägrar svara på en fråga eller lämnar ett oriktigt, ofullständigt eller vilseledande svar,
- har brutit förseglingar som kommissionens bemyndigade tjänstemän har anbringat.

Kommissionen får dessutom ålägga företag och företagssammanslutningar böter på upp till 10 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning för varje företag och företagssammanslutning som deltagit i överträdelsen, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet överträder artikel 81 eller artikel 82 i fördraget, åsidosätter ett beslut om interimistiska åtgärder eller inte iakttar ett åtagande som gjorts bindande genom ett kommissionsbeslut. När bötesbeloppet fastställs tar kommissionen hänsyn till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått. Om böter åläggs en företagssammanslutning och denna är insolvent, kan kommissionen kräva betalning från var och en av sammanslutningens medlemmar (vid tiden för överträdelsen). Betalningsansvaret för varje företag får inte överstiga 10 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning. Beslut om att ålägga böter är inte av straffrättslig art.

- **Viten:** Kommissionen får också vid vite om upp till 5 % av den genomsnittliga dagsomsättningen under föregående räkenskapsår för varje dags dröjsmål, räknat från den dag som anges i beslutet, ålägga företag eller företagssammanslutningar att
  - upphöra med en överträdelse,
  - iaktta ett beslut om interimistiska åtgärder,
  - iaktta ett åtagande som gjorts bindande,
  - lämna fullständiga och riktiga upplysningar i enlighet med en begäran från kommissionen,
  - underkasta sig en inspektion som kommissionen har beslutat om.

Om företagen fullgör den skyldighet för vars uppfyllande vitet har förelagts, får kommissionen besluta att sänka det slutliga vitet.

För kommissionens befogenhet att ålägga böter eller förelägga viten gäller en preskriptionstid på tre eller fem år beroende på typ av överträdelse. Preskriptionstiden börjar löpa den dag då överträdelsen begicks. Den avbryts av åtgärder som vidtas av kommissionen eller av en medlemsstats konkurrensmyndighet i syfte att ingripa mot överträdelsen. Preskriptionstiden

upphör tillfälligt att löpa så länge som kommissionens beslut är föremål för prövning vid EG-domstolen. Preskriptionstiden för verkställande av påföljder är fem år.

När kommissionen avser att fatta ett beslut enligt vilket den ålägger att en överträdelse skall upphöra, gör företagens åtaganden bindande, konstaterar att artikel 81.1 inte är tillämplig eller ålägger böter eller viten, är den skyldig att först samråda med en rådgivande kommitté för kartell- och monopolfrågor. Kommittén består av företrädare för medlemsstaternas konkurrensmyndigheter. Kommissionen får vidare föreskriva de bestämmelser som behövs för att verkställa sina beslut.

### **Undantagsförordningar**

Förordningen ersätter inte de förordningar som med stöd av artikel 81.3 i EG-fördraget beviljar gruppundantag för vissa typer av avtal, beslut och samordnade förfaranden. Det är bland annat fråga om följande förordningar:

- [Förordning nr 19/65](#) om tillämpning av fördragets artikel 81.3 på vissa grupper av avtal och samordnade förfaranden.
- [Förordning nr 2821/71](#) om tillämpning av fördragets artikel 81.3 på grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden.
- Förordning nr [3976/87](#) om tillämpningen av fördragets artikel 81.3 på grupper av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn.
- [Förordning nr 1534/91](#) om tillämpning av fördragets artikel 81.3 på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden inom försäkringssektorn.
- Förordning nr [479/92](#) () om tillämpning av artikel 85.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier).

Kommissionen och medlemsstaternas konkurrensmyndigheter får i ett enskilt fall återkalla rätten att omfattas av en gruppundantagsförordning.

### **Övergångsbestämmelser**

Ansökningar och anmälningar till kommissionen enligt förordning nr [17/62](#) samt ansökningar och anmälningar enligt förordningarna (EEG) nr [1017/68](#), nr [4056/86](#) och nr [3975/87](#) skall upphöra att gälla från och med den här förordningens tillämpningsdag, dvs den 1 maj 2004.

### **Övriga bestämmelser**



För att säkerställa en adekvat tillämpning av gemenskapens konkurrensrätt skall medlemsstaterna före den 1 maj 2004 utse en eller flera administrativa eller rättsliga myndigheter som skall ansvara för tillämpningen av artiklarna 81 och 82 i fördraget.

Genom förordningen ändras följande förordningar:

- Förordning (EEG) nr [1017/68](#) om tillämpning av konkurrensregler på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar.
- Förordning (EEG) nr [2988/74](#) om preskriptionstider i fråga om förfaranden och verkställande av påföljder enligt Europeiska ekonomiska gemenskapens transport- och konkurrensregler.
- Förordning (EEG) nr 4056/86 () om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 81 och 82 i fördraget på sjöfarten.
- Förordning (EEG) nr [3975/87](#) om förfarandet för tillämpning av konkurrensreglerna på företag inom luftfartssektorn.
- Förordningarna (EEG) nr [19/65](#), nr [2821/71](#) och nr 1534/91 om tillämpning av fördragets artikel 81.3 på vissa grupper av avtal och samordnade förfaranden.
- Förordning (EEG) nr [3976/87](#) om tillämpningen av fördragets artikel 81.3 på grupper av avtal och samordnade förfaranden inom luftfartssektorn.
- Förordning (EEG) nr 479/92 () om tillämpning av artikel 85.3 i fördraget på vissa grupper av avtal, beslut och samordnade förfaranden mellan linjerederier (konsortier).

Genom förordningen upphävs följande förordningar:

- Förordning nr [17](#) om tillämpning av fördragets artiklar 81 och 82.
- Förordning nr 141 om undantag från tillämpning av rådets förordning nr 17 för transportområdet.

Rättsakt	Dag för ikraftträdande	Sista dag för genomförandet i medlemsstaterna	Europeiska unionens officiella tidning
Förordning (EG) <a href="#">1/2003</a>	24.1.03	1.5.04	Europeiska unionens officiella tidning L 1, 4.1.2003
Ändringsrättsakt(er)	Dag för ikraftträdande	Sista dag för genomförandet i medlemsstaterna	Europeiska unionens officiella tidning
Förordning (EG) <a href="#">1419/2006</a>	18.10.2006	-	EUT L 269, 28.9.2006
Förordning (EG) <a href="#">411/2004</a>	9.3.2004	-	EGT L 68, 6.3.2004

## ANKNYTANDE RÄTTSAKTER

Kommissionens förordning (EG) nr [773/2004](#) av den 7 april 2004 om kommissionens förfaranden enligt artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget (Text av betydelse för EES) (Europeiska unionens officiella tidning nr L 123 , 27/04/2004).

Genom denna förordning fastställs de exakta reglerna för en rad viktiga aspekter av de förfaranden som inleds av kommissionen, såsom hörande av berörda parter, klagomål och tillgång till handlingar. Denna förordning ersätter kommissionens förordning (EG) nr [2842/98](#) av den 22 december 1998 om hörande av parter i vissa förfaranden enligt artiklarna 85 och 86 i EG-fördraget, som därför kommer att upphävas.

Denna sammanfattning har tagits fram i informationssyfte. Avsikten är inte att tolka eller ersätta grundtexten, som är den enda juridiskt bindande texten.