



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 42

(2006–2007)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 16. februar 2007,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunn

EØS-komiteen vedtok 8. desember 2006 å endre EØS-avtalens vedlegg XIV (konkurranseregler), vedlegg XIII (transport) og protokoll 21 (om gjennomføring av konkurransebestemmelser for foretak), som følge av innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 for å utvide dens virkeområde til å omfatte kabotasje og internasjonal trampfart.

Gjennomføring av forordningen i norsk rett gjør det nødvendig med endring i lov 8. juni 1986 nr. 55 om linjekonferanser m.v. Derfor er det nødvendig med Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning i henhold til Grunnloven § 26 annet ledd.

Forordningen og utkast til EØS-komitebeslutning i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Nærmere om rådsforordning (EF) nr. 1419/2006

Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 gjelder anvendelsen av EF-traktatens konkurranseregler på sjøtransportområdet, og opphever rådsforordning (EØF) nr. 4056/86 og artikkel 32 i rådsforordning (EF) nr. 1/2003. Hovedformålet med forordning 1419/2006 er at linjerederier som tidligere samarbeidet om pris og kapasitet, etter en overgangsperiode på to år underlegges konkurransereglene på vanlig måte.

Anvendelsen av konkurransereglene i sjøtransportsektoren har vært underlagt bestemmelsene i forordning 4056/86 siden 1987. Forordningen hadde opprinnelig to funksjoner. For det første hadde den saksbehandlingsregler som ga Kommisjonen prosessuell kompetanse til å håndheve nåværende artikkel 81 og 82 i EF-traktaten på sjøtransportområdet. Det var nødvendig fordi sjøtransport ikke var underlagt de generelle prosessuelle bestemmelsene i rådsforordning (EØF) nr. 17/62.

For det andre inneholdt forordningen gruppefritak for linjekonferanser. Fritaket fra forbudene mot konkurransebegrensende atferd i EF-traktaten artikkel 81 og 82 gir aktørene i konferansesam-

arbeidet mulighet til på visse vilkår å fastsette priser og regulere kapasiteten.

Sjøtransport ble underlagt de generelle håndhevingsreglene for konkurransereglene i forordning 1/2003 da denne ble vedtatt som erstatning for forordning 17/62. Artikkel 32 i forordning 1/2003 unntar kabotasje (innenriksfart) og trampfart fra Kommisjonens håndheving. Nasjonale myndigheter har hittil håndhevet konkurransereglene på disse markedene.

Bestemmelsene i forordning 4056/86 som utgjør det materielle gruppefritaket skal, ifølge artikkel 1 i forordning 1419/2006, gjelde i en overgangsperiode på to år fra forordningens ikrafttredelsesdato 18. oktober 2006. Det fremgår av forordningens pkt. 16 i forordning 1419/2006 at overgangsordningen er gitt for at medlemsstatene skal kunne tilpasse sine internasjonale forpliktelser. I dette ligger bl.a. mulig behov for å si opp UNCTAD-konvensjonen om linjekonferanser (FNs konvensjon av 6. april 1974 om et regelverk for linjekonferansers virksomheter).

Konvensjonen regulerer prissamarbeid, markedsdeling og kvotefordeling i linjekonferanser. Ved forordning 1419/2006 vil et slikt samarbeid forbys på linjer mellom og til og fra havner i EU/EØS-området, med en to års overgangsperiode. Når overgangsperioden er utløpt, vil det dermed være motstrid mellom konvensjonen og rådsforordningen. Videre har Kommisjonen gitt uttrykk for at forordning (EØF) nr. 954/79 (som også er en del av EØS-avtalen) bør trekkes tilbake. Denne forordningen regulerer bl.a. medlemsstatenes bruk av konvensjonens bestemmelser om lastedeling og er tatt inn som § 2 i lov om linjekonferanser.

3 EØS-komiteens beslutning

I samsvar med avgjørelse i EØS-komiteen nr. 153/2006 av 8. desember 2006 skal vedlegg XIII (transport), vedlegg XIV (konkurranse) og protokoll 21 om gjennomføring av konkurransebestemmelser for foretak endres.

EØS-komiteens avgjørelse inneholder en innledning og seks artikler. I innledningen blir det vist til EØS-avtalen, og særlig artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom avgjørelse i EØS-komiteen.

Artikkel 1 i EØS-komiteens beslutning endrer vedlegg XIII i EØS-avtalen.

Artikkel 2 i EØS-komiteens beslutning endrer vedlegg XIV i EØS-avtalen. Dette vedlegget inneholder de materielle konkurransereglene i EØS-

avtalen og fastsetter nødvendige EØS-tilpasninger til disse bestemmelsene. Innlemmelsen av rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 vil kreve en mindre endring i tilpasningsteksten til en av de materielle bestemmelsene.

Artikkel 3 i EØS-komiteens beslutning fastsetter at siden rådsforordning (EØF) nr. 4056/86 oppheves ved rådsforordning (EF) nr. 1419/2006, må henvisningen i artikkel 3 punkt 1 nr. 3 i protokoll 21 til EØS-avtalen endres ved tilføyelse av et nytt strekpunkt.

Artikkel 4 i EØS-komiteens beslutning fastsetter at teksten til rettsakten på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende, skal gjelde.

Artikkel 5 i EØS-komiteens beslutning legger til grunn at EØS-komiteens vedtak vil tre i kraft 9. desember 2006 på det vilkåret at EØS-komiteen har mottatt alle meldinger etter artikkel 103 nr. 1 i avtalen.

Artikkel 6 i EØS-komiteens beslutning slår fast at avgjørelsen i EØS-komiteen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

4 Gjennomføring i norsk rett

Gjennomføringen av forordning 1419/2006 i norsk rett krever lovendring.

På grunn av motstrid mellom forordningen og UNCTAD-konvensjonen av 6. april 1974 om et regelverk for linjekonferansers virksomhet, som Norge er part i, må konvensjonen sies opp. UNCTAD-konvensjonen er gjennomført i norsk rett ved lov 8. juni 1986 nr. 55 om linjekonferanser m.v., samt forskrift 6. desember 1985 om linjekonferanser. Som følge av oppsigelse av UNCTAD-konvensjonen er det nødvendig å oppheve loven og forskriften.

Det legges opp til at norsk oppsigelse av UNCTAD-konvensjonen foretas parallelt med medlemsstatenes oppsigelse av UNCTAD-konvensjonen.

Nærings- og handelsdepartementet vil fremme en egen Odelstingsproposisjon om lov om opphevelse av lov 8. juni 1986 nr. 55 om linjekonferanser m.v. Det vil skje innen utløpet av overgangsperioden på to år nedfelt i forordning 1419/2006 og i forbindelse med EUs varslede opphevelse av forordning 954/79.

Forordning 1419/2006 kan for øvrig gjennomføres i norsk rett ved en endring i forskrift 4. desember 1992 nr. 964 om materielle konkurranseregler kapittel XI og en endring i kapittel II, som

gjennomfører forordning 1/2003. Forskriftene er gitt med hjemmel i lov 27. november 1992 nr. 110 om konkurranseregler i EØS-avtalen m.v.

5 Konklusjon og tilråding

Hovedformålet med forordning 1419/2006 er at linjerederier som tidligere samarbeidet om pris og kapasitet, etter en overgangsperiode på to år underlegges konkurransereglene på vanlig måte.

Dette vil gi mer like konkurranseforhold rederiene imellom. Det er ifølge opplysninger fra Norges Rederiforbund ingen norske aktører som deltar i linjekonferanser. Opphevingen av gruppefritaket for linjekonferanser vil derfor neppe få stor direkte betydning for norske rederier. At gruppefritaket forsvinner vil imidlertid kunne få positive virkninger for transportbrukerne ved at konkurransen øker.

Trampfart og innenriksfart er allerede i dag underlagt konkurranseregler. Håndheving tilligger nasjonale myndigheter. Oppheving av rådsforordning nr. 4056/86 og EØS-rettslig håndheving av konkurransereglene for trampfart og innenriksfart

kan effektivisere anvendelsen av konkurransereglene på dette området.

Endringene som følge av at forordning 1419/2006 gjennomføres i norsk rett, antas ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning.

Nærings- og handelsdepartementet støtter norsk godkjenning av EØS-komiteens beslutning.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet tilrår godkjenning av beslutning i EØS-komiteen om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII og XIV og protokoll 21 ved innlemmelse i EØS-avtalen av rådsforordning (EF) nr. 1419/2006. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember

2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport.

Vedlegg 1

Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 for å utvide dens virkeområde til å omfatte kabotasje og internasjonal trampfart

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 83,
under henvisning til forslag fra Kommisjonen,
under henvisning til uttalelse fra Europaparlamentet¹,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité²,
etter samråd med Regionkomiteen og
ut fra følgende betraktninger:

1. Anvendelsen av konkurransereglene i sjøtransportsektoren har vært underlagt bestemmelsene i forordning (EØF) nr. 4056/86³ siden 1987. Forordning (EØF) nr. 4056/86 hadde opprinnelig to funksjoner. For det første inneholdt den saksbehandlingsregler for håndhevingen av Fellesskapets konkurranseregler i sjøtransportsektoren. For det andre inneholdt den visse særskilte materielle konkurransebestemmelser for sjøtransportsektoren og særlig et gruppeunntak for linjekonferanser som gir dem mulighet til på visse vilkår å fastsette prisene og regulere kapasiteten, en bestemmelse om utelukkelse av rent tekniske avtaler fra anvendelsen av traktatens artikkel 81 nr. 1 samt en framgangsmåte for å løse folkerettslige konflikter. Forordningen fikk verken anvendelse på sjøtransport mellom havner i én og samme medlemsstat (kabotasje) eller på internasjonal trampfart.
2. Rådsforordning (EF) nr. 1/2003 av 16. desember 2002 om gjennomføring av konkurransereglene fastsatt i traktatens artikkel 81 og 82⁴ endret forordning (EØF) nr. 4056/86

slik at sjøtransport, unntatt kabotasje og internasjonal trampfart, kom inn under de felles gjennomføringsreglene for konkurranse som fikk anvendelse på alle sektorer med virkning fra 1. mai 2004. De særskilte materielle konkurransebestemmelsene for sjøtransportsektoren hører imidlertid fortsatt inn under virkeområdet til forordning (EØF) nr. 4056/86.

3. Ved gruppeunntaket for linjekonferanser fastsatt i forordning (EØF) nr. 4056/86 unntas avtaler, beslutninger og samordnet opptreden mellom alle eller noen av medlemmene i én eller flere linjekonferanser fra forbudet i traktatens artikkel 81 nr. 1 på visse vilkår. Begrunnelsen for gruppeunntaket er hovedsakelig at linjekonferanser medfører stabilitet og dermed sikrer eksportørene pålitelige tjenester som ikke kan oppnås med mindre restriktive midler. Etter en grundig gjennomgåelse av bransjen har Kommisjonen imidlertid påvist at linjefart ikke er enestående ettersom dens kostnadsstruktur ikke skiller seg vesentlig fra andre bransjers kostnadsstrukturer. Det er derfor ikke belegg for at bransjen trenger å beskyttes mot konkurranse.
4. Det første vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at den begrensende avtalen bidrar til å forbedre produksjonen eller distribusjonen av varene eller til å fremme den tekniske eller økonomiske utvikling. Når det gjelder effektivitetsgevinster ved konferanser, er linjekonferanser ikke lenger i stand til å håndheve konferansetariffen selv om de fortsatt kan fastsette avgifter og tilleggsavgifter som er en del av transportprisen. Det er heller ikke belegg for at konferansesystemet fører til mer stabile fraktrater eller mer pålitelige skipsfartstjenester enn i et fullt konkurranseutsatt marked. Konferansemedlemmene tilbyr i økende

¹ Uttalelse av 4. juli 2006 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

² Uttalelse av 5. juli 2006 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

³ EFT L 378 av 31.12.1986, s. 4. Forordningen sist endret ved tiltredelsesakten av 2003.

⁴ EUT L 1 av 4.1.2003, s. 1. Forordningen endret ved forordning (EF) nr. 411/2004 (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 1).

grad sine tjenester gjennom individuelle tjenesteavtaler som er inngått med enkelttransportører. Konferanser styrer heller ikke den transportkapasiteten som er tilgjengelig ettersom den fastsettes av den enkelte transportør ved en individuell beslutning. Under de rådende markedsforhold er det de individuelle tjenesteavtalene som skaper prisstabilitet og pålitelighet. Den påståtte årsakssammenheng mellom begrensningene (prisfastsettelse og tilbudsregulering) og de påståtte effektivitetsgevinstene (pålitelige tjenester) synes derfor å være for svak til å oppfylle det første vilkåret i artikkel 81 nr. 3.

5. Det andre vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at forbrukerne skal kompenseres for de negative virkningene av konkurransebegrensningen. Når det gjelder særlig alvorlige begrensninger som horisontal prisfastsettelse, som forekommer ved fastsettelse av konferansetariffen og ved felles fastsettelse av avgifter og tilleggsavgifter, er de negative virkningene svært alvorlige. Det har imidlertid ikke blitt påvist noen entydig positive virkninger. Transportbrukerne anser at konferansene er til fordel bare for de minst effektive medlemmene og foreslår å avskaffe dem. Konferanser oppfyller ikke lenger det andre vilkåret i artikkel 81 nr. 3.
6. Det tredje vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at den aktuelle opptreden ikke pålegger de berørte foretak begrensninger som ikke er nødvendige for å nå dens mål. Konsortier er samarbeidsavtaler mellom linjerederier som ikke innebærer prisfastsettelse og derfor er mindre restriktive enn konferanser. Transportbrukerne anser at konsortier gir tilstrekkelige, pålitelige og effektive sjøtransporttjenester. Dessuten har bruk av individuelle tjenesteavtaler økt betraktelig i de senere årene. Per definisjon begrenser slike individuelle tjenesteavtaler ikke konkurransen og gir fordeler til eksportørene ettersom de gjør det mulig å skreddersy tjenester. Videre kan tjenesteavtalene bidra til prisstabilitet ettersom prisen fastsettes på forhånd og ikke svinger i løpet av det fastsatte tidsrommet (vanligvis inntil ett år). Det er derfor ikke fastslått at konkurransebegrensninger som er tillatt i henhold til forordning (EØF) nr. 4056/86 (prisfastsettelse og regulering av kapasiteten) er nødvendige for å sikre transportbrukere pålitelige skipsfartstjenester ettersom disse kan oppnås med mindre restriktive midler. Det tredje vilkåret i henhold til artikkel 81 nr. 3 er derfor ikke oppfylt.

7. Det fjerde vilkåret for unntak i henhold til artikkel 81 nr. 3 er at konferansen må være utsatt for effektiv konkurranse. I den nåværende markedssituasjonen er det konferanser på nesten alle større fraktruter, og de konkurrerer med transportører organisert i konsortier og med uavhengige transportører. Mens det kan være priskonkurranse på sjøfraktratene som følge av svekkelsen av konferansesystemet, er det knapt noen priskonkurranse når det gjelder tilleggsavgifter og tilleggskostnader. Disse fastsettes av konferansen, og det samme avgiftsnivået anvendes ofte av transportører som ikke er medlemmer av konferansen. Dessuten deltar transportører i konferanser og konsortier på samme rute, utveksler kommersielt følsomme opplysninger og nyter godt av både fordelene ved gruppeunntaket for konferanser (prisfastsettelse og regulering av kapasitet) og fordelene for konsortier (driftssamarbeid om levering av en felles tjeneste). Tatt i betraktning det økende antallet forbindelser mellom transportører på samme rute, er det svært vanskelig å bestemme i hvilken grad konferanser er utsatt for effektiv intern og ekstern konkurranse, og dette kan bare vurderes fra sak til sak.
8. Linjekonferanser oppfyller derfor ikke lenger de fire kumulative vilkårene for unntak i henhold til traktatens artikkel 81 nr. 3, og gruppeunntaket for linjekonferanser bør derfor oppheves.
9. Det er heller ikke lenger behov for unntak fra forbudet i traktatens artikkel 81 nr. 1 for rent tekniske avtaler og framgangsmåten for å håndtere rettslige konflikter som kan oppstå. Nevnte bestemmelser bør derfor også oppheves.
10. På bakgrunn av ovennevnte bør forordning (EØF) nr. 4056/86 oppheves i sin helhet.
11. Linjekonferanser er tillatt i flere jurisdiksjoner. I denne sektor som i andre sektorer anvendes ikke konkurransen på en ensartet måte over hele verden. Med tanke på at linjefarten er internasjonal bør Kommisjonen treffe hensiktsmessige tiltak for å framskynde opphevingen av unntaket med hensyn til prisfastsettelse som gjelder for linjekonferanser andre steder, og samtidig opprettholde unntaket for driftssamarbeid mellom linjerederier organisert i konsortier og allianser i henhold til OECD-sekretariats anbefalinger fra 2002.
12. Kabotasje og internasjonal trampfart er unntatt fra reglene for anvendelse av traktatens artikkel 81 og 82 som opprinnelig ble fastsatt i forordning (EØF) nr. 4056/86 og senere i for-

ordning (EF) nr. 1/2003. De er for tiden de eneste sektorene som fortsatt er unntatt fra Fellesskapets gjennomføringsbestemmelser på konkurranseområdet. Mangelen på effektiv gjennomføringsmyndighet for disse sektorene er en lovgivningsmessig brist.

13. Utelukkelsen av trampfart fra virkeområdet til forordning (EF) nr. 1/2003 skyldtes at ratene i denne sektoren forhandles fritt fra sak til sak på grunnlag av tilbud og etterspørsel. Slike markedsvilkår finnes imidlertid også i andre sektorer der de materielle bestemmelsene i artikkel 81 og 82 allerede anvendes. Det er ikke framlagt noe overbevisende argument for å opprettholde det nåværende unntaket for kabotasje og trampfart fra reglene for gjennomføring av traktatens artikkel 81 og 82. Selv om kabotasje ofte ikke har noen innvirkning på handelen innenfor Fellesskapet, betyr ikke det at denne farten i utgangspunktet bør utelukkes fra virkeområdet til forordning (EF) nr. 1/2003.
14. Ettersom tiltakene i forordning (EF) nr. 1/2003 er hensiktsmessige for anvendelse av konkurransereglene i alle sektorer, bør nevnte forordnings virkeområde endres slik at det omfatter kabotasje og trampfart.
15. Forordning (EF) nr. 1/2003 bør derfor endres.
16. Ettersom medlemsstatene kan ha behov for å tilpasse sine internasjonale forpliktelser på bakgrunn av opphevingen av konferansesystemet, bør bestemmelsene i forordning (EØF)

nr. 4056/86 om gruppeunntaket for linjekonferanser i en overgangsperiode fortsatt få anvendelse på konferanser som oppfyller kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86 på ikrafttredelsesdatoen for denne forordning —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Forordning (EØF) nr. 4056/86 oppheves.

Imidlertid får artikkel 1 nr. 3 bokstav b) og c), artikkel 3-7, artikkel 8 nr. 2 og artikkel 26 i forordning (EØF) nr. 4056/86 fortsatt anvendelse på linjekonferanser som 18. oktober 2006 oppfyller kravene i forordning (EØF) nr. 4056/86, i en overgangsperiode på to år fra nevnte dato.

Artikkel 2

Artikkel 32 i forordning (EF) nr. 1/2003 oppheves.

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel, 25. september 2006.

For Rådet

M. PEKKARINEN

Formann

Vedlegg 2

EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), vedlegg XIV (Konkurranseregler) og protokoll 21 om gjennomføring av konkurransebestemmelser for foretak

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 134/2006 av 27. oktober 2006¹.
2. Avtalens vedlegg XIV er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 107/2005 av 8. juli 2005².
3. Avtalens protokoll 21 er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 43/2005 av 11. mars 2005³.
4. Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til utvidelse av dens virkeområde til å omfatte kabotasje og internasjonal trampfart⁴ skal innlemmes i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII etter nr. 50 (rådsforordning (EØF) nr. 4056/86) skal nytt nr. 50a lyde:

«50a.**32006 R 1419:** Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til utvidelse av dens virkeområde til å omfatte

kabotasje og internasjonal trampfart (EUT L 269 av 28.9.2006, s. 1).»

Artikkel 2

I avtalens vedlegg XIV etter nr. 11c (kommisjonsforordning (EF) nr. 823/2000) skal nytt nr. 11d lyde:

«11d.**32006 R 1419:** Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 om oppheving av forordning (EØF) nr. 4056/86 om fastsettelse av nærmere regler for anvendelse av traktatens artikkel 85 og 86 på sjøtransport, og om endring av forordning (EF) nr. 1/2003 med hensyn til utvidelse av dens virkeområde til å omfatte kabotasje og internasjonal trampfart (EUT L 269 av 28.9.2006, s. 1).»

Artikkel 3

I avtalens protokoll 21 artikkel 3 punkt 1 nr. 3 (rådsforordning (EF) nr. 1/2003) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32006 R 1419:** Rådsforordning (EF) nr. 1419/2006 av 25. september 2006 (EUT L 269 av 28.9.2006, s. 1).»

Artikkel 4

Teksten til forordning (EF) nr. 1419/2006 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 5

Denne beslutning trer i kraft 9. desember 2006, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1⁵.

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EUT L 306 av 24.11.2005, s. 45, og EØS-tillegget til EUT nr. 60 av 24.11.2005, s. 28.

³ EUT L 198 av 28.7.2005, s. 45, og EØS-tillegget til EUT nr. 38 av 28.7.2005, s. 26.

⁴ EUT L 269 av 28.9.2006, s. 1.

⁵ Forfatningsrettslige krav angitt.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 153/2006 av 8. desember 2006 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning 1419/2006 om sjøtransport

Artikkel 6

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 8. desember 2006.

For EØS-komiteen
Formann

Oda Helen Sletnes

EØS-komiteens sekretærer

Lilja Viðarsdóttir

Matthias Brinkmann
