

I

(Akty, ktorých uverejnenie je povinné)

NARIADENIE RADY (ES) č. 1419/2006

z 25. septembra 2006,

ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kabotáž a medzinárodné trampové služby

(Text s významom pre EHP)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 83,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

po porade s Výborom regiónov,

keďže:

- (1) Uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže v odvetví námornej dopravy je predmetom úpravy nariadenia (EHS) č. 4056/86 ⁽³⁾ od roku 1987. Uvedené nariadenie pôvodne plnilo dve úlohy. Jeho obsahom boli jednak procesné ustanovenia, ktoré sa týkali presadzovania pravidiel hospodárskej súťaže Spoločenstva v odvetví námornej dopravy. Po druhé, toto nariadenie obsahovalo niektoré osobitné hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy a najmä skupinovú výnimku pre združenia lodných

dopravcov, ktorá im za určitých podmienok umožňovala stanovovať ceny a regulovať kapacity, ďalej vylúčenie čisto technických dohôd z uplatňovania článku 81 ods. 1 zmluvy a napokon aj postup pre prípad medzinárodnej kolízie právnych predpisov. Nevzťahovalo sa na služby námornej dopravy medzi prístavmi jedného a toho istého členského štátu (kabotáž) alebo medzinárodné služby trampových lodí.

- (2) Prostredníctvom nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 zmluvy ⁽⁴⁾ bolo nariadenie (EHS) č. 4056/86 zmenené a doplnené tak, aby bolo odvetvie námornej dopravy s výnimkou kabotáže a medzinárodných služieb trampových lodí zahrnuté do pôsobnosti všeobecných ustanovení, ktoré s účinkom od 1. mája 2004 upravujú presadzovanie pravidiel hospodárskej súťaže vo všetkých odvetviach. Špecifické hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži týkajúce sa námorného odvetvia však naďalej spadajú do rozsahu nariadenia (EHS) č. 4056/86.

- (3) Skupinová výnimka pre združenia lodných dopravcov ustanovená v nariadení (EHS) č. 4056/86 vyníma zo zákazu obsiahnutého v článku 81 ods. 1 zmluvy dohody, rozhodnutia a spoločné postupy všetkých členov alebo časti členov jedného alebo viacerých združení lodných dopravcov, ktoré spĺňajú určité podmienky. Dôvodom skupinovej výnimky je v podstate predpoklad, že združenia znamenajú stabilitu a garantujú vývozcom spoľahlivé služby, čo nie je možné dosiahnuť pomocou menej obmedzujúcich prostriedkov. Komisiou vykonané dôkladné preskúmanie priemyslu však preukázalo, že lodná doprava nemá ojedinelý charakter, pretože medzi jej nákladovou štruktúrou a nákladovou štruktúrou iných priemyselných odvetví neexistujú žiadne zásadné rozdiely. Z tohto dôvodu neexistuje žiaden dôkaz toho, že predmetný priemysel potrebuje ochranu pred hospodárskou súťažou.

⁽¹⁾ Stanovisko zo 4. júla 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽²⁾ Stanovisko z 5. júla 2006 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

⁽³⁾ Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 4. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Aktom o prístupí z roku 2003.

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 411/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 1).

- (4) Na splnenie prvej podmienky pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 zmluvy je potrebné, aby obmedzujúca dohoda prispievala k zlepšeniu výroby alebo distribúcie tovarov, alebo k presadzovaniu technického alebo hospodárskeho pokroku. Pokiaľ ide o združeniami vytvorenú efektívnosť, združenia lodných dopravcov nie sú naďalej schopné presadzovať sadzobník združenia, hoci ešte stále dokážu stanovovať poplatky a príplatky, ktoré predstavujú časť ceny dopravy. Neexistuje ani žiaden dôkaz, že systém združení vedie k stabilnejším sadzbám dopravného alebo k spoľahlivejším službám lodnej dopravy než k tým, ktoré by sa dosiahli na trhu, na ktorom dochádza k neobmedzenej hospodárskej súťaži. Členovia združení čoraz častejšie ponúkajú svoje služby na základe individuálnych dohôd o poskytnutí služieb, ktoré uzatvárajú s jednotlivými vývozcami. Združenia navyše neradia disponibilné prepravné kapacity, keďže táto záležitosť je na individuálnom rozhodnutí každého jednotlivého dopravcu. Za súčasných podmienok na trhu sa cenová stabilita a spoľahlivosť služieb dosahujú pomocou individuálnych dohôd o poskytnutí služieb. Údajná príčinná súvislosť medzi obmedzeniami (stanovovanie cien a regulácia ponuky) a tvrdenou efektívnosťou (spoľahlivé služby) sa preto javí ako príliš neistá na to, aby sa naplnila prvá podmienka článku 81 ods. 3 zmluvy.
- (5) Druhou podmienkou pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 zmluvy je, že zákazníkovi musia byť vynahradené negatívne účinky obmedzenia hospodárskej súťaže. V prípade takého hrubého obmedzenia hospodárskej súťaže ako horizontálne stanovovanie cien, ku ktorému dochádza pri zavedení sadzobníka združenia a spoločnom určovaní poplatkov a príplatkov, ide o negatívne účinky veľmi závažného charakteru. Nepodarilo sa však identifikovať žiadne jednoznačne pozitívne účinky. Užívatelia prepravy sa domnievajú, že združenia pracujú tak, aby zabezpečili prínos aj pre tých najmenej efektívnych členov a volajú po ich zrušení. Združenia už nespĺňajú druhú podmienku článku 81 ods. 3 zmluvy.
- (6) Tretou podmienkou pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 zmluvy je, že obmedzujúce dohody neukladajú dotknutým podnikom obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľov. Konzorciá sú dohody o spolupráci medzi linkami lodnej dopravy, s ktorými nie je spojené stanovovanie cien, a z tohto dôvodu majú menej obmedzujúce účinky ako združenia. Užívatelia prepravy ich považujú za prostriedok, ktorý zabezpečuje adekvátne, spoľahlivé a efektívne pravidelné námorné služby. V posledných rokoch navyše podstatne vzrástlo využívanie individuálnych dohôd o poskytnutí služieb. Tieto individuálne dohody o poskytnutí služieb zo svojej podstaty neobmedzujú hospodársku súťaž, a keďže umožňujú poskytovanie špeciálne „na mieru“ vytvorených služieb, znamenajú prínos pre vývozcov. Keďže sa cena navyše stanovuje vopred a v rámci vopred určeného obdobia (ktoré trvá zvyčajne až jeden rok) nekolíše,
- zmluvy o poskytnutí služieb môžu prispieť k cenovej stabilite. Preto sa nepotvrdilo, že obmedzenia hospodárskej súťaže povolené nariadením (EHS) č. 4056/86 (stanovovanie cien a regulovanie kapacít) sú nevyhnutné pre poskytovanie spoľahlivých služieb lodnej dopravy, a to preto, lebo tieto možno dosiahnuť menej obmedzujúcimi prostriedkami. Z tohto dôvodu nie je tretia podmienka podľa článku 81 ods. 3 zmluvy splnená.
- (7) Na splnenie štvrtej podmienky podľa článku 81 ods. 3 zmluvy je potrebné, aby združenia boli aj naďalej vystavené tlaku vyplývajúcej z hospodárskej súťaže. Za súčasnej trhovej situácie sú združenia prítomné a sú vystavené hospodárskej súťaži zo strany dopravcov zoskupených do konzorcií a zo strany nezávislých liniek. Hoci z dôvodu oslabovania systému združení možno dochádza k cenovej konkurencii v rámci oceánskych sadziieb dopravného, cenová konkurencia sotva existuje, pokiaľ ide o príplatky a doplnkové poplatky. Tieto sú stanovované združeniami a zhodnú úroveň poplatkov často uplatňujú aj nečlenovia združení. Dopravcovia sa navyše v rámci toho istého obchodu zúčastňujú na združeníach a konzorciách, vymieňajú si obchodné informácie citlivého charakteru a kumulujú výhody skupinovej výnimky pre združenia (stanovovanie cien a regulovanie kapacít) a výhody skupinovej výnimky pre konzorciá (operatívna spolupráca na účel poskytnutia spoločnej služby). Vzhľadom na rastúci počet prepojení medzi dopravcami v rámci toho istého obchodu je stanovenie miery, do akej sú združenia vystavené faktickej vnútornej a vonkajšej hospodárskej súťaži veľmi komplexnou záležitosťou a dá sa vykonať len od prípadu k prípadu.
- (8) Združenia lodných dopravcov preto už ďalej nespĺňajú štyri kumulatívne podmienky pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 zmluvy a z tohto dôvodu by skupinová výnimka pre takéto združenia mala byť zrušená.
- (9) Takisto je zbytočné ustanovenie o vyňatí čisto technických dohôd spod zákazu článku 81 ods. 1 zmluvy a ustanovenie o postupe pri možnej kolízii právnych predpisov. Uvedené ustanovenia by preto mali byť takisto vypustené.
- (10) Vzhľadom na vyššie uvedené by malo byť nariadenie (EHS) č. 4056/86 zrušené v celom rozsahu.

- (11) Združenia lodných dopravcov sú tolerované v niekoľkých jurisdikciách. Rovnako ako v iných odvetviach sa ani v tomto odvetví právo hospodárskej súťaže neuplatňuje na celom svete tým istým spôsobom. Z dôvodu globálneho charakteru priemyslu lodnej dopravy by Komisia mala v súlade s odporúčaniami vydanými sekretariátom OECD v roku 2002 podniknúť vhodné kroky na dosiahnutie pokroku v otázke odstránenia výnimiek, ktoré pre stanovovanie cien združeniami lodných dopravcov existujú v iných jurisdikciách, a to pri súčasnom zachovaní výnimiek pre operatívnu spoluprácu medzi linkami lodnej dopravy zoskupenými do konzorcií a aliancií.
- (12) Kabotáž a medzinárodné služby trampových lodí boli vylúčené z pravidiel vykonávajúcich články 81 a 82 zmluvy, ktoré boli pôvodne stanovené v nariadení (EHS) č. 4056/86 a následne v nariadení (ES) č. 1/2003. V súčasnom období sú to jediné dve odvetvia, ktoré stále nepatria do predmetu úpravy ustanovení Spoločenstva upravujúcich vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže. Z regulačného hľadiska je neexistencia účinných právomocí na presadzovanie právneho rámca v uvedených odvetviach anomáliou.
- (13) Vylúčenie služieb trampových lodí z nariadenia (ES) č. 1/2003 bolo založené na tej skutočnosti, že ceny za tieto služby sa dohadujú voľne, z prípadu na prípad, podľa situácie na strane ponuky a dopytu. Takéto trhové podmienky sú však aj v iných odvetviach a hmotnoprávne ustanovenia článkov 81 a 82 zmluvy sa na tieto služby už vzťahujú. Nebol uvedený žiaden presvedčivý dôvod na zachovanie v súčasnosti existujúceho vylúčenia týchto služieb z pravidiel vykonávajúcich články 81 a 82 zmluvy. Podobne platí, že hoci služby kabotáže často nemajú na obchod medzi členskými štátmi žiaden vplyv, neznamená to, že by mali byť vylúčené z pôsobnosti nariadenia (ES) č. 1/2003 už od začiatku.
- (14) Keďže mechanizmy obsiahnuté v nariadení (ES) č. 1/2003 sú vhodné pre uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže na všetky odvetvia, toto nariadenie by malo byť zmenené a doplnené tak, aby jeho pôsobnosť zahŕňala kabotáž a služby trampových lodí.
- (15) Nariadenie (ES) č. 1/2003 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (16) Keďže členské štáty budú možno musieť v súvislosti so zrušením systému združení upraviť svoje medzinárodné záväzky, ustanovenia nariadenia (EHS) č. 4056/86 týkajúce sa skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov by sa na združenia, ktoré spĺňajú v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podmienky nariadenia (EHS) č. 4056/86 mali ďalej uplatňovať počas prechodného obdobia.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 4056/86 sa zrušuje.

Ustanovenia článku 1 ods. 3 písm. b) a c), článkov 3 až 7, článku 8 ods. 2 a článku 26 nariadenia (EHS) č. 4056/86 sa v prípade združení lodných dopravcov splňajúcich v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podmienky nariadenia (EHS) č. 4056/86 uplatňujú ďalej, a to počas prechodného obdobia dvoch rokov od 18. októbra 2006.

Článok 2

Vypúšťa sa článok 32 nariadenia (ES) č. 1/2003.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 25. septembra 2006

Za Radu
predseda
M. PEKKARINEN