



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 13.10.2004
KOM(2004) 675 v konečném znění

BÍLÁ KNIHA

o přezkumu nařízení č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla ES v námořní dopravě

(předložený Komisí)

{SEK(2004) 1254}

1. Úvod

1.1. Účel této Bílé knihy

1. Účelem předkládaného dokumentu je navrhnout způsob soutěže v oblasti námořní dopravy. Dokument zejména analyzuje, zda udržovat, pozměnit či zrušit aktuálně platná ustanovení nařízení č. 4056/86. Dále je v dokumentu rozebráno, zda by bylo vhodné nahradit současné blokové výjimky pro liniové konference stanovené v nařízení č. 4056/86 jinými nástroji Společenství (jako např. jinými blokovými výjimkami či sadou pokynů), které pokrývají jakýkoliv jiný obchodní rámec spolupráce mezi poskytovateli liniových služeb při obchodech do či z EU (kromě již existujících forem spolupráce, jako jsou konsorcia či aliance).

1.2. Nařízení Rady č. 4056/86

2. Nařízení Rady č. 4056/86, kterým se uplatňují články 81 a 82 Smlouvy v námořní dopravě (dále jen: „nařízení č. 4056/86“)¹, mělo původně dvě funkce. Za první, obsahovalo prováděcí opatření, která Komisi poskytla praktický nástroj pro účinné nalezení skutečností a pro prosazení soutěžních pravidel ES v oblasti námořní dopravy. Za druhé, obsahovalo některá podstatná ustanovení pro námořní odvětví. Nejdůležitějším z těchto podstatných ustanovení je bloková výjimka pro zákaz stanovený čl. 81 odst. 1 Smlouvy v jistých kategoriích smluv, rozhodnutí či jednání ve vzájemné shodě pro konference liniové přepravy. První funkce nařízení č. 4056/86 se stala nadbytečnou od 1. května 2004, kdy vstoupilo v platnost nařízení Rady č. 1/2003, kterým se ruší prováděcí ustanovení nařízení č. 4056/86, a tím stanoví společná pravidla hospodářské soutěže obecně pro všechny odvětví, včetně odvětví námořní dopravy (s několika specifickými výjimkami)². Podstatná ustanovení nařízení č. 4056/86 nebyla ovšem dodnes pozměněna. Po skončení specifického prováděcího soutěžního režimu pro námořní dopravu je dalším logickým krokem posouzení, zda za současných tržních podmínek stále existuje odůvodnění pro zbývající specifické soutěžní ustanovení v oblasti námořní dopravy.

1.3. Přezkum

3. Na tento přezkum je nutno nahlížet v kontextu celé EU. Evropská Rada na svém zasedání v Lisabonu v březnu 2000³ požádala Komisi o „*urychlení liberalizace v oblastech jako plyn, elektrická energie, poštovní služby a doprava*“. Přezkum byl dále inspirován zprávou sekretariátu organizace OECD, která byla publikována v dubnu 2002, a která doporučila zvážit odstranění antitrustových výjimek pro stanovení cen a vyjednávání dopravních sazeb⁴.
4. Hlavní problematikou přezkumu je představit blokové výjimky pro jisté omezující praktiky liniových konferencí, zejména stanovení cen a regulace nabídky. Přezkum ovšem pokrývá také některá jiná ustanovení obsažená v nařízení č. 4056/86, tj. vyloučení určitých námořních služeb (kabotážní (t.j. národní námořní služby) a trampové (nepravidelné) služby) ze soutěžních prováděcích pravidel, ustanovení o technických dohodách a ustanovení o mezinárodní kolizi práva.

5. 18 let od přijetí nařízení č. 4056/86 se trh liniové námořní dopravy změnil. Zejména se zdůraznila role přepravců nabízejících služby liniové námořní dopravy mimo konferenci (nezávislí provozovatelé) na většině tras z a do EU. Dále se zvýšily provozní formy spolupráce mezi přepravci (nezahrnující stanovení cen), jako jsou konsorcia a aliance. A navíc, došlo k podstatnému zvýšení individuálních důvěrných dohod mezi dopravci a zasilateli, jako jsou např. individuální smlouvy o poskytování služeb. Tento vývoj vznesl otázku, zda je bloková výjimka pro stanovení cen a regulaci kapacit liniovými konferencemi stále ospravedlnitelná podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy.
6. Se členskými státy⁵ bylo dohodnuto, že přezkum je třístupňový proces, který se skládá ze: 1) zjištění skutečností, 2) Knihy Komise a 3) legislativního návrhu. Proces přezkoumání byl zahájen v březnu 2003 zveřejněním konzultačního materiálu (dále jen: „konzultační materiál z roku 2003“), který je dostupný na adrese <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Celkem jsme obdrželi 36 návrhů od poskytovatelů služeb liniové námořní dopravy (přepravců), uživatelů dopravy (odesílatelů a dopravních zprostředkovatelů), členských států, asociací spotřebitelů a dalších. Tým ekonomů z Erasmovy university v Rotterdamu byl požádán o pomoc při vypracování odpovědí. Odpovědi týkající se konzultačního materiálu a závěrečná zpráva Erasmovy university byly zveřejněny na internetových stránkách Komise. Po veřejném slyšení, které se konalo v prosinci 2003, vypracovalo Generální ředitelství pro hospodářskou soutěž výstup z konzultačního procesu a jeho předběžnou analýzu v diskusním materiálu (dále jen: „diskusní materiál“). Diskusní materiál sloužil jako východisko pro jednání s členskými státy v květnu 2004 a byl také zveřejněn na adrese <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Problémové otázky

7. Přezkum nařízení č. 4056/86 obecně vznesl následující otázky:
- (a) Existuje stále za současných tržních podmínek podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy opodstatnění pro blokovou výjimku pro stanovení cen za dopravu a pro regulaci nabídky a trhu pomocí konferencí liniových přeprav?
 - (b) Není-li tomu tak, je nutné a vhodné přijmout jiné nástroje Společenství (jako jsou např. jiné blokové výjimky nebo sady návodů) zahrnující jakýkoliv nový obchodní rámec spolupráce mezi poskytovateli liniových služeb v obchodech do a z EU (kromě již existujících forem spolupráce jako jsou konsorcia a aliance)?
 - (c) Existuje i nadále odůvodnění pro vyloučení trampových služeb a kabotáže ze soutěžních prováděcích pravidel uvedených v nařízení č. 1/2003?
 - (d) Existuje důvod pro udržování specifické výjimky pro čistě technické dohody v nařízení č. 4056/86?
 - (e) Existuje řádný důvod pro udržování ustanovení o střetu se zákonem v nařízení č. 4056/86?

2. BLOKOVÁ VÝJIMKA PRO LINIOVÉ KONFERENCE

8. V nařízení č. 4056/86 je za jistých podmínek a závazků stanovena tzv. bloková výjimka pro dohody, rozhodnutí a jednání ve shodě všech či jen části členů jedné či více liniových konferencí, jak je definováno v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 4056/86, mají-li za cíl stanovení sazeb a podmínek přepravy a sledují-li jeden či více z těchto cílů:
- koordinovat jízdní řády nebo časy odjezdů a příjezdů,
 - stanovit frekvenci odjezdů a příjezdů,
 - koordinovat či přidělovat odjezdy a příjezdy mezi členy konference,
 - regulovat přepravní kapacitu nabízenou jednotlivými členy,
 - přerozdělovat náklady nebo příjmy mezi členy.
9. Ze samotného nařízení, z rozhodovací praxe Komise a z rozhodnutí Soudního dvoru vyplývá, že nařízení 4056/86 obsahuje „*zcela výjimečnou*“ blokovou výjimku⁶, jelikož vylučuje stanovení cen a regulaci kapacit, které se běžně považují za tvrdě výběrové omezení⁷, po neomezenou dobu a neobsahují žádné prahy tržního podílu. Nařízení může být skutečně vysvětleno pouze ve svém historickém kontextu.
10. Liniové konference se snažily interpretovat blokovou výjimku v širokém smyslu. Konkrétně, liniové konference považovaly dohody o nevyužití kapacit⁸ a vnitrostátní stanovení sazeb⁹ za zahrnuté v blokové výjimce. To samozřejmě ani Komise ani Soudní dvůr neakceptoval. Bloková výjimka se skutečně odchyluje od čl. 81 odst. 1 Smlouvy a je nutno ji proto interpretovat úžeji¹⁰. Cíle, o něž usilují ostatní ustanovení Smlouvy, mohou být brány v úvahu jen v tom rozsahu, v jakém mohou být zařazeny do čtyř podmínek čl. 81 odst. 3 Smlouvy¹¹.

2.1. Zhodnocení

11. Soutěžní pravidla EU jsou postaveny na předpokladu, že soutěž poskytuje nejlepší službu zákazníkovi za nejdostupnější ceny. Z tohoto důvodu je úvodním bodem Smlouvy, že soutěž nesmí být deformována, a že veškeré výjimky z tohoto pravidla musí být odůvodněné. Dohody, které omezují soutěž ve smyslu čl. 81 odst. 1 Smlouvy (jako jsou dohody o sazbách a regulaci kapacit) mohou být vyloučeny pouze v případě, splňují-li čtyři kumulativní podmínky stanovené čl. 81 odst. 3 Smlouvy, tedy:
- 1) dohoda musí přispívat ke zlepšení výroby nebo distribuce výrobků anebo k podpoře technického či hospodářského pokroku (efektivita);
 - 2) spotřebitel musí obdržet přiměřený podíl na výhodách z toho vyplývajících (přenositelnost);
 - 3) omezení musí být nezbytná pro dosažení těchto cílů (nezbytnost), a konečně

- 4) dohoda neumožňuje stranám vyloučit hospodářskou soutěž ve vztahu k podstatné části výrobků tímto dotčených (nevyloučení soutěže).
12. Použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie dohod pomocí regulace blokových výjimek je založena na předpokladu, že omezující dohody, které spadají pod jejich rozsah, splňují každou ze čtyř podmínek stanovených v čl. 81 odst. 3 Smlouvy.
13. Odůvodnění blokové výjimky liniové konference je uvedeno v bodu odůvodnění 8 preambule nařízení 4056/86, který obecně předpokládá, že konference přinesou stabilitu, přičemž zajistí spolehlivé služby, což by nemohlo být dosaženo méně omezujícím prostředkem. V tomto ohledu uvedl Soud prvního stupně, že „*Rada netvrdila (a skutečně nemohla tvrdit), že stabilita je důležitější než soutěž*“¹².
14. Je nutno poznamenat, že zdůvodnění v nařízení č. 4056/86 v bodě odůvodnění 8 nebylo založeno na zkušenosti Komise s použitím čl. 81 odst. 3 na liniové konference¹³. Z tohoto hlediska je hlavní otázkou zkoumanou v přezkumném procesu, zda ve světle kumulativních podmínek čl. 81 odst. 3 Smlouvy může být odůvodnění pro stanovení sazeb a regulaci kapacit liniovými konferencemi v nařízení č. 4056/86 (stále) prohlašováno za platné ve světle současných tržních podmínek. Není-li tomu tak, neexistuje již právní zdůvodnění pro blokovou výjimku, která by v důsledku toho měla být buďto zrušena či revidována. Za tímto účelem byly strany vyzvány k poskytnutí faktických důkazů.
15. Jak je dále podrobněji vysvětleno v příloze, z konzultací plyne, že čtyři kumulativní podmínky pro odůvodnění výjimky pro stanovení sazeb, regulaci kapacit a trhu liniovými konferencemi již patrně nejsou splněny. Neexistuje žádný nezvratný ekonomický důkaz, že předpoklady, na nichž byla založena bloková výjimka v době jejích přijetí v 1986, již nejsou v současných tržních podmínkách a na základě čtyř kumulativních podmínek čl. 81 odst. 3 Smlouvy odůvodnitelné.

3. OSTATNÍ FORMY SPOLUPRÁCE LINIOVÉ PŘEPRAVY

3.1. Úvod

16. Konference nejsou jedinými formami organizace liniové dopravy. Liniové služby mohou být poskytovány také konsorcií a aliancemi. Činnosti konsorcií jsou hromadně vyloučeny dle čl. 81 odst. 3 Smlouvy za jistých podmínek a povinností, jak je stanoveno v nařízení č. 823/2000. Přepravci také mohou rozhodnout o sloučení svých aktivit, což je nutno hodnotit dle příslušných platných (národních či evropských) předpisů o kontrole slučování.

3.2. Dohody o projednávání

17. Další formou spolupráce liniových přepraveců odlišnou od těch již dostupných vzhledem k obchodování do a z EU je např. tzv. dohoda o projednávání. Dohody o projednávání existují zejména v obchodování USA s Austrálií¹⁴. Dohoda o projednávání je druhem rámcové dohody, podle níž přepravci, kteří jsou členy konference, a nečlenové, mohou pružně koordinovat své soutěžní chování na trhu vzhledem z přepravním sazbám a ostatním podmínkám služeb. Rozsah a předmět takových dohod se může měnit. Dohody o projednávání obvykle zahrnují výměnu

citlivých obchodních informací mezi konkurenty a proto musí respektovat rozsudky Soudního dvora týkající se výměny informací. A co je důležitější, jak se ukazuje v USA, neodmyslitelná pružnost dohod o projednávání je činí přitažlivějšími pro tradiční nezávislé trasy. V tomto ohledu by mohly být dohody o projednávání pro podmínky soutěžní politiky horší než konference, jelikož jsou náchylnější k omezení účinné vnější soutěže než konference.

18. Jak bylo tedy řečeno, jsou myslitelné další formy spolupráce mezi majiteli lodí, které jsou v souladu se soutěžním zákonem ES.

3.3. Návrh sdružení ELAA

19. Evropské sdružení pro záležitosti liniových přepraveců (ELAA) předložila Komisi návrh nové „regulační struktury“ pro služby liniové přepravy fungující do a z EU¹⁵, o němž si myslí, že by mohl nahradit nařízení č. 4056/86.¹⁶ Komise vzala tento návrh na vědomí a ráda by zdůraznila, že nejde o výsledek žádného projednávání či dohody s Komisí. Návrh pouze odráží to, co organizace ELAA považuje za vhodný obchodní rámec pro spolupráci liniových přepraveců. V podstatě tkví návrh sdružení ELAA v tomto¹⁷:

- výměna a projednávání údajů o využití celkové kapacity a velikosti trhu mezi linkami dle obchodu či na základě region/zóna až region/zóna základní (údaje s měsíčním zpožděním),
- výměna, projednávání a vyhodnocení vývoje komodit dle obchodu (na základě údajů shromážděných s měsíčním zpožděním),
- projednávání a zhodnocení údajů o celkové nabídce a poptávce dle obchodníka /komodity; budou zveřejňovány údaje o poptávce dle obchodu a komodity,
- linky obdrží jejich vlastní tržní podíl dle obchodu, regionu a přístavu (shromážděná data s měsíčním zpožděním),
- cenový index rozlišený dle typu zařízení (např. chladicí boxy, suché boxy) a/nebo obchodu (shromážděná data s 3 měsíčním zpožděním). tyto údaje budou zveřejňovány,
- příplatky a poplatky za související služby budou zveřejňovány a určovány průhledným způsobem; jejich podrobnosti budou projednávány s odesílateli.

3.4. Předběžné poznámky k návrhu sdružení ELAA

20. Komise vítá snahu přepraveců přemýšlet o budoucím uspořádání liniové přepravy, který se bude lišit od současného konferenčního systému. Sám průmysl skutečně navrhl, aby se dnes někteří přepravci nezajímali jen o činnosti vyloučené v nařízení č. 4056/86 (to znamená stanovení cen a kapacitní a tržní regulace), ale spíše o „diskusní proces“ s tím související. Je jasné, že každý nově navržený rámec spolupráce mezi liniovými přepravci bude pozorně zkoumán vzhledem ke kompatibilitě se soutěžními pravidly ES.
21. Komise si je dobře vědoma, že konferenční přepravci byli využíváni pro provádění aktivit, které by byly normálně dle soutěžních pravidel ES zakázány. Toto

privilegované postavení konferenčních přepraveců může některým z nich ztížit přizpůsobení se situaci, ve které budou muset dodržovat normální soutěžní pravidla ES jako v každém jiném průmyslovém odvětví. V tomto světle je také pochopitelné, že z obchodního hlediska se budou přepravci snažit o „pomalé dozrívání“ současného režimu nebo alespoň o náhradní režim, který je současnému režimu podobný, a ve kterém by se co nejlépe odrážela jejich získaná specifická pozice. Je ovšem nutno mít na zřeteli, že jakékoliv pokračující rozdílné zacházení podle soutěžních pravidel ES v odvětví liniové přepravy vzhledem k ostatním investičně náročným odvětvím s vysokými pevnými náklady a s výkyvy v poptávce (jako je např. letecká přeprava), by bylo přesvědčivě motivační. Vliv jakékoliv náhradního systému na celý průmysl liniové přepravy by také měl být brán v úvahu; je nutno zvážit nejen zájmy konferenčních přepraveců, ale také zájmy jejich konkurentů (nezávislých přepraveců), zákazníků (odesílatelů) a konečných zákazníků. Organizace ELAA zdůraznila, že její návrh je dobrý pro celé odvětví liniové přepravy, nejen pro přepravce, ale i pro jejich zákazníky. V tomto světle by Komise výslovně uvítala názory příslušných stran, zejména odesílatelů, asociací jako ESC, jakož i individuálních odesílatelů, které se budou týkat různých částí návrhu.

3.5. Závěr

22. Bude-li současná bloková výjimka pro stanovení cen a regulaci kapacit liniových konferencí zrušena, obecně se tím způsobí, že se liniové konference v obchodu do a z EU, jak jsou definovány nařízením č. 4056/86, stanou naslučitelné s článkem 81 Smlouvy¹⁸. Otázkou je, jaký druh právního nástroje Společenství bude vyžadován pro použití článku 81 na jiné formy spolupráce pro liniové přepravní služby. Nutnost a typ takového právního nástroje bude přirozeně velmi záviset na obsahu navrhovaného rámce spolupráce. Zejména na tom, zda bude zahrnovat omezení soutěže ve smyslu čl. 81 odst. 1 Smlouvy, a bude-li tomu tak, zda mohou být výjimky dle čl. 81 odst. 3 Smlouvy považovány za splněné.
23. Komise uvítá názory třetích stran ohledně nutnosti a možné formy právního nástroje pro rámec obchodní spolupráce mezi přepravními linkami.

4. KABOTÁŽNÍ A TRAMPOVÉ SLUŽBY

24. Služby mezinárodní trampové dopravy, jak je definována v čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení č. 4056/86 a služby námořní dopravy, které fungují výhradně mezi přístavy v jednom a téže členském státě (kabotáž), jak předpokládá čl. 1 odst. 2 nařízení č. 4056/86, jsou v současné době podle čl. 32 písm. a) a b) nařízení 1/2003 vyloučeny se soutěžních prováděcích pravidel Společenství^{19, 20}.
25. Jak je v příloze dále vysvětleno podrobněji, nebyla předložena žádná důvěryhodná úvaha na odůvodnění toho, proč by tyto služby měly mít prospěch z prováděcích pravidel jiných než těch, o kterých Rada rozhodla, že budou platit v ostatních hospodářských odvětvích. Také nebylo dosud vysvětleno, jaké by mohly mít tyto procedurální změny legitimní negativní vlivy na toto průmyslové odvětví. Z tohoto důvodu navrhuje Komise převést služby námořní kabotáže a trampové dopravy do působnosti obecných prováděcích pravidel nařízení č. 1/2003. Za účelem pomoci trampovému průmyslu správně zhodnotit jeho „poolové dohody“ Komise samozřejmě zváží vydání nějaké formy návodu ve formě, o které bude rozhodnuto.

5. TECHNICKÉ DOHODY

26. Článek 2 nařízení č. 4056/86 umožňuje poskytovatelům služeb námořní dopravy uzavřít dohody, které mají za jediný cíl a význam dosažení technického vylepšení či spolupráce. Na tyto dohody se čl. 81 odst. 1 Smlouvy nevztahuje. Ustanovení obsahuje některé příklady, jako jsou standardy a normy nádob a zařízení, a koordinace přepravních jízdních řádů u přepravních tras.
27. Jak je dále v příloze podrobněji vysvětleno, tato specifický výjimka pro technické dohody, jak potvrdil Evropský soudní dvůr, je pouze deklarativní a tudíž tato kniha navrhuje toto ustanovení zrušit, podobně jako bylo zrušeno dříve v tomto roce Radou v případě letecké přepravy.

6. KOLIZE PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ

28. Článek 9 nařízení č. 4056/86 stanoví postup, kterým je nutno se řídit v případě, že aplikace nařízení způsobí kolizi s právem třetích zemí. V tomto případě musí Komise záležitost projednat s odpovědnými úřady třetí země a případně požádat Radu o povolení k zahájení jednání. Důvod zařazení tohoto ustanovení do nařízení č. 4056/86 v té době bylo nepochybně proto, že se uvažovalo, že vzhledem k charakteru mezinárodní námořní dopravy by mohla aplikace nařízení č. 4056/86 vést ke kolizi práva a předpisů s některými třetími zeměmi a mohlo by se ukázat jako škodlivé pro důležité obchodní a přepravní zájmy Společenství (*bod odůvodnění 15* nařízení č. 4056/86).
29. Jak je dále v příloze podrobněji vysvětleno, v minulosti k žádné kolizi práva nedošlo a není pravděpodobné, že by nastala, ani když bude bloková výjimka liniové konference plně zrušena. Nezdá se proto, že by existovalo nějaké odůvodnění pro ponechání tohoto ustanovení.

7. ZÁVĚRY

30. Z výše uvedených závěrů týkajících se různých problémů vyplývá následující:
- (a) *Existuje stále za současných tržních podmínek dle čl. 81 odst. 3 Smlouvy opodstatnění pro blokovou výjimku pro stanovení cen za dopravu a pro regulaci nabídky a trhu pomocí konferencí liniových přeprav?* Neexistuje žádný nezvratný ekonomický důkaz, že předpoklady, na nichž byla založena bloková výjimka v době jejich přijetí v roce 1986, již nejsou v současných tržních podmínkách a na základě čtyř kumulativních podmínek čl. 81 odst. 3 Smlouvy odůvodnitelné. Z tohoto důvodu Komise zvažuje navržení zrušení blokové výjimky pro liniové přepravní konference.
 - (b) *Není-li tomu tak, navrhne Komise nahrazení blokové výjimky jiným právním nástrojem pro služby liniové přepravy, které se budou týkat obchodu do a z EU?* Komise zhodnotí příslušné návrhy z průmyslu a připomínky majitelů za účelem zaujetí stanoviska pomocí vhodného právního nástroje ohledně náhradního rámce spolupráce mezi přepravci. Organizace ELAA již předložila konkrétní myšlenky týkající se tohoto

rámce. Před zaujetím stanoviska k těmto myšlenkám by Komise ráda vyzvala zúčastněné strany k zaslání jejich připomínek, jakož i k poskytnutí náhradních řešení.

- (c) *Existuje i nadále odůvodnění pro výjimku trampových služeb a kabotáž (tj. národních námořních služeb) ze soutěžních prováděcích pravidel nařízení č. 1/2003?* Pro odůvodnění, proč by tyto služby měly mít jiná provádění pravidla než tak, o kterých Rada rozhodla, že budou platit pro ostatní průmyslová odvětví, nebyly předloženy žádné důvěryhodné úvahy. Také nebylo dosud vysvětleno, jaké by mohly mít tyto procedurální změny legitimní negativní vlivy na toto průmyslové odvětví. Z tohoto důvodu Komise zvažuje převedení námořní kabotáže a trampové přepravy do působnosti nařízení č. 1/2003. Komise poskytne trampovému průmyslu některé návody pro zavádění soutěžních pravidel do tohoto odvětví.
- (d) *Existuje důvod pro udržování specifické výjimky pro čistě technické dohody v nařízení ?* Ustanovení o technických dohodách stanovené v článku 2 nařízení č. 4056/86, jak potvrdil i Soudní dvůr, je pouze deklarační a Komise zvažuje navržené zrušení tohoto ustanovení, podobně jako bylo zrušeno dříve v tomto roce Radou v případě letecké přepravy.
- (e) *Existuje řádný důvod pro udržování ustanovení o střetu se zákonem v nařízení č. 4056/86?* V minulosti nedošlo k mezinárodní kolizi práva a nezdá se, že by bylo nějaké odůvodnění pro udržování článku 9 v nařízení č. 4056/86. Před zaujetím stanoviska by ovšem Komise ráda vyzvala zúčastněné strany, zejména své mezinárodní protistrany, aby předložily svá stanoviska ohledně nutnosti ustanovení o mezinárodní kolizi práva.

8. NAVRHOVANÁ AKCE

31. Ve světle výše uvedených závěrů navrhuje Komise následující:

- Zvážit zrušení současně platných věcných ustanovení nařízení č. 4056/86, zejména blokové výjimky pro liniové konference a výjimky pro technické smlouvy.
- Prošetřit, jaký druh nástroje bude nutný pro nahrazení nařízení č. 4056/86, a vytvořit vhodný návrh v tomto ohledu, berouce v úvahu také konkurenceschopnost liniového přepravního průmyslu EU v globálním kontextu.
- Pečlivě prozkoumat návrh organizace ELAA, jak je uvedeno v této knize, ve světle připomínek obdržených od zúčastněných třetích stran, jakož i jakékoliv další návrhy, které budou podány průmyslem či jinými zúčastněnými stranami.
- Navrhnout změnu nařízení č. 1/2003, tj. odstranit současné vyloučení trampových a kabotážních služeb z jeho působnosti.

- Pečlivě prozkoumat, zda existuje odůvodnění pro ponechání ustanovení o mezinárodní kolizi práva.

9. VÝZVA K PODÁNÍ PŘÍPOMÍNEK

32. Komise vyzývá členské státy, všechny ostatní instituce a zúčastněné strany, aby zaslali připomínky k této Bílé knize během dvou měsíců od jejího zveřejnění na tuto adresu:

Poštou:

Directorate-General for Competition
European Commission
Unit D2 (transport)
White Paper on Maritime Review
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Bruxelles

Elektronickou poštou:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Příloha: podkladová dokumentace

-
- ¹ Nařízení Rady (EHS) č. 4056/86 ze dne 22. prosince 1986, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 24, ve znění nařízení Rady č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 (Úř. věst. L 1, 04.01.2003, s. 1).
- ² Nařízení Rady č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 (Úř. věst. L 1, 04.01.2003, s. 1).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ Zpráva sekretariátu organizace OECD z dubna 2002, Soutěžní politika v liniové dopravě, s. 74-80, přístupné na <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ Dočasný poradní výbor ze dne 25. března 2002.
- ⁶ Viz. např. případ T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, [2002] ECR II-1011, odst. 254, 393 a 484.
- ⁷ Za velmi přísná výběrová omezení se obecně považují soutěžní omezení subjektem podléhajícím čl. 81 odst. 1 Smlouvy, který obecně nesplňuje podmínky pro výjimku podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy.
- ⁸ Viz TAA, EATA, revidovaná rozhodnutí TACA ze dne 14. listopadu 2002 (Úř. věst. L 26 ze dne 31.01.2003, s. 53) a tisková zpráva Komise ze dne 14.11.2002, IP/02/1677.
- ⁹ Viz TAA, FEFC, TACA, revidovaná rozhodnutí TACA ze dne 14. listopadu 2002 (Úř. věst. L 26 ze dne 31.1.2003, s. 53) a tisková zpráva Komise ze dne 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Společné věci T-191/98 a T-212/98 až T-214/98 *TACA* [2003] ECR – ještě nevydáno, bod 568.
- ¹¹ K tomuto viz zvláště bod 139 věci T-17/93, *Matra*, ECR [1994] II-595 a věc 26/76, *Metro (I)*, [1977] ECR 1875, bod 43.
- ¹² Věc T-395/94, *TAA* [2002] ECR II-00875, bod 261.
- ¹³ Srovnej např. nařízení č. 823/2000 o konsorciích (Úř. věst. L 100 ze dne 20.04.2000, s. 24), nařízení č. 1400/2002 o motorových vozidlech (Úř. věst. L 203 ze dne 1.8.2002, s. 30) a nařízení č. 2790/1999 o vertikálních dohodách (Úř. věst. L 336 ze dne 29.12.1999, s. 21), ve kterých se Komise výslovně odkazuje na zkušenosti získané v příslušném odvětví a umožňuje jí to definovat kategorie dohod, které mohou být považovány za normálně splňující podmínky stanovené čl. 81 odst. 3.
- ¹⁴ Další popis situace viz rozsudky v příloze této knihy.
- ¹⁵ Služby liniové přepravy jsou definovány organizací ELAA v jejím návrhu jako „pravidelná přeprava zboží na konkrétních trasách či na trasách mezi přístavů, která probíhá dle předem zveřejněných jízdních řádů a dat příjezdů a která je dostupná, i pouze příležitostně, každému uživateli přepravy za úhradu, a s tím související činnosti“ (srovnej čl. 2 odst. 2 nařízení č. 823/2000).
- ¹⁶ Konečný návrh sdružení ELAA ze dne 6. srpna 2004, který je dostupný na http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Podrobnější popis návrhu sdružení ELAA je v příloze uveden odkaz.
- ¹⁸ Alespoň liniová konference ve smyslu skupiny dvou či více kontejnerových přepraveců poskytujících liniové služby za jednotné či společné přepravní sazby (srovnej definici liniových konferencí v čl. 1 odst. 3 písm. b) nařízení č. 4056/86).

¹⁹ Nařízení č. 1/2003 nahradilo od 1. května 2004 provádění ustanovení nařízení č. 4056/86. Vyloučení kabotážní a trampové přepravy z působnosti nařízení č. 4056/86 nemá ve skutečnosti od 1. května 2004 žádný praktický význam.

²⁰ Aby se zamezilo případným nedorozuměním, věcná soutěžní pravidla (článek 81 a 82 ES) se vztahují také na tyto služby. Vyloučení je omezeno na soutěžní *prováděcí* pravidla, jinými slovy: nařízení č. 1/2003 se netýká trampové a kabotážní dopravy.