



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 13.10.2004  
COM(2004) 675 τελικό

### **ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ**

**σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86  
για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ  
στις θαλάσσιες μεταφορές**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

{SEC(2004) 1254}

## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **1.1. Σκοπός της Λευκής Βίβλου**

1. Το παρόν έγγραφο παρουσιάζει τις κατευθύνσεις των μελλοντικών πρωτοβουλιών σχετικά με τον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές. Εξετάζει ιδίως εάν πρέπει να διατηρηθούν, να τροποποιηθούν ή να καταργηθούν οι ισχύουσες σήμερα διατάξεις του κανονισμού 4056/86. Επίσης, το έγγραφο διερευνά τη σκοπιμότητα αντικατάστασης της προβλεπόμενης από τον κανονισμό 4056/86 απαλλαγής κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις με ένα νέο κοινοτικό μέσο (π.χ. νέα απαλλαγή κατά κατηγορία ή σύνολο κατευθυντήριων γραμμών) που θα καλύπτει όλα τα νέα πλαίσια επιχειρηματικής συνεργασίας μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την ΕΕ (επιπλέον των υφιστάμενων σήμερα μορφών συνεργασίας, όπως οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες).

### **1.2. Ο κανονισμός 4056/86 του Συμβουλίου**

2. Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 81 και 82 της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές (εφεξής «κανονισμός 4056/86»)<sup>1</sup>, είχε αρχικά διττή λειτουργία. Περιείχε, αφενός, διαδικαστικές διατάξεις που επέτρεπαν στην Επιτροπή να διενεργεί αποτελεσματικούς ελέγχους και να εξασφαλίζει την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και, αφετέρου, θέσπιζε ορισμένες ουσιαστικές διατάξεις για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με σημαντικότερη την απαλλαγή από την απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών διασκέψεων. Η πρώτη λειτουργία κατέστη άνευ αντικειμένου την 1η Μαΐου 2004 με την έναρξη ισχύος του κανονισμού 1/2003, ο οποίος κατήργησε τις διαδικαστικές διατάξεις του κανονισμού 4056/86 και θέσπισε κοινούς κανόνες εφαρμογής των ευρωπαϊκών κανόνων ανταγωνισμού για όλους σχεδόν τους τομείς, περιλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών (με ορισμένες ειδικές εξαιρέσεις)<sup>2</sup>. Οι ουσιαστικές όμως διατάξεις του κανονισμού 4056/86 δεν έχουν μέχρι σήμερα τροποποιηθεί. Κατά συνέπεια, μετά την κατάργηση των ειδικών διαδικασιών που εφαρμόζονται στον ανταγωνισμό στις θαλάσσιες μεταφορές, πρέπει επίσης να εξεταστεί εάν δικαιολογείται ακόμα, υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, η διατήρηση των ουσιαστικών διατάξεων του κανονισμού όσον αφορά τον ανταγωνισμό στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

### **1.3. Η αναθεώρηση**

3. Η αναθεώρηση πρέπει να ενταχθεί σε ένα γενικότερο ευρωπαϊκό της πλαίσιο. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβώνας του Μαρτίου 2000<sup>3</sup> κάλεσε την Επιτροπή «να επιταχύνει την απελευθέρωση σε τομείς όπως το φυσικό αέριο, η ηλεκτρική ενέργεια, οι ταχυδρομικές υπηρεσίες και οι μεταφορές». Επιπλέον, η αναθεώρηση εμπνεύστηκε και από την έκθεση της Γραμματείας του ΟΟΣΑ του Απριλίου 2002, η οποία συνιστούσε την κατάργηση της απαλλαγής από τους κανόνες ανταγωνισμού των συζητήσεων για τον καθορισμό των τιμών και των ναύλων<sup>4</sup>.
4. Η αναθεώρηση αφορά κυρίως την ισχύουσα σήμερα απαλλαγή κατά κατηγορία για ορισμένες περιοριστικές πρακτικές των ναυτιλιακών διασκέψεων, όπως ιδίως ο

καθορισμός των τιμών και η ρύθμιση της προσφοράς, αλλά καλύπτει και ορισμένες άλλες διατάξεις του κανονισμού 4056/86: την εξαίρεση από τους κανόνες ανταγωνισμού ορισμένων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (όπως οι θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage) και οι μη τακτικές μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp)), τη διάταξη για τις τεχνικές συμφωνίες και τη διάταξη για τη σύγκρουση κανόνων δικαίου σε διεθνές επίπεδο.

5. Στα 18 χρόνια από τη θέσπιση του κανονισμού 4056/86 σημειώθηκαν σημαντικές μεταβολές στην αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Ο ρόλος, ιδίως, των μεταφορέων που προσφέρουν αυτές τις υπηρεσίες εκτός ναυτιλιακής διάσκεψης (ανεξάρτητοι φορείς) είναι σήμερα σημαντικότερος στα περισσότερα δρομολόγια προς και από την ΕΕ. Αναπτύχθηκαν επίσης οι λειτουργικές μορφές συνεργασίας (χωρίς καθορισμό τιμών) μεταξύ μεταφορέων, όπως οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες. Επιπλέον, αυξήθηκε σημαντικά ο ρόλος των μεμονωμένων εμπιστευτικών συμβάσεων μεταξύ μεταφορέων και φορτωτών, όπως οι συμβάσεις μεμονωμένων υπηρεσιών. Οι εξελίξεις αυτές εγείρουν το ερώτημα εάν δικαιολογείται ακόμα βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες καθορισμού των τιμών και ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας.
6. Συμφωνήθηκε με τα κράτη μέλη<sup>5</sup> ότι η αναθεώρηση θα γίνει σε τρία στάδια: 1) εξέταση της κατάστασης, 2) κατάρτιση εγγράφου της Επιτροπής, και 3) υποβολή πρότασης για θέσπιση νομοθεσίας. Η διαδικασία αναθεώρησης άρχισε το Μάρτιο του 2003 με τη δημοσίευση ενός εγγράφου διαβούλευσης (εφεξής "έγγραφο διαβούλευσης 2003"), το οποίο είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από 36 συνολικά ενδιαφερομένους (πάροχοι υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών (μεταφορείς), χρήστες των υπηρεσιών αυτών (φορτωτές και παραγγελιοδόχοι), κράτη μέλη, ενώσεις καταναλωτών και άλλοι). Ζητήθηκε επίσης από ομάδα οικονομολόγων του Πανεπιστημίου Erasmus του Ρότερνταμ να βοηθήσει την Επιτροπή στην επεξεργασία των απαντήσεων. Οι απαντήσεις στο έγγραφο διαβούλευσης και η τελική έκθεση της ομάδας Erasmus δημοσιεύθηκαν στο δικτυακό τόπο της Επιτροπής. Μετά από δημόσια ακρόαση το Δεκέμβριο του 2003, η ΓΔ Ανταγωνισμού παρουσίασε τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και την προκαταρκτική της ανάλυση σε ένα έγγραφο συζήτησης (εφεξής «έγγραφο συζήτησης»). Το έγγραφο συζήτησης αποτέλεσε τη βάση για τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν με τα κράτη μέλη το Μάιο του 2004 και δημοσιεύθηκε στη διεύθυνση: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### 1.4. Τα προς εξέταση θέματα

7. Η αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86 εγείρει κυρίως τα ακόλουθα θέματα:
  - (α) Υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, δικαιολογείται ακόμα βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες καθορισμού των ναύλων και ρύθμισης της προσφοράς και της αγοράς από τις ναυτιλιακές διασκέψεις;
  - (β) Εάν όχι, είναι αναγκαίο και σκόπιμο να θεσπιστεί ένα νέο κοινοτικό μέσο (π.χ. νέα απαλλαγή κατά κατηγορία ή σύνολο κατευθυντήριων γραμμών) που θα

καλύπτει κάθε νέο πλαίσιο επιχειρηματικής συνεργασίας μεταξύ παρόχων υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών σε δρομολόγια προς και από την ΕΕ (επιπλέον των μορφών συνεργασίας που υπάρχουν ήδη όπως οι κοινοπραξίες και οι συμμαχίες);

- (γ) Δικαιολογείται ακόμα η εξαίρεση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (tramp services) και των θαλάσσιων ενδομεταφορών (cabotage) από τις διατάξεις εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού του κανονισμού 1/2003;
- (δ) Υπάρχει βάσιμος λόγος να διατηρηθεί η προβλεπόμενη στον κανονισμό 4056/86 ειδική εξαίρεση για τις καθαρά τεχνικές συμφωνίες;
- (ε) Υπάρχει βάσιμος λόγος να διατηρηθεί η προβλεπόμενη στον κανονισμό 4056/86 διάταξη σχετικά με τη σύγκρουση κανόνων δικαίου;

## 2. Η ΑΠΑΛΛΑΓΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ

- 8. Ο κανονισμός 4056/86 προβλέπει την εφαρμογή, υπό ορισμένους όρους και προϋποθέσεις, απαλλαγής, ονομαζόμενης «κατά κατηγορία», για τις συμφωνίες, αποφάσεις και εναρμονισμένες πρακτικές όλων ή μέρους των μελών μιας ή περισσότερων ναυτιλιακών διασκέψεων, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού 4056/86, εφόσον αποσκοπούν στον καθορισμό των ναύλων και των όρων μεταφοράς και καλύπτουν, επιπλέον, μία ή περισσότερες από τις ακόλουθες μορφές συνεργασίας:
  - συντονισμός των ωραρίων των πλοίων ή των ημερομηνιών ταξιδιών και προσέγγισής τους στους λιμένες·
  - καθορισμός της συχνότητας των ταξιδιών ή της προσέγγισης σε λιμένες·
  - συντονισμός ή κατανομή των ταξιδιών και των εξυπηρετούμενων λιμένων μεταξύ των μελών της διάσκεψης·
  - ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας που προσφέρει κάθε μέλος·
  - κατανομή του μεταφερομένου φορτίου ή των εσόδων μεταξύ των μελών.
- 9. Από τον ίδιο τον κανονισμό, αλλά και από την πρακτική της Επιτροπής ως προς τη λήψη αποφάσεων και τη νομολογία του Δικαστηρίου, προκύπτει ότι ο κανονισμός 4056/86 περιέχει μια «καθ' όλα εξαιρετική» απαλλαγή κατά κατηγορία<sup>6</sup>, εφόσον ο καθορισμός των τιμών και η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας, που κανονικά θεωρούνται ιδιαίτερα σοβαροί περιορισμοί<sup>7</sup>, εξαιρούνται για αόριστη διάρκεια, ενώ δεν επιβάλλεται κανένα όριο ως προς τα μερίδια αγοράς. Είναι σαφές ότι ο κανονισμός δεν δικαιολογείται παρά μόνο στο συγκεκριμένο ιστορικό πλαίσιο του.
- 10. Οι ναυτιλιακές διασκέψεις επεδίωξαν να ερμηνεύσουν ευρέως την απαλλαγή κατά κατηγορία και θεώρησαν ιδίως ότι καλύπτει τις συμφωνίες μη χρησιμοποίησης μεταφορικής ικανότητας<sup>8</sup> και καθορισμού των τιμών των υπηρεσιών χερσαίας μεταφοράς<sup>9</sup>. Ωστόσο, αυτό δεν έγινε δεκτό ούτε από την Επιτροπή ούτε από το Δικαστήριο. Πράγματι, η απαλλαγή κατά κατηγορία συνιστά παρέκκλιση από το

άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης και πρέπει συνεπώς να ερμηνεύεται συσταλτικά<sup>10</sup>. Στόχοι που επιδιώκονται από άλλες διατάξεις της συνθήκης μπορούν να ληφθούν υπόψη μόνο εφόσον είναι δυνατό να υπαχθούν στις τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης<sup>11</sup>.

## 2.1. Εκτίμηση

11. Οι κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ βασίζονται στην παραδοχή ότι ο ανταγωνισμός εξασφαλίζει στον καταναλωτή τις καλύτερες υπηρεσίες και τις πλέον προσιτές τιμές. Κατά συνέπεια, οι σχετικές διατάξεις της συνθήκης βασίζονται στην αρχή ότι δεν πρέπει να υπάρχουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και ότι κάθε εξαίρεση από τον κανόνα αυτό πρέπει να είναι δικαιολογημένη. Οι συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης (π.χ. με τον καθορισμό των τιμών ή τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας), μπορούν να τύχουν απαλλαγής μόνον εάν πληρούν τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης, δηλαδή εάν:
  - 1) συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (αποτελεσματικότητα)·
  - 2) εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει (μετακύλιση οφέλους)·
  - 3) οι περιορισμοί είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων (απαραίτητος χαρακτήρας), και τέλος
  - 4) οι συμφωνίες δεν παρέχουν στα μέρη τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της αγοράς των σχετικών προϊόντων (μη κατάργηση του ανταγωνισμού).
12. Η εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, μέσω ενός κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία, βασίζεται στην παραδοχή ότι οι περιοριστικές συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του πληρούν καθεμία από τις τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου αυτού.
13. Η αιτιολόγηση της απαλλαγής κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις περιέχεται στην όγδοη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου του κανονισμού 4056/86, στην οποία γίνεται κατ' ουσία δεκτός ο σταθεροποιητικός ρόλος των ναυτιλιακών διασκέψεων, χάρη στον οποίο εξασφαλίζονται αξιόπιστες υπηρεσίες, αποτέλεσμα που δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με λιγότερο περιοριστικά μέσα. Σχετικά με το θέμα αυτό, το Πρωτοδικείο αποφάνθηκε ότι «το Συμβούλιο δεν ανέφερε (και δεν θα μπορούσε εξάλλου να το πράξει) ότι η έννοια της σταθερότητας είναι πιο σημαντική από το ζήτημα του ανταγωνισμού»<sup>12</sup>.
14. Πρέπει να σημειωθεί ότι η αιτιολόγηση που περιέχεται στην όγδοη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 4056/86 δεν βασιζόταν στην εμπειρία της Επιτροπής από την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 στις ναυτιλιακές διασκέψεις<sup>13</sup>. Συνεπώς, το κεντρικό ζήτημα που ανακύπτει στο πλαίσιο της αναθεώρησης είναι εάν, υπό το φως των σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, μπορεί ακόμα να θεωρηθεί βάσιμη, υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, η αιτιολόγηση

που περιέχεται στον κανονισμό 4056/86 για τον καθορισμό των τιμών και τη ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας από τις ναυτιλιακές διασκέψεις. Διαφορετικά, δεν θα υπήρχε πλέον νόμιμη αιτιολογική βάση για την απαλλαγή κατά κατηγορία, η οποία θα έπρεπε είτε να καταργηθεί είτε να αναθεωρηθεί. Για την εκτίμηση του ζητήματος αυτού, ζητήθηκε από τους ενδιαφερομένους να παράσχουν πραγματικά αποδεικτικά στοιχεία.

15. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο παράρτημα, από τη διαβούλευση προκύπτει ότι δεν φαίνεται να πληρούνται πλέον οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που δικαιολογούν την απαλλαγή του καθορισμού των τιμών και της ρύθμισης της προσφοράς και της αγοράς από τις ναυτιλιακές διασκέψεις. Κανένα πειστικό οικονομικό δεδομένο δεν αποδεικνύει ότι οι παραδοχές στις οποίες στηρίχθηκε η αιτιολόγηση της απαλλαγής κατά κατηγορία κατά το χρόνο της θέσπισής της το 1986 δικαιολογούνται ακόμα υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς και βάσει των τεσσάρων σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.

### **3. ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

#### **3.1. Εισαγωγή**

16. Οι ναυτιλιακές διασκέψεις δεν είναι η μόνη μορφή οργάνωσης των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν επίσης να παρασχεθούν από κοινοπραξίες και συμμαχίες ναυτιλιακών εταιρειών. Οι δραστηριότητες των κοινοπραξιών τυγχάνουν απαλλαγής κατά κατηγορία βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, υπό όρους και προϋποθέσεις που προβλέπονται στον κανονισμό 823/2000. Οι μεταφορείς μπορούν επίσης να αποφασίσουν να συγχωνεύσουν τις δραστηριότητές τους, πρακτική που πρέπει να εκτιμάται βάσει των εφαρμοστέων (εθνικών ή κοινοτικών) κανόνων περί ελέγχου των συγκεντρώσεων.

#### **3.2. Συζητήσεις για συμφωνίες-πλαίσια**

17. Εκτός εκείνων που χρησιμοποιούνται ήδη στις μεταφορές προς και από την ΕΕ, υπάρχουν και άλλες μορφές συνεργασίας για την παροχή τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, όπως για παράδειγμα οι ονομαζόμενες «συζητήσεις για συμφωνίες-πλαίσια» (discussion agreements). Τέτοιες συμφωνίες υπάρχουν ιδίως στα δρομολόγια των ΗΠΑ και στα δρομολόγια προς και από την Αυστραλία<sup>14</sup>. Η «discussion agreement» είναι μια μορφή συμφωνίας-πλαισίου που επιτρέπει στους μεταφορείς, είτε αυτοί είναι μέλη διασκέψεων είτε όχι, να συντονίζουν ευέλικτα την ανταγωνιστική τους συμπεριφορά στην αγορά όσον αφορά τους ναύλους και τους άλλους όρους παροχής υπηρεσιών. Το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενό τους ποικίλλουν. Περιλαμβάνουν συνήθως την ανταλλαγή ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστών και πρέπει συνεπώς να είναι σύμφωνες με την πάγια νομολογία του Δικαστηρίου σε θέματα ανταλλαγής πληροφοριών. Το σημαντικότερο όμως πλεονέκτημα των «discussion agreements», όπως καταδεικνύεται από την περίπτωση των ΗΠΑ, είναι το γεγονός ότι η εγγενής ευελιξία τους τις καθιστά ελκυστικές για τις παραδοσιακά ανεξάρτητες ναυτιλιακές εταιρείες. Για το λόγο αυτό, οι συμφωνίες αυτές μπορούν να έχουν δυσμενέστερες επιπτώσεις για τον ανταγωνισμό από ό,τι οι ναυτιλιακές διασκέψεις, εφόσον

καταργούν κάθε αποτελεσματικό εξωτερικό ανταγωνισμό που θα μπορούσε να απειλήσει τις ναυτιλιακές διασκέψεις.

18. Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι και άλλες δυνατές μορφές συνεργασίας μεταξύ εφοπλιστών θα ήταν σύμφωνες με την κοινοτική νομοθεσία για τον ανταγωνισμό.

### **3.3. Η πρόταση της ELAA**

19. Η European Liners Affairs Association (ELAA) παρουσίασε στην Επιτροπή μια πρόταση σχετικά με ένα νέο «κανονιστικό πλαίσιο» για τις υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών προς και από την ΕΕ<sup>15</sup>, η οποία κατά την άποψή της θα μπορούσε να αντικαταστήσει τον κανονισμό 4056/86<sup>16</sup>. Η Επιτροπή εξέτασε την πρόταση άλλα επιθυμεί να τονίσει ότι δεν είναι αποτέλεσμα διαπραγμάτευσης ή συμφωνίας με τις υπηρεσίες της. Η πρόταση απλώς αντικατοπτρίζει αυτό που η ELAA θεωρεί ως κατάλληλο πλαίσιο εμπορικής συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών. Η ELAA προτείνει ουσιαστικά τα εξής<sup>17</sup>:

- ανταλλαγές και συζητήσεις μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών σχετικά με συγκεντρωτικά στοιχεία για τη χρησιμοποίηση μεταφορικής ικανότητας και το μέγεθος της αγοράς, ανά δρομολόγιο και «από περιοχή/ζώνη σε περιοχή/ζώνη» (στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός)·
- ανταλλαγή, συζήτηση και αξιολόγηση στοιχείων για την εξέλιξη της κίνησης των εμπορευμάτων ανά δρομολόγιο (συγκεντρωτικά στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός)·
- συζήτηση και αξιολόγηση συγκεντρωτικών στοιχείων για την προσφορά και τη ζήτηση ανά δρομολόγιο/εμπόρευμα και δημοσίευση προβλέψεων για τη ζήτηση ανά δρομολόγιο και εμπόρευμα·
- δυνατότητα για τις εταιρείες να γνωρίζουν τα μερίδια αγοράς τους ανά δρομολόγιο, περιοχή και λιμένα (συγκεντρωτικά στοιχεία με υστέρηση ενός μηνός)·
- κατάρτιση και δημοσίευση δεικτών ναύλων ανά είδος εξοπλισμού (π.χ. για κατεψυγμένο φορτίο ή για ξηρό φορτίο) και/ή δρομολόγιο (βάσει συγκεντρωτικών στοιχείων με υστέρηση ενός τριμήνου)·
- υπολογισμός επίναυλων και παρεπόμενων εξόδων, με διαφανείς τύπους που θα δημοσιεύονται και των οποίων οι λεπτομέρειες θα συζητούνται με τους φορτωτές.

### **3.4. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις σχετικά με την πρόταση της ELAA**

20. Η Επιτροπή καλωσορίζει την προθυμία των μεταφορέων να προβληματιστούν σχετικά με μια μελλοντική οργάνωση των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών διαφορετική από το σημερινό σύστημα των ναυτιλιακών διασκέψεων. Στην πραγματικότητα, ο ίδιος ο κλάδος έχει ήδη διατυπώσει έμμεσα την άποψη ότι σήμερα το ενδιαφέρον ορισμένων μεταφορέων για τις δραστηριότητες που απαλλάσσονται δυνάμει του κανονισμού 4056/86 (κυρίως ο καθορισμός των τιμών και η ρύθμιση της προσφοράς και της αγοράς) δεν είναι πάντα τόσο έντονο όσο εκείνο που επιδεικνύουν για τη «διαδικασία συζητήσεων» που τις περιβάλλει. Είναι ωστόσο σαφές ότι κάθε νέα πρόταση για ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ

ναυτιλιακών εταιρειών πρέπει να εξεταστεί προσεκτικά ως προς τη συμβατότητά της με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ.

21. Η Επιτροπή έχει πλήρη επίγνωση του γεγονότος ότι οι ναυτιλιακές διασκέψεις έχουν χρησιμοποιηθεί από τα μέλη τους για την άσκηση δραστηριοτήτων που, σε οποιοδήποτε άλλο οικονομικό τομέα, θα είχαν κανονικά απαγορευτεί βάσει των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ. Η προνομιακή αυτή θέση των μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων ενδέχεται να δυσχεράνει την προσαρμογή ορισμένων από αυτά σε μια κατάσταση στην οποία θα οφείλουν πλέον να συμμορφώνονται με τους κανόνες ανταγωνισμού της ΕΕ, όπως οι επιχειρήσεις κάθε άλλου κλάδου. Στο πλαίσιο αυτό είναι επίσης κατανοητό ότι, από εμπορική άποψη, οι μεταφορείς ενδέχεται να επιδιώξουν τη σταδιακή κατάργηση του σημερινού καθεστώτος, ή τουλάχιστον τη θέσπιση εναλλακτικού καθεστώτος παρεμφερούς με το σημερινό που θα λαμβάνει υπόψη με τον καλύτερο τρόπο την ειδική τους θέση. Πρέπει ωστόσο να υπογραμμιστεί ότι η συνέχιση της ειδικής μεταχείρισης, βάσει των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ, του κλάδου των ναυτιλιακών διασκέψεων σε σύγκριση με άλλους κλάδους έντασης κεφαλαίου (όπως για παράδειγμα οι αεροπορικές μεταφορές) πρέπει να αιτιολογηθεί με πειστικά επιχειρήματα. Εξάλλου, πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη η επίπτωση που θα έχει ένα ενδεχόμενο εναλλακτικό σύστημα στο σύνολο του κλάδου των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή όχι μόνο τα συμφέροντα των μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων αλλά και εκείνα των ανταγωνιστών τους (ανεξάρτητοι φορείς), των πελατών τους (φορτωτές) και των τελικών καταναλωτών. Η ELAA έχει υπογραμμίσει ότι η πρότασή της ισχύει για το σύνολο του κλάδου των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους πελάτες τους. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καλεί όλους τους ενδιαφερόμενους τρίτους, και ιδίως τους μεταφορείς (ενώσεις όπως η ESC και μεμονωμένοι μεταφορείς), να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τις διάφορες πτυχές της πρότασης αυτής.

### **3.5. Συμπέρασμα**

22. Εάν η ισχύουσα σήμερα απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες καθορισμού των τιμών και ρύθμισης της μεταφορικής ικανότητας από τις ναυτιλιακές διασκέψεις καταργηθεί, οι ναυτιλιακές διασκέψεις για τα δρομολόγια προς και από την ΕΕ, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό 4056/86, θα είναι πλέον ασυμβίβαστες με το άρθρο 81 της Συνθήκης<sup>18</sup>. Τίθεται συνεπώς το ερώτημα ποιο είδος κοινοτικού νομικού μέσου θα απαιτηθεί στην περίπτωση αυτή, προκειμένου να δοθούν κατευθύνσεις για την εφαρμογή του άρθρου 81 σε άλλες μορφές συνεργασίας μεταξύ εταιρειών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών. Είναι σαφές ότι η αναγκαιότητα αυτού του νομικού μέσου και η μορφή του θα εξαρτηθούν σε ιδιαίτερα μεγάλο βαθμό από το περιεχόμενο του σχεδιαζόμενου πλαισίου συνεργασίας και ιδίως από το εάν αυτό συνεπάγεται περιορισμούς του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της Συνθήκης και εάν ναι, από το κατά πόσον μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για απαλλαγή βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.
23. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ανάγκη και τη μορφή ενός νομικού μέσου που θα διέπει ένα ενδεχόμενο νέο πλαίσιο εμπορικής συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών.

#### **4. ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΕΝΔΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΜΕ ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ**

24. Οι υπηρεσίες μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία (international tramp vessel services), όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού 4056/86 και οι θαλάσσιες ενδομεταφορές, δηλαδή οι μεταφορές αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του ιδίου κράτους μέλους (cabotage), όπως αυτές προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού 4056/86, εξαιρούνται επί του παρόντος από την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, σύμφωνα με το άρθρο 32 στοιχεία α) και β) του κανονισμού 1/2003<sup>19, 20</sup>.
25. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο παράρτημα, δεν έχουν προβληθεί αξιόπιστα επιχειρήματα για να δικαιολογηθεί η ανάγκη να υπαχθούν αυτές οι υπηρεσίες σε διαφορετικές διατάξεις εφαρμογής από εκείνες που η Επιτροπή εφαρμόζει σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας. Επίσης, καμία εξήγηση δεν έχει δοθεί όσον αφορά τις ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες από τις οποίες ο κλάδος θα μπορούσε εύλογα να θεωρήσει ότι απειλείται σε περίπτωση αλλαγής διαδικαστικού πλαισίου. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή προτείνει να υπαχθούν οι υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών και οι υπηρεσίες μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία στο πεδίο εφαρμογής των γενικών διατάξεων του κανονισμού 1/2003. Προκειμένου ωστόσο να υποβοηθηθούν οι φορείς του κλάδου υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία να αξιολογούν ιδίως ορθά τις μεταξύ τους «συμφωνίες για από κοινού παροχή υπηρεσιών», η Επιτροπή θα διερευνήσει το ενδεχόμενο έκδοσης κάποιας μορφής κατευθυντήριων γραμμών με τρόπο που απομένει να προσδιοριστεί.

#### **5. ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ**

26. Το άρθρο 2 του κανονισμού 4056/86 επιτρέπει στους θαλάσσιους μεταφορείς να συνάπτουν συμφωνίες που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία. Οι συμφωνίες αυτές δεν εμπίπτουν στο πεδίο του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης. Η εν λόγω διάταξη αναφέρει ορισμένα παραδείγματα όπως ο καθορισμός προδιαγραφών και προτύπων για τα πλοία και τον εξοπλισμό τους, ή ο συντονισμός των ωραρίων των μεταφορών σε διαδοχικά δρομολόγια.
27. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο παράρτημα, η ρητή εξαίρεση των τεχνικών συμφωνιών έχει, όπως επιβεβαίωσε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, απλώς δηλωτικό χαρακτήρα και συνεπώς το παρόν έγγραφο προτείνει την κατάργησή της, κατ' αναλογία προς την κατάργηση από το Συμβούλιο της αντίστοιχης διάταξης για τις αεροπορικές μεταφορές στην αρχή του έτους.

#### **6. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΔΙΚΑΙΟΥ**

28. Το άρθρο 9 του κανονισμού 4056/86 προβλέπει μια διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται σε περίπτωση που η εφαρμογή του κανονισμού δύναται να έλθει σε σύγκρουση με το δίκαιο τρίτης χώρας. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές των ενδιαφερόμενων τρίτων χωρών και, εάν αυτό είναι αναγκαίο, ζητά από το Συμβούλιο εξουσιοδότηση να αρχίσει διαπραγματεύσεις. Η διάταξη ενσωματώθηκε στον κανονισμό 4056/86 διότι κατά τη θέσπισή του θεωρήθηκε ότι, λόγω των χαρακτηριστικών των διεθνών θαλάσσιων

μεταφορών, η εφαρμογή του κανονισμού θα μπορούσε να οδηγήσει σε σύγκρουση με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις ορισμένων τρίτων χωρών και να θέσει σε κίνδυνο σημαντικά εμπορικά και ναυτιλιακά συμφέροντα της Κοινότητας (σημείο 15 της αιτιολογικής σκέψης του κανονισμού 4056/86).

29. Όπως εξηγείται λεπτομερώς στο παράρτημα, καμία σύγκρουση κανόνων δικαίου δεν σημειώθηκε μέχρι σήμερα και δεν είναι πιθανό ότι θα υπάρξει στο μέλλον, ακόμα και σε περίπτωση πλήρους κατάργησης της απαλλαγής κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις. Κατά συνέπεια, φαίνεται ότι η διατήρηση της διάταξης αυτής δεν δικαιολογείται.

## 7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

30. Από τα ανωτέρω προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για τα διάφορα θέματα που αναφέρθηκαν:

- (α) Δικαιολογείται ακόμα βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της Συνθήκης, και υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς, η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις συμφωνίες καθορισμού των τιμών και ρύθμισης της προσφοράς και της αγοράς από τις ναυτιλιακές διασκέψεις; Πράγματι, δεν υπάρχουν πειστικά οικονομικά δεδομένα από τα οποία να μπορεί να συναχθεί ότι οι παραδοχές που δικαιολογούσαν την απαλλαγή κατά κατηγορία κατά το χρόνο της θέσπισής της το 1986 είναι ακόμα βάσιμες υπό τις σημερινές συνθήκες της αγοράς και λαμβανομένων υπόψη των τεσσάρων σωρευτικών προϋποθέσεων του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης. Υπό το φως της διαπίστωσης αυτής, η Επιτροπή εξετάζει εάν είναι σκόπιμο να προτείνει την κατάργηση της ισχύουσας σήμερα απαλλαγής κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις.
- (β) Εάν όχι, προτίθεται η Επιτροπή να προτείνει την αντικατάσταση της απαλλαγής κατά κατηγορία με νέο νομικό μέσο που θα διέπει τις υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών στα δρομολόγια προς και από την ΕΕ; Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τις σχετικές προτάσεις του κλάδου και των λοιπών ενδιαφερομένων προκειμένου να λάβει θέση σχετικά με ένα εναλλακτικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και να θεσπίσει το κατάλληλο νομικό μέσο. Η ΕΛΑΑ έχει ήδη παρουσιάσει συγκεκριμένες ιδέες για ένα τέτοιο πλαίσιο. Προτού λάβει θέση σχετικά με τις ιδέες αυτές, η Επιτροπή επιθυμεί να καλέσει τους ενδιαφερομένους τρίτους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους και να προτείνουν εναλλακτικές λύσεις.
- (γ) Δικαιολογείται ακόμα η εξαίρεση των υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύτερα φορτηγά πλοία (*tramp services*) και των θαλάσσιων ενδομεταφορών (*cabotage*) από τους κανόνες εφαρμογής του ανταγωνισμού του κανονισμού 1/2003; Πράγματι, δεν έχουν προβληθεί αξιόπιστα επιχειρήματα για να δικαιολογηθεί η ανάγκη να υπαχθούν αυτές οι υπηρεσίες σε διαφορετικό καθεστώς εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού από εκείνο που η Επιτροπή εφαρμόζει σε όλους τους άλλους τομείς της οικονομίας. Επίσης, καμία εξήγηση δεν έχει δοθεί όσον αφορά τις ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες από τις οποίες ο

κλάδος θα μπορούσε εύλογα να θεωρήσει ότι απειλείται σε περίπτωση αλλαγής διαδικαστικού πλαισίου. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή προτείνει να υπαχθούν οι υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών και οι υπηρεσίες μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία στο πεδίο εφαρμογής των γενικών διατάξεων του κανονισμού 1/2003. Η Επιτροπή θα παράσχει στον κλάδο μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στον τομέα αυτό.

(δ) *Υπάρχει βάσιμος λόγος που να δικαιολογεί τη διατήρηση της διάταξης για τη ρητή εξαίρεση των συμφωνιών καθαρά τεχνικού χαρακτήρα;* Η διάταξη του άρθρου 2 του κανονισμού 4056/86 σχετικά με τις τεχνικές συμφωνίες, έχει καθαρά δηλωτικό χαρακτήρα τον οποίο επιβεβαίωσε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Η Επιτροπή εξετάζει συνεπώς το ενδεχόμενο να προτείνει την κατάργησή της, κατ' αναλογία προς την κατάργηση από το Συμβούλιο της αντίστοιχης διάταξης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών στην αρχή του τρέχοντος έτους.

(ε) *Υπάρχει βάσιμος λόγος που να δικαιολογεί τη διατήρηση της διάταξης του κανονισμού 4056/85 για τη σύγκρουση κανόνων δικαίου;* Καμία σύγκρουση δικαίων δεν σημειώθηκε στο παρελθόν και φαίνεται ότι η διατήρηση του άρθρου 9 του κανονισμού 4056/86 δεν δικαιολογείται πλέον. Η Επιτροπή επιθυμεί ωστόσο, προτού λάβει θέση, να καλέσει τους ενδιαφερόμενους τρίτους, και ιδίως τους διεθνείς ομόλογούς της, να της υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την αναγκαιότητα μιας διάταξης για τη σύγκρουση κανόνων δικαίων.

## 8. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

31. Υπό το φως των ανωτέρω συμπερασμάτων, η Επιτροπή προτείνει τις ακόλουθες ενέργειες:

- να εξεταστεί εάν είναι σκόπιμο να καταργηθούν οι ισχύουσες σήμερα ουσιαστικές διατάξεις του κανονισμού 4056/86, και ιδίως η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και η εξαίρεση των τεχνικών συμφωνιών·
- να εξεταστεί ποιο είδος μέσου θα απαιτηθεί για την αντικατάσταση του κανονισμού 4056/86 και να υποβληθεί κατάλληλη πρόταση για το σκοπό αυτό, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την ανταγωνιστική θέση της ευρωπαϊκής ναυτιλίας σε παγκόσμιο επίπεδο·
- να εξεταστεί προσεκτικά η πρόταση της ELAA που παρουσιάζεται στο παρόν έγγραφο, υπό το φως των παρατηρήσεων που θα υποβάλουν οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι, καθώς και κάθε άλλη πρόταση που θα υποβάλει ο κλάδος ή άλλοι ενδιαφερόμενοι τρίτοι·
- να προταθούν τροποποιήσεις στον κανονισμό 1/2003 προκειμένου να καταργηθεί η ισχύουσα σήμερα εξαίρεση των υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία και των θαλάσσιων ενδομεταφορών από το πεδίο εφαρμογής του·

- να εξεταστεί προσεκτικά εάν υπάρχουν λόγοι διατήρησης της διάταξης σχετικά με τη σύγκρουση κανόνων δικαίων.

## **9. ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ ΓΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ**

32. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη, όλα τα άλλα θεσμικά όργανα και τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την παρούσα Λευκή Βίβλος εντός δύο μηνών από τη δημοσίευσή της στην ακόλουθη διεύθυνση:

### **Ταχυδρομική διεύθυνση:**

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

### **Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Συνημμένο:** Έγγραφο αναφοράς

- 
- <sup>1</sup> Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1986 για τον καθορισμό των κανόνων εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 [νέα άρθρα 81 και 82] της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές, ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 24, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 (ΕΕ L 1 της 04.01.2003, σ. 1) .
- <sup>2</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 2002 (ΕΕ L 1 της 04.01.2003, σ. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> Έκθεση Γραμματείας ΟΟΣΑ του Απριλίου 2002, «Πολιτική ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές», σσ. 74-80, διαθέσιμη στη διεύθυνση <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- <sup>5</sup> Συμβουλευτική επιτροπή ad hoc της 25ης Μαρτίου 2002.
- <sup>6</sup> Βλέπε για παράδειγμα την υπόθεση T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, Συλλογή 2002, σ. II-1011, σημεία 254, 393 και 484.
- <sup>7</sup> Ως ιδιαίτερα σοβαροί θεωρούνται οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που εμπίπτουν στο πεδίο του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης και δεν πληρούν γενικά τις προϋποθέσεις απαλλαγής του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης.
- <sup>8</sup> Βλέπε αποφάσεις ΤΑΑ, ΕΑΤΑ και αναθεωρημένη ΤΑCΑ της 14ης Νοεμβρίου 2002 (ΕΕ L 26 της 31.01.2003, σ. 53) και την ανακοίνωση τύπου της Επιτροπής της 14.11.2022, IP/02/1677.
- <sup>9</sup> Βλέπε αποφάσεις ΤΑΑ, ΕΑΤΑ και αναθεωρημένη ΤΑCΑ της 14ης Νοεμβρίου 2002 (ΕΕ L 26 της 31.01.2003, σ. 53) και την ανακοίνωση τύπου της Επιτροπής της 14.11.2022, IP/02/1677.
- <sup>10</sup> Συνεκδικασθείσες υποθέσεις Cases T-191/98 και T-212/98 έως T-214/98 *TACA*, Συλλογή 2003 – δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί, σημείο 568.
- <sup>11</sup> Βλέπε σχετικά τις συνέπειες της υπόθεσης T-17/93, *Matra*, Συλλογή 1994, σ. II-595, σημείο 139, και της υπόθεσης 26/76, *Metro (I)*, Συλλογή 1977, σ. 1875, σημείο 43.
- <sup>12</sup> Υπόθεση T-395/94, *TAA*, Συλλογή 2002, σ. II-00875, σημείο 261.
- <sup>13</sup> Συγκριτικά, βλέπε για παράδειγμα τον κανονισμό 823/2000 για τις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών (ΕΕ L 100 της 20.04.2000, σ. 24), τον κανονισμό 1400/2002 για τα αυτοκίνητα οχήματα (ΕΕ L 203 της 01.08.2002, σ. 30) και τον κανονισμό 2790/1999 για τις κάθετες συμφωνίες (ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21), στους οποίους η Επιτροπή αναφέρεται ρητά στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί στους σχετικούς τομείς, η οποία της επέτρεψε να προσδιορίσει τις κατηγορίες συμφωνιών που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι πληρούν κανονικά τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3.
- <sup>14</sup> Βλέπε το παράρτημα του παρόντος κειμένου για μια λεπτομερή περιγραφή της κατάστασης στις χώρες αυτές.
- <sup>15</sup> Οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών ορίζονται από την ELAA στις προτάσεις της «ως η τακτική μεταφορά εμπορευμάτων σε μία ή περισσότερες συγκεκριμένες διαδρομές μεταξύ λιμένων και με ωράρια και ημερομηνίες που έχουν αναγγελθεί εκ των προτέρων και μπορούν να χρησιμοποιηθούν, ακόμα και περιστασιακά, από οποιονδήποτε έναντι αμοιβής, καθώς και οι σχετικές βοηθητικές δραστηριότητες» (παράβαλε με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού 823/2000).
- <sup>16</sup> Η τελική πρόταση της ELAA της 6ης Αυγούστου 2004 είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση [http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa\\_proposal/elaa\\_proposal\\_6\\_august\\_2004\\_en.pdf](http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf).

- 
- <sup>17</sup> Βλέπε το παράρτημα του παρόντος κειμένου για μια πιο λεπτομερή περιγραφή της πρότασης της ELAA.
- <sup>18</sup> Τουλάχιστον όσον αφορά κάθε ναυτιλιακή διάσκεψη κατά την έννοια του ομίλου δύο ή περισσότερων φορέων εκμετάλλευσης πλοίων που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών με ομοιόμορφους ή κοινούς ναύλους (παράβαλε τον ορισμό της ναυτιλιακής διάσκεψης στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο β) του κανονισμού 4056/86).
- <sup>19</sup> Ο κανονισμός 1/2003 αντικατέστησε από την 1η Μαΐου 2004 τις διαδικαστικές διατάξεις του κανονισμού 4056/86. Η εξαίρεση των θαλάσσιων ενδομεταφορών και των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία από το πεδίο του κανονισμού 4056/86 δεν έχει πλέον στην πραγματικότητα καμία πρακτική σημασία από την 1η Μαΐου 2004.
- <sup>20</sup> Για να αποφευχθεί κάθε σύγχυση, οι ουσιαστικοί κανόνες ανταγωνισμού (άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ), εφαρμόζονται επίσης σε αυτές τις υπηρεσίες. Η εξαίρεση περιορίζεται στις διατάξεις εφαρμογής αυτών των κανόνων: με άλλα λόγια, ο κανονισμός 1/2003 δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία ούτε στις θαλάσσιες ενδομεταφορές.