



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 13.10.2004
KOM(2004) 675 lõplik

VALGE RAAMAT

**määruse 4056/86 läbivaatamise kohta, millega kohaldatakse EÜ konkurentsieeskirju
meretranspordi suhtes**

(komisjoni esitatud)

{SEK(2004) 1254}

1. SISSEJUHATUS

1.1. Valge raamatu eesmärk

1. Käesoleva valge raamatu eesmärk on esitada edasised sammud ühenduse tegevuseks meretranspordi konkurentsi valdkonnas. Ennekõike analüüsitakse valges raamatus, kas säilitada, muuta või tunnistada kehtetuks praegu kohaldatavad määruse 4056/86 sätted. Seejärel analüüsitakse käesolevas dokumendis, kas on asjakohane asendada määruses 4056/86 kirjeldatud liinilaevanduskonverentside suhtes praegu kehtivad grupierandid muude ühenduse vahenditega (näiteks muu grupierandi või suunistega), mis (lisaks juba olemasolevatele koostöövormidele nagu konsortsiumid ja liidud) hõlmaksid uut ettevõtlusalast koostööraamistikku liinilaevandusettevõtjate vahel, kes tegelevad Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubavahetusega.

1.2. Nõukogu määrus 4056/86

2. Nõukogu määrusel 4056/86, millega kohaldatakse asutamislepingu artikleid 81 ja 82 meretranspordi suhtes,¹ (edaspidi „määrus 4056/86“) oli algselt kaks ülesannet. Esiteks sisaldas see menetlussätteid, millega komisjonile määrati kindlaks praktilised vahendid faktide tõhusaks kogumiseks ning EÜ konkurentsieeskirjade jõustamiseks meretranspordi valdkonnas. Teiseks sisaldab see mõningaid sisulisi sätteid meretranspordi valdkonna kohta. Kõnealustest sisulistest sätetest on olulisim liinilaevanduskonverentside grupierand asutamislepingu artikli 81 lõikes 1 sätestatud teatavat liiki kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse keelust. Määruse 4056/86 esimene eesmärk on aegunud, sest 1. maist 2004 hakati kohaldama nõukogu määrust 1/2003, millega tunnistati kehtetuks määruse 4056/86 menetlussätted ning millega sätestati (teatud konkreetsete eranditega) ühine konkurentsieeskirjade rakendamine praktiliselt kõikides valdkondades, sealhulgas meretranspordi valdkonnas.² Määruses 4056/86 sisalduvaid sisulisi sätteid ei ole siiski tänaseni muudetud. Pärast konkurentsialast erimenetlusrežiimi lõppu meretranspordis on järgmiseks loogiliseks sammuks uurida, kas järelejäänud konkurentsialased sisulised erisätted on praegustes turuoludes endiselt õigustatud.

1.3. Läbivaatamine

3. Läbivaatamist tuleks käsitleda üldises ELi kontekstis. Lissaboni Euroopa Ülemkogu palus märtsis 2003³ komisjonil „kiirendada liberaliseerimist sellistes valdkondades nagu gaas, elekter, postiteenused ja transport“. Lisaks on läbivaatamisel toetutud ka aprillis 2002 avaldatud Majanduskoostöö ja Arengu Organisatsiooni (OECD) sekretariaadi aruandele, milles soovitatakse kaaluda monopolivastase erandi kaotamist hindade kindlaksmääramise ja hinnaarutelude suhtes.⁴
4. Läbivaatamisel on peamiseks küsimuseks praegune liinilaevakonverentside grupierand teatavate piiravate tegevuste suhtes, eriti hindade kindlaksmääramise ja pakkumise reguleerimise suhtes. Läbivaatamine hõlmab siiski ka mõningaid muid määruse 4056/86 sätteid, nagu teatavate merendusteenuste [kabotaaži (s.t siseriiklike merendusteenuste) ja tramplaevanduse (plaaniväliste) teenuste] konkurentsirakenduseeskirjadest väljajätmist, tehnilisi kokkuleppeid käsitlevaid sätteid ning vastuolusid seadustes.

5. Määruse 4056/86 vastuvõtmisele järgnenud 18 aasta jooksul on olukord liinilaevandusturul muutunud. Eelkõige on oluliselt kasvanud selliste lastivedajate tähtsus, kes pakuvad liiniteenuseid konverentsiväliselt (sõltumatud ettevõtjad) enamikul marsruutidest Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja. Lisaks on rohkem sellised lastivedajatevahelisi koostöövorme (v.a hindade kindlaksmääramine) nagu konsortsiumid ja liidud. Oluliselt on kasvanud konfidentsiaalsete üksikkokkulepete arv lastivedajate ja lastisaatjate vahel, nagu näiteks teenuste osutamise üksiklepingute arv. Sellise asjaolude arengu korral tekib küsimus, kas liinilaevanduskonverentside grupierand hindade kindlaksmääramise ja mahtude reguleerimise suhtes on asutamislepingu artikli 81 lõike 3 alusel endiselt õigustatud.
6. Liikmesriikidega on kokku lepitud,⁵ et kõnealune läbivaatamine koosneb kolmest etapist: 1) faktide kogumine, 2) komisjoni dokumendi koostamine ja 3) ettepanek õigusakti kohta. Läbivaatamine algas märtsis 2003, kui avaldati nõuandev dokument (edaspidi „2003. aasta nõuandev dokument“), mille leiab järgmiselt veebisaidilt: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Liinilaevandusteenuste osutajatelt (lastivedajad), veoteenuste kasutajatelt (lastisaatjad ja ekspediitorid), liikmesriikidelt, tarbijakaitseühingutelt ja teistelt saadi kokku 36 ettepanekut. Vastuste koostamisse kaasati rühm majandusteadlasi Erasmuse Ülikoolist Rotterdams. Nõuandvale dokumendile ja Erasmuse lõpparuandele koostatud vastused on avaldatud ka komisjoni veebisaidil. Pärast 2003. aasta detsembris toimunud avalikku arutelu on konkurentsi peadirektoraat koostanud arutelu tulemustest ja nende esialgsest analüüsist aruteludokumendi (edaspidi „aruteludokument“). See aruteludokument oli aluseks liikmesriikide vahel 2004. aasta maikuu toimunud nõupidamisel ning kõnealune dokument on avaldatud ka järgmisel veebisaidil: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Küsimused

7. Määruse 4056/86 läbivaatamisel tekivad peamiselt järgmised küsimused:
- (a) Kas liinilaevanduskonverentside grupierand prahihindade kindlaksmääramise ning pakkumise ja turu reguleerimise suhtes on praegustes turuoludes asutamislepingu artikli 81 lõike 3 alusel endiselt õigustatud?
 - (b) Kui mitte, siis kas oleks vajalik ja asjakohane võtta vastu muid ühenduse meetmeid (näiteks muu grupierand või suunised), mis hõlmaksid (lisaks juba olemas olevatele koostöövormidele nagu konsortsiumid ja liidud) uut ettevõtlusalast koostööraamistikku liinilaevandusettevõtjate vahel, kes tegelevad Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubavahetusega?
 - (c) Kas trampteenuste ja kabotaaži väljajätmine määruse 1/2003 konkurentsirakenduseeskirjadest on endiselt õigustatud?
 - (d) Kas on olemas mõjuv põhjus säilitada määruses 4056/86 konkreetne erand puhtalt tehniliste kokkulepete suhtes?
 - (e) Kas on olemas mõjuv põhjus kollisiooninormi säilitamiseks määruses 4056/86?

2. LIINILAEVANDUSKONVERENTSIDE GRUPIERAND

8. Määrusega 4056/86 on teatavate tingimuste ja kohustuste täitmisel sätestatud nn grupierand ühe või mitme liinilaevanduskonverentsi (vastavalt määratlusele määruse 4056/86 artikli 1 lõike 3 punktis b) kõikide või osa liikmete kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse suhtes, kui nende eesmärk on veohindade ja -tingimused kindlaksmääramine ning mis lisaks hõlmavad ühte või mitut järgmist koostöövormi:
- laevade sõiduplaanide, väljumiskuupäevade või vahepeatuste kuupäevade kooskõlastamine;
 - sõitude või vahepeatuste sageduse määramine;
 - sõitude või vahepeatuste kooskõlastamine või jaotamine konverentsiliikmete vahel;
 - iga liikme poolt pakutava veomahu reguleerimine;
 - lasti või tulude jaotamine liikmete vahel.
9. Kõnealusest määrusest, varasematest komisjoni otsustest ning Euroopa Kohtu pretsedendiõigusest tuleneb, et määrus 4056/86 sisaldab „täiesti erandlikku” grupierandit,⁶ sest sellega tehakse piiramata ajaks erand hindade kindlaksmääramisele ja veomahtude reguleerimisele, mida tavaliselt käsitletakse karmide piirangutena,⁷ ning ei sisalda ühtegi turuosa künnist. Kõnealust määrust on tõepoolest võimalik seletada ainult selle ajaloolises kontekstis.
10. Liinilaevanduskonverentsid on püüdnud kõnealust grupierandit tõlgendada üldiselt. Eelkõige on liinilaevanduskonverentsid olnud arvamusel, et see grupierand hõlmab veomahu kasutamata jätmise kokkuleppeid⁸ ja hindade kindlaksmääramist siseveeteedel.⁹ Ei komisjon ega ka Euroopa Kohus ei ole sellega siiski nõustunud. On tõsi, et kõnealune grupierand kaldub kõrvale asutamislepingu artikli 81 lõikest 1 ning seepärast tuleks seda tõlgendada kitsalt.¹⁰ Asutamislepingu teiste sätetega taotletavaid eesmärke saab võtta arvesse ainult siis, kui need vastavad artikli 81 lõike 3 kõigile neljale tingimusele.¹¹

2.1. Hindamine

11. EL konkurentsieeskirjade väljatöötamine on põhinenud ideel, et konkurentsitingimustes pakutakse tarbijale parimaid teenuseid kõige taskukohasemate hindadega. Sel põhjusel lähtutakse asutamislepingus seisukohast, et konkurentsi ei tohi moonutada ja iga erand sellest reeglist peab olema õigustatud. Kokkulepete suhtes, mis piiravad konkurentsi asutamislepingu artikli 81 lõike 1 tähenduses (nagu hindade kindlaksmääramise ja veomahu reguleerimise kokkulepped), võiks teha erandi üksnes juhul, kui need vastavad asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud kõigile neljale tingimusele:

- 1) kokkulepe peab aitama parandada kaupade tootmist või turustamist või edendada tehnilist või majanduslikku progressi (tõhusus),

- 2) tarbijad peavad saama õiglase osa sellest tulenevast kasust (kasu edasiandmine),
 - 3) piirangud peavad olema hädavajalikud nende eesmärkide saavutamiseks (hädavajalikkus), ja lõpuks
 - 4) kokkulepe ei tohi anda pooltele võimalust kõrvaldada konkurentsi kõnealuste toodete olulise osa suhtes (konkurentsi kõrvaldamise keeld).
12. Asutamislepingu artikli 81 lõike 3 rakendamine eri liiki kokkulepete suhtes grupierandi regulatsiooni abil põhineb eeldusel, et selle reguleerimisalasse jäävad piiravad kokkulepped vastavad asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud kõigile neljale tingimusele.
13. Liinilaevanduskonverentside grupierandit on õigustatud määruse 4056/86 preambuli kaheksandas põhjenduses, kus kokkuvõtlikult leitakse, et konverentsid loovad tasakaalu, tagades usaldusväärse teeninduse, mida ei ole võimalik saavutada vähem piiravate vahenditega. Selles suhtes märkis esimese astme kohus, et „nõukogu ei väitnud (ega saanudki väita), nagu oleks tasakaal olulisem kui konkurents”.¹²
14. Tuleks märkida, et määruse 4056/86 preambuli kaheksandas põhjenduses esitatud õigustus ei põhine komisjoni kogemustel artikli 81 lõike 3 rakendamisel liinilaevanduskonverentside suhtes.¹³ Peamine küsimus, mida läbivaatamise käigus uuritakse on, kas praeguse turuolukorra juures võiks määruses 4056/86 sisalduv õigustus liinilaevanduskonverentside hindade kindlaksmääramiseks ja pakkumise reguleerimiseks (endiselt) kehtida, arvestades . Kui mitte, siis ei oleks kõnealusele grupierandile enam juriidilist õigustust ning tuleks seega vastavalt kas tühistada või muuta. Selleks on pooli kutsutud esitama tõendeid.
15. Nagu lisas on üksikasjalikumalt selgitatud, ilmnes arutelust, et kõnealused neli kumulatiivset tingimust, mis peaksid õigustama liinilaevanduskonverentside grupierandit hindade kindlaksmääramise ning pakkumise ja turu reguleerimise suhtes, ei ole enam täidetud. Puuduvad igasugused kindlad majanduslikud tõendid selle kohta, et asjaolud, millega õigustati kõnealust grupierandit selle vastuvõtmise ajal 1986. aastal, on praegustes turuoludes ning asutamislepingu artikli 81 lõike 3 põhjal endiselt õigustatud.

3. MUUD KOOSTÖÖVORMID LIINILAEVANDUSES

3.1. Sissejuhatus

16. Konverentsid ei ole liinilaevanduses ainuke organiseerumisevorm. Liinilaevandusteenuseid võivad osutada ka konsortsiumid ja liidud. Konsortsiumide tegevuse suhtes on seatud grupierandeid vastavalt asutamislepingu artikli 81 lõikele 3 teatavate tingimuste ja kohustuste alusel, mis on sätestatud määruses 823/2000. Samuti võivad lastivedajad otsustada ühinemise kasuks, mida tuleb hinnata kehtivate (siseriiklike või EÜ) ettevõtjate ühinemise kontrolli eeskirjade alusel.

3.2. Arutelukokkulepped

17. Muuks liinilaevanduse koostöövormiks, mida veel ei kasutata Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubanduse suhtes, oleksid näiteks nn arutelukokkulepped. Arutelukokkuleppeid kasutatakse eelkõige Ameerika Ühendriikide kaubanduses ning Austraaliasse ja Austraaliast välja kulgeva kaubanduse suhtes.¹⁴ Arutelukokkulepe on üks raamlepingute liik, mille kohaselt nii konverentsi kuuluvad kui ka konverentsivälised lastivedajad võivad paindlikult kooskõlastada oma tegevust turukonkurentsisis seoses prahihindade ja muude teenusetingimustega. Sellised lepingud võivad olla erineva reguleerimisala ja sisuga. Harilikult on arutelukokkulepped seotud tundliku äriteabe vahetamisega konkurentide vahel ning seetõttu tuleks nendes kinni pidada Euroopa Kohtu pretsedentidest, mis käsitlevad teabevahetust. Pealegi toetudes Ameerika Ühendriikide kogemusele võib öelda, et arutelukokkulepetele omane paindlikkus muudab need kokkulepped huvipakkuvaks ka tavaliselt sõltumatutele liiniettevõtjatele. Sellega seoses võivad arutelukokkulepped olla konkurentsipoliitika tähenduses halvemad kui konverentsid, sest nende tulemusel võib kaduda tõhus väliskonkurents konverentside suhtes.
18. Sellest hoolimata on mõeldavad muud laevaomanikevahelise koostöövormid, mis oleksid kooskõlas EÜ konkurentsioigusega.

3.3. ELAA ettepanek

19. Euroopa Liinilaevanduse Ühing (ELAA) on esitanud komisjonile ettepaneku uue „reguleeriva struktuuri” kohta Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubavahetusega seotud liinilaevandusteenuste jaoks,¹⁵ mis ELAA arvates võiks asendada määrust 4056/86.¹⁶ Komisjon on seda ettepanekut arvestanud ja soovib rõhutada, et see ei ole komisjoniga peetud läbirääkimiste ega komisjoniga sõlmitud kokkulepete tulemus. Ettepanek kajastab vaid ELAA arvamust selle kohta, missugune võiks tema arvates olla asjakohane ettevõtjalane koostööraamistik liinilaevanduses. Kokkuvõtlikult on ELAA ettepanek järgmine:¹⁷
- veomahtude kasutamist ja turu suurust käsitlevate koondandmete vahetamine ja arutelu liiniettevõtjate vahel kaubandusharude lõikes ning piirkonni/vöönditi (ühekuulise hiline misega saadud andmete põhjal);
 - kaupadega seotud muutuste kohta teabe vahetamine, nende arutelu ja hindamine kaubandusharude lõikes (ühekuulise hiline misega saadud koondandmete põhjal);
 - pakkumist ja nõudlust käsitlevate koondandmete arutelu ja hindamine kaubandusharude/kaubaliikide lõikes; avaldatakse nõudlusprognoosid kaubandusharude ja kaubaliikide lõikes;
 - liiniettevõtjad arvutada oma turuosa kaubandusharude, piirkondade ja sadamate lõikes (ühekuulise hiline misega saadud koondandmete põhjal);
 - hinnaindeks, mis on liigendatud seadmetüüpide (nt külmveolaevad, kuivveolaevad) ja/või kaubandusharude lõikes (ühekuulise hiline misega saadud koondandmete põhjal). See teave avalikustatakse;

- hinnalisad ja lisamaksud vastavalt avalikele ja läbipaistvatele valemitele, mille üksikasjade suhtes peetakse nõu lastisaatjatega.

3.4. Esialgsed märkused ELAA ettepaneku kohta

20. Komisjon tervitab lastivedajate valmisolekut mõelda liinilaevanduse tulevase organiseerumise muudele viisidele kui praegune konverentsisüsteem. Õieti on kõnealuses majandusharus tegutsejad andnud ise mõista, et teavad lastivedajad ei ole alati nii huvitatud mitte tegevusest, mille suhtes kehtivad määrusest 4056/86 tulenevad vabastused (ennekõike hindade kindlaksmääramine ning pakkumise ja turu reguleerimine), vaid hoopis sellega kaasnevast arutelust. On ütlematagi selge, et mis tahes esitatava liiniettevõtjatevahelise uue koostööraamistiku puhul tuleb hoolikalt kontrollida, kas see vastab EÜ konkurentsieeskirjadele.
21. Komisjon on igati teadlik, et konverentsi kuuluvad lastivedajad on harjunud tegevusega, mis EÜ konkurentsieeskirjade järgi oleks muudes majandussektorites harilikult keelatud. See konverentsi kuuluvate lastivedajad eesõigustatud seisund võib neist mõne jaoks muuta keerukaks kohanemise olukorraga, milles nad peavad kinni pidama tavalistest EÜ konkurentsieeskirjadest nagu teised majandusharud. Sellepärast on ka arusaadav, et ärilisest seisukohast võivad lastivedajad püüda praeguse režiimi „järkjärgulise hajumise” või vähemalt alternatiivse režiimi suunas, mis oleks lähedane praegusele režiimile ja vastaks kõige paremini nende tajutavale eriseisundile. Ei tohiks siiski unustada, et liinilaevanduse jätkuvat erikohtlemist EÜ konkurentsieeskirjades, võrreldes muude kapitalimahukate majandusharudega, kus on suured püsikulud ja kõikuv nõudlus (näiteks õhustransport), tuleks veenvalt põhjendada. Lisaks tuleb arvestada mis tahes alternatiivse süsteemi mõjuga liinilaevandusele *üldiselt*; arvesse tuleb võtta mitte ainult konverentsi kuuluvate lastivedajate, vaid ka nende konkurentide (sõltumatud ettevõtjad), klientide (lastisaatjad) ja lõpptarbijate huve. ELAA on rõhutanud, et tema ettepanek on kasulik kogu liinilaevandusele, mitte üksi lastivedajatele, vaid ka nende klientidele. Sellest lähtudes tervitab komisjon kõikide huvitatud poolte, eriti lastisaatjate, Euroopa Lastisaatjate Nõukoguga (ESC) sarnaste ühingute ja üksik-lastisaatjate seisukohti kõnealuse ettepaneku eri aspektide suhtes.

3.5. Järeldus

22. Kui tunnistada kehtetuks liinilaevanduse praegune grupierand hindade kindlaksmääramise ning veomahtude reguleerimise suhtes, muudaks see Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubandusega seotud liinilaevanduskonverentsid sellisena, nagu need on määratletud määruses 4056/86, sisuliselt kokkusobimatuks asutamislepingu artikliga 81.¹⁸ Küsimus on selles, millist ühenduse õigusakti oleks vaja suuniste andmiseks artikli 81 kohaldatavuse kohta muude liinilaevanduse koostöövormide suhtes. Loomulikult sõltub vajadus sellise õigusakti järele ning selle akti liik paljuski sellest, milline on esildatud koostööraamistiku sisu. Eriti oluline on, kas see piirab konkurentsi asutamislepingu artikli 81 lõike 1 tähenduses, ja kui, siis kas võib asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 nimetatud tingimused vabastuse andmiseks lugeda täidetuks.
23. Komisjon kutsub kolmandaid isikuid üles esitama seisukohti seoses vajadusega õigusakti järele, millega võiks luua uue vormi laevakompaniidevaheliseks ettevõtjalaseks koostööraamistikuks, ning seoses sellise akti võimaliku vormiga.

4. KABOTAAŽ JA TRAMPTEENUSED

24. Vastavalt määruse 1/2003 artikli 32 punktidele a ja b ei hõlma ühenduse konkurentsi rakenduseeskirjad praegu rahvusvahelisi trampteenuseid, mis on määratletud määruse 4056/86 artikli 1 lõike 3 punktis a, ning mereveoteenuseid eranditult ühe ja sama liikmesriigi sadamate vahel (kabotaaž), nagu on viidatud määruse 4056/86 artikli 1 lõikes 2.^{19, 20}
25. Nagu lisas on üksikasjalikumalt selgitatud, ei ole toodud välja ühtegi usutavat kaalutlust, miks kõnealused teenused peaksid olema reguleeritud soodsamalt, teistsuguste rakenduseeskirjadega kui need, mida nõukogu on otsustanud kohaldada kõikide muude majandussektorite suhtes. Samuti ei ole selgitatud, milliseid kahjulikke õiguslikke tagajärgi võivad sellised protseduurimuutused põhjustada kogu majandusharule. Sellest tulenevalt teeb komisjon ettepaneku hõlmata kabotaaž ja trampteenused määruses 1/2003 üldistesse rakenduseeskirjadesse. Et aidata trampteenuste osutajatel õigesti hinnata oma „puulilepinguid”, kaalub komisjon siiski suuniste väljaandmist kujul, mis alles tuleb kindlaks määrata.

5. TEHNILISED KOKKULEPPED

26. Määruse 4056/86 artikliga 2 lubatakse mereveoteenuste osutajatel sõlmida kokkuleppeid, mille ainus eesmärk on saavutada areng ja koostöö tehnika alal. Sellised kokkulepped ei jää asutamislepingu artikli 81 lõike 1 reguleerimisalasse. See säte hõlmab teatavaid juhtumeid, nagu laevade ja seadmete standardid ja liigid ning sõiduplaanide kooskõlastamine sidusliinidel.
27. Nagu lisas on üksikasjalikumalt selgitatud, on see tehnilisi kokkuleppeid käsitlev konkreetne erand vaid selgitava iseloomuga, mida on kinnitanud ka Euroopa Kohus, ning käesolevas valges raamatus tehakse ettepanek see säte kehtetuks tunnistada samamoodi, nagu nõukogu on varem käesoleval aastal tunnistanud selle kehtetuks õhustranspordi sektori suhtes.

6. KOLLISIOON

28. Määruse 4056/86 artiklis 9 on sätestatud kord, mida tuleks järgida, kui kõnealuse määruse kohaldamine võib sattuda vastuollu kolmanda riigi õigusega. Sel juhul peaks komisjon konsulteerima kolmandate riikide asjaomaste asutustega ning vajaduse korral pöörduma nõukogu poole, et saada luba läbirääkimiste alustamiseks. Nagu ilmneb, lisati see säte määrusesse 4056/86 põhjendusel, et rahvusvahelise meretranspordi laadi silmas pidades võeti arvesse asjaolu, et määruse 4056/86 kohaldamine võib esile kutsuda vastuolu teatavate kolmandate riikide seaduste ja eeskirjadega ning osutada ühenduse tähtsaid kaubandus- ja laevandushuve kahjustavaks (määruse 4056/86 *preambuli viieteistkümnnes põhjendus*).
29. Nagu lisas on üksikasjalikumalt selgitatud, ei ole möödunud aja jooksul vastuolusid tekkinud ja nende tekkimine on ebatõenäoline isegi siis, kui liinilaevanduskonverentside grupierand täielikult kehtetuks tunnistatakse. Sellest tulenevalt näib, et ei ilmne ühtegi õigustust kõnealuse sätte säilitamiseks.

7. JÄRELDUSED

30. Eespool käsitletu põhjal on järeldused kõnealustes erinevates küsimustes järgmised:

- (a) *Kas liinilaevanduskonverentside grupierand hindade kindlaksmääramise ning pakkumise ja turu reguleerimise suhtes on praegustes turuoludes asutamislepingu artikli 81 lõike 3 alusel jätkuvalt õigustatud?* Puuduvad kindlad majanduslikud tõendid selle kohta, et asjaolud, millega põhjendati kõnealust grupierandit selle vastuvõtmisel 1986. aastal, on praegustes turuoludes ning asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sisalduva nelja kumulatiivse tingimuse alusel jätkuvalt õigustatud. Sellest tulenevalt kaalub komisjon ettepaneku tegemist praeguse liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamiseks.
- (b) *Kui mitte, siis kas komisjon teeks ettepaneku asendada kõnealune grupierand muu liinilaevandusteenuseid käsitleva õigusaktiga, mis oleks kohaldatav Euroopa Liitu ja Euroopa Liidust välja kulgeva kaubavahetuse suhtes?* Komisjon hindab kõnealuses majandusharus tegutsejatelt saadud asjakohaseid soovitusi ning osaliste märkusi, et võtta asjakohases õigusaktis seisukoht seoses teistsuguse liinilaevandusettevõtjate vahelise koostööraamistikuga. ELAA on juba esitanud konkreetseid ideid sellise raamistiku kohta. Enne nende ideede suhtes seisukoha võtmist sooviks komisjon kutsuda huvitatud kolmandaid isikuid esitama oma märkusi ning välja pakkuma alternatiivseid võimalusi.
- (c) *Kas trampteenuste ja kabotaaži (s.t siseriiklike merendusteenuste) väljajätmine määruse 1/2003 konkurentsirakenduseeskirjadest on jätkuvalt õigustatud?* Ei ole esile tõstetud ühtegi usutatavat kaalutlust, miks kõnealused teenused peaksid olema reguleeritud soodsamalt, teistsuguste rakenduseeskirjadega kui need, mida nõukogu on otsustanud kohaldada kõikide muude majandussektorite suhtes. Samuti ei ole selgitatud, millised kahjulikke õiguslikke tagajärgi võivad sellised protseduurimuutused põhjustada kogu majandusharu jaoks. Sellest tulenevalt teeb komisjon ettepaneku hõlmata kabotaaž ja trampteenused määruse 1/2003 reguleerimisalasse. Komisjon annab trampteenuste sektori tarvis mõningad suunised konkurentsieeskirjade rakendamiseks selles sektoris.
- (d) *Kas on olemas mõjuv põhjus säilitada konkreetne erand puhtalt tehniliste kokkulepete suhtes?* Nagu Euroopa Kohus on kinnitanud, on määruse 4056/86 artiklis 2 sisalduv tehnilisi kokkuleppeid käsitlev säte kõigest deklaratiivne ning komisjon kaalub ettepaneku tegemist kõnealuse sätte kehtetuks tunnistamiseks samamoodi, nagu nõukogu on varem käesoleval aastal tunnistanud selle kehtetuks õhustranspordi sektori suhtes.
- (e) *Kas on olemas mõjuv põhjus kollisiooninormi säilitamiseks määruses 4056/86?* Siiani ei ole vastuolusid tekkinud ning näib, et ei ilmne ühtegi õigustust määruse 4056/86 artikli 9 säilitamiseks. Enne selles suhtes seisukoha võtmist sooviks komisjon siiski kutsuda huvitatud

pooli, eriti oma rahvusvahelisi partnereid avaldama oma seisukohti selle säilitamise kohta.

8. KAVANDATAVAD MEETMED

31. Eespool avaldatud järeldustest lähtudes teeb komisjon järgmised ettepanekud:
- kaaluda praegu kohaldatavate määruse 4056/86 sisuliste sätete, eriti liinilaevanduskonverentside grupierandi ning tehnilisi kokkuleppeid käsitleva erandi kehtetuks tunnistamist;
 - uurida, millist liiki õigusakti oleks tarvis määruse 4056/86 asendamiseks, ning teha selles küsimuses asjakohane ettepanek, arvestades ka EL liinilaevanduse konkurentsiseisundit ülemaailmses kontekstis;
 - hoolikalt vaadata läbi käesolevas valges raamatus kirjeldatud ELAA ettepanek, arvestades huvitatud kolmandatelt isikutelt saadud märkusi, ning muid ettepanekuid, mis võivad laekuda kõnealuses majandusharus tegutsejatelt või teistelt huvitatud isikutelt;
 - teha ettepanek määruse 1/2003 muutmiseks, et jätta selle reguleerimisalast välja praegune erand tramp- ja kabotaažiteenuste suhtes;
 - uurida hoolikalt, kas on põhjusi kollisiooninormi säilitamiseks.

9. KUTSE MÄRKUSTE ESITAMISEKS

32. Komisjon kutsub liikmesriike, kõiki institutsioone ja huvitatud isikuid esitama asjakohaseid märkuseid kahe kuu jooksul alates käesoleva valge raamatu avaldamisest järgmistel aadressidel:

posti teel aadressil:

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

elektronposti teel järgmisel aadressil:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Lisa: Tausta käsitlev dokument

-
- 1 Nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrus (EMÜ) nr 4056/86, millega nähakse ette üksikasjalikud eeskirjad asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamiseks meretranspordis, EÜT L 378, 31.12.1986, lk 24, muudetud nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrusega 1/2003 (EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1).
- 2 Nõukogu 16. detsembri 2003. aasta määrus 1/2003 (EÜT L 1, 4.1.2003, lk 1).
- 3 SN 100/1/100.
- 4 OECD sekretariaadi 2002. aasta aprilli aruanne „Liinilaevanduse konkurentsipoliitika”, lk 74–80, dokumendi leiab järgmiselt veebisaidilt: <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- 5 Ajutine nõuandekomitee, 25. märts 2002.
- 6 Vt nt otsust kohtuasjas T-86/95: *Companie Générale Maritime*, EKL 2002, II-1011, punktid 254, 393 ja 484.
- 7 Rangeteks piiranguteks peetakse enamasti asutamislepingu artikli 81 lõike 1 reguleerimisalasse kuuluvaid konkurentsipiiranguid, mis üldiselt ei ole kooskõlas asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 erandil saamiseks sätestatud tingimustega.
- 8 Vt TAA, EATA, läbivaadatud TACA 14. novembri 2002. aasta otsused (EÜT L 26, 31.1.2003, lk 53) ja komisjoni pressiteade, 14.11.2002, IP/02/1677.
- 9 Vt TAA, FEFC, TACA, läbivaadatud TACA 14. novembri 2002. aasta otsused (EÜT L 26, 31.1.2003, lk 53) ja komisjoni pressiteade, 14.11.2002, IP/02/1677.
- 10 Otsus ühendatud kohtuasjades T-191/98 ja T-212/98 kuni T-214/98 *TACA* EKL 2003 – kohtulahendites seni avaldamata, punkt 568.
- 11 Vt viidet, otsus kohtuasjas T-17/93: *Matra*, EKL 1994, II-595, punkt 139; otsus kohtuasjas 26/76: *Metro (I)*, EKL 1977, 1875, punkt 43.
- 12 Otsus kohtuasjas T-395/94: TAA, EKL 2002, II-00875, punkt 261.
- 13 Vrd nt määrusega 823/2000 konsortsiumide kohta (EÜT L 100, 20.4.2000, lk 24), määrusega 1400/2002 mootorsõidukite kohta (EÜT L 203, 1.8.2002, lk 30) ja määrusega 2790/1999 vertikaalkokkulepete kohta (EÜT L 336, 29.12.1999, lk 21), milles komisjon viitab selgesõnaliselt asjaomases sektoris omandatud kogemustele, mille põhjal ta on saanud määratleda kokkuleppeliigid, mida võib tavaliselt lugeda asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud tingimustele vastavaks.
- 14 Olukorda nendes jurisdiktsioonides on täpsemalt kirjeldatud käesoleva valge raamatu lisas.
- 15 ELAA oma ettepanekus määratleb liinilaevandusteenuseid kui „sadamate vahel teataval marsruudil või teatavatel marsruutidel vastavalt väljakuulutatud sõiduplaanidele ja -kuupäevadele toimuvat korrapärast kaubavedu, mida iga transpordikasutaja saab kas või ebakorrapäraselt tasu eest kasutada, ning sellega seotud lisategevust” (vrd määruse 823/2000 artikli 2 lõige 2).
- 16 ELAA lõplik ettepanek, 6. august 2004, leiab järgmiselt veebisaidilt: http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- 17 ELAA ettepanekut on üksikasjalikumalt kirjeldatud lisas.

-
- ¹⁸ Vähemalt need liinilaevanduskonverentsid, mis kujutavad endast kahest või enamast laevandusettevõtjast koosnevat rühma, mis osutab liiniteenuseid ühesuguste või ühiste prahihindadega (vrd liinilaevanduskonverentsi määratlust määruse 4056/86 artikli 1 lõike 3 punktis b).
- ¹⁹ Alates 1. maist 2004 asendas määrus 1/2003 määruse 4056/86 menetlussätteid. Kabotaaži ja trampteenuste väljajätmisel määruse 4056/86 reguleerimisalast ei ole alates 1. maist 2004 tegelikult mingit praktilist tähendust.
- ²⁰ Arusaamatuste vältimiseks: materiaalõiguslikud konkurentsieeskirjad (EÜ asutamislepingu artiklid 81 ja 82) on kohaldatavad ka nende teenuste suhtes. Erand piirdub konkurentsiga *rakenduseeskirjadega*, teisisõnu: määrus 1/2003 ei ole kohaldatav trampteenuste ega kabotaaži suhtes.