



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 13.10.2004  
KOM(2004) 675 galutinis

**BALTOJI KNYGA**

**dėl Reglamento 4056/86, kuriuo EB konkurencijos taisyklės taikomos jūrų transportui,  
peržiūros**

(pateiktas Komisijos)

{SEK(2004) 1254}

## 1. ĮVADAS

### 1.1. Šios baltosios knygos paskirtis

1. Šios knygos paskirtis – nustatyti, kokios konkurencijos politikos reikėtų laikytis jūrų transporto srityje. Knygoje visų pirma analizuojama, ar šiuo metu taikomas Reglamento 4056/86 nuostatas išsaugoti, pakeisti ar panaikinti. Be to, knygoje svarstoma, ar būtų tinkama pakeisti esamą bendrąją išimtį linijinių laivų konferencijoms, nustatytą Reglamentu 4056/86, kitomis Bendrijos priemonėmis (pavyzdžiui, kita bendroji išimtis arba rekomendacijų rinkinys), taikytinomis visoms naujoms bendradarbiavimo tarp linijinių laivų paslaugų operatorių verslo sistemoms, įvežant prekes į ES ir išvežant iš jos (greta jau esamų bendradarbiavimo formų, pvz., konsorciūmų ir aljansų).

### 1.2. Tarybos reglamentas 4056/86

2. Tarybos reglamentas 4056/86, kuriuo Sutarties 81 ir 82 straipsniai taikomi jūrų transportui (toliau – Reglamentas 4056/86)<sup>1</sup>, iš pradžių atliko dvi funkcijas. Pirma, jame pateikiamos procedūrinės nuostatos, suteikiančios Komisijai praktinių priemonių efektyviai tirti padėti ir priversti vykdyti EB konkurencijos taisykles jūrų transporto sektoriuje. Antra, jame yra keletas esminių jūrų sektoriaus nuostatų. Pati svarbiausia esminė nuostata yra bendroji išimtis dėl Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje esančio draudimo, taikomo tam tikroms linijinės laivybos konferencijų susitarimų, sprendimų arba suderintų veiksmų kategorijoms. Pirmoji Reglamento 4056/86 funkcija tapo nereikalinga nuo 2004 m. gegužės 1 d., kai pradėtas taikyti Tarybos reglamentas 1/2003, kuriuo panaikinamos Reglamento 4056/86 procedūrinės nuostatos, ir taip numatomas reikalavimas laikytis bendrųjų konkurencijos taisyklių iš esmės visuose sektoriuose, įskaitant jūrų transporto (su keliomis konkrečiomis išimtimis)<sup>2</sup>. Tačiau esminės Reglamento 4056/86 nuostatos nebuvo pakeistos iki šios dienos. Pasibaigus specialiam konkurencijos procedūriniam režimui, kuris buvo taikomas jūrų transportui, kitas logiškas žingsnis – patikrinti, ar dabartinėmis rinkos sąlygomis yra pagrįstos jūrų transporto sektoriuje likusios esminės ypatingos konkurencijos nuostatos.

### 1.3. Peržiūra

3. Peržiūra turi būti suprantama bendrame ES kontekste. 2000 m. kovo mėn. Lisabonos Vadovų Taryba<sup>3</sup> paprašė Komisijos „pagreitinti liberalizaciją dujų, elektros, pašto paslaugų ir transporto srityse“. Be to, peržiūrą inspiravo 2002 m. balandžio mėn. paskelbtas EBPO sekretoriato pranešimas, kuriame rekomenduojama apsvarstyti antimonopolinės išimties, nustatant kainas ir aptariant tarifus, panaikinimą<sup>4</sup>.
4. Pagrindinis peržiūros klausimas yra dabartinė bendroji išimtis tam tikriems linijinių laivų konferencijų ribojimo veiksams, ypač nustatant kainą ir reguliuojant pasiūlą. Tačiau peržiūra apima ir keletą kitų Reglamento 4056/86 nuostatų, konkrečiai, nuostatą, kad tam tikros jūrų transporto paslaugos (kabotažas (tai yra nacionalinės jūrų transporto paslaugos) ir trampinių laivų (neturinčių nustatyto tvarkaraščio) paslaugos) nėra įtrauktos į konkurenciją įgyvendinančias taisykles, taip pat nuostata dėl techninių susitarimų ir nuostata dėl skirtingų valstybių įstatymų nesutapimo.

5. Per 18 metų, praėjusių nuo Reglamento 4056/86 priėmimo, linijinės laivybos rinka pasikeitė. Ypač sustiprėjo konferencijai nepriklausančių daugelyje maršrutų į ir iš ES linijinės laivybos paslaugas teikiančių vežėjų (nepriklausomų operatorių) vaidmuo. Be to, vežėjai dažniau tarpusavyje bendradarbiauja (neįskaitant kainų nustatymo), pvz., jungdamiesi į konsorciumus ir aljansus. Negana to, žymiai padaugėjo individualių konfidencialių sutarčių tarp vežėjų ir siuntėjų, pvz., individualių paslaugų sutarčių. Peržvelgus šiuos pokyčius kyla klausimas, ar bendroji linijinių laivų konferencijų kainų nustatymo ir pajėgumų reguliavimo išimtis pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį, dar tebėra pagrįsta.
6. Su valstybėmis narėmis buvo susitarta<sup>5</sup>, kad peržiūra yra trijų etapų procesas, kurį sudaro: 1) padėties tyrimas, 2) Komisijos dokumento parengimas ir 3) pasiūlymas dėl teisės akto. Peržiūra prasidėjo 2003 m. kovo mėn., paskelbus konsultacinį dokumentą (toliau – 2003 m. konsultacinis dokumentas), kurį galima rasti internete: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Iš viso buvo gauti 36 linijinės laivybos paslaugų teikėjų (vežėjų), transporto naudotojų (siuntėjų ir ekspeditorių), valstybių narių, vartotojų asociacijų ir kt. pasiūlymai. Ekonomistų grupė iš Roterdamo Erasmus universiteto buvo įgaliota teikti pagalbą apdorojant atsakymus. Atsakymai į konsultacinio dokumento klausimus ir galutinis Erasmus pranešimas buvo paskelbti Komisijos tinklalapyje. Po 2003 m. gruodžio mėn. įvykusio viešo svarstymo, Konkurencijos generalinis direktoratas diskusijų dokumente (toliau – Diskusijų dokumentas) pateikė konsultacijų rezultatus ir jų pirminę analizę. Diskusijų dokumentu buvo remiamasi diskutuojant su valstybėmis narėmis 2004 m. gegužės mėn., jis buvo paskelbtas <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### 1.4. Klausimai

7. Reglamento 4056/86 peržiūra iš esmės kelia šiuos klausimus:
- (a) ar dabartinėmis rinkos sąlygomis vis dar yra pagrįsta linijinės laivybos konferencijų bendroji frachto tarifų nustatymo, pasiūlos ir rinkos reguliavimo išimtis pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį?
  - (b) jeigu ne, ar būtų būtina ir tikslinga priimti kitas Bendrijos priemones (pavyzdžiui, dar vieną bendrąją išimtį arba rekomendacijų rinkinį), taikomas bet kokioms naujoms bendradarbiavimo tarp linijinių paslaugų operatorių, gabenančių prekes iš ES ir į ją, verslo sistemoms (greta jau esamų bendradarbiavimo formų, kaip antai konsorciumai ir aljansai)?
  - (c) ar vis dar pagrįstas Reglamentu 1/2003 nustatytų konkurencijos įgyvendinimo taisyklių netaikymas trampinių laivų paslaugoms ir kabotažui?
  - (d) ar yra pagrįstų priežasčių išsaugoti specialią išimtį išskirtinai techniniams susitarimams, nustatytiems Reglamentu 4056/86?
  - (e) ar yra pagrįstų priežasčių išsaugoti Reglamento 4056/86 nuostatą dėl tarptautinės teisės prieštaravimų?

## 2. BENDROJI LINIJINIŲ LAIVŲ KONFERENCIJŲ IŠIMTIS

8. Esant tam tikroms sąlygoms ir įsipareigojimams, Reglamentu 4056/86 nustatoma vadinamoji bendroji išimtis vienos arba daugiau linijinių laivų konferencijų visų arba dalies narių susitarimams, sprendimams ir suderintiems veiksams, kaip apibrėžta Reglamento 4056/86 1 straipsnio 3 dalies b punkte, kurių tikslas – tarifų ir gabenimo sąlygų nustatymas ir kurie taikomi vienai arba daugiau šių bendradarbiavimo formų:
- laivybos tvarkaraščių, išplaukimo arba įplaukimo datų suderinimas;
  - išplaukimų arba įplaukimų dažnumo nustatymas;
  - išplaukimo arba įplaukimo suderinimas arba paskirstymas tarp konferencijos narių;
  - kiekvieno nario siūlomų gabenimo pajėgumų reglamentavimas;
  - krovinių arba pajamų paskirstymas tarp narių.
9. Remiantis pačiu reglamentu, Komisijos sprendimų priėmimo praktika ir Teismo praktika, galima teigti, kad Reglamente 4056/86 yra „*visiškai išskirtinė*“ bendroji išimtis<sup>6</sup>, nes ji atleidžia nuo kainų nustatymo ir pajėgumų reguliavimo, kurie paprastai laikomi pagrindiniais apribojimais<sup>7</sup>, neribotam laikotarpiui ir nėra jokių rinkos dalies apribojimų. Iš tikrųjų šis reglamentas gali būti aiškinamas tik atsižvelgiant į jo istorinį kontekstą.
10. Linijinių laivų konferencijos stengiasi bendrąją išimtį interpretuoti labai plačiai. Būtent, linijinių laivų konferencijos svarstė susitarimus dėl pajėgumų nepanaudojimo<sup>8</sup> ir kainos nustatymo vidiniuose vandenyse<sup>9</sup>, kuriems būtų taikoma bendroji išimtis. Tačiau su tuo nesutinka nei Komisija, nei Teismas. Iš tikrųjų bendroji išimtis nukrypsta nuo Sutarties 81 straipsnio 1 dalies, todėl ji turėtų būti interpretuojama siaurai<sup>10</sup>. Į tikslus, kurių siekiama remiantis kitomis Sutarties nuostatomis, gali būti atsižvelgta tik tiek, kiek jie gali būti priskirti keturioms Sutarties 81 straipsnio 3 dalies sąlygoms<sup>11</sup>.

### 2.1. Vertinimas

11. ES konkurencijos taisyklės yra sukurtos remiantis prielaida, kad dėl konkurencijos vartotojas gauna geriausias paslaugas pačiomis prieinamiausiomis kainomis. Dėl tos priežasties pradinė Sutarties nuostata teigia, kad konkurencija neturi būti iškraipoma ir kad bet kuri išimtis iš šios taisyklės turi būti pagrįsta. Tai galėtų būti netaikoma susitarimams, kurie riboja konkurenciją, kaip apibrėžta Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje (pvz., susitarimai dėl kainos nustatymo ir pajėgumų reguliavimo), tik tuo atveju, jeigu jie patenkina keturias suvestines sąlygas, išdėstytas Sutarties 81 straipsnio 3 dalyje:

- 1) susitarimas turi padėti tobulinti prekių gamybą arba pristatymą arba skatinti techninę ar ekonominę pažangą (efektyvumas),
- 2) vartotojai turi sąžiningai dalytis gaunama iš to nauda (perdavimas),
- 3) apribojimai turi būti būtini, siekiant šių tikslų (būtinumas),

- 4) susitarimas neturi suteikti šalims galimybės naikinti konkurenciją svarbiausių aptariamų prekių atžvilgiu (konkurencija neturi būti panaikinta).
12. Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymas susitarimų kategorijoms bendrosios išimties reglamentu remiasi prielaida, kad apribojantys susitarimai, kurie patenka į jos taikymo sritį, patenkina visas keturias sąlygas, išdėstytas Sutarties 81 straipsnio 3 dalyje.
13. Linijinių laivų konferencijos bendrosios išimties pagrindumas yra numatytas Reglamento 4056/86 preambulės konstatuojamosios dalies aštuntame punkte, kuriame iš esmės teigiama, kad konferencijos suteikia stabilumo, garantuoja patikimas paslaugas, kurių negalima pasiekti mažiau ribojančiomis priemonėmis. Šiuo požiūriu Pirmosios instancijos teismas pareiškė, kad „Taryba neteigė (ir tikrai negalėjo teigti), kad stabilumas yra svarbesnis už konkurenciją“<sup>12</sup>.
14. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad Reglamento 4056/86 konstatuojamosios dalies aštuntame punkte esantis pagrindas nėra pagrįstas Komisijos patirtimi, taikant 81 straipsnio 3 dalį linijinių laivų konferencijoms.<sup>13</sup> Šiuo požiūriu esminis peržiūros metu nagrinėtas klausimas yra tas, ar, atsižvelgiant į Sutarties 81 straipsnio 3 dalies suvestines sąlygas, Reglamentu 4056/86 nustatytas kainų nustatymas ir pasiūlos reguliavimas, kurį taiko linijinių laivų konferencijos (vis dar) yra pagrįstas esamomis rinkos sąlygomis. Jeigu ne, nebeliktų juridinio pagrindo taikyti bendrąją išimtį ir todėl ji turėtų būti arba panaikinta, arba peržiūreta. Tuo tikslu šalys buvo paprašytos pateikti faktinių įrodymų.
15. Kaip toliau išsamiai paaiškinta priede, po konsultacijų paaiškėjo, kad jau nebesilaikoma keturių suvestinių sąlygų, pagrindžiančių linijinių laivų konferencijų kainų nustatymą, pasiūlos ir rinkos reguliavimą. Nėra galutinių ekonominių įrodymų, kad prielaidos, kuriomis remiantis bendroji išimtis buvo pagrįsta priėmimo metu 1986 m., dabartinėmis rinkos sąlygomis ir remiantis keturiomis suvestinėmis Sutarties 81 straipsnio 3 dalies sąlygomis vis dar yra pagrįstos.

### **3. KITOS LINIJINĖS LAIVYBOS BENDRADARBIAVIMO FORMOS**

#### **3.1. Įvadas**

16. Konferencijos nėra vienintelė linijinės laivybos organizacijos forma. Linijinės laivybos paslaugas taip pat gali teikti konsorciumai ir aljansai. Konsorciumų veiklai yra taikoma išimtis pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį, laikantis tam tikrų sąlygų ir įsipareigojimų, kaip nustatyta Reglamente 823/2000. Vežėjai taip pat gali nuspręsti suvienyti savo veiklą, kuri turės būti vertinama remiantis taikytinomis (nacionalinėmis arba EB) susiliejimų priežiūros taisyklėmis.

#### **3.2. Diskusijų susitarimai**

17. Kitos linijinės laivybos bendradarbiavimo formos, išskyrus jau naudojamas prekiaujant ir gabenant prekes į ES ir iš jos, yra, pavyzdžiui, vadinamieji diskusijų susitarimai. Diskusijų susitarimai taikomi prekybai su JAV ir gabenant prekes į Australiją ir iš jos<sup>14</sup>. Diskusijų susitarimas yra pagrindų susitarimo rūšis, kuriuo

remdamiesi vežėjai, kurie yra konferencijų nariai bei nepriklausantys konferencijai, gali lanksčiai koordinuoti savo konkurencinį elgesį rinkoje dėl frachto tarifų ir kitų paslaugų sąlygų. Tokių susitarimų taikymo sritis ir turinys gali būti įvairūs. Diskusijų susitarimai paprastai apima pasikeitimą neskelbtina verslo informacija tarp konkurentų ir todėl turi būti atsižvelgiama į nusistovėjusią Teismo praktiką dėl pasikeitimo informacija. Dar svarbiau, kaip matoma JAV, dėl būdingo diskusijų susitarimų lankstumo jie yra patrauklūs tradiciškai nepriklausomoms linijoms. Todėl diskusijų susitarimai konkurencijos politikos atžvilgiu gali būti dar žalingesni nei konferencijos, kadangi jie gali panaikinti efektyvią išorinę konkurenciją su konferencijomis.

18. Taigi kitokios bendradarbiavimo tarp laivų savininkų formos, kurios neprieštarautų EB konkurencijos teisei, yra įmanomos.

### **3.3. ELVA pasiūlymas**

19. Europos linijinių vežėjų asociacija (ELVA) pristatė Komisijai pasiūlymą dėl naujos linijinės laivybos paslaugų „priežiūros struktūros“, gabenant prekes į ES ir iš jos<sup>15</sup>, kuri, kaip manoma, galėtų pakeisti Reglamentą 4056/86.<sup>16</sup> Komisija atkreipė dėmesį į šį pasiūlymą ir norėtų pabrėžti, kad šis pasiūlymas nėra derybų arba susitarimo su Komisija išdava. Pasiūlymas tik parodo, kokia verslo struktūra, ELVA nuomone, yra tinkama linijinės laivybos bendradarbiavimui. Iš esmės ELVA pasiūlymas apima<sup>17</sup>:

- pasikeitimą bendro pajėgumų naudojimo ir rinkos dydžio duomenimis pagal prekybą ir iš regiono/zonos į regioną/zoną pagrindu ir jų aptarimą tarp linijų (duomenys pateikiami po mėnesio);
- pasikeitimą prekių plėtros pagal prekybą duomenimis, jų aptarimą ir įvertinimą (duomenys pateikiami po mėnesio);
- bendros pasiūlos ir paklausos duomenų aptarimą ir įvertinimą pagal prekybą (prekes); paklausos prognozės pagal prekybą ir prekes turėtų būti paskelbtos;
- tai, kad linijos gaus nuosavą rinkos dalį pagal prekybą, regioną ir uostą (duomenys surenkami po mėnesio);
- kainų indeksą, diferencijuojamą pagal įranginių tipą (pvz.: refrižeratorinis, sausakrūvis laivas) ir (arba) prekybą (duomenys surenkami po ketvirčio). Ši informacija būtų paskelbta viešai;
- pridėtinius ir papildomus mokesčius, kurie remiasi viešai prieinama ir aiškia formule; jų detalės bus aptartos su siuntėjais.

### **3.4. Išankstiniai ELVA pasiūlymo komentarai**

20. Komisija sveikina vežėjų pasiryžimą galvoti apie kitokią nei dabartinė konferencijų sistema linijinės laivybos organizavimo ateitį. Pati pramonės šaka iš esmės įrodo, kad šiandien tam tikri vežėjai ne visada domisi veikla, kuriai taikoma Reglamentu 4056/86 nustatyta išimtis (kitais tariant, ypač kainų nustatymu ir pasiūlos bei rinkos reguliavimu), bet greičiau – su šiais klausimais susijusiu „diskusijų procesu“. Aišku, kad bet kuri dabar siūloma linijinių siuntėjų bendradarbiavimo struktūra turės būti kruopščiai išnagrinėta, sprendžiant, ar ji yra atitinka EB konkurencijos taisykles.

21. Komisija puikiai žino, kad konferencijų vežėjai jau seniai užsiima veikla, kuri bet kuriame kitame ekonomikos sektoriuje paprastai būtų uždrausta, remiantis EB konkurencijos taisyklėmis. Dėl šios privilegijuotos konferencijų vežėjų padėties kai kuriems iš jų gali būti sudėtinga prisitaikyti prie situacijos, kai jie turės laikytis įprastų EB konkurencijos taisyklių kaip bet kuri kita pramonės šaka. Atsižvelgiant į tai, suprantama, kad verslo požiūriu vežėjai siekti esamo režimo „išnykimo“ arba bent alternatyvaus režimo, kuris būtų panašus į dabartinį ir kuris geriausiai atspindėtų jų turimą specifinę padėtį. Tačiau, nereikia pamiršti, kad bet koks tęstinis skirtingas linijinės laivybos traktavimas pagal EB konkurencijos taisykles, palyginti su kitomis didelių investicijų reikalaujančiomis pramonės šakomis, kurioms būdingos didelės nustatyto dydžio išlaidos ir dideli paklausos svyravimai (pavyzdžiui, oro transportas), turėtų būti įtikinamai motyvuotas. Be to, turėtų būti atsižvelgiama į bet kokios alternatyvios sistemos poveikį *visai* linijinės laivybos pramonei – ne tik į konferencijų vežėjų, bet ir į jų konkurentų (nepriklausomų operatorių), klientų (siuntėjų) ir galutinių klientų interesus. ELVA pabrėžė, kad jos pasiūlymas tinka visai linijinės laivybos pramonei – ne tik vežėjams, bet ir jų klientams. Atsižvelgiant į tai, Komisija laukia visų suinteresuotų šalių, ypač siuntėjų asociacijų, panašių į ESRK, taip pat pavienių siuntėjų nuomonių dėl įvairių pasiūlymo aspektų.

### **3.5. Išvada**

22. Jeigu dabartinė bendroji linijinių laivų konferencijos išimtis dėl kainų nustatymo ir pajėgumų reguliavimo bus panaikinta, tai iš esmės padarys linijinių laivų konferencijas, gabenant prekes į ES ir iš jos, kaip apibrėžta Reglamente 4056/86, nesuderinamas su Sutarties 81 straipsniu.<sup>18</sup> Kyla klausimas, kokios naujos Bendrijos teisinės priemonės, teikiančios rekomendacijas dėl 81 straipsnio taikymo kitoms linijinės laivybos paslaugų bendradarbiavimo formoms, reikėtų. Žinoma, tokios teisinės priemonės poreikis ir rūšis daug priklausys nuo siūlomos bendradarbiavimo struktūros turinio. Visų pirma ar ji apims konkurencijos apribojimus, kaip apibrėžta Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje, ir jeigu taip, tai ar galima teigti, kad išimties sąlygos, remiantis Sutarties 81 straipsnio 3 dalimi, gali būti įvykdytos.
23. Komisija laukia trečiųjų šalių nuomonių dėl teisinės priemonės, kuri taptų pagrindu naujai laivybos linijų bendradarbiavimo sistemai sukurti, poreikio ir galimos formos.

## **4. KABOTAŽO IR TRAMPINIŲ LAIVŲ PASLAUGOS**

24. Tarptautiniai trampiniai laivai, kaip apibrėžta Reglamento 4056/86 1 straipsnio 3 dalies a punkte, ir jūrų transporto paslaugos, teikiamos išskirtinai tarp vienos valstybės narės uostų (kabotažas), kaip numatyta Reglamento 4056/86 1 straipsnio 2 dalyje, šiuo metu yra neįtrauktos į Bendrijos konkurencijos įgyvendinimo taisykles, remiantis Reglamento 1/2003 32 straipsnio a ir b punktais.<sup>19, 20</sup>
25. Kaip toliau yra išsamiai paaiškinta priede, nepateikta jokių įtikinamų įrodymų, pagrindžiančių tai, kad tos paslaugos turi gauti naudos dėl skirtingų vykdymo taisyklių nei tos, kurios, kaip nusprendė Taryba, turėtų būti taikomos visiems kitiems ekonomikos sektoriams. Taip pat nebuvo paaiškinta, kokių teisinių neigiamų pasekmių tokie procedūriniai pakeitimai galėtų turėti šiai pramonės šakai. Todėl Komisija siūlo, kad jūrų kabotažui ir trampinių laivų paslaugoms būtų taikomos bendrosios Reglamento 1/2003 vykdymo taisyklės. Tačiau, kad tarpinių laivų

pramonė galėtų teisingai įvertinti visų pirma jų „susivienijimų susitarimus“, Komisija planuos išleisti tam tikros formos, kurią dar reikės nustatyti, rekomendacijas.

## 5. TECHNINIAI SUSITARIMAI

26. Reglamento 4056/86 2 straipsniu jūrų transporto paslaugų teikėjams leidžiama sudaryti susitarimus, kurių vienintelis tikslas ir rezultatas – techniniai patobulinimai arba bendradarbiavimas. Tokiems susitarimams netaikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis. Nuostatoje yra tam tikrų pavyzdžių, pvz., laivų ir įranginių standartai ar tipai bei jungiamųjų maršrutų transporto tvarkaraščių derinimas.
27. Kaip toliau išsamiai paaiškinta priede, ši specifinė išimtis, taikoma techniniams susitarimams, kaip patvirtino Europos Teisingumo Teismas, yra tik deklaratyvus pobūdžio, todėl dokumente siūloma šią nuostatą panaikinti, kaip šių metų pradžioje Taryba ją panaikino oro transporto sektoriuje.

## 6. TARPTAUTINĖS TEISĖS PRIEŠTARAVIMAI

28. Reglamento 4056/86 9 straipsnyje numatyta darbo tvarka, kurios turi būti laikomasi tuo atveju, jeigu reglamento taikymas prieštarautų trečiosios šalies įstatymams. Tokiu atveju Komisija turėtų pasikonsultuoti su susijusiomis trečiųjų šalių institucijomis ir paprašyti, kad Taryba, jei reikia, leistų pradėti derybas. Šios nuostatos įtraukimo į Reglamentą 4056/86 motyvas greičiausiai buvo tas, kad, atsižvelgiant į tarptautinio jūrų transporto pobūdį, Reglamento 4056/86 taikymas gali prieštarauti tam tikrų trečiųjų šalių įstatymams ir taisyklėms ir pakenkti svarbiems Bendrijos prekybos ir laivybos interesams (Reglamento 4056/86 *konstatuojamosios dalies 15 punktas*).
29. Kaip toliau yra išsamiai paaiškinta priede, praeityje nebuvo įstatymų nesutapimų ir mažai tikėtina, kad jų atsirastų, net ir tada, jeigu linijinių laivų konferencijų bendroji išimtis būtų visiškai panaikinta. Todėl, atrodytų, nėra pagrindo šiai nuostatai išlaikyti.

## 7. IŠVADOS

30. Iš to, kas įvairiais klausimais išdėstyta anksčiau, galima daryti tokias išvadas:
- (a) *ar dabartinėmis rinkos sąlygomis vis dar pagrįsta linijinės laivybos konferencijų bendroji kainų nustatymo ir pasiūlos bei rinkos reguliavimo išimtis pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį? Nėra įtikinamų ekonominių įrodymų, kad prielaidos, kuriomis bendroji išimtis buvo pagrįsta priėmimo metu 1986 m., dabartinėmis rinkos sąlygomis ir remiantis keturiomis Sutarties 81 straipsnio 3 dalies suvestinėmis sąlygomis yra pagrįstos. Todėl Komisija rengiasi pasiūlyti panaikinti esamą bendrąją linijinės laivybos konferencijų išimtį;*
  - (b) *jeigu ne, ar Komisija pasiūlytų pakeisti bendrąją išimtį kitokia teisine priemone linijinės laivybos paslaugoms, gabenant prekes į ES ir iš jos?*



Komisija įvertins atitinkamus šios pramonės šakos pasiūlymus ir interesų grupių pastabas, prieš priimdama poziciją dėl alternatyviai linijinių laivų bendradarbiavimo sistemai tinkamos teisinės priemonės. ELVA jau pateikė konkrečių pasiūlymų dėl tokios sistemos. Prieš suformuodama savo poziciją dėl jų, Komisija norėtų pakviesti suinteresuotas trečiąsias šalis pateikti savo pastabas ir alternatyvius pasiūlymus;

- (c) *ar vis dar pagrįsta trampinių laivų paslaugų ir kabotažo (t. y. nacionalinės jūrų paslaugos) išimtis iš Reglamento 1/2003 konkurencijos įgyvendinimo taisyklių?* Nebuvo pateikta jokių įtikinamų įrodymų, pagrindžiančių tai, jog šios paslaugos turėtų gauti naudos dėl vykdymo taisyklių, kurios skiriasi nuo tų, kurios Tarybos sprendimu turi būti taikomos visiems sektoriams. Taip pat nebuvo paaiškinta, kokių neigiamų teisinių pasekmių tokie procedūriniai pakeitimai gali turėti šiai pramonės šakai. Todėl Komisija rengiasi pradėti taikyti Reglamentą 1/2003 jūrų kabotažui ir trampinių laivų paslaugoms. Komisija trampinių laivų pramonei teiks rekomendacijas dėl konkurencijos taisyklių įgyvendinimo šiame sektoriuje;
- (d) *ar yra svarių priežasčių išsaugoti specialias išimtis, taikomas išskirtinai techniniams susitarimams?* Nuostata dėl techninių susitarimų, išdėstyta Reglamento 4056/86 2 straipsnyje, kaip patvirtino Teismas, yra tik deklaratyvaus pobūdžio, todėl Komisija rengiasi siūlyti panaikinti šią nuostatą, kaip šių metų pradžioje Taryba ją panaikino oro transporto sektoriuje;
- (e) *ar yra svarių priežasčių išlaikyti Reglamento 4056/86 nuostatą dėl tarptautinės teisės prieštaravimų?* Tarptautinės teisės prieštaravimų nebuvo praeityje ir, atrodytų, nėra pagrindo išlaikyti Reglamento 4056/86 9 straipsnį. Tačiau prieš išsakydama savo poziciją, Komisija norėtų pakviesti suinteresuotas šalis, ypač jos tarptautinius partnerius pareikšti savo nuomonę dėl tarptautinės teisės prieštaravimų nuostatos poreikio.

## 8. SIŪLOMI VEIKSMAI

31. Atsižvelgdama į anksčiau pateiktas išvadas, Komisija siūlo:

- apsvarstyti dabar taikomų esminių Reglamento 4056/86 nuostatų, ypač linijinių laivų konferencijos bendrosios išimties ir išimties, taikomos techniniams susitarimams, panaikinimą;
- ištirti, kokia priemone reikėtų pakeisti Reglamentą 4056/86, ir tuo tikslu pateikti atitinkamą pasiūlymą, taip pat atsižvelgiant į ES linijinių laivų pramonės konkurencinę padėtį pasauliniame kontekste;
- kruopščiai išnagrinėti šiame dokumente pateiktą ELVA pasiūlymą, atsižvelgiant į suinteresuotų trečiųjų šalių pateiktas pastabas, taip pat bet kokius kitus galimus šios pramonės šakos ir kitų suinteresuotų šalių pasiūlymus;

- pasiūlyti padaryti Reglamento 1/2003 pakeitimus, t. y. pašalinti dabartinę išimtį, taikomą trampinių laivų ir kabotažo paslaugoms, iš jo taikymo srities;
- kruopščiai patikrinti, ar yra priežasčių išsaugoti nuostatą dėl tarptautinės teisės prieštaravimų.

## **9. KVIETIMAS PATEIKTI KOMENTARUS**

32. Komisija kviečia valstybes nares, visas kitas institucijas ir suinteresuotas šalis pateikti komentarų dėl šios baltosios knygos per du mėnesius nuo jos paskelbimo dienos šiuo adresu:

### **Pašto adresas:**

Direction générale de la concurrence  
Commission européenne  
Unité D2 (transport)  
Livre blanc sur le revue maritime  
Rue Joseph II 70, 2/237  
1049 Bruxelles

### **Elektroninio pašto adresas:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Priedama:** pagalbinis dokumentas

- 
- <sup>1</sup> 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4056/86, nustatantis išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, OL L 378, 1986 12 31, p. 24, su pakeitimais, padarytais 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentu 1/2003 (OL L 1, 2003 1 4, p. 1).
- <sup>2</sup> 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas 1/2003 (OL L 1, 2003 1 4, p. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> 2002 m. balandžio mėn. EBPO sekretoriato pranešimas, Konkurencijos politika linijinėje laivyboje, p. 74–80; <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- <sup>5</sup> 2002 m. kovo 25 d. *Ad hoc* patariamasis komitetas.
- <sup>6</sup> Žr., pvz., Bylą T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, [2002] ECR II-1011, 254, 393 ir 484 punktai.
- <sup>7</sup> Pagrindiniai apribojimai paprastai laikomi konkurencijos apribojimais pagal Sutarties 81 straipsnio 1 dalies objektą, kuris paprastai netenkina atleidimo sąlygų pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį.
- <sup>8</sup> Žr. 2002 m. lapkričio 14 d. TAA, EATA, peržiūrėtus TACA sprendimus (OL L 26, 2003 01 31, p. 53) ir Komisijos pranešimą spaudai, 2002 11 14, IP/02/1677.
- <sup>9</sup> Žr. 2002 m. lapkričio 14 d. TAA, FEFC, TACA, perž. TACA sprendimus (OL L 26, 2003 01 31, p. 53) ir Komisijos pranešimą spaudai, 2002 11 14, IP/02/1677.
- <sup>10</sup> Sujungtos Bylos T-191/98 ir T-212/98–T-214/98 *TACA* [2003] ECR – dar nepranešta, 568 punktas.
- <sup>11</sup> Tuo tikslu žr. Bylos T-17/93, *Matra*, ECR [1994] II-595 139 punktą ir Bylos 26/76, *Metro (I)*, [1977] ECR 1875, 43 punktą.
- <sup>12</sup> Byla T-395/94, *TAA* [2002] ECR II-00875, 261 punktas.
- <sup>13</sup> Palyginimui žr. Reglamentą 823/2000 dėl konsorciūmų (OL L 100, 2000 4 20, p. 24), Reglamentą 1400/2002 dėl motorinių transporto priemonių (OL L 203, 2002 8 1, p. 30) ir Reglamentą 2790/1999 dėl vertikalųjų susitarimų (OL L 336, 1999 12 29, p. 21), kuriuose Komisija aiškiai nurodo patirtį, įgytą susijusiuose sektoriuose, dėl kurios galima apibrėžti susitarimų, kurie galėtų būti laikomi tenkinančiais sąlygas, išdėstytas 81 straipsnio 3 dalyje, kategorijas.
- <sup>14</sup> Žr. tolesnį padėties aprašymą tose jurisdikcijose šio dokumento priede.
- <sup>15</sup> Linijinės laivybos paslaugas ELVA apibrėžia savo pasiūlyme taip: „reguliarus prekių gabenimas tam tikru uostų maršrutu ar maršrutais pagal iš anksto paskelbtus tvarkaraščius ir išplaukimo datas, kuriuo net ir nereguliariai už užmokestį gali naudotis bet kuris transporto naudotojas, bei papildoma veikla“ (plg. Reglamento 823/2000 2 straipsnio 2 dalis).
- <sup>16</sup> 2004 m. rugpjūčio 6 d. ELVA galutinis pasiūlymas; [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> Nuorodos į išsamesnį ELVA pasiūlymo aprašymą yra pateiktos priede.
- <sup>18</sup> Linijinių laivų konferencija – tai dviejų ar daugiau vežėjų laivais grupė, kuri teikia linijinės laivybos paslaugas, laikydamosi bendrų frachto tarifų (plg. linijinių laivų konferencijos apibrėžimas Reglamento 4056/86 1 straipsnio 3 dalies b punkte).

---

<sup>19</sup> Reglamentas 1/2003 nuo 2004 m. gegužės 1 d. pakeitė procedūrinės Reglamento 4056/86 nuostatas. Reglamento 4056/86 netaikymas kabotažui ir trampiniams laivams nuo 2004 m. gegužės 1 d. iš esmės neturi jokios praktinės reikšmės.

<sup>20</sup> Kad būtų išvengta nesusipratimų, esminės konkurencijos taisyklės (EB sutarties 81 ir 82 straipsniai) taip pat yra taikomos toms paslaugoms. Išimtį apriboja konkurencijos *įgyvendinimo* taisyklės; kitaip tariant, Reglamentas 1/2003 nėra taikomas trampiniams laivams ir kabotažui.