



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 13.10.2004
COM(2004) 675 galīgā redakcija

BALTĀ GRĀMATA

**par Regulas 4056/86 pārskatu, kas piemēro jūras transporta nozarei EK konkurences
noteikumus**

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2004) 1254}

1. IEVADS

1.1. Šīs Baltās grāmatas mērķis

1. Šīs grāmatas mērķis ir informēt par attīstību jūras transporta konkurences jomā. Šī grāmata īpaši analizē, vai saglabāt, mainīt vai atcelt pašreiz piemērojamās Regulas 4056/86 noteikumus. Turklāt grāmata apskata jautājumu par to, vai būtu atbilstoši aizvietot pašreizējo kopējo atbrīvojumu lineru apvienībām, kas kopā ar citiem Kopienas instrumentiem noteikti Regulā 4056/86 (piemēram, citi kopējie atbrīvojumi vai vadošo norādījumu kopums), kas attiecas uz jebkuru jaunu biznesa sadarbības veidu starp lineru satiksmes pakalpojumu operatoriem tirdzniecības jomā uz ES un no tās (papildu jau esošiem sadarbības veidiem, piemēram, konsorcijiem un aliansēm).

1.2. Padomes Regula 4056/86

2. Padomes Regulai 4056/86 piemērojot līguma par jūras transportu 81. un 82. pantu, (turpmāk :“Regula 4056/86”)¹, sākotnēji bija divkārša funkcija. Pirmkārt, tajā bija iekļauti procesuāli noteikumi, kas nodrošināja Komisijai praktiskus rīkus efektīvai faktu meklēšanai un EK konkurences noteikumu ieviešanai jūras transporta sektorā. Otrkārt, tajā bija iekļauti daži neatkarīgi noteikumi jūras sektoram. Vissvarīgākais no šiem pamatnoteikumiem ir grupālais atbrīvojums no Līguma 81. panta 1. punkta aizlieguma attiecībā uz noteiktu kategoriju nolīgumiem, lēmumiem vai saskaņotām darbībām, par ko panākta vienošanās līnijpārvadātāju konferencēs. Pirmā Regulas 4056/86 funkcija ir kļuvusi lieka kopš 2004. gada 1. maija, kad tika piemērota Padomes Regula 1/2003, aizstājot Regulas 4056/86 procesuālos noteikumus un tādējādi nodrošinot kopējus konkurences realizēšanas noteikumus gandrīz visos sektoros, tajā skaitā, jūras transporta sektorā (ar dažiem konkrētiem izņēmumiem).² Taču Regulas 4056/86 neatkarīgie noteikumi nav mainīti līdz šai dienai. Izbeidzoties konkrētajam procesuālajam jūras transporta konkurences režīmam, loģisks nākamais solis ir pārskatīt, vai pašreizējos tirgus apstākļos joprojām ir pamatoti atlikušie īpašie konkurences pamatnoteikumi jūras transporta sektorā.

1.3. Pārskats

3. Pārskats jāskata vispārējā ES kontekstā. Lisabonas Eiropas Padome 2000. gada martā³ lūdza Komisijai „*paātrināt liberalizāciju tādās jomās kā gāze, elektrība, pasta pakalpojumi un transports*”. Turklāt pārskatu ietekmējusi arī ESAO Sekretariāta atskaite, kas publicēta 2002. gada aprīlī un kurā ieteikts apsvērt iespēju likvidēt uz neuzticību balstītu kopēju atbrīvojumu no cenu noteikšanas un izmaksu diskusijām.⁴
4. Galvenais pārskatā aplūkots jautājums ir pašreizējais grupālais atbrīvojums no noteiktām līnijpārvadātāju ierobežojošām praksēm, jo īpaši cenu noteikšanā un piedāvājuma regulēšanā. Taču pārskatā aplūkoti arī dažus citi noteikumi, kuri ietverti Regulā 4056/86, kas ir noteiktu jūras pakalpojumu (piekrastes kuģniecības (kas ir nacionālie jūras pakalpojumi) un kravas pārvadājumu (sarakstā neesošu) pakalpojumu) svīturošana no konkurences ieviešanas noteikumiem, tehnisko nolīgumu noteikuma un noteikuma par likumu konfliktu.

5. Laineru satiksmes tirgus ir mainījies 18 gadu laikā, kopš tika pieņemta Regula 4056/86. It īpaši ir palielinājusies to pārvadātāju nozīme, kas piedāvā laineru satiksmes pakalpojumus ārpus konferences (neatkarīgie pārvadātāji) lielākajā daļā maršrutu uz ES un no tās. Turklāt pieaudzis sadarbības formu, piemēram, konsorciju un alianšu, skaits starp līnijpārvadātājiem (neiekļaujot cenu noteikšanu). Vērojams arī būtisks individuālo konfidenciālo līgumu starp pārvadātājiem un kravu nosūtītājiem pieaugums, piemēram, individuālo pakalpojumu līgumu pieaugums. Šie notikumi aktualizē jautājumu par to, vai kopējais atbrīvojums no laineru konferenču veiktās cenu noteikšanas un kuģu kravnesības regulēšanas joprojām ir pamatots saskaņā ar Līguma 81. panta 3. punktu.
6. Dalībvalstis⁵ ir vienojušās, ka pārskatīšana ir trīs pakāpju process, kas sastāv no: 1) faktu noskaidrošanas, 2) Komisijas grāmatas un 3) likumdošanas akta priekšlikuma. Pārskatīšanas process tika sākts 2003. gada martā, kad tika publicēts konsultāciju dokuments (turpmāk „2003. gada konsultāciju dokuments”), kas pieejams vietnē <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. No laineru kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem (kravu pārvadātājiem), transporta izmantotājiem (kravu nosūtītājiem un kravu ekspeditoriem), dalībvalstīm, patērētāju asociācijām un citiem kopā tika saņemti 36 iesniegumi. Ekonomistu komanda no Erasma universitātes Roterdamā tika pilnvarota palīdzēt atbilžu apstrādē. Atbildes uz konsultāciju dokumentu un galīgā *Erasmus* atskaite ir publicēta Komisijas tīmekļa vietnē. Pēc publiskas noklausīšanās 2003. gada decembrī konkurences ģenerāldirektorāts ir izklāstījis konsultāciju procesa iznākumu un tā iepriekšēju analīzi darba dokumentā (turpmāk „darba dokuments”). Darba dokuments kalpoja par pamatu diskusijai ar dalībvalstīm 2004. gada maijā un tika arī publicēts tīmekļa vietnē <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Jautājumi

7. Regulas 4056/86 pārskats aktualizē šādus jautājumus:
- (a) Vai pašreizējos tirgus apstākļos saskaņā ar Līguma 81. panta 3. punktu joprojām ir pamatota grupālā atbrīvojuma no laineru satiksmes konferenču veiktās kravu pārvadājumu cenu noteikšanas, piedāvājuma un tirgus regulēšanas?
 - (b) Ja nē, vai vajadzētu un vai būtu atbilstoši pārņemt citus Kopienas instrumentus (piemēram, citu grupālo atbrīvojumu vai vadošo norādījumu kopumu), kas attiecas uz jebkuru jaunu biznesa sadarbības veidu starp laineru satiksmes pakalpojumu operatoriem tirdzniecības jomā uz ES un no tās (papildus jau esošiem sadarbības veidiem, piemēram, konsorcijiem un alianšēm)?
 - (c) Vai joprojām ir pamatota kravas pārvadājumu kuģu pakalpojumu un piekrastes kuģniecības svītrosana no Regulas 1/2003 konkurences ieviešanas noteikumiem?
 - (d) Vai pastāv pamatots iemesls saglabāt šo Regulas 4056/86 konkrēto izņēmumu tikai tehniskiem nolīgumiem?
 - (e) Vai pastāv pamatots iemesls saglabāt Regulas 4056/86 noteikumu par likumu konfliktu?

2. LĪNIJPĀRVADĀTĀJU KONFERENČU GRUPĀLAIS ATBRĪVOJUMS

8. Regula 4056/86 paredz noteiktu apstākļu un saistību gadījumā tā saukto grupālo atbrīvojumu no nolīgumiem, lēmumiem un praksēm, par ko vienojušies vienas vai vairāku līnijpārvadātāju konferences visi vai daļa dalībnieku, kā noteikts Regulas 4056/86 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā, kuru mērķis ir cenu un pārvadājumu veikšanas apstākļu noteikšana un kas, turklāt, nodarbojas ar vienu vai vairākiem šādiem sadarbības veidiem:
- kravas pārvadājumu grafiku, kuģošanas datumus vai izsaukuma datumu koordinēšanu;
 - kuģošanas vai izsaukumu biežuma noteikšanu;
 - kuģošanas vai izsaukumu sadales koordinēšanu starp apvienības biedriem;
 - katra biedra nodrošinātās kravnesības regulēšanu;
 - kravas vai ienākumu sadali starp biedriem.
9. No pašas regulas, no Komisijas lēmumu prakses un Tiesas prakses izriet, ka Regulā 4056/86 iekļauts „pilnībā ārkārtējs” grupālais atbrīvojums⁶, jo tas atbrīvo no cenu noteikšanas un kuģu kravnesības regulēšanas, ko parasti uzskata par nemainīgiem beztermiņa ierobežojumiem⁷ un kas nesatur nekādus tirgus daļu sliekšņus. Regulu tiešām var izskaidrot tikai tās vēsturiskajā kontekstā.
10. Līnijpārvadātāju konferences apvienības ir mēģinājušas skaidrot grupālo atbrīvojumu plašā kontekstā. Līnijpārvadātāju konferences uzskatīja, ka grupālais atbrīvojums it īpaši attiecas uz kuģu kravnesības neizmantošanas nolīgumiem⁸ un iekšzemes cenu noteikšanu⁹. Taču to neakceptēja ne Komisija, ne Tiesa. Grupālais atbrīvojums tiešām izriet no Līguma 81. panta 1. punkta un tādēļ jāskaidro šaurā tās nozīmē¹⁰. Mērķus, ko ievēro citi līguma noteikumi, var ņemt vērā tikai gadījumā, ja tie ietilpst Līguma 81. panta 3. punkta četru nosacījumu kategorijā.¹¹

2.1. IZVĒRTĒŠANA

11. ES konkurences noteikumi ir veidoti, pieņemot, ka konkurence patērētājam nodrošina vislabākos pakalpojumus par viszemāko cenu. Tādēļ Līguma pamatnostādne ir, ka konkurenci nedrīkst kropļot un ka jebkura atkāpe no šī noteikuma ir jāpamato. Nolīgumus, kas saskaņā ar Līguma 81. panta 1. punktu ierobežo konkurenci (piemēram, nolīgumus par cenu noteikšanu un kuģu kravnesību), var atbrīvot tikai gadījumā, ja tie kopumā atbilst četriem nosacījumiem, kas izklāstīti Līguma 81. panta 3. punktā, proti:
- 1) nolīgumam jāsekmē ražošanas vai preču realizācija vai jāveicina tehniskais vai ekonomiskais progress (efektivitāte),
 - 2) patērētājiem jāsaņem godīga iegūto labumu daļa (dalīšanās),
 - 3) ierobežojumiem jābūt nepieciešamiem šo mērķu sasniegšanai (nepieciešamība) un, visbeidzot,

- 4) nolīgums nedrīkst sniegt pusēm iespēju likvidēt konkurenci attiecībā uz būtisku apspriežamo produktu daļu (nekāda konkurences likvidēšana).
12. Līguma 81. panta 3. punkta piemērošana nolīgumu kategorijām, veicot grupālo atbrīvojumu regulēšanu, ir balstīta uz pieņēmumu, ka ierobežojošie nolīgumi, kas ir to kompetencē, atbilst visiem četriem Līguma 81. panta 3. punktā izklāstītajiem nosacījumiem.
13. Līnijpārvadātāju konferences grupālā atbrīvojuma pamatojums ir sniegts Regulas 4056/86 preambulas 8. izklāstā, kas būtībā pieņem, ka konferences nodrošina stabilitāti, garantējot uzticamu pakalpojumu sniegšanu, ko nevarētu sasniegt ar mazāk ierobežojošiem līdzekļiem. Šajā sakarā Pirmās instances tiesa paziņoja, ka „*Padome neapgalvoja (un nevarēja apgalvot), ka stabilitāte ir svarīgāka par konkurenci*”.¹²
14. Jāatzīmē, ka Regulas 4056/86 8. izklāstā sniegtais pamatojums nav balstīts uz Komisijas pieredzi, piemērojot 81. panta 3. punktu līnijpārvadātāju konferencēm¹³. Šajā sakarā galvenais pārskata procesā aplūkots jautājums ir, vai, ņemot vērā Līguma 81. panta 3. punkta kopīgos nosacījumus, līnijpārvadātāju konferences saskaņā ar Regulu 4056/86 veiktās cenu noteikšanas un piedāvājuma regulēšanas pamatojumu var (joprojām) saukt par derīgu, ņemot vērā pašreizējo tirgus situāciju. Ja nevar, tad vairs nepastāvētu juridisks pamatojums grupālam atbrīvojumam, kas tāpat būtu vai nu jāatceļ, vai jāpārskata. Puses ir uzaicinātas sniegt faktiskos pierādījumus.
15. Kā pielikumā paskaidrots sīkāk, no konsultācijas izriet, ka četri kopīgie nosacījumi, kas pamato atbrīvošanu no līnijpārvadātāju konferences veiktās cenu noteikšanas, piedāvājuma un tirgus regulēšanas, vairs netiktu izpildīti. Nepastāv pārliecinoši ekonomiski pierādījumi tam, ka pieņēmumi, ar kuriem tika pamatota atbrīvošana laikā, kad tie tika pieņemti 1986. gadā, pašreizējos tirgus apstākļos un balstoties uz Līguma 81. panta 3. punkta četriem kopīgiem nosacījumiem, joprojām būtu pamatoti.

3. CITAS LĪNIJPĀRVADĀTĀJU SADARBĪBAS FORMAS

3.1. Ievads

16. Konferences nav vienīgais laineru kuģniecības organizācijas veids. Laineru satiksmes pakalpojumus var sniegt arī konsorcijs un alianses. Konsorcijs darbības ir grupāli atbrīvotas saskaņā ar Līguma 81. panta 3. punktu noteiktu apstākļu un saistību gadījumā, kā noteikts Regulā 823/2000. Arī pārvadātāji var izlemt apvienot savas darbības, kuras jāvērtē saskaņā ar piemērojamiem (valstu vai EK) apvienošanās kontroles noteikumiem.

3.2. Diskusiju nolīgumi

17. Citi līnijpārvadātāju sadarbības veidi, izņemot tos, kas jau veic tirdzniecību uz ES un no tās, ir, piemēram, tā saucamie darba nolīgumi. Darba nolīgumi pastāv sevišķi ASV tirdzniecības jomā un tirdzniecības jomā uz Austrāliju un no tās¹⁴. Darba nolīgums ir struktūras nolīguma veids, kam pateicoties pārvadātāji, kas ir konferenču

biedri un kas nav konferenču biedri, var tirgū elastīgi koordinēt savu konkurējošo rīcību atkarībā no kravas pārvadājumu cenām un citiem pakalpojumu apstākļiem. Šādu nolīgumu apjoms un saturs var atšķirties. Parasti darba nolīgumi iekļauj jutīgas biznesa informācijas apmaiņu konkurentu starpā un tādēļ tiem jāņem vērā noteiktās tiesas precedentu tiesības par informācijas apmaiņu. Turklāt, kā rāda ASV prakse, darba nolīgumiem raksturīgā elastība padara tos pievilcīgus tradicionāli neatkarīgām kuģu līnijām. Šajā sakarā darba nolīgumi var konkurences politikas ziņā būt sliktāki par konferencēm, jo tie var likvidēt efektīvu ārējo konkurenci ar konferencēm.

18. Citi sadarbības veidi starp kuģu īpašniekiem, kas atbilst EK konkurences likumam, ir iespējami.

3.3. ELAA priekšlikums

19. Eiropas Laineru kuģniecības lietu asociācija (*ELAA*) ir iesniegusi Komisijai priekšlikumu par jaunu „reglamentētu struktūru” laineru satiksmes pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas maršrutos uz ES un no tās¹⁵ un kas, kā tā uzskata, varētu aizstāt Regulu 4056/86¹⁶. Komisija ir ievērojusi šo priekšlikumu un vēlētos uzsvērt, ka tas nav radies jebkādu sarunu vai nolīgumu ar Komisiju rezultātā. Priekšlikums tikai atspoguļo to, ko *ELAA* uzskata par piemērotu biznesa vidi līnijpārvadātāju sadarbībai. Īsumā *ELAA* priekšlikumā ir ieteikta¹⁷:

- Apmaiņa un diskusija par kuģu līniju apkopotās kravnesības izmantošanu un tirgus lielumu pēc tirdzniecības apjoma un uz no reģiona/zonas uz reģiona/zonas pamata (dati ar mēneša aizkavēšanos);
- Preču attīstības apmaiņa, apspriešana un izvērtēšana pēc tirdzniecības apjoma (uz datu pamata, kas apkopoti ar mēneša aizkavēšanos);
- Apkopoto piedāvājuma un pieprasījuma datu apspriešana un izvērtēšana pēc tirdzniecības apjoma/preču daudzuma, pēc tirdzniecības apjoma un preču daudzuma veiktās piedāvājuma prognozes tiktu publicētas;
- Kuģu līnijas iegūst savu tirgus daļu pēc tirdzniecības apjoma, pēc reģiona un pēc ostas (dati apkopoti ar mēneša aizkavēšanos);
- Cenu indekss diferencēts pēc aprīkojuma veida (piem., refrīžeratorkuģis, sauskravas kuģis) un/vai tirdzniecības apjoma (dati apkopoti ar gada ceturkšņa aizkavēšanos). Šī informācija būtu publiski pieejama.
- Papildu nodokļi un papildu nodevas, kas balstītas uz publiski pieejamām un skaidrām formulām, kuras sīki tiktu apspriestas ar kravu nosūtītājiem.

3.4. Iepriekšēji komentāri par *ELAA* priekšlikumu

20. Komisija atzinīgi vērtē pārvadātāju vēlmi domāt par laineru satiksmes nākotnes organizāciju, kas atšķiras no pašreizējās konferenču sistēmas. Pati nozare patiesībā norāda, ka atsevišķi kravu pārvadātāji šodien ne vienmēr ir īpaši ieinteresēti Regulas 4056/86 darbībā, uz kurām attiecas atbrīvojums (jo īpaši cenu noteikšanā un piedāvājuma un tirgus regulēšanā), bet drīzāk ap to notiekošajā „diskusiju procesā”. Ir skaidrs, ka jebkurš tikko ierosināts sadarbības veids starp laineru kravu nosūtītājiem būs rūpīgi jāpārbauda, lai tas atbilstu EK konkurences noteikumiem.

21. Komisija labi apzinās, ka konferences pārvadātāji ir pieraduši veikt aktivitātes, kas jebkurā citā ekonomiskā sektorā parastā gadījumā būtu aizliegtas saskaņā ar EK konkurences noteikumiem. Šis konferences pārvadātāju privilēģētais stāvoklis var sarežģīt dažu pārvadātāju spēju piemēroties situācijai, kurā tiem jāpakļaujas parastajiem EK konkurences noteikumiem tāpat kā jebkurai citai nozarei. Ņemot vērā šo situāciju, ir saprotams, ka no biznesa viedokļa kravu pārvadātāji var meklēt pašreizējā režīma „pavājināšanos” vai vismaz alternatīvu režīmu, kas ir līdzīgs pašreizējam režīmam un kas vislabāk atbilstu to konkrētajam stāvoklim. Taču jāpatur prātā, ka jebkurai ilgstošai atšķirīgai attieksmei saskaņā ar laineru satiksmes nozares EK konkurences noteikumiem salīdzinājumā ar citām lielu kapitālieguldījumu ietilpīgām nozarēm, kurās ir augstas fiksētas cenas un pieprasījuma svārstības (piemēram, gaisa transporta nozari), jābūt pārliecinoši pamatotai. Turklāt jāņem vērā jebkuras alternatīvas sistēmas ietekme uz *kopējo* laineru satiksmes nozari, ne tikai konferences kravu pārvadātāju intereses, bet arī to konkurentu intereses (neatkarīgie pārvadātāji), klientu (kravu nosūtītāju) un gala patērētāju intereses. *ELAA* ir uzvērusi, ka tās priekšlikums ir labs visai laineru kravas pārvadājumu nozarei, ne tikai kravu pārvadātājiem, bet arī to klientiem. Ņemot to vērā, Komisija vēlētos saņemt visu ieinteresēto pušu, it īpaši kravu nosūtītāju, ESK līdzīgu asociāciju, kā arī individuālo kravu nosūtītāju viedokļus par dažādiem priekšlikuma aspektiem.

3.5. Nobeigums

22. Ja tiek atcelts pašreizējais līnijpārvadātāju konferences grupālais atbrīvojums no cenu noteikšanas un kravnesības regulēšanas, laineru apvienību tirdzniecība uz ES un no tās, kā definēts Regulā 4056/86, būtībā būs nesavietojama ar Līguma 81. pantu¹⁸. Jautājums ir, kāds Kopienas juridisks instruments būtu nepieciešams, lai padarītu citas laineru satiksmes pakalpojumu sadarbības formas piemērojamas 81. pantam. Protams, vajadzība pēc šāda juridiska instrumenta, kā arī tā veids būtu ļoti atkarīgs no ierosinātās sadarbības veida satura. It īpaši, vai tas ietver konkurences ierobežojumus saskaņā ar Līguma 81. panta 1. punktu, un ja tā, vai var teikt, ka tiks izpildīti Līguma 81. panta 3. punktā minētie atbrīvojuma nosacījumi.
23. Komisija vēlētos saņemt trešo pušu viedokļus par juridiska instrumenta vajadzību un iespējamo formu, kas, iespējams, varētu izveidot jaunu līnijasatiksmes uzņēmējdarbības sadarbības formu.

4. PIEKRASTES KUĢNIECĪBAS UN KRAVU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMI

24. Starptautisko transportkuģu satiksmes pakalpojumi, kā noteikts Regulas 4056/86 1. panta 3. punkta 1) apakšpunktā, un jūras transporta pakalpojumi, kas tiek sniegti tikai starp vienas un tās pašas dalībvalsts ostām (piekrastes kuģniecība), kā paredzēts Regulas 4056/86 1. panta 2. punktā, pašreiz ir izslēgti no Kopienas konkurences ieviešanas noteikumiem saskaņā ar Regulas 1/2003 32. panta a) un b) apakšpunktu.^{19, 20}
25. Kā sīkāk paskaidrots pielikumā, nav sniegti ticami argumenti, kas attaisnotu faktu, kādēļ šiem pakalpojumiem jāgūst labums no citiem likuma ieviešanas noteikumiem nevis tiem, ko Padome izlēmusi piemērot visiem citiem saimniekošanas sektoriem. Tāpat nav paskaidrots, kādas likumīgas negatīvas sekas šādas procesuālas izmaiņas varētu radīt nozarei. Pamatojoties uz to, Komisija ierosina attiecināt Regulas 1/2003

vispārīgos likuma ieviešanas noteikumus uz jūras piekrastes kuģniecību un transportkuģu satiksmes pakalpojumiem. Lai palīdzētu transportkuģu satiksmes nozarei pareizi izvērtēt īpaši tās „kopējās kases nolīgumus”, Komisija tomēr apsvērs iespēju izdot ieteikumus veidā, kāds tiks noteikts.

5. TEHNISKIE NOLĪGUMI

26. Regulas 4056/86 2. pants ļauj jūras transporta pakalpojumu sniedzējiem slēgt nolīgumus, kuru vienīgais mērķis un nolūks ir sasniegt tehniskus uzlabojumus vai izveidot sadarbību. Līguma 81. panta 1. punkts neattiecas uz šādiem nolīgumiem. Noteikumā ir iekļauti noteikti piemēri, piemēram, kuģu un aprīkojuma standarti vai veidi un savienoto maršrutu transporta sarakstu saskaņošana.
27. Kā pielikumā paskaidrots sīkāk, šis konkrētais tehnisko nolīgumu izņēmums, kā to apstiprinājusi Eiropas Tiesa, ir tikai paskaidrojošs, un tādēļ grāmatā ierosināts šo noteikumu atcelt, līdzīgi kā Padome šogad to atcēla gaisa transporta sektorā.

6. LIKUMU KONFLIKTS

28. Regulas 4056/86 9. pantā aprakstīta procedūra, kas jāveic gadījumā, ja Regulas piemērošana izraisa konfliktu ar trešās valsts likumu. Tādā gadījumā Komisijai jāapspriežas ar attiecīgajām trešo valstu iestādēm un nepieciešamības gadījumā jālūdz Padomei pilnvarot to atvērtu sarunu veikšanai. Iemesls šī noteikuma iekļaušanai Regulā 4056/86 tobrīd acīmredzot bija tāds, ka, šķita, ka, ņemot vērā starptautiskā jūras transporta iezīmes, Regulas 4056/86 piemērošana varētu izraisīt konfliktu ar noteiktu trešo valstu likumiem un noteikumiem un kaitēt svarīgām Kopienas tirdzniecības un kravu pārvadājumu interesēm (Regulas 4056/86 15. apsvērumš).
29. Kā pielikumā paskaidrots sīkāk, likuma konflikts nav iepriekš radies un maz ticams, ka radīsies pat, ja līnijpārvadātāju konferenču grupālais atbrīvojums tiek pilnībā atcelts. Tādēļ nav pamatojuma paturēt šo noteikumu.

7. SECINĀJUMI

30. No augstāk minētā izriet, ka secinājumi par dažādiem jautājumiem ir šādi:
- (a) *Vai pašreizējos tirgus apstākļos saskaņā ar Līguma 81. panta 3. punktu joprojām ir pamatos grupālais atbrīvojums no lineru kravu pārvadājumu apvienību veiktās cenu noteikšanas un piedāvājuma un tirgus regulēšanas? Nepastāv pārliecinoši ekonomiski pierādījumi tam, ka pieņēmumi, ar kuriem tika pamatota atbrīvošana laikā, kad tie tika pieņemti 1986. gadā, pašreizējos tirgus apstākļos un balstoties uz Līguma 81. panta 3. punkta četriem kopīgiem nosacījumiem, joprojām būtu pamatoti. Pamatojoties uz to, Komisija apsver iespēju ierosināt pašreizējā līnijpārvadātāju konferenču grupālā atbrīvojuma atcelšanu.*
 - (b) *Ja nē, vai Komisija ierosinās nomainīt grupālo atbrīvojumu ar citu juridisku instrumentu lineru satiksmes pakalpojumiem, kas būtu*

piemērojams tirdzniecībai uz ES un no tās? Komisija izvērtēs saistītos nozares ieteikumus un ieinteresēto pušu komentārus ar nolūku izvērtēt alternatīvas līnijpārvadātāju sadarbības formas izveidi, izmantojot atbilstošu juridisku instrumentu. *ELAA* jau ir izteikusi konkrētas idejas par šādu formu. Pirms šo ideju izvērtēšanas Komisija vēlētos aicināt ieinteresētās trešās personas iesniegt savus komentārus, kā arī piedāvāt alternatīvas iespējas.

- (c) *Vai joprojām ir pamatota transportkuģu satiksmes pakalpojumu un piekrastes kuģniecības (t.i., valstu jūras pakalpojumu) svītrosana no Regulas 1/2003 konkurences ieviešanas noteikumiem?* Nav sniegti ticami argumenti, kas attaisnotu faktu, kādēļ šiem pakalpojumiem jāgūst labums no citiem likuma ieviešanas noteikumiem nevis tiem, ko Padome izlēmusi piemērot visiem sektoriem. Tāpat nav paskaidrots, kādas likumīgas negatīvas sekas šādas procesuālas izmaiņas varētu radīt nozarei. Pamatojoties uz to, Komisija apsver iespēju attiecināt Regulu 1/2003 uz jūras piekrastes kuģniecību un transportkuģu satiksmes pakalpojumiem. Komisija sniegs kravas pārvadājumu nozarei ieteikumus par konkurences noteikumu ieviešanu šajā sektorā.
- (d) *Vai pastāv pamatots iemesls saglabāt šo konkrēto izņēmumu tikai tehniskiem nolīgumiem?* Regulas 4056/86 2. pantā izklāstītais noteikums par tehniskiem nolīgumiem, kā to apstiprinājusi Tiesa, ir tikai paskaidrojošs, un Komisija apsver iespēju ierosināt šo noteikumu atcelt, līdzīgi kā Padome šogad to atcēla gaisa transporta sektorā.
- (e) *Vai pastāv pamatots iemesls saglabāt Regulas 4056/86 noteikumu par likumu konfliktu?* Likumu konflikts iepriekš nav radies un nebūtu pamatojuma saglabāt Regulas 4056/86 9. pantu. Taču pirms to izvērtēt, Komisija vēlētos aicināt ieinteresētās puses, sevišķi to starptautiskos kolēģus, iesniegt viedokļus par noteikuma par likumu konfliktu nepieciešamību.

8. IEROSINĀTĀ DARBĪBA

31. Ņemot vērā augstāk minētos secinājumus, Komisija ierosina:

- Apsvērt iespēju atcelt pašreiz piemērojamās Regulas 4056/86 neatkarīgos noteikumus, sevišķi līnijpārvadātāju konferenču kopējo atbrīvojumu un tehnisko nolīgumu atbrīvojumu.
- Izvērtēt, kāda veida instruments būtu nepieciešams, lai aizstātu Regulu 4056/86 un šajā sakarā izteiktu atbilstošu ierosinājumu, ņemot vērā arī ES laineru satiksmes nozares konkurējošo stāvokli globālā kontekstā.
- Rūpīgi izvērtētu šajā grāmatā izklāstīto *ELAA* priekšlikumu, ņemot vērā no ieinteresētajām trešajām pusēm saņemtos komentārus, kā arī jebkuru citu priekšlikumu, ko varētu izteikt nozare vai citas ieinteresētās personas.

- Ierosināt veikt izmaiņas Regulā 1/2003, lai likvidētu pašreizējo transportkuģu satiksmes pakalpojumu un piekrastes kuģniecības pakalpojumu svītrosanu no tās.
- Rūpīgi pārbaudīt, vai pastāv iemesli saglabāt noteikumu par likumu konfliktu.

9. AICINĀJUMS IESNIEGT KOMENTĀRUS

32. Komisija aicina dalībvalstis, visas citas institūcijas un ieinteresētās puses sūtīt komentārus par šo Balto grāmatu, divu mēnešu laikā kopš tās publicēšanas, uz šādu adresi:

Pa pastu uz šādu adresi:

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

Pa e-pastu uz šādu adresi:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Pielikums Pamata dokuments

-
- ¹ 1986. gada 22. decembra Padomes Regula (EEK) Nr. 4056/86, kurā sīki izklāstīti Līguma par jūras transportu 85. un 86. panta piemērošanas noteikumi, OV L 378, 31.12.1986., 24. lpp., kura grozīta ar 2002. gada 16. decembra Padomes Regulu 1/2003 (OV L 1 04.01.2003., 1. lpp.).
- ² 2002. gada 16. decembra Padomes Regula 1/2003 (OV L 1 of 04.01.2003., 1. lpp.).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ 2002. gada ESAO Sekretariāta atskaite, Laineru kuģniecības konkurences politika, 74.-80. lpp., aplūkojama tīmekļa vietnē <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ 2002. gada 25. martā sasaukta Speciāla konsultatīva komiteja.
- ⁶ Sk. piem. Lietu T-86/95, *Companie Générale Maritime*, [2002] ECR II-1011, 254., 393. un 484. punktu.
- ⁷ Nemainīgus ierobežojumus parasti uzskata par konkurences ierobežojumiem pēc priekšmeta, kā norādīts Līguma 81. panta 1. punktā, kas parasti neatbilst apstākļiem, kas saskaņā ar Līguma 81. panta 3. punktu nepieciešami, lai veiktu atbrīvošanu.
- ⁸ Sk. *TAA, EATA*, 2002. gada 14. novembra pārskatītos *TACA* lēmumus (OV L 26, 31.01.2003., 53. lpp.) un Komisijas paziņojumu presei 14.11.2022, IP/02/1677.
- ⁹ Sk. *TAA, FEFC, TACA*, 2002. gada 14. novembra pārskatītos *TACA* lēmumus (OV L 26, 31.01.2003, 53. lpp.) un Komisijas paziņojumu presei 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Apvienotās Lietas T-191/98 un T-212/98 līdz T-214/98 *TACA* [2003] *ECR* –vēl nav sniegts pārskats, 568. punktu.
- ¹¹ Šim nolūkam noteikti sk. Lietas T-17/93 139. punktu, *Matra, ECR* [1994] II-595 un Lietas 26/76, *Metro (I)*, [1977] *ECR* 1875, 43. punktu.
- ¹² Lietas T-395/94, *TAA* [2002] *ECR* II-00875, 261. punktu.
- ¹³ Salīdzinājumam sk., piemēram, Regulu 823/2000 par konsorcijiem (OV L 100, 20.04.2000. 24. lpp.), Regulu 1400/2002 par automašīnām (OV L 203, 01.08.2002. 30. lpp.) un Regulu 2790/1999 par vertikālām vienošanām (OV L 336, 29.12.1999., 21. lpp.), kur Komisija skaidri atsauca uz attiecīgajā sektorā gūto pieredzi, kas ļāvusi definēt vienošanos kategorijas, ko varētu uzskatīt par tādām, kas parasti atbilst 81. panta 3. punktā minētajiem apstākļiem.
- ¹⁴ Sk. sīkāku situācijas aprakstu šīs grāmatas pielikumā minētajā jurisdikcijā.
- ¹⁵ Laineru satiksmes pakalpojumus *ELAA* definējusi savā priekšlikumā kā „preču regulāru transportēšanu noteiktā maršrutā vai maršrutos starp ostām un saskaņā ar iepriekš izziņotu grafiku un kuģošanas datumiem, un kas pret samaksu un īpašiem pakalpojumiem pat neregulāri ir pieejama jebkuram transporta lietotājam“ (salīdziniet ar Regulas 823/2000 2. panta 2. punktu).
- ¹⁶ 2004. gada 6. augusta *ELAA* Galīgais priekšlikums aplūkojams tīmekļa vietnē http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Sīkāku *ELAA* priekšlikuma aprakstu skatiet pielikumā.

-
- ¹⁸ Līnijparvadātāju konference vismaz tādā nozīmē, ko veido divu vai vairāku kravu pārvadātāju grupa, kas izmanto kuģus un kas sniedz laineru pakalpojumus par vienādu vai kopēju kravas pārvadāšanas samaksu (salīdziniet ar Regulas 4056/86 1. panta 3. punkta b) apakšpunktā sniegto līnijparvadātāju konferenču definīciju).
- ¹⁹ No 2004. gada 1. maija Regula 1/2003 aizstāj Regulas 4056/86 procesuālos noteikumus. Piekrastes kuģniecības un kravas pārvadājumu svītrosānai no Regulas 4056/86 no 2004. gada 1. maija būtībā vairs nav nekādas praktiskas nozīmes.
- ²⁰ Lai novērstu jebkārus pārpratumus, neatkarīgie konkurences noteikumi (81. un 82. pants EK) ir piemērojami arī šiem pakalpojumiem. Svītrosāna neattiecas uz konkurences *ieviešanas* noteikumiem, citiem vārdiem, Regula 1/2003 nav piemērojama transportkuģu satiksmei un piekrastes kuģniecībai.