



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.10.2004  
COM(2004) 675 końcowy

**BIAŁA KSIĘGA**

**dotycząca przeglądu rozporządzenia 4056/86, stosowanie reguł konkurencji WE do  
transportu morskiego**

(przedstawiony przez Komisję)

{SEC(2004) 1254}

## **1. WSTĘP**

### **1.1. Cel niniejszej Białej Księgi**

1. Celem niniejszej Białej Księgi jest przedstawienie propozycji w zakresie konkurencji w transporcie morskim. Księga w szczególności poddaje analizie kwestię ewentualnego utrzymania, zmiany bądź uchylenia obecnie obowiązujących postanowień rozporządzenia 4056/86. Ponadto, poddaje dyskusji kwestię, czy właściwe byłoby zastąpienie obecnego wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych, określonego w rozporządzeniu 4056/86, innymi instrumentami Wspólnoty (takimi jak na przykład inne wyłączenie grupowe lub zbiór wytycznych), obejmującymi wszelkie nowe ramy gospodarcze dotyczące współpracy pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi w zakresie żeglugi liniowej w zakresie handlu do i z UE (jako uzupełnienie już istniejących form współpracy, takich jak konsorcja i sojusze).

### **1.2. Rozporządzenie Rady 4056/86**

2. Rozporządzenie Rady 4056/86, stosujące art. 81 i 82 Traktatu do transportu morskiego (zwane dalej: „rozporządzeniem 4056/86”),<sup>1</sup> miało początkowo spełniać podwójną funkcję. Po pierwsze, zawierało postanowienia proceduralne, dostarczające Komisji praktycznych narzędzi dla poznania faktów i egzekwowania reguł konkurencji WE w sektorze transportu morskiego. Po drugie, zawierało kilka rozstrzygających dla sektora morskiego postanowień. Najważniejszym z nich było grupowe wyłączenie z zakazu, zawartego w art. 81 ust. 1 Traktatu, dotyczącego stosowania przez konferencje linii żeglugowych pewnych kategorii porozumień, decyzji i uzgodnionych praktyk. Pierwsza funkcja rozporządzenia 4056/86 została anulowana z dniem 1 maja 2004 r., po wejściu w życie rozporządzenia Rady 1/2003, uchylającego przepisy proceduralne rozporządzenia 4056/86 i tym samym ustanawiającego wspólne przepisy wykonawcze z zakresu konkurencji dla praktycznie wszystkich sektorów, wraz z sektorem transportu morskiego (z nielicznymi szczególnymi wyjątkami).<sup>2</sup> Zasadnicze postanowienia rozporządzenia 4056/86 nie zostały jednak zmienione do dnia dzisiejszego. Po zakończeniu obowiązywania szczególnego systemu proceduralnego w zakresie konkurencji dla transportu morskiego, kolejnym, logicznym krokiem jest dokonanie przeglądu w celu stwierdzenia, czy w sytuacji obecnie panującej na rynku, istnieje nadal uzasadnienie dla pozostałych, konkretnych postanowień rozstrzygających w sektorze transportu morskiego.

### **1.3. Przegląd**

3. Przeglądu należałoby dokonać w kontekście całej UE. W marcu 2000 roku<sup>3</sup>, Rada Europejska na posiedzeniu w Lizbonie zwróciła się z prośbą do Komisji o „*przyspieszenie liberalizacji w obszarach, takich jak gaz, elektryczność, usługi pocztowe i transport*”. Ponadto, przegląd został również zainspirowany raportem Sekretariatu OECD, opublikowanych w kwietniu 2002 roku, w którym zalecano rozważenie usunięcia wykluczenia antytrustowego dla ustalenia cen i dyskusji o stawkach.<sup>4</sup>

4. Najważniejszą kwestią przeglądu jest obecne wykluczenie grupowe dla pewnych praktyk ograniczających stosowanych przez konferencje linii żeglugowych. Przegląd obejmuje również kilka innych postanowień zawartych w rozporządzeniu 4056/86, tj. wyłączenie pewnych usług morskich (kabotaż <tj. przybrzeżną żeglugę krajową> i usługi trampowe <żeglugę nieregularną>) z przepisów wykonawczych z zakresu konkurencji, postanowienie w sprawie umów technicznych i postanowienie w sprawie kolizji praw.
5. W ciągu 18 lat od przyjęcia rozporządzenia 4056/86, rynek żeglugi liniowej uległ zmianie. W szczególności wzrosło znaczenie przewoźników oferujących usługi w zakresie żeglugi liniowej poza konferencją (podmioty niezależne) na większości tras do i z UE. Ponadto, zwiększyła się liczba operacyjnych form współpracy pomiędzy przewoźnikami (nie dotyczących ustalania cen), takich jak konsorcja i sojusze. Odnotowano również znaczny wzrost indywidualnych, poufnych kontraktów pomiędzy przewoźnikami i spedytorami, jak np. indywidualne umowy o świadczeniu usług. Taki rozwój sytuacji, nasuwa pytanie, czy wyłączenie grupowe konferencji linii żeglugowych z ustalania cen i decydowania o zdolności przepustowej pozostaje nadal uzasadnione zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu.
6. Wspólnie z Krajami Członkowskimi<sup>5</sup> ustalono, że przegląd jest procesem trzyetapowym, składającym się z 1) poznania faktów, 2) księgi Komisji i 3) propozycji ustawodawczej. Proces przeglądu rozpoczął się w marcu 2003 roku od publikacji księgi konsultacyjnej (zwanej dalej: „Księgą Konsultacyjną z 2003 r.”), dostępną na stronie: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. W sumie wpłynęło 36 uwag od oferentów usług w zakresie żeglugi liniowej (przewoźników), użytkowników transportu (spedytorów), Państw Członkowskich, stowarzyszeń konsumenckich i innych. Na zlecenie Komisji, zespół ekonomistów z Uniwersytetu im. Erazmusa w Rotterdamie służył pomocą w udzielaniu odpowiedzi. Odpowiedzi na Księgę Konsultacyjną i raport końcowy Erazmusa zostały zamieszczone na stronie internetowej Komisji. W ślad za badaniem opinii publicznej, które miało miejsce w grudniu 2003 roku, DG ds. Konkurencji omówiła wynik procesu konsultacji i jego wstępną analizę w księdze dyskusyjnej (zwanej dalej: „Księgą Dyskusyjną”). Księga Dyskusyjna była podstawą do dyskusji z Państwami Członkowskimi w maju 2004 roku i została opublikowana na stronie internetowej: <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

#### **1.4. Przedmiot dyskusji**

7. Przegląd rozporządzenia 4056/86 porusza przede wszystkim następujące kwestie:
  - (a) Czy w sytuacji obecnie panującej na rynku, istnieje nadal uzasadnienie dla wyłączenia grupowego konferencji linii żeglugowych w zakresie ustalania stawek przewozowych, regulacji podaży i rynku zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu?
  - (b) Jeżeli nie, to czy konieczne i właściwe byłoby przyjęcie innych instrumentów wspólnotowych (takich jak, na przykład, inne wyłączenie grupowe lub zbiór wytycznych) obejmujących wszelkie nowe ramy gospodarcze, dotyczące współpracy pomiędzy podmiotami świadczącymi usługi w zakresie żeglugi

liniowej w zakresie handlu do i z UE (jako uzupełnienie już istniejących form współpracy, takich jak konsorcja i sojusze)?

- (c) Czy istnieje nadal uzasadnienie dla wyłączenia usług trampowych i kabotażu z zakresu wdrażania reguł konkurencji zawartych w rozporządzeniu 1/2003?
- (d) Czy nadal istnieje istotny powód dla utrzymania szczególnych wyjątków czysto technicznych porozumień w rozporządzeniu 4056/86?
- (e) Czy nadal istnieje istotny powód dla utrzymania postanowień w sprawie kolizji prawa w rozporządzeniu 4056/86?

## 2. WYŁĄCZENIE GRUPOWE DLA KONFERENCJI LINII ŻEGLUGOWYCH

8. Rozporządzenie 4056/86, w ramach ustalonych warunków i obowiązków, dotyczy tzw. wyłączenia grupowego dla porozumień, decyzji i uzgodnionych praktyk wszystkich lub części członków jednej lub więcej konferencji linii żeglugowych, zgodnie z definicją zawartą w art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia 4056/86, których celem jest ustalenie stawek i warunków przewozu, i które obejmują jedną lub więcej z następujących form współpracy:

- koordynacja rozkładów rejsów, dat wyjścia i zawinięć;
- określenie częstotliwości wyjść i zawinięć;
- koordynacja lub podział wyjść bądź zawinięć między członkami konferencji;
- uregulowanie zdolności przewozowej oferowanej przez każdego członka;
- podział ładunków lub przychodów między członków.

9. „całkowicie wyjątkowe” wyłączenie grupowe<sup>6</sup> zawarte w rozporządzeniu 4056/86 wynika z samego rozporządzenia, praktyki decyzyjnej Komisji i orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, ponieważ wyklucza ono ustalanie cen i uregulowanie zdolności przepustowej, które normalnie uważane są za zasadnicze ograniczenia<sup>7</sup>, na czas nieokreślony i nie zawiera żadnych progów udziału rynkowego. Rozporządzenie można rzeczywiście zinterpretować wyłącznie w kontekście historycznym.

10. Konferencje linii żeglugowych poszukiwały ogólniejszej interpretacji wyłączenia grupowego. W szczególności uznały, że porozumienia o niewykorzystaniu zdolności przepustowej<sup>8</sup> i ustalanie cen śródlądowych<sup>9</sup> podlegałyby wyłączeniu grupowemu. Taka interpretacja nie została jednak zaakceptowana przez Komisję, ani przez Trybunał Sprawiedliwości. Wyłączenie grupowe, w rzeczywistości, odstępuje od art. 81 ust. 1 Traktatu i z tego względu powinno być interpretowane w zawężonym zakresie<sup>10</sup>. Cele, do których dążą inne postanowienia Traktatu, można rozważyć wyłącznie w zakresie, w którym mogą one zostać uwzględnione w ramach czterech warunków art. 81 ust. 3 Traktatu.<sup>11</sup>

## 2.1. Ocena

11. Reguły konkurencji WE opierają się na założeniu, że konkurencja zapewnia konsumentowi najlepsze usługi po najbardziej atrakcyjnych cenach. Dlatego też, punktem wyjścia w ramach Traktatu jest fakt, iż konkurencji nie należy fałszywie przedstawiać i wszelkie odstępstwa od tej reguły wymagają stosownego uzasadnienia. Porozumienia ograniczające konkurencję w znaczeniu art. 81 ust. 1 Traktatu (takie jak porozumienia ustalające ceny i regulujące zdolności przepustowe) mogłyby zostać wyłączone jedynie, jeśli spełniałyby cztery łączne warunki określone w art. 81 ust. 3 Traktatu, a mianowicie:
- 1) umowa powinna przyczyniać się do poprawy produkcji lub dystrybucji towarów bądź promowania postępu technicznego lub gospodarczego (skuteczność),
  - 2) konsumenci powinni otrzymywać odpowiednią część odniesionych korzyści (przekazanie),
  - 3) ograniczenia muszą być niezbędne dla osiągnięcia tych celów (niezbędność),
  - 4) umowa nie powinna umożliwiać stronom wyeliminowania konkurencji w odniesieniu do znaczącej części produktów, o których mowa (brak eliminacji konkurencji).
12. Zastosowanie art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii umów w drodze rozporządzenia o wyłączeniu grupowym oparte jest na założeniu, że porozumienia ograniczające objęte zakresem rozporządzenia, spełniają każdy z czterech warunków określonych w art. 81 ust. 3 Traktatu.
13. Uzasadnienie wyłączenia grupowego konferencji linii żeglugowych zawarte jest w akapicie 8 preambuły rozporządzenia 4056/86, która zasadniczo zakłada, że konferencje zapewniają stabilność gwarantując wiarygodne usługi, co byłoby niemożliwe do osiągnięcia przy zastosowaniu mniej restrykcyjnych środków. W tej kwestii Sąd Pierwszej Instancji orzekł, że *„Rada nie stwierdziła (i w zasadzie nie mogła stwierdzić), iż stabilność jest ważniejsza od konkurencji.”*<sup>12</sup>
14. Należy podkreślić, iż uzasadnienie zawarte w akapicie 8 rozporządzenia 4056/86 nie zostało oparte na doświadczeniu Komisji w zastosowaniu art. 81 ust. 3 do konferencji linii żeglugowych<sup>13</sup>. W tej kwestii, zasadnicze pytanie postawione w trakcie przeglądu to, czy w świetle łącznych warunków zawartych w art. 81 ust. 3 Traktatu, uzasadnienie ustalania cen i regulacji podaży przez konferencje linii żeglugowych w rozporządzeniu 4056/86 mogłyby (nadal) być uznane za obowiązujące w świetle obecnej sytuacji na rynku. Jeżeli nie, wówczas nie istniałoby już prawne uzasadnienie wyłączenia grupowego, które w konsekwencji musiałoby zostać zniesione bądź zmienione. W związku z tym, strony zostały poproszone o dostarczenie materiału dowodowego.
15. Jak szczegółowo wyjaśniono w Załączniku, po konsultacjach wydaje się, że cztery łączne warunki mające uzasadnić wyłączenie konferencji linii żeglugowych w

zakresie ustalania cen, regulacji podaży i rynku nie są już spełniane. Nie istnieje żaden rozstrzygający dowód ekonomiczny na to, że założenia, na podstawie których uzasadniano wyłączenie grupowe w momencie przyjęcia rozporządzenia w 1986 roku, są nadal uzasadnione w sytuacji obecnie panującej na rynku i na podstawie czterech łącznych warunków art. 81 ust. 3 Traktatu.

### **3. INNE FORMY WSPÓŁPRACY W ZAKRESIE ŻEGLUGI LINIOWEJ**

#### **3.1. Wstęp**

16. Konferencje nie stanowią jedynej formy organizacji żeglugi liniowej. Usługi w zakresie żeglugi liniowej mogą być również świadczone przez konsorcja i sojusze. Działania konsorcjów są wyłączone grupowo, zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu, w ramach ustalonych warunków i obowiązków, określonych w rozporządzeniu 823/2000. Przewoźnicy mogą również decydować się na łączenie swoich działań, co musiałyby zostać ocenione pod kątem stosownych (krajowych lub wspólnotowych) zasad kontroli fuzji.

#### **3.2. Porozumienia dyskusyjne**

17. Inną formą współpracy w zakresie żeglugi liniowej, odrębną od tych już dostępnych w handlu do i z UE byłyby na przykład tak zwane porozumienia dyskusyjne. Porozumienia dyskusyjne istnieją w szczególności w handlu w Stanach Zjednoczonych i do i z Australii.<sup>14</sup> Porozumienie dyskusyjne jest rodzajem porozumienia ramowego, na podstawie którego przewoźnicy będący członkami konferencji i przewoźnicy zewnętrzni mogą elastycznie koordynować swoje działania konkurencyjne na rynku w zakresie stawek przewozowych i innych warunków świadczenia usług. Zakres i treść takich porozumień mogą być różnorodne. Porozumienia dyskusyjne dotyczą zwykle wymiany poufnych informacji gospodarczych pomiędzy konkurentami i dlatego powinny respektować ustalone orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości dotyczące wymiany informacji. Ponadto, doświadczenia Stanów Zjednoczonych wskazują, iż wrodzona elastyczność porozumień dyskusyjnych sprawia, że są one atrakcyjne dla tradycyjnie niezależnych linii. Z tego względu porozumienia dyskusyjne mogłyby w zakresie polityki konkurencji okazać się gorsze od konferencji, ponieważ mogą prowadzić do eliminacji skutecznej, zewnętrznej konkurencji konferencji.
18. Jak ustalono, możliwe są również inne formy współpracy pomiędzy właścicielami statków pod warunkiem, że będą one zgodne z prawem konkurencji WE.

#### **3.3. Propozycja ELAA**

19. Stowarzyszenie ds. Europejskiej Żeglugi Liniowej (ELAA) przedstawiło Komisji propozycję nowej „struktury regulacyjnej” dla usług w zakresie żeglugi liniowej świadczonych do i z UE<sup>15</sup>, która jego zdaniem mogłaby zastąpić rozporządzenie 4056/86.<sup>16</sup> Komisja przyjęła propozycję ELAA z zainteresowaniem i pragnie podkreślić, że nie jest ona wynikiem jakichkolwiek negocjacji lub umowy pomiędzy ELAA a Komisją. Propozycja odzwierciedla jedynie to, co ELAA uważa za

właściwe ramy gospodarcze dla współpracy w zakresie żeglugi liniowej. W istocie, propozycja ELAA sprowadza się do<sup>17</sup>:

- Wymiany opinii i dyskusji pomiędzy liniami nt. ogólnego wykorzystania zdolności przepustowej i danych nt. wielkości rynku według handlu i na podstawie regionu/strefy do strefy/regionu (dane z miesięcznym opóźnieniem);
- Wymiany, dyskusji i oceny rozwoju towarów wg handlu (w oparciu o dane zgromadzone z miesięcznym opóźnieniem);
- Dyskusji i oceny łącznych dostaw i danych nt. popytu wg handlu/towarów; prognozy popytowe wg handlu i towaru byłyby publikowane;
- Linie otrzymają swój własny udział w rynku wg handlu, regionu i portu (dane zbierane z miesięcznym opóźnieniem);
- Indeks cenowy zróżnicowany według typu sprzętu (np. sterowniki kabinowe, suche) i/lub handel (zbierane z trzymiesięcznym opóźnieniem). Informacje te byłyby publicznie dostępne.
- Opłaty dodatkowe zostaną oparte na powszechnie znanych, dostępnych i przejrzystych formułach; ich szczegóły zostaną omówione przez spedytorów.

### **3.4. Wstępne komentarze do propozycji ELAA**

20. Komisja z zadowoleniem przyjmuje gotowość przewoźników do zastanowienia się nad przyszłością organizacji żeglugi liniowej pod kątem zmiany obecnego systemu konferencyjnego. W rzeczywistości, sami przedstawiciele przemysłu zwrócili uwagę na fakt, że obecnie niektórzy z przewoźników nie zawsze są szczególnie zainteresowani działaniami wyłączonymi w rozporządzeniu 4056/86 (tzn. ustalaniem cen oraz regulacją popytu i rynku), a raczej towarzyszącym mu „procesem dyskusji”. Nie ulega wątpliwości, iż wszelkie nowo zaproponowane ramy współpracy pomiędzy spedytorami liniowymi będą musiały zostać dokładnie przeanalizowane pod kątem ich zgodności z regułami konkurencji WE.
21. Komisja zdaje sobie sprawę, iż przewoźnicy konferencyjni przyzwyczajeni są do przeprowadzania działań, które w jakimkolwiek innym sektorze gospodarki byłyby zwyczajnie zabronione w ramach reguł konkurencji WE. Ta uprzywilejowana pozycja przewoźników konferencyjnych może utrudniać niektórym z nich dostosowanie się do sytuacji, w której będą oni musieli działać zgodnie z normalnymi regułami konkurencji WE, tak jak w jakimkolwiek innym przemyśle. W tym świetle zrozumiałą jest również fakt, że z ekonomicznego punktu widzenia, przewoźnicy będą starali się, by obecny system „zanikł” lub przynajmniej, by pojawił się alternatywny system, zbliżony do obecnego, w którym zajmowałiby pozycję jak najbardziej zbliżoną do obecnej. Należy jednak pamiętać, że kontynuację wszelkiego odmiennego traktowania w ramach reguł konkurencji WE w przemyśle żeglugi liniowej, podobnych do innych kapitałochłonnych gałęzi przemysłu o dużych kosztach stałych i wahaniach popytu (jak na przykład transport lotniczy) należy przekonująco uzasadnić. Ponadto, należy także rozważyć wpływ alternatywnego systemu na *cały* przemysł żeglugi liniowej; trzeba wziąć pod uwagę nie tylko same interesy przewoźników konferencyjnych, ale i interesy ich konkurentów (podmioty

niezależne), klientów (spedytorów) i konsumentów końcowych. ELAA podkreśliło, że jego propozycja jest korzystna dla całego przemysłu żeglugi liniowej, nie tylko dla przewoźników, ale i dla klientów. W związku z tym, Komisja chciałaby poznać opinie wszystkich zainteresowanych stron, zwłaszcza spedytorów, stowarzyszeń, takich jak ESC (European Shippers Council), a także indywidualnych spedytorów na temat różnych elementów propozycji.

### **3.5. Wniosek**

22. Jeżeli obecne wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych w zakresie ustalania cen i uregulowania zdolności przepustowej zostanie uchylone, konferencje linii żeglugowych w zakresie handlu do i z UE, zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu 4056/86, staną się niezgodne z art. 81 Traktatu.<sup>18</sup> Powstaje zatem pytanie, jaki rodzaj wspólnotowego instrumentu prawnego byłby niezbędny i pomocny przy stosowaniu art. 81 do innych form współpracy w zakresie usług żeglugi liniowej. Potrzeba i rodzaj instrumentu prawnego zależałyby oczywiście w dużym stopniu od treści proponowanych ram współpracy. Należałoby zwłaszcza sprawdzić, czy powodowałyby to ograniczenia konkurencji w rozumieniu art. 81 ust. 1 Traktatu i jeśli tak, czy warunki wyłączenia zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu można by uznać za spełnione.
23. Komisja chętnie zapozna się z opiniami stron trzecich na temat potrzeby i ewentualnej formy instrumentu prawnego celem stworzenia ewentualnej nowej formy ram współpracy gospodarczej pomiędzy liniami żeglugowymi.

## **4. USŁUGI W ZAKRESIE KABOTAŻU I USŁUGI TRAMPOWE**

24. Międzynarodowe usługi trampowe, zdefiniowane w art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia 4056/86 i w zakresie transportu morskiego, które świadczone są wyłącznie pomiędzy portami tego samego Państwa Członkowskiego (kabotaż), zgodnie z art. 1 ust. 2 rozporządzenia 4056/86 są obecnie wyłączone z zakresu wdrożenia wspólnotowych reguł konkurencji, zgodnie z art. 32 lit. a) i lit. b) rozporządzenia 1/2003.<sup>19, 20</sup>
25. Jak szczegółowo wyjaśniono w Załączniku, nie dostarczono wiarygodnego uzasadnienia, dlaczego przepisy wykonawcze w odniesieniu do tych usług powinny odbiegać od przepisów, które Komisja zdecydowała się zastosować do wszystkich sektorów gospodarki. Nie wyjaśniono także jakie negatywne konsekwencje prawne miałyby takie zmiany proceduralne dla przemysłu. Na tej podstawie, Komisja proponuje, aby usługi kabotażowe i trampowe zostały objęte zakresem ogólnych przepisów wykonawczych rozporządzenia 1/2003. W celu wsparcia przemysłu żeglugi trampowej przy dokonywaniu poprawnej oceny, zwłaszcza oceny jego „porozumień typu pool”, Komisja rozważy jednak wydanie pewnego rodzaju wytycznych w sposób, który zostanie określony w terminie późniejszym.

## **5. POROZUMIENIA TECHNICZNE**

26. Artykuł 2 rozporządzenia 4056/86 pozwala usługodawcom transportu morskiego zawierać porozumienia, których wyłącznym celem i skutkiem jest wprowadzenie ulepszeń technicznych lub współpraca. Porozumienia takie nie zostały uwzględnione w art. 81 ust. 1 Traktatu. Postanowienie zawiera pewne przykłady, takie jak



standardy lub typy statków i sprzętu oraz koordynacja rozkładów rejsów na łączących się szlakach.

27. Jak szczegółowo wyjaśniono w Załączniku, ten szczególny wyjątek dla porozumień technicznych, zgodnie z potwierdzeniem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ma wyłącznie charakter deklaracji i dlatego księga proponuje uchylenie tego postanowienia, tak jak zostało ono uchylone przez Radę wcześniej w tym roku dla transportu lotniczego.

## 6. KOLIZJA PRAWA

28. Artykuł 9 rozporządzenia 4056/86 przewiduje procedurę, której należy przestrzegać w przypadku, gdy stosowanie rozporządzenia spowodowałoby kolizję z prawem kraju trzeciego. W takim przypadku Komisja powinna skonsultować się ze właściwymi władzami w krajach trzecich i zwrócić się do Rady z prośbą o upoważnienie do rozpoczęcia negocjacji, jeżeli będą one konieczne. Postanowienie to zawarto wówczas w rozporządzeniu 4056/86, ponieważ sądzono, że ze względu na szczególne cechy międzynarodowego transportu morskiego, trzeba wziąć pod uwagę fakt, że stosowanie rozporządzenia 4056/86 może spowodować konflikt z prawem i zasadami niektórych państw trzecich, a przez to może okazać się szkodliwe dla ważnych interesów handlowych i przewozowych Wspólnoty (*akapit 15* rozporządzenia 4056/86).

29. Jak wyjaśniono szczegółowo wyjaśniono w Załączniku, kolizja prawa nie wystąpiła w przeszłości i istnieje małe prawdopodobieństwo, że wystąpi w przyszłości, nawet jeżeli wyłączenie grupowe konferencji linii żeglugowych zostanie w pełni uchylone. W związku z tym wydaje się, że utrzymanie tego postanowienia jest nieuzasadnione.

## 7. WNIOSKI

30. Powyższe zapisy i kwestie prowadzą do następujących wniosków:

- (a) *Czy w obecnej sytuacji, jaka panuje na rynku, nadal istnieje uzasadnienie, zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu dla wyłączenia grupowego konferencji żeglugi liniowych z ustalania cen i regulacji dostaw i rynku? Nie istnieje wymierny dowód ekonomiczny na to, że założenia, na podstawie których w czasie jego przyjęcia w 1986 roku, uzasadniano wyłączenie grupowe, w obecnej sytuacji panującej na rynku i na podstawie czterech łącznych warunków art. 81 ust. 3 Traktatu byłyby ono nadal uzasadnione. Na tej podstawie, Komisja rozważa wniosek o uchylenie obecnego wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych.*
- (b) *Jeżeli nie, czy Komisja zaproponowałaby zastąpienie wyłączenia grupowego innym instrumentem prawnym dla usług żeglugi liniowej, mającym zastosowanie w handlu do i z UE? Komisja oceni odnośnie sugestie przemysłu i uwagi zainteresowanych stron w celu przyjęcia stanowiska w sprawie alternatywnych ram współpracy pomiędzy liniami, za pomocą właściwego instrumentu prawnego. ELAA przedstawiła już konkretne propozycje dotyczące wspomnianych ram współpracy. Przed*

przystąpieniem do oceny tych propozycji, Komisja pragnie wezwać zainteresowane strony trzecie do przedłożenia swych uwag oraz propozycji alternatywnych opcji.

- (c) *Czy nadal istnieje uzasadnienie dla wyłączenia usług trampowych i kabotażu (tj. krajowych usług morskich) z przepisów wykonawczych z zakresu konkurencji rozporządzenia 1/2003? Nie przedstawiono żadnego wiarygodnego uzasadnienia dla zastosowania w odniesieniu do tych usług innych zasad wykonania niż te, które Rada zdecydowała się zastosować dla innych sektorów. Nie wyjaśniono również, jakie negatywne konsekwencje prawne mogłyby takie proceduralne zmiany mieć dla przemysłu. Na tej podstawie Komisja rozważa włączenie kabotażu morskiego i usług trampowych do zakresu rozporządzenia 1/2003. Komisja wyda pewnego rodzaju wytyczne pomocne dla przemysłu żeglugi trampowej dotyczące wdrożenia reguł konkurencji odnośnie do tego sektora.*
- (d) *Czy istnieje istotny powód dla utrzymania szczególnego wyjątku dla czysto technicznych porozumień? Postanowienie w sprawie porozumień technicznych, zawarte w art. 2 rozporządzenia 4056/86, zgodnie z potwierdzeniem Trybunału Sprawiedliwości ma wyłącznie charakter deklaracji, zaś Komisja rozważa propozycję uchylecia tego postanowienia, podobnie jak w przypadku porozumienia w sektorze transportu lotniczego, które zostało uchylone przez Radę na początku tego roku.*
- (e) *Czy istnieje istotny powód dla utrzymania postanowienia o kolizji prawa, zawartego w rozporządzeniu 4056/86? Konkluzja prawa nie wystąpiła w przeszłości i wydaje się, że utrzymanie art. 9 rozporządzenia 4056/85 jest nieuzasadnione. Przed przyjęciem stanowiska w tej sprawie, Komisja pragnie wezwać zainteresowane strony, zwłaszcza swoich międzynarodowych partnerów do przedstawienia swoich opinii na temat potrzeby utrzymania postanowienia o kolizji prawa.*

## **8. PROPONOWANE DZIAŁANIE**

31. W świetle powyższych wniosków, Komisja proponuje co następuje:

- rozważenie uchylecia obecnie obowiązujących niezależnych postanowień rozporządzenia 4056/86, a w szczególności wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych i wyjątek dla porozumień technicznych,
- zbadanie, jaki rodzaj instrumentu byłby potrzebny do zastąpienia rozporządzenia 4056/86 i przygotować właściwą propozycję w tym zakresie, mając również na uwadze konkurencyjne stanowisko przemysłu żeglugi liniowej UE w kontekście globalnym,
- dokładne zbadanie propozycji ELAA w postaci ujętej w niniejszej księdze, w świetle uwag otrzymanych od zainteresowanych stron trzecich, a także inne propozycje, które mogą napłynąć od przedstawicieli przemysłu i innych zainteresowanych stron,

- propozycję zmiany rozporządzenia 1/2003 w celu usunięcia z jej zakresu obecnego wyłączenia usług trampowych i kabotażu,
- dokładne zbadanie, czy istnieją powody dla utrzymania postanowienia o konflikcie praw.

## **9. WEZWANIE DO PRZEDKŁADANIA UWAG**

32. Komisja wzywa Państwa Członkowskie, wszystkie inne instytucje i zainteresowane strony, do przedkładania uwag na temat niniejszej Białej Księgi w ciągu dwóch miesięcy od daty jej publikacji, na następujący adres:

**Uwagi prosimy nadsyłać listownie na następujący adres:**

Dyrekcja Generalna ds. Konkurencji  
Komisja Europejska  
Jednostka D2 (transport)  
Biała Księga nt. przeglądu transportu morskiego  
Rue Joseph II 70, 2/237  
1049 Bruxelles

**lub pocztą elektroniczną na adres:**

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

**Załącznik:** Dokumenty referencyjne

- 
- <sup>1</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego, Dz.U. L 378, z 31.12.1986, str. 24, ze zmianami rozporządzenia Rady 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. (Dz.U. L 1, z 4.1.2003, str. 1).
- <sup>2</sup> Rozporządzenie Rady 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. (Dz.U. L 1, z 4.1.2003, str. 1).
- <sup>3</sup> SN 100/1/100.
- <sup>4</sup> Raport Sekretariatu OECD z kwietnia 2002 r., Polityka konkurencji w żegludze liniowej, str. 74-80, dostępny na stronie internetowej: <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- <sup>5</sup> Komitet Doradczy *ad hoc* z dnia 25 marca 2002 r.
- <sup>6</sup> Patrz, np. Sprawa T-86/95, *Companie Générale Maritime*, [2002] Zb. Orz. II-1011, pkt 254, 393 i 484.
- <sup>7</sup> Zasadnicze ograniczenia są powszechnie uważane za ograniczenie konkurencji ujęte *per se* w art. 81 ust. 1 Traktatu, które ogólnie nie spełniają warunków dla wyłączenia zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu.
- <sup>8</sup> Patrz TAA, EATA, zmienione decyzje TACA z dnia 14 listopada 2002 r. (Dz.U. L 26, z 31.1.2003, str. 53) i publikacja prasowa Komisji z 14.11.2002, IP/02/1677.
- <sup>9</sup> Patrz TAA, FEFC, TACA, zmienione decyzje TACA z dnia 14 listopada 2002 r. (Dz.U. L 26, z 31.1.2003, str. 53) i publikacja prasowa Komisji z 14.11.2002, IP/02/1677.
- <sup>10</sup> Połączone sprawy T-191/98 i T-212/98 do T-214/98 *TACA* [2003] ECR – dotąd nie raportowane, pkt 568.
- <sup>11</sup> Patrz nt. zwłaszcza pkt 139 Sprawy T-17/93, *Matra*, ECR [1994] II-595 i Sprawa 26/76, *Metro (I)*, [1977] ECR 1875, pkt 43.
- <sup>12</sup> Sprawa T-395/94, *TAA* [2002] ECR II-00875, pkt 261.
- <sup>13</sup> Dla porównania, patrz na przykład rozporządzenie 823/2000 w sprawie konsorcjów (Dz.U. L 100, z 20.4.2000 str. 24), rozporządzenie 1400/2002 w sprawie pojazdów silnikowych (Dz.U. L 203, z 1.8.2002 str. 30) i rozporządzenie 2790/1999 w sprawie porozumień wertykalnych (Dz.U. L 336, z 29.12.1999, str. 21), w których Komisja wyraźnie odniosła się do doświadczenia zdobytego w sektorze, o którym mowa, co pomogło zdefiniować kategorie porozumień, które mogłyby zostać uznane za spełniające warunki określone w art. 81 ust. 3.
- <sup>14</sup> Dalszy opis sytuacji w tych jurysdykcjach, patrz Załącznik do niniejszej księgi.
- <sup>15</sup> Usługi żeglugi liniowej zostały zdefiniowane przez ELAA w jego propozycji jako „oznacza przewóz towarów na zwykłych zasadach, na określonym szlaku żeglugowym lub szlakach żeglugowych między portami oraz zgodnie z rozkładami i datami rejsu statku wcześniej ogłaszanymi i dostępnymi nawet w sporadycznych przypadkach dla użytkowników transportu w zamian za zapłatę oraz działania dodatkowe” (por. art. 2 ust. 2 rozporządzenia 823/2000).
- <sup>16</sup> Ostateczna propozycja ELAA z dnia 6 sierpnia 2004 r. jest dostępna na stronie internetowej: [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> Załącznik zawiera bardziej szczegółowy opis propozycji ELAA.

- 
- <sup>18</sup> Przynajmniej konferencja liniowa w znaczeniu grupy dwóch lub więcej przewoźników eksploatujących statki do świadczenia usług liniowych po jednolitych lub wspólnych stawkach przewozowych (por. definicję konferencji linii żeglugowej zawartą w art. 1 ust. 3 lit. b) rozporządzenia 4056/86).
- <sup>19</sup> Rozporządzenie 1/2003 zastąpiło z dniem 1 maja 2004 r. przepisy proceduralne rozporządzenia 4056/86. Od dnia 1 maja 2004 r. wyłączenie kabotażu i żeglugi trampowej z zakresu rozporządzenia 4056/86 w praktyce nie ma znaczenia.
- <sup>20</sup> W celu uniknięcia jakichkolwiek nieporozumień należy stwierdzić, że zasadnicze reguły konkurencji (art. 81 i 82 WE) mają również zastosowanie do tych usług. Wyłączenie jest ograniczone do przepisów *wykonawczych*, innymi słowy, rozporządzenie 1/2003 nie ma zastosowania do żeglugi trampowej i kabotażu.