



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 13.10.2004
KOM(2004) 675 v konečnom znení

BIELA KNIHA

**o preskúmaní nariadenia č. 4056/86, ktorým sa uplatňujú pravidlá hospodárskej súťaže
Európskeho spoločenstva na námornú dopravu**

(predložený Komisiou)

{SEK(2004) 1254}

1. Úvod

1.1. Účel tejto Bielej knihy

1. Účelom tohto dokumentu je prezentovať ďalší postup v oblasti hospodárskej súťaže v námornej doprave. Tento dokument najmä analyzuje, či sa majú zachovať, upraviť alebo zrušiť v súčasnosti platné ustanovenia nariadenia č. 4056/86. Okrem toho sa dokument zaoberá otázkou, či by bolo vhodné nahradiť súčasnú skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov ustanovenú v nariadení 4056/86 inými nástrojmi Spoločenstva (ako je napríklad iná skupinová výnimka alebo súbor usmernení) zahŕňajúcimi každý nový obchodný rámec spolupráce medzi prevádzkovateľmi služieb lodných dopravcov v námornej doprave do a z Európskej únie (okrem už existujúcich foriem spolupráce, ako sú konzorciá a aliancie).

1.2. Nariadenie Rady č. 4056/86

2. Nariadenie Rady č. 4056/86, ktorým sa uplatňujú články 81 a 82 zmluvy na námornú dopravu (ďalej len „nariadenie 4056/86“),¹ malo pôvodne dvojitú funkciu. Po prvé, obsahovalo procedurálne ustanovenia poskytujúce Komisii praktické nástroje na zisťovanie skutočností a presadzovanie pravidiel hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva v sektore námornej dopravy. Po druhé, obsahovalo určité významné ustanovenia pre námorný sektor. Najdôležitejším z týchto významných ustanovení je skupinová výnimka zo zákazu uvedeného v článku 81 ods. 1 zmluvy pre určité kategórie dohôd, rozhodnutí alebo spoločných postupov združení lodnej dopravy. Prvá funkcia nariadenia 4056/86 sa stala nepotrebnou od 1. mája 2004, keď nadobudlo účinnosť nariadenie Rady 1/2003, ktorým sa zrušujú procedurálne ustanovenia nariadenia 4056/86, a tým sa zabezpečili spoločné vykonávacie predpisy hospodárskej súťaže v podstate pre všetky sektory vrátane sektoru námornej dopravy (s niekoľkými osobitnými výnimkami).² Významné ustanovenia nariadenia 4056/86 však dodnes neboli zmenené a doplnené. Logickým krokom po skončení osobitného procedurálneho režimu hospodárskej súťaže pre námornú dopravu je opodstatnenie zostávajúcich významných osobitných ustanovení o hospodárskej súťaži v sektore námornej dopravy.

1.3. Preskúmanie

3. Preskúmanie by sa malo posudzovať v jeho celkovom kontexte Európskej únie. Európska rada na svojom zasadnutí v Lisabone v marci 2000³ požiadala Komisiu, „aby urýchlila liberalizáciu v oblastiach, ako je plyn, elektrina, poštové služby a doprava.“ Okrem toho preskúmanie podnietila aj správa sekretariátu OECD, ktorá bola uverejnená v apríli 2002 a odporučila zvážiť odstránenie protitrustovej výnimky pre diskusie o stanovení a sadzbách cien.⁴
4. Hlavnou otázkou preskúmania je súčasná skupinová výnimka pre niektoré obmedzovacie praktiky združení lodných dopravcov, najmä stanovenie cien a regulovanie zásobovania. Toto preskúmanie sa však vzťahuje aj na niektoré ďalšie ustanovenia nariadenia 4056/86, ako je vyňatie niektorých námorných služieb (kabotáž (t. j. národné námorné služby) a služby (nepravidelné) trampových lodí) z vykonávacích pravidiel hospodárskej súťaže, ustanovenie vzťahujúce sa na technické dohody a ustanovenie o kolízii zákonov.

5. Trh lodnej dopravy sa za 18 rokov od prijatia nariadenia 4056/86 zmenil. Najmä úloha prepravcov ponúkajúcich služby lodnej dopravy mimo združenia (nezavislí prevádzkovatelia) na väčšine trás z a do Európskej únie sa stala významnejšou. Okrem toho, operatívne formy spolupráce medzi prepravcami (nezahŕňajúce stanovenie cien), ako sú konzorciá a aliancie, sa zlepšili. Navyše došlo k podstatnému rastu individuálneho uzatvárania dôverných zmlúv medzi prepravcami a odosielateľmi, ako sú individuálne pracovné zmluvy. Tento vývoj nastoľuje otázku, či skupinová výnimka pre stanovenie cien a regulovanie kapacity združeniami lodných dopravcov má ešte stále opodstatnenie podľa článku 81 ods. 3 zmluvy.
6. S členskými štátmi⁵ sa dohodlo, že preskúmanie je trojstupňový proces pozostávajúci: 1) zo zistenia skutočností, 2) z dokumentu Komisie a 3) z návrhu na právny predpis. Proces preskúmania sa začal v marci 2003 uverejnením konzultačného dokumentu (ďalej len „Konzultačný dokument z roku 2003“), ktorý je dostupný na <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Celkovo bolo preskúmaných 36 podaní od poskytovateľov služieb lodnej dopravy (prepravcov), užívateľov dopravy (odosielateľov a špeditérov), členských štátov, spotrebiteľských združení a iných. Skupina ekonómov z Erasmovej univerzity v Rotterdame bola poverená úlohou pomáhať pri spracovaní odpovedí. Odpovede na konzultačný dokument a záverečná správa Erasmus boli zverejnené na internetovej stránke Komisie. Po verejnom vypočutí, ktoré sa uskutočnilo v decembri 2003, Generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž zhrnulo výsledok konzultačného procesu a jeho predbežnú analýzu v diskusnom dokumente (ďalej len „diskusný dokument“). Diskusný dokument poslúžil ako podklad na diskusiu s členskými štátmi v máji 2004 a bol uverejnený na <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Otázky

7. Preskúmanie nariadenia 4056/86 nastoľuje v zásade tieto otázky:
- Existuje ešte, za súčasných trhových podmienok, opodstatnenie podľa článku 81 ods. 3 zmluvy pre skupinovú výnimku na stanovenie sadzieb prepravného, regulovanie zásobovania a trhu združeniami lodných dopravcov?
 - Ak neexistuje, bolo by potrebné a vhodné prijať iné nástroje Spoločenstva (ako je napríklad iná skupinová výnimka alebo súbor usmernení) vzťahujúce sa na každý nový obchodný rámec spolupráce medzi prevádzkovateľmi služieb lodných dopravcov v námornej doprave do a z Európskej únie (okrem už existujúcich foriem spolupráce, ako sú konzorciá a aliancie)?
 - Existuje ešte opodstatnenie na vyňatie služieb trampových lodí a kabotáže z vykonávacích pravidiel hospodárskej súťaže v nariadení 1/2003?
 - Existuje platný dôvod na zachovanie osobitnej výnimky pre čisto technické dohody v nariadení 4056/86?
 - Existuje platný dôvod na zachovanie ustanovenia o kolízii zákonov v nariadení 4056/86?

2. SKUPINOVÁ VÝNIMKA PRE ZDRUŽENIA LODNÝCH DOPRAVCOV

8. Nariadenie 4056/86 ustanovuje za určitých podmienok a povinností takzvanú skupinovú výnimku pre dohody, rozhodnutia a spoločné postupy všetkých alebo časti členov jedného alebo viacerých združení lodných dopravcov podľa článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia 4056/86, ktorých cieľom je stanovenie sadzieb a podmienok lodnej prepravy a ktoré sa okrem toho vzťahujú na jednu formu alebo viaceré formy spolupráce:
- koordinácia časových plánov plavieb, dátumov plavieb alebo dátumov zastávok;
 - určenie frekvencie plavieb alebo zastávok;
 - koordinácia alebo rozdelenie plavieb alebo zastávok medzi členmi združenia;
 - regulácia prepravnej kapacity ponúkanej každým členom;
 - rozdelenie lodného nákladu alebo výnosov z prepravy medzi členov.
9. Zo samotného nariadenia, z praxe Komisie pri prijímaní rozhodnutí a z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že nariadenie 4056/86 obsahuje „celkom výnimočnú“ skupinovú výnimku⁶, pretože predstavuje vyňatie stanovenia cien a regulácie prepravnej kapacity, ktoré sa bežne považujú za veľmi prísne obmedzenia⁷, na neobmedzené obdobie a neobsahuje žiadne prahy podielov na trhu. Nariadenie môže byť v skutočnosti vysvetlené len vo svojom historickom kontexte.
10. Združenia lodných dopravcov sa snažili vykladať skupinovú výnimku zo širokého hľadiska. Boli najmä toho názoru, že skupinovú výnimku sa vzťahuje na dohody o nepoužívaní prepravnej kapacity⁸ a na stanovenie cien vnútrozemskej prepravy⁹. Komisia ani Súdny dvor to však neakceptovali. Skutočne, skupinovú výnimku sa odchyľuje od článku 81 ods. 1 zmluvy a mala by sa preto vykladať v úzkom zmysle¹⁰. Zámery, ktoré sledujú ostatné ustanovenia zmluvy, sa môžu zohľadniť len v tom rozsahu, v akom sa môžu zahrnúť do štyroch podmienok článku 81 ods. 3 zmluvy¹¹.

2.1. Hodnotenie

11. Pravidlá hospodárskej súťaže Európskej únie sú sformované na základe predpokladu, že hospodárska súťaž zabezpečuje spotrebiteľovi najlepšie služby za najúnosnejšie ceny. Z tohto dôvodu je východiskovým bodom podľa zmluvy, že hospodárska súťaž by sa nemala narúšať a že každá výnimka z tohto pravidla musí byť opodstatnená. Dohody, ktoré obmedzujú hospodársku súťaž v zmysle článku 81 ods. 1 zmluvy (ako sú dohody o stanovení cien a regulácii prepravnej kapacity), by mohli byť vyňaté, len ak spĺňajú štyri kumulatívne podmienky ustanovené v článku 81 ods. 3 zmluvy, a to:

- 1) dohoda musí prispievať k zlepšeniu výroby alebo distribúcie tovarov alebo prispievať k presadzovaniu technického alebo hospodárskeho pokroku (výkonnosti),

- 2) spotrebitelia musia dostať primeraný podiel výsledných výhod (prenos),
 - 3) obmedzenia musia byť nevyhnutné na dosiahnutie týchto cieľov (nepostrádateľnosť), a napokon
 - 4) dohoda nesmie ponúkať stranám možnosť eliminovať hospodársku súťaž vo vzťahu k podstatnej časti príslušných výrobkov (zákaz eliminácie hospodárskej súťaže).
12. Uplatňovanie článku 81 ods. 3 zmluvy na kategórie dohôd regulovaním skupinovej výnimky sa zakladá na predpoklade, že obmedzujúce dohody, ktoré spadajú do rozsahu jeho pôsobnosti, spĺňajú každú zo štyroch podmienok ustanovených v článku 81 ods. 3 zmluvy.
13. Opodstatnenie skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov je uvedené v odôvodnení 8 preambuly nariadenia 4056/86, ktoré v podstate predpokladá, že tieto združenia vnášajú stabilitu, keďže zabezpečujú spoľahlivé služby, ktoré by nebolo možné dosiahnuť menej obmedzujúcimi prostriedkami. V tejto súvislosti Súd prvého stupňa konštatoval, že „*Rada netvrdila (a fakticky ani nemohla tvrdiť), že stabilita je dôležitejšia ako hospodárska súťaž*“.¹²
14. Je potrebné poznamenať, že opodstatnenie v odôvodnení 8 nariadenia 4056/86 sa nezakladalo na skúsenosti Komisie pri uplatňovaní článku 81 ods. 3 na združenia lodných dopravcov¹³. V tejto súvislosti základná otázka posudzovaná v procese preskúmania spočívala v tom, či je vo svetle kumulatívnych podmienok článku 81 ods. 3 zmluvy možné (predsa len) povedať, že opodstatnenie stanovenia cien a regulácie prepravnej kapacity je platné vo svetle súčasných trhových podmienok. Ak nie, že viac nebude platné právne opodstatnenie skupinovej výnimky, ktorá by preto mala byť buď zrušená, alebo revidovaná. S týmto cieľom boli strany vyzvané, aby predložili konkrétne dôkazy.
15. Ako sa podrobnejšie uvádza v prílohe, z konzultácií vyplýva, že štyri kumulatívne podmienky opodstatnenia výnimky pri stanovení cien, regulácii zásobovania a trhu združeniami lodných dopravcov zrejme už nie sú splnené. Neexistuje žiaden presvedčivý ekonomický dôkaz o tom, že predpoklady, o ktoré sa opierała skupinová výnimka v čase jej schválenia v roku 1986, sú za súčasných trhových podmienok a na základe štyroch kumulatívnych podmienok článku 81 ods. 3 zmluvy ešte stále opodstatnené.

3. INÉ FORMY SPOLUPRÁCE SPOLOČNOSTÍ LODNEJ DOPRAVY

3.1. Úvod

16. Združenie nie je jedinou formou organizácie spoločností lodnej dopravy. Služby lodnej dopravy môžu poskytovať aj konzorciá a aliancie. Aktivity konzorcií sú na základe článku 81 ods. 3 zmluvy skupinovo vyňaté za určitých podmienok a povinností uvedených v nariadení 823/2000. Prepravcovia sa môžu rozhodnúť aj zlúčiť svoje aktivity, čo sa bude posudzovať podľa platných pravidiel (vnútroštátnych alebo Európskeho spoločenstva) kontroly zlučovania.

3.2. Diskusné dohody

17. Ďalšími formami spolupráce spoločností lodnej dopravy, ktoré sú už dostupné v námornej doprave do a z Európskej únie, budú napríklad takzvané diskusné dohody. Diskusné dohody existujú najmä o námornej doprave v USA a o námornej doprave do a z Austrálie.¹⁴ Diskusná dohoda je druh rámcovej dohody, na základe ktorej prepravcovia, ktorí sú členmi združení, a individuálni prepravcovia sú schopní pružne koordinovať svoje súťažné správanie na trhu vo vzťahu k sadzbám prepravného a ďalším podmienkam poskytovania služieb. Rozsah pôsobnosti a obsah takýchto dohôd sa môže meniť. Diskusné dohody obvykle zahŕňajú výmenu citlivých obchodných informácií medzi konkurentmi a majú preto rešpektovať ustálenú judikatúru Súdneho dvora o výmene informácií. Ešte dôležitejšia, ako ukazuje príklad USA, je skutočnosť, že vnútorná flexibilita diskusných dohôd ich robí prítlačivými pre tradične nezávislé linky. V tejto súvislosti by diskusné dohody z hľadiska politiky hospodárskej súťaže mohli byť horšie ako združenia, pretože sú náchylné eliminovať efektívnu externú konkurenciu pre združenia.
18. Na základe uvedeného si je možné predstaviť aj iné formy spolupráce medzi vlastníkami lodí, ktorá by bola v súlade s právom Európskeho spoločenstva v oblasti hospodárskej súťaže.

3.3. Návrh ELAA

19. Európske združenie pre záležitosti spoločností lodnej dopravy (ELAA) predložilo Komisii návrh na novú „regulačnú štruktúru“ pre služby spoločností lodnej dopravy pôsobiace na trasách do a z Európskej únie¹⁵, ktorá by podľa jeho presvedčenia mohla nahradiť nariadenie 4056/86¹⁶. Komisia vzala na vedomie tento návrh a chcela by zdôrazniť, že to nie je výsledok žiadnych rokovaní alebo dohody s Komisiou. Návrh iba odzrkadľuje to, čo ELAA považuje za vhodný obchodný rámec spolupráce spoločností lodnej dopravy. Návrh ELAA v zásade predstavuje¹⁷:
- výmenu a diskusiu medzi linkami o údajoch združeného využívania prepravných kapacít a o veľkosti trhu podľa obchodu a na základe vzťahu región/zóna k regiónu/zóne (údaje s mesačným oneskorením);
 - výmenu, diskusiu a vyhodnotenie vývoja v oblasti komodít podľa obchodu (na základe združených údajov s mesačným oneskorením);
 - diskusiu a vyhodnotenie združených údajov o ponuke a dopyte podľa obchodu/komodít; predpovede dopytu podľa obchodu a komodity budú uverejnené;
 - linky získajú svoj podiel na trhu podľa obchodu, podľa regiónu a podľa prístavu (združené údaje s mesačným oneskorením);
 - index cien diferencovaný podľa druhu zariadenia (napr. mraziarenská loď, sušiareň) a/alebo obchodu (združené údaje so štvrtročným oneskorením). Tieto informácie budú prístupné verejnosti;
 - príplatky a doplnkové poplatky založené na verejne prístupných a transparentných formuláciách; podrobnosti o nich sa prediskutujú so zasielateľmi.

3.4. Predbežné pripomienky k návrhu ELAA

20. Komisia víta ochotu prepravcov uvažovať nad budúcou organizáciou lodnej dopravy odlišnou od súčasného systému združení. Toto odvetvie samotné vlastne naznačilo, že niektorí prepravcovia dnes nie vždy sú osobitne zainteresovaní na aktivitách vyňatých v nariadení 4056/86 (to znamená najmä na stanovení cien a regulácii zásobovania a trhu), ale skôr sa zaujímajú o „diskusný proces“ o tomto nariadení. Prebieha to bez zdôrazňovania, že každý novo navrhnutý rámec spolupráce medzi lodnými zosielateľmi bude musieť byť starostlivo preskúmaný, pokiaľ ide o jeho zlučiteľnosť s pravidlami hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva.
21. Komisia si je dobre vedomá toho, že združení prepravcovia sa využívali na vykonávanie aktivít, ktoré by boli v iných sektoroch hospodárstva podľa pravidiel hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva obvykle zakázané. Toto privilegované postavenie združených prepravcov by mohlo viesť k tomu, že pre niektorých z nich bude ťažké prispôbiť sa situácii, v ktorej budú musieť dodržiavať bežné pravidlá hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva tak ako všetky ostatné sektory. V tomto svetle je tiež pochopiteľné, že z obchodného hľadiska sa prepravcovia mohli usilovať o „postupné oslabovanie“ súčasného režimu alebo aspoň o alternatívny režim, ktorý by bol blízky k súčasnému režimu a ktorý by najlepšie odzrkadľoval ich pocitované osobitné postavenie. Malo by sa však mať na pamäti, že akýkoľvek pokračujúci odlišný prístup k sektoru lodnej dopravy v rámci pravidiel hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva v porovnaní s inými kapitálovo náročnými sektormi s vysokými fixnými nákladmi a kolísaniami dopytu (ako je to napríklad v leteckej doprave) má byť presvedčivo motivovaný. Okrem toho by sa mal zohľadniť vplyv každého alternatívneho systému na celý sektor lodnej dopravy; majú byť zohľadnené nielen záujmy združených prepravcov, ale aj záujmy ich konkurentov (nezávislých prevádzkovateľov), klientov (zosielateľov) a konečných odberateľov. ELAA zdôraznilo, že jeho návrh je dobrý pre celý sektor lodnej dopravy, nie iba pre prepravcov, ale aj pre ich klientov. V tomto svetle by Komisia explicitne uvítala názory všetkých zainteresovaných strán, najmä zosielateľov, združení, ako je ESC, ako aj jednotlivých zosielateľov na jednotlivé prvky návrhu.

3.5. Záver

22. Ak sa súčasná skupinová výnimka pre stanovenie cien a reguláciu prepravnej kapacity združením lodných dopravcov zruší, stanú sa združenia lodných dopravcov v námornej doprave do a z Európskej únie, podľa nariadenia 4056/86, nezlučiteľnými s článkom 81 zmluvy¹⁸. Otázka znie, aký druh právneho nástroja Spoločenstva by bol nevyhnutný na poskytnutie usmernenia o uplatniteľnosti článku 81 na iné formy spolupráce pre služby lodnej dopravy. Pochopiteľne, potreba a druh takého právneho nástroja by veľmi závisel od obsahu navrhovaného rámca spolupráce. Najmä od toho, či bude zahŕňať obmedzenia hospodárskej súťaže v zmysle článku 81 ods. 1 zmluvy, a ak áno, či je možné povedať, že sú splnené podmienky výnimky podľa článku 81 ods. 3 zmluvy.
23. Komisia by uvítala názory tretích strán na potrebu a možnú formu právneho nástroja pre prípadnú novú formu rámca obchodnej spolupráce medzi linkami lodnej dopravy.

4. KABOTÁŽ A SLUŽBY TRAMPOVÝCH LODÍ

24. Medzinárodné služby trampových lodí definované v článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia 4056/86 a služby námornej dopravy, ktoré sa vykonávajú výlučne medzi prístavmi jedného a toho istého členského štátu (kobotáž) uvedené v článku 1 ods. 2 nariadenia 4056/86, sú v súčasnosti vyňaté z vykonávacích pravidiel Spoločenstva v oblasti hospodárskej súťaže podľa článku 32 písm. a) a b) nariadenia 1/2003.^{19, 20}
25. Ako je podrobne vysvetlené v prílohe, nebol predložený žiaden dôveryhodný dôvod, ktorý by opodstatňoval, prečo musia mať tieto služby prospech z vykonávacích pravidiel odlišných od pravidiel, o ktorých Rada rozhodla, že by sa mali uplatňovať na všetky sektory hospodárstva. Ďalej nebolo vysvetlené, aké legitímne negatívne dôsledky by takéto procedurálne zmeny mohli mať pre daný sektor. Na základe toho Komisia navrhuje zaradiť námornú kobotáž a služby trampových lodí do rámca všeobecných vykonávacích pravidiel nariadenia 1/2003. Komisia však s cieľom pomôcť sektoru trampových lodí správne oceniť najmä svoje „spoločné dohody“ zväži vydanie určitej formy usmernení spôsobom, ktorý má byť určený.

5. TECHNICKÉ DOHODY

26. Článok 2 nariadenia 4056/86 umožňuje poskytovateľom námornej dopravy uzatvárať dohody, ktorých jediným cieľom a účinkom je dosiahnuť technické zlepšenia alebo spoluprácu. Takéto dohody nie sú zachytené v článku 81 ods. 1 zmluvy. Toto ustanovenie obsahuje niekoľko príkladov, ako sú normy alebo druhy, pokiaľ ide o plavidlá a zariadenie, ako aj koordináciu dopravných časových plánov pre prípojové trasy.
27. Ako je podrobne vysvetlené v prílohe, táto špecifická výnimka pre technické dohody, potvrdená Európskym súdnym dvorom, je iba deklaratívna, a tento dokument preto navrhuje zrušiť toto ustanovenie podobne, ako ho už v tomto roku zrušila Rada v leteckej doprave.

6. KOLÍZIA ZÁKONOV

28. Článok 9 nariadenia 4056/86 ustanovuje postup, ktorý by sa mal dodržiavať v prípade, keby uplatňovanie tohto nariadenia viedlo ku kolízii zákonov tretej krajiny. V takom prípade má Komisia konzultovať príslušné orgány tretích krajín a požiadať Radu o splnomocnenie začať v prípade potreby rokovania. Dôvod na zaradenie tohto ustanovenia do nariadenia 4056/86 v tom čase bol zrejme ten, že vzhľadom na charakteristiky medzinárodnej námornej dopravy vznikol dojem, že uplatňovanie nariadenia 4056/86 by mohlo viesť ku kolízii zákonov a predpisov tretích krajín a prejaviť sa ako škodlivé pre dôležité záujmy Spoločenstva v oblasti obchodu a lodnej dopravy (*odôvodnenie 15* nariadenia 4056/86).
29. Ako sa podrobne uvádza v prílohe, kolízia zákonov v minulosti nevznikla a je nepravdepodobné, že by k takejto kolízii došlo, a to aj v prípade, že skupinová výnimka pre lodných dopravcov bude zrušená. Preto zrejme neexistuje žiadne opodstatnenie na zachovanie tohto ustanovenia.

7. ZÁVERY

30. Z uvedeného vyplýva, že o rozličných otázkach je možné urobiť tieto závery:

- a) *Existuje ešte, za súčasných trhových podmienok, opodstatnenie podľa článku 81 ods. 3 zmluvy pre skupinovú výnimku na stanovenie sadzieb prepravného, regulovanie zásobovania a trhu združeniami lodných dopravcov?* Neexistuje žiaden presvedčivý ekonomický dôkaz o tom, že predpoklady, o ktoré sa opieralo zdôvodnenie skupinovej výnimky v čase jej prijatia v roku 1986, sú za súčasných trhových podmienok a na základe štyroch kumulatívnych podmienok článku 81 ods. 3 zmluvy ešte stále opodstatnené. Z tohto dôvodu Komisia zvažuje navrhnúť zrušenie súčasnej skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov.
- b) *Ak neexistuje, navrhla by Komisia nahradenie skupinovej výnimky iným právnym nástrojom pre služby lodnej dopravy uplatniteľným na námornú dopravu do a z Európskej únie?* Komisia posúdi príslušné návrhy sektoru a pripomienky zainteresovaných subjektov s cieľom zaujať stanovisko, prostredníctvom vhodného právneho nástroja, k alternatívnemu rámcu spolupráce medzi lodnými dopravcami. ELAA už predložilo konkrétne návrhy na takýto rámec. Komisia, skôr ako zaujme stanovisko k týmto návrhom, by chcela vyzvať zainteresované tretie strany, aby predložili svoje pripomienky a tiež navrhli alternatívne možnosti.
- c) *Existuje ešte opodstatnenie na vyňatie služieb trampových lodí a kabotáže (t. j. služieb národnej námornej dopravy) z vykonávacích pravidiel hospodárskej súťaže v nariadení 1/2003?* Neboli predložené žiadne hodnoverné dôkazy opodstatňujúce, prečo by tieto služby mali mať prospech z vykonávacích pravidiel odlišných od pravidiel, ktoré sa podľa rozhodnutia Rady majú uplatňovať na všetky sektory. Bolo tiež vysvetlené, aké legitímne negatívne následky by takéto procedurálne zmeny mohli mať pre tento sektor. Z týchto dôvodov Komisia zvažuje zaradenie námornej kabotáže a služieb trampových lodí do rozsahu pôsobnosti nariadenia 1/2003. Komisia poskytne sektoru trampových lodí určité usmernenie na realizáciu pravidiel hospodárskej súťaže v tomto sektore.
- d) *Existuje platný dôvod na zachovanie osobitnej výnimky pre čisto technické dohody?* Ustanovenie článku 2 nariadenia 4056/86 o technických dohodách potvrdené Súdnym dvorom je iba deklaratívne a Komisia zvažuje návrh na zrušenie tohto ustanovenia podobne, ako ho Rada zrušila v tomto roku pre sektor leteckej dopravy.
- e) *Existuje platný dôvod na zachovanie ustanovenia o kolízii zákonov v nariadení 4056/86?* Kolízia zákonov nevznikla v minulosti a zrejme neexistuje žiadne opodstatnenie na zachovanie článku 9 nariadenia 4056/86. Komisia by však skôr, ako zaujme stanovisko, chcela vyzvať zainteresované strany, najmä svoje medzinárodné proťajšky, aby predložili svoje názory na potrebu ustanovenia o kolízii zákonov.

8. NAVRHOVANÉ OPATRENIA

31. Na základe uvedených záverov Komisia navrhuje:

- Zvážiť zrušenie v súčasnosti platných významných ustanovení nariadenia 4056/86, najmä skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov a výnimky pre technické dohody.
- Preskúmať, aký druh nástroja by bol potrebný na nahradenie nariadenia 4056/86, a predložiť v tomto smere príslušný návrh s prihliadnutím aj na konkurenčné postavenie sektoru lodnej dopravy Európskej únie v globálnom kontexte.
- Starostlivo preskúmať návrh ELAA uvedený v tomto dokumente na základe pripomienok doručených od zainteresovaných tretích strán, ako aj všetky ďalšie návrhy, ktoré by mohol predložiť tento sektor alebo iné zainteresované strany.
- Navrhnúť zmenu nariadenia 1/2003, ktorou by sa odstránilo súčasné vyňatie služieb trampových lodí a kobotáže z rozsahu jeho pôsobnosti.
- Starostlivo preskúmať, či existujú dôvody na zachovanie ustanovenia o kolízii zákonov.

9. VÝZVA NA PREDLOŽENIE PRIPOMIENOK

32. Komisia vyzýva členské štáty a všetky ďalšie inštitúcie a zainteresované strany, aby predložili pripomienky k tejto Bielej knihe do dvoch mesiacov od jej uverejnenia na túto adresu:

Poštou na túto adresu:

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

Elektronickou poštou na túto adresu:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Príloha: Podklady

-
- ¹ Nariadenie Rady (EHS) č. 4056/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu, Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 24, zmenené a doplnené nariadením Rady 1/2003 zo 16. decembra 2002 (Ú. v. ES L 1 zo 4.1.2003, s. 1).
- ² Nariadenie Rady 1/2003 zo 16. decembra 2002 (Ú. v. ES L 1 zo 4.1.2003, s. 1).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ Správa sekretariátu z apríla 2002, Politika hospodárskej súťaže v lodnej preprave, s. 74 - 80, dostupná na <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ *Ad hoc* Poradný výbor z 25. marca. 2002.
- ⁶ Pozri napr. vec T-86/95, *Compagnie Générale Maritime*, [2002] Zb. s. II-1011, body 254, 393 a 484.
- ⁷ Veľmi prísne obmedzenia sa bežne považujú za obmedzenia hospodárskej súťaže za účelom uvedeným v článku 81 ods. 1 zmluvy, ktoré všeobecne nespĺňajú podmienky pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 zmluvy.
- ⁸ Pozri TAA, EATA, Revidované rozhodnutia TACA zo 14. novembra 2002 (Ú. v. ES L 26 z 31.1.2003, s. 53) a správu Komisie pre tlač zo 14.11.2002, IP/02/1677.
- ⁹ Pozri TAA, FEFC, TACA, Revidované rozhodnutia TACA zo 14. novembra 2002 (Ú. v. ES L 26 z 31.1.2003, s. 53) a správu Komisie pre tlač zo 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Spojené veci T-191/98 a T-212/98 to T-214/98 *TACA* [2003] Zb. – ešte neoznámené, bod 568.
- ¹¹ Za týmto účelom pozri implicitne ods. 139 veci T-17/93, *Matra*, Zb. [1994] s. II-595 a veci 26/76, *Metro (I)*, [1977] Zb. S. 1875, bod 43.
- ¹² Vec T-395/94, *TAA* [2002] Zb. s. II-00875, bod 261.
- ¹³ Na porovnanie pozri napríklad nariadenie 823/2000 o konzorciách (Ú. v. ES L 100 z 20.4.2000 s. 24), nariadenie 1400/2002 o motorových vozidlách (Ú. v. ES L 203 z 1.8.2002 s. 30) a nariadenie 2790/1999 o vertikálnych dohodách (Ú. v. ES L 336 z 29.12.1999, s. 21), v ktorých sa Komisia explicitne odvoláva na skúsenosti získané v príslušnom sektore, ktoré jej umožnili definovať kategórie dohôd, ktoré by bolo možné považovať za obvykle spĺňajúce podmienky ustanovené v článku 81 ods. 3.
- ¹⁴ Ďalší opis situácie v uvedených jurisdikciách nájdete v prílohe k tomuto dokumentu.
- ¹⁵ Služby lodných dopravcov definovalo ELAA vo svojom návrhu ako „pravidelnú prepravu tovaru na konkrétnej trase alebo trasách medzi prístavmi a v súlade s časovými plánmi a dátumami plavieb uverejnenými v predstihu a dostupnými, a to aj príležitostne, každému užívateľovi prepravy proti platbe, a pridružené aktivity“ (porovnaj článok 2 ods. 2 nariadenia 823/2000).
- ¹⁶ Konečná verzia návrhu ELAA zo 6. augusta 2004, dostupná na internetovej adrese http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Odkaz na podrobnejší opis návrhu ELAA nájdete v prílohe.
- ¹⁸ Prinajmenšom združenie lodných dopravcov v zmysle skupiny dvoch alebo viac dopravcov prevádzkujúcich plavidlá a poskytujúcich služby lodnej dopravy za jednotné alebo spoločné sadzby prepravného (porovnaj definíciu združení lodných dopravcov v článku 1 ods. 3 písm. b) nariadenia 4056/86).

-
- ¹⁹ Nariadenie 1/2003 nahradilo od 1. mája 2004 procedurálne ustanovenia nariadenia 4056/86. Vyňatie kabotáže a služieb trampových lodí z rozsahu pôsobnosti nariadenia 4056/86 nemá fakticky od 1. mája 2004 naďalej už žiaden praktický význam.
- ²⁰ V snahe predísť akémukoľvek nedorozumeniu sú významné pravidlá hospodárskej súťaže (články 81 a 82 Zmluvy o ES) uplatniteľné aj na tieto služby. Vyňatie je obmedzené na *vykonávacie* predpisy hospodárskej súťaže, inými slovami, nariadenie 1/2003 nie je uplatniteľné na služby trampových lodí a kabotáž.