



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 14.12.2005
KOM(2005) 651 v konečnom znení
2005/0264 (CNS)

Návrh

NARIADENIE RADY

ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kabotáž a medzinárodné trampové služby

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1641}

ODÔVODNENIE

1. VŠEOBECNE

Služby námornej dopravy sú kľúčové pre rozvoj ekonomiky EÚ. Je dôležité, aby pravidlá, ktoré sa na toto odvetvie vzťahujú, odzrkadľovali súčasné trhové podmienky. V súlade s lisabonskou agendou by sa mali odstrániť prekážky, ktoré priemyslu EÚ bránia v hospodárskej súťaži, inovácii a raste. Je potrebné, aby sa právne predpisy stali jednoduchšími a hospodárnejšími. Komisia navyše v súčasnom období uskutočňuje široké konzultácie o novej komplexnej námornej politike, ktorá umožní vybudovanie prosperujúceho námorného hospodárstva. Predkladaný návrh nariadenia súvisí s týmito cieľmi.

1.1. Nariadenie Rady č. 4056/86

1. Nariadenie Rady (EHS) č. 4056/86 stanovuje podrobné pravidlá uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže (článkov 81 a 82 Zmluvy) na služby námornej dopravy.
2. Pôvodne toto nariadenie plnilo dve úlohy. Jeho obsahom boli jednak procesné ustanovenia, ktoré sa týkali presadzovania pravidiel hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva v odvetví námornej dopravy. Táto úloha sa stala zbytočnou od 1. mája 2004, keď sa námorná doprava stala predmetom úpravy všeobecných predpisov o presadzovaní pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré sú obsiahnuté v nariadení Rady (ES) č. 1/2003. Po druhé, toto nariadenie obsahuje niektoré osobitné hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy a najmä skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov, ktorá im za určitých podmienok umožňovala stanovovať ceny a regulovať kapacity.
3. Pravidelné služby v oblasti kontajnerovej dopravy tvoria približne 40 % hodnoty zahraničného obchodu EÚ 25 realizovaného po mori. To znamená, že spôsobilosť dopravcov spoločne stanovovať ceny v rámci skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov má vplyv na 18 % dovozu a 21 % vývozu EÚ 25.

1.2. Preskúmanie nariadenia č. 4056/86

4. Trh lodnej dopravy sa od prijatia nariadenia č. 4056/86 značne zmenil. Pretrvávanie trendu smerom ku kontajnerom viedlo k rastúcemu počtu a narastajúcej veľkosti kontajnerových plavidiel typu FC („fully-cellular“) a k rastu významu sietí svetových trás. Toto prispelo k popularite konzorcií a aliancií ako nástrojov, ktoré umožňujú spoločné znášať náklady. Rastúca dôležitosť týchto operatívnych dojednaní je sprevádzaná poklesom významu združení. Tento klesajúci trend výrazným spôsobom poznačil obchodovanie medzi EÚ a Spojenými štátmi, a to najmä v dôsledku rozhodnutí Komisie o uplatňovaní článkov 81 a 82 Zmluvy o ES zameraných na podporu hospodárskej súťaže a v dôsledku zmien v právnych predpisoch USA, ktorými boli na úkor prepravy podľa sadzobníka združenia podporené individuálne zmluvy o poskytnutí služieb.

5. Užívatelia prepravy (zasielatelia a špeditéri) majú záujem na takých vzťahoch s dopravcami, ktoré by boli orientované na zákazníka, na recipročnom poskytovaní náhrad v závislosti na plnení záväzkov a napokon na integrovaných logistických riešeníach. Sústavne spochybňovali systém združení s tým, že tento podľa nich nezabezpečuje adekvátne, efektívne a spoľahlivé služby, ktoré by im vzhľadom na ich potreby vyhovovali. Žiadajú zrušenie týchto združení.
6. O výhodách zachovania systému združení boli vyslovené pochybnosti aj v iných jurisdikciách a na pôde medzinárodných organizácií. V apríli 2002 vydala OECD správu¹ v ktorej vyzývala členské štáty na odstránenie výnimiek z protitrustových pravidiel, ktoré boli poskytnuté v súvislosti so spoločnou tvorbou cien a rokovaniami o sadzbách pri súčasnom zachovaní výnimiek pre operatívne dohody medzi lodnými dopravcami. Prieskum situácie v tomto odvetví realizuje aj Austrália, ktorá pred nedávnom dospela k podobným záverom².
7. V tomto kontexte Komisia začala proces preskúmania nariadenia č. 4056/86. Jeho cieľom je zistiť, či je možné spoľahlivé pravidelné námorné služby dosiahnuť pomocou menej obmedzujúcich prostriedkov než horizontálnym stanovovaním cien a regulovaním kapacít. V marci 2003 bol vydaný konzultačný dokument, následne sa v decembri 2003 uskutočnilo verejné prerokovanie a v októbri 2004 bola prijatá Biela kniha. Podarilo sa získať množstvo podnetov od všetkých zainteresovaných strán. Svoje stanoviská vydali Európsky parlament³, Európsky hospodársky a sociálny výbor⁴ a Výbor regiónov⁵. Uskutočnili sa tri stretnutia s odborníkmi z členských štátov z oblasti hospodárskej súťaže a dopravy. Komisia si na účel oboznámenia sa s následkami zrušenia skupinovej výnimky pre združenia nechala od nezávislých poradcov vypracovať tri štúdie. Všetky dokumenty sú zverejnené na internetovej stránke generálneho riaditeľstva pre hospodársku súťaž (DG COMP)⁶.

1.3. Predmet

8. Cieľom navrhovaného nariadenia je zrušiť nariadenie č. 4056/86 v celom rozsahu a najmä v ňom obsiahnutú skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov (články 3 až 8, 13 a 26). Takisto sa v súlade s celkovou politikou ES zameranou na redukciu a zjednodušenie právneho rámca Spoločenstva zrušujú aj niektoré už zbytočné ustanovenia.
9. Napokon sa ním mení a dopĺňa nariadenie Rady č. 1/2003. Cieľom týchto zmien a doplnení je zahrnúť kaboťáž a služby trampových lodí do pôsobnosti všeobecných ustanovení upravujúcich vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže.

¹ Dokument oddelenia dopravy Direktoriátu OECD pre vedu, techniku a priemysel DSTI/DOT (2002) 2, 16.4.2002.

² Revízia Desiatej časti zákona o obchodných praktikách z roku 1974: Medzinárodná lodná nákladná doprava, správa z prieskumu Komisie pre produktivitu, vydané vládou Austrálie 23. februára 2005.

³ Správa vydaná z vlastnej iniciatívy Výboru pre dopravu a turistiky, A6-0314/2005(v konečnom znení) 24. október 2005

⁴ TEN/208 – CESE 1650/2004 – 16. december 2004

⁵ CdR 485/2004, 13. apríl 2004

⁶ <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/>

1.4. Právny základ

10. Právnym základom navrhovaného nariadenia je článok 83 Zmluvy. Článok 87 Zmluvy (súčasný článok 83) bol takisto základom aj pôvodného Komisiou vypracovaného návrhu nariadenia č. 4056/86. Rada článok 87 uznala za náležitý právny základ nariadenia, ale doplnila článok 84 ods. 2 (teraz článok 80 ods. 2 Zmluvy), a to z toho dôvodu, že v článku 9 nariadenia je riešená možná kolízia s právnymi predpismi tretích štátov. Komisia si vyhradila svoje stanovisko formálne a urobila vyhlásenie, podľa ktorého je článok 87 Zmluvy náležitým právnym základom nariadenia v celom rozsahu, vrátane jeho článku 9.
11. Hoci zvyčajne má opatrenie Spoločenstva taký istý právny základ ako opatrenie pôvodné, je dobré sa od tejto praxe odchýliť v prípade, že právny základ tohto pôvodného opatrenia nemožno považovať za správny. Vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora je článok 84 ods. 2 Zmluvy ako právny základ nariadenia č. 4056/86 neplatný a zbytočný, pretože ciele a obsah tohto nariadenia vrátane článku 9 sa týkajú práva hospodárskej súťaže. Z tohto dôvodu by návrh nariadenia, ktorým sa zrušuje nariadenie č. 4056/86 mal byť založený iba na článku 83 Zmluvy.

1.5. Kabotáž a trampové služby

1.5.1. Všeobecné poznámky

12. Kabotáž a medzinárodné služby trampových lodí sú v súčasnom období jediné odvetvia, ktoré stále nepatria do predmetu úpravy ustanovení Spoločenstva upravujúcich vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže.⁷ Z regulačného hľadiska je neexistencia účinných právomocí na presadzovanie právneho rámca v týchto odvetviach anomáliou.
13. S návrhom zahrnúť uvedené služby do predmetu úpravy všeobecných ustanovení upravujúcich vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže nie sú pre predmetný priemysel spojené žiadne podstatné zmeny, keďže hmotnoprávne ustanovenia na ochranu hospodárskej súťaže obsiahnuté v článku 81 a 82 Zmluvy sú už uplatňované.

1.5.2. Kabotáž

14. Nariadenie č. 4056/86 neobsahuje vysvetlenie, prečo kabotáž nepatrí do jeho pôsobnosti. Jedinú nepriamu zmienku možno nájsť v odôvodnení 6, kde sa uvádza, že cieľom nariadenia je vyhnúť sa nadmernej regulácii odvetvia, z čoho možno vyvodiť, že vo väčšine prípadov by služby kabotáže nemali ovplyvňovať obchod v rámci Spoločenstva. V každom prípade to však nijako neodôvodňuje, prečo by tieto služby mali byť už od začiatku vylúčené z pôsobnosti nariadenia č. 1/2003.

1.5.3. Trampové služby

15. Nepravidelné služby námornej dopravy voľne loženého alebo sypaného tovaru v súčasnosti zahŕňajú široké spektrum rozličných služieb mimoriadneho hospodárskeho významu, z ktorých väčšina má zrejmy európsky charakter. Štvrté

⁷ Nariadenie č. 1/2003, článok 32 písm. a) a b).

odôvodnenie nariadenia č. 4056/86 naznačuje, že tieto služby boli vylúčené z jeho pôsobnosti z toho dôvodu, lebo sú poskytované v rámci voľného trhu na ktorom dochádza k hospodárskej súťaži. Tento predpoklad však platí v prípade všetkých deregulovaných služieb, bez toho, aby sa považovalo za nevyhnutné vylúčiť takéto služby z pôsobnosti vykonávacích predpisov.

16. Zahrnutie týchto služieb do pôsobnosti vykonávacieho nariadenia zvýši právnu istotu. Podľa nariadenia č. 4056/86 majú priemysel a orgány hospodárskej súťaže vložiť značné zdroje do vyhodnotenia otázky, či služba spĺňa všetkých päť pojmových znakov obsiahnutých v článku 1 ods. 3 písm. a)⁸ nariadenia pred tým, ako sa rozhodne o opatrení a subjekte, ktoré ho má prijať.

1.5.4. Usmernenie pre odvetvie trampových služieb

17. V rámci konzultačného procesu bolo vo viacerých podnetoch zdôraznené, že je potrebné odvetviu trampových služieb poskytnúť usmernenie v otázke uplatňovania pravidiel ES upravujúcich hospodársku súťaž. Komisia v Bielej knihe uviedla, že je pripravená zvážiť vydanie určitej formy usmernení spôsobom, ktoré ešte bude potrebné určiť. Komisia na tento účel rozbehla diskusiu s podnikateľmi v oblasti trampových služieb s cieľom získať predstavu o danej problematike. Komisia je odhodlaná v týchto diskusiách napredovať s cieľom zistiť, či a v akom rozsahu predmetné dojednania predstavujú zásadne nový problém, na ktorý ešte len bude potrebné odpovedať v jurisprudencii Súdneho dvora a praxi Komisie.
18. Komisia plánuje vydať usmernenia, v ktorých vysvetlí, ako sa pravidlá hospodárskej súťaže vzťahujú na odvetvie námornej dopravy všeobecne, a na trampové služby konkrétne. Hoci takéto usmernenia možno formálne vydať iba po tom, ako bude Komisii v tomto smere nariadením č. 1/2003 udelené oprávnenie, Komisia spolu s priemyslom v súčasnosti skúma otázku nevyhnutnosti a primeranosti poskytnutia neformálneho usmernenia ešte pred zmenami v nariadení č. 1/2003.

1.6. Technické dohody

19. V článku 2 nariadenia (EHS) č. 4056/86 sa uvádza, že zákaz uvedený v článku 81 ods. 1 Zmluvy sa nevzťahuje na dohody, ktorých jediným cieľom a účinkom je dosiahnutie technických zlepšení alebo spolupráce, a to z dôvodu, že takéto dohody neobmedzujú hospodársku súťaž.
20. Ak dohoda hospodársku súťaž spôsobom uvedeným v článku 81 ods. 1 obmedzuje, článok 2 sa na ňu nevzťahuje. Preto je potrebné posudzovať každú jednotlivú technickú dohodu, a to aj v prípade, že patrí do niektorej z kategórií uvedených v článku 2. Pri spätnom pohľade na uplatňovanie tohto článku je treba skonštatovať, že tento proces nebol vždy bez komplikácií a že s ním boli pre priemysel spojené náklady. Dopravcovia si neraz článok 2 vykladali širokým spôsobom, kým Komisia a Súd prvého stupňa zastávali názor, že dohody, ktoré nemajú čisto technický

⁸ Doprava voľne loženého alebo sypaného tovaru loďou, ktorá je prenajatá (celkom alebo čiastočne) jednému alebo viacerým lodným zasielateľom na základe dohody o podiele na zisku z plavby alebo dohody o prenájme, prípadne inej formy zmluvy o využití nepravidelných alebo vopred neoznamovaných plavieb, tam, kde je dopravné voľne dojednané z prípadu na prípad, podľa situácie na strane ponuky a dopytu.

charakter, ale s ktorými je spojená aj určitá forma obchodnej spolupráce patria do pôsobnosti článku 81 ods. 1⁹, a teda mimo pôsobnosť článku 2. Nasledovali súdne spory.

21. Bolo argumentované tým, že článok 2 je napriek jeho deklaratórnej povahe potrebné zachovať, pretože môže poskytovať usmernenie predovšetkým v kontexte modernizácie, keď si podniky potrebujú vyhodnotiť, či ich dohody spadajú pod článok 81 ods. 1 Zmluvy. Judikatúra Komisie a Súdneho dvora je veľmi jasná čo do veľmi obmedzenej pôsobnosti tohto ustanovenia, v ktorom sa v podstate chce len potvrdiť, že dohody, ktoré neobmedzujú hospodársku súťaž v prvom rade nespádajú pod pôsobnosť článku 81 ods. 1 Zmluvy a ako také nie sú zakázané¹⁰. Článok 2 z tohto dôvodu nepridáva na právnej istote. Takisto treba pripomenúť, že z rovnakých dôvodov v roku 2004 Rada zrušila podobné ustanovenie o technických dohodách v odvetví leteckej dopravy.¹¹

1.7. Skupinová výnimka pre združenia lodných dopravcov

22. Skupinová výnimka je veľmi veľkorysá a zároveň jedinečná. Je veľkorysá preto, lebo združeniam lodných dopravcov dovoľuje konať takým spôsobom, ktorý by sa inak považoval za hrubé obmedzovanie hospodárskej súťaže (spoločné stanovovanie cien a regulovanie kapacít) a ktorý by pravdepodobne nesplnil podmienky článku 81 ods. 3¹². A je jedinečná preto, lebo je obsiahnutá v nariadení Rady¹³, ktoré bolo prijaté aj napriek tomu, že Komisia nezískala žiadnu skúsenosť s udeľovaním individuálnych výnimiek v tomto odvetví. Navyše neobsahuje hraničné hodnoty pre podiel na trhu a je časovo neobmedzená.
23. Prijatie takéhoto mimoriadne veľkorysého nariadenia o skupinovej výnimke možno vysvetliť iba v historických a politických súvislostiach. Toto nariadenie je výsledkom diskusií, ktorých cieľom bolo uviesť do súladu protichodné požiadavky Kódexu správania pre združenia lodných dopravcov Konferencie OSN o obchode a rozvoji (UNCTAD)¹⁴, ku ktorému pristúpili niektoré členské štáty, a Zmluvy o EHS.
24. Priemysel sa snažil uplatňovať ustanovenia skupinovej výnimky široko a extenzívne, aby pod ňu boli zahrnuté všetky činnosti, ktoré dopravcovia považujú za užitočné alebo nevyhnutné pre prispôsobenie sa zmenám podmienok na trhu. Toto malo

⁹ Rozhodnutie Komisie vo veci FEFC (Ú. v. ES L 378, 31.12.1994, s. 17 ods. 66) a rozhodnutie Komisie vo veci FETCSA (Ú. v. ES L 268, 20.10.2000, s. 1 ods. 146-147) pokiaľ ide o úpravu technických dohôd článkom 3 nariadenia (EHS) č. 1017/68 a článkom 2 ods. 1 nariadenia (EHS) č. 4056/86. Pokiaľ ide o Súd prvého stupňa, vo vzťahu k podobnej výnimke pre technické dohody upravené v článku 3 nariadenia (EHS) č. 1017/68 pozri prípad T-229/94 Deutsche Bahn AG v. Komisia [1997] Zb. II-1689, ods. 37.

¹⁰ V tejto súvislosti pozri aj oznámenie Komisie o horizontálnych usmerneniach (Ú. v. ES C 3, 6.1.2001, s. 2), ods. 24.

¹¹ See Council Regulation No 411/2004 of 26.02.2004 (OJ L 68 of 06.03.2004, p. 1).

¹² Pozri oznámenie Komisie o usmerneniach pre uplatňovanie článku 81 ods. 3 Zmluvy, Ú. v. EÚ C 101, 27.4.2004, str. 97, ods. 46.

¹³ Rada na prijatie nariadení o skupinovej výnimke spravidla oprávňuje Komisiu. Z pätnástich v súčasnosti účinných skupinových výnimiek je okrem nariadenia č. 4056/86 Radou prijatá iba jediná (nariadenie č. 1017/68). Tieto dve nariadenia o skupinových výnimkách sú jediné, ktoré neobsahujú dátum uplynutia účinnosti a ani ustanovenie o preskúmaní.

¹⁴ <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html>

za následok celý rad rozhodnutí Komisie a následných súdnych sporov, v rámci ktorých Súdny dvor potvrdil, že predmetná skupinová výnimka – napriek svojmu výnimočnému charakteru – sa nemôže odchýliť od ustanovení Zmluvy, ktoré sa týkajú hospodárskej súťaže a musí byť vykladaná reštriktívne¹⁵.

25. Dôvodom skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov je v podstate predpoklad, že združenia znamenajú stabilitu a garantujú vývozcom spoľahlivé služby, čo nie je možné dosiahnuť pomocou menej obmedzujúcich prostriedkov.
26. Po dôkladnom preskúmaní Komisia dospela k záveru, že lodná doprava nemá ojedinelý charakter, pretože medzi jej nákladovou štruktúrou a nákladovými štruktúrami iných priemyselných odvetví neexistujú žiadne zásadné rozdiely. Z tohto dôvodu neexistuje žiaden dôkaz toho, že predmetný priemysel potrebuje ochranu pred hospodárskou súťažou.
27. Za súčasnej situácie na trhu nie sú splnené štyri kumulatívne podmienky článku 81 ods. 3 Zmluvy, ktoré treba splniť, aby existoval dôvod na výnimku pre stanovovanie cien a regulovanie kapacít združeniami lodných dopravcov.
28. Na splnenie prvej podmienky obsiahnutej v článku 81 ods. 3 Zmluvy musí byť preukázané, že z toho, že združenia lodných dopravcov stanovujú ceny a regulujú kapacity, vyplýva konkrétny hospodársky prospech. Musí byť preukázaná priama príčinná súvislosť medzi údajnou stabilitou a poskytovaním spoľahlivých služieb lodnej dopravy.
29. Dopravcovia považujú spoľahlivosť služieb za hlavný prínos združení. V podmienkach súčasného trhu však združenia nie sú schopné presadzovať sadzobník zdrużenia a riadiť kapacity, ktoré sú k dispozícii na trhu. Väčšina nákladov je skôr než na základe sadzobníka zdrużenia prepravovaná na základe individuálnych zmlúv dôverného charakteru medzi dopravcami a užívateľmi. Podiel nákladu prepravovaného na základe zmluvy je veľmi vysoký a pohybuje sa v spektre od 90 % a viac v prípade transatlantického obchodu do 75 % v prípade európskeho a austrálskeho obchodu. Rovnakú situáciu možno zaznamenať aj v obchodoch medzi Európou a Ďalekým východom. Preto sa za súčasnej situácie na trhu cenová stabilita a spoľahlivosť služieb dosahujú pomocou individuálnych zmlúv o poskytnutí služieb.
30. Na splnenie druhej podmienky obsiahnutej v článku 81 ods. 3 Zmluvy je potrebné, aby v prípade, že združenia lodných dopravcov dosiahli hospodársky prospech, bol primeraný podiel z tohto prospechu poskytnutý zákazníkom. Užívatelia prepravy (zasielatelia a špeditéri) však zo stanovovania cien združeniami žiaden prospech nemajú a žiadajú ich zrušenie. Hoci sa sadzobník zdrużenia už nepresadzuje, v niektorých situáciách sa môže používať ako istý štandard pre nastavenie individuálnych zmlúv. Združenia navyše stále stanovujú príplatky a tieto príplatky a zhodnú úroveň poplatkov alebo modifikačných činiteľov stále často využívajú aj nečlenovia združení. Uvedené poplatky a príplatky predstavujú 30 % z ceny dopravy.

¹⁵ Rozhodnutie Súdu prvého stupňa z 28.2.2002 v prípade T-395/94 *Atlantic Container Line a ďalší v. Komisia* [2002] Zb. II-875, odsek 146

31. V rámci tretej podmienky článku 81 ods. 3 Zmluvy sa v podstate overuje, či existujú aj menej obmedzujúce alternatívy ako stanovovanie cien združeniami, ktoré by na prospech zákazníkov zabezpečili spoľahlivé služby lodných dopravcov.
32. V súčasnosti sa pravidelné služby lodných dopravcov poskytujú viacerými spôsobmi. Nezávislí dopravcovia pôsobia mimo združení vo všetkých hlavných obchodoch smerom do a z Európy. Vzástol počet takých foriem spolupráce medzi linkami lodnej dopravy, s ktorými nie je spojené stanovovanie cien (napr. konzorciá a aliancie¹⁶) a tieto majú významný podiel na trhu vo všetkých hlavných obchodoch. Konzorciá majú za určitých podmienok na základe nariadenia Komisie (ES) č. 823/2000 z 19. apríla 2000¹⁷ skupinovú výnimku zo zákazu uvedeného v článku 81 Zmluvy z toho dôvodu, lebo je s nimi spojená racionalizácia aktivít členských spoločností a pretože umožňujú úspory z rozsahu v rámci prevádzky plavidiel a prístavných zariadení. Väčšina nákladu je navyše dopravovaná na základe dôverných individuálnych zmlúv o poskytnutí služieb medzi jednotlivými dopravcami a zasielateľmi. Obmedzenia dovolené nariadením č. 4056/86 (stanovovanie cien a regulovanie kapacít) preto pre poskytovanie spoľahlivých služieb lodnej dopravy nie sú nenahradiťelné.
33. Na splnenie štvrtej podmienky obsiahnutej v článku 81 ods. 3 Zmluvy je napokon potrebné, aby na podstatnej časti trhu nedošlo k eliminácii hospodárskej súťaže. Združenia fungujú popri konzorciách, alianciách a nezávislých prevádzkovateľoch. Preto by sa mohlo zdať, že štvrtá podmienka obsiahnutá v článku 81 ods. 3 Zmluvy o ES môže byť splnená. Keďže však štyri podmienky článku 81 ods. 3 Zmluvy o ES sú kumulatívne a prvé tri z uvedených dôvodov splnené nie sú, je možné otázku, či je splnená štvrtá podmienka, nechať nezodpovedanú.
34. Zároveň však platí, že v rámci určitého obchodu sú dopravcovia pravdepodobne členmi združení a že v rámci nejakého iného obchodu zase stoja mimo neho. Takisto môžu na tom istom trhu byť členmi aj združenia a aj konzorcií alebo aliancií a takto kumulovať výhody dvoch skupinových výnimiek. V každom prípade si však vymieňajú so svojimi konkurentmi obchodné informácie citlivého charakteru, ktoré im potenciálne umožňujú upraviť správanie na trhu. Navyše, v prípade poplatkov a príplatkov, ktoré predstavujú v priemere 30 % z ceny dopravy nedochádza v rámci tejto časti ceny zjavne k žiadnej hospodárskej súťaži. Vzhľadom na rastúce množstvo prepojení medzi dopravcami sa miera, do akej je určité združenie vystavené účinnej hospodárskej súťaži, posudzuje pre každý jednotlivý prípad individuálne.

1.8. Kolízia právnych predpisov

35. Združenia lodných dopravcov boli tradične tolerované všade na svete. V žiadnej jurisdikcii zatiaľ nedošlo k úplnému odstráneniu imunit alebo výnimiek, ktoré voči protitrustovým predpisom požívajú. Ak by EÚ bola prvou, ktorá by zrušila

¹⁶ Nariadením Rady (EHS) č. 479/92, založeným na článku 87 (teraz 83) Zmluvy bola Komisia oprávnená uplatňovať článok 81 ods. 3 Zmluvy na spoločnosti lodnej dopravy zoskupené do konzorcií a poskytujúcich spoločné služby (Ú. v. ES L 55, 22.9.1992, s. 3).

¹⁷ Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 24, zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 463/2004 z 12. marca 2004, Ú. v. EÚ L 77, 13.3.2004 a nariadením Komisie (ES) č. 611/2005, Ú. v. EÚ L 101, 21.4.2005, s. 10.

skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov, vznikla by otázka, či existuje riziko medzinárodnej kolízie právnych predpisov.

36. Komisia neverí, že so zrušením skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov je spojené takéto riziko. Kolízia právnych predpisov by vznikla iba v prípade, ak jedna jurisdikcia *ukladá ako povinnosť* niečo, čo iná jurisdikcia *zakazuje*. Komisii nie je známe, že by nejaká jurisdikcia prevádzkovateľom lodnej dopravy ukladala takúto povinnosť.
37. Ak dôjde k zrušeniu skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov, nebudú už mať možnosť stanovovať ceny a regulovať kapacity v rámci týchto obchodov všetci dopravcovia (z EÚ ale aj tí z ostatných jurisdikcií), ktorí sú v súčasnosti súčasťou združení. Vzhľadom na definíciu združenia to potom znamená, že združenia by už nemohli pôsobiť na obchodných trasách zo Spoločenstva a do neho. Nič by však nebránilo tomu, aby títo dopravcovia zostali súčasťou združení v iných obchodoch (t. j. v obchodoch mimo EÚ).
38. Článok 9 nariadenia č. 4056/86 ustanovuje záväzný postup pre prípad, že uplatňovanie nariadenia vedie ku kolízii so zákonmi a predpismi tretej krajiny. Toto ustanovenie je však zbytočné, a to z toho dôvodu, že postup v ňom obsiahnutý predstavuje štandard. V prípade, že v rámci práva hospodárskej súťaže dôjde ku kolízii, Komisia začne s príslušnou treťou krajinou konzultácie s cieľom zmenšiť dosah divergencie v prístupe a následne podnikne všetky ďalšie kroky, ktoré budú prípadne potrebné.
39. Právo hospodárskej súťaže sa neuplatňuje rovnako vo všetkých jurisdikciách. Existujú divergencie a čoraz širšie sa uznáva rastúci význam medzinárodnej spolupráce medzi orgánmi presadzovania práva hospodárskej súťaže. Z týchto dôvodov Komisia presadzuje duálnu politiku, ktorá spočíva na jednej strane v rozvoji silnejšej bilaterálnej spolupráce s hlavnými obchodnými partnermi Európskeho spoločenstva a na druhej strane v skúmaní spôsobov rozšírenia multilaterálnej spolupráce v oblasti hospodárskej súťaže. Článok 9 by mal byť z týchto dôvodov a aj s ohľadom na celkovú politiku EÚ zameranú na redukciu a zjednodušenie právneho rámca Spoločenstva zrušený.

1.9. Potreba alternatívneho systému združení

40. Priemysel nie je jednotný v otázke, či je v prípade zrušenia skupinovej výnimky pre združenia potrebná nejaká alternatíva systému združení. Užívatelia prepravy zastávajú názor, že jestvujúce alternatívy (ako napr. skupinová výnimka pre konzorciá) sú postačujúce. Dopravcovia na druhej strane poukazovali na to, že nová skupinová výnimka je potrebná.
41. Podľa návrhu Európskeho združenia pre záležitosti spoločností lodnej dopravy (ELAA), ktoré je organizáciou dopravcov zastupujúcou približne 80 % svetovej kapacity, by skupinová výnimka pre združenia mala byť nahradená systémom výmeny informácií. Tento systém by sa eventuálne týkal celého trhu lodnej dopravy a jeho rozsah by tak bol širší ako súčasná skupinová výnimka pre združenia.

42. Aby bol takýto systém akceptovateľný, musí rešpektovať judikatúru Súdneho dvora a prax Komisie v oblasti výmeny informácií medzi súťažiteľmi. Niektoré prvky návrhu ELAA sa javia byť v súlade s týmito požiadavkami. Ďalšie však majú problematický charakter, a to najmä z toho dôvodu, že sa svojim vplyvom nelíšia od vplyvu, ktorý majú v súčasnosti združenia. Akceptovanie tohto návrhu ako takého by malo za následok elimináciu všetkých prokonkurenčných účinkov zrušenia systému združení.
43. Komisia je odhodlaná pokračovať v dialógu s priemyslom, aby získala jasné náznaky a zdôvodnenia systému, ktorý priemysel potrebuje na svoje efektívne fungovanie. Vzhľadom na to, že pravidlá hospodárskej súťaže sa na odvetvie lodnej dopravy nikdy v plnom rozsahu nevzťahovali, vydá Komisia adekvátne usmernenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy s cieľom prispieť k hladkému prechodu do režimu neobmedzenej hospodárskej súťaže. Tieto usmernenia, ktoré by mali byť zverejnené na konci roku 2007, sa budú zaoberať takými otázkami, ako sú napríklad nezávislé systémy skladovania údajov, vytvorenie obchodného združenia a obchodných fór a zverejňovanie indexu cien a spoločného vzorca na výpočet poplatkov a príplatkov. Cieľom týchto usmernení bude vysvetliť, ako sa pravidlá hospodárskej súťaže vzťahujú na odvetvie lodnej dopravy vo všeobecnosti a budú sa zaoberať aj problematikou včasnej a pravidelnej výmeny a zverejňovania údajov o kapacite a využití. Generálne riaditeľstvo pre hospodársku súťaž ako dočasný krok v procese prípravy týchto usmernení zverejní v septembri 2006 elaborát venovaný problematike lodnej dopravy.

1.10. Dosah zrušenia nariadenia č. 4056/86

1.10.1. Hodnotenie z hospodárskeho hľadiska

44. Ako sa uvádza v priloženom hodnotení vplyvu, zrušenie skupinovej výnimky pre združenia a článkov 2 a 9 je najlepšou dostupnou možnosťou ako znížiť dopravné náklady pri zachovaní spoľahlivosti služieb rámci všetkých obchodov a posilniť konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, najmä užívateľov dopravy, bez ohrozenia konkurencieschopnosti európskych dopravcov a splniť ciele Lisabonskej agendy, pričom táto možnosť je z pohľadu legislatívneho najjednoduchšia a najhospodárnejšia.

1.10.2. Medzinárodné dôsledky

45. Možnosť danú nariadením Rady č. 954/79 využilo a Kódex správania pre združenia lodných dopravcov Konferencie OSN o obchode a rozvoji (UNCTAD) ratifikovalo štrnásť členských štátov. Kódex sa v praxi neuplatňuje a od počiatku deväťdesiatych rokov k nemu nepristúpili žiadne ďalšie štáty.
46. Ak dôjde k zrušeniu skupinovej výnimky pre lodných dopravcov, Kódex sa stane nezlučiteľným s pravidlami hospodárskej súťaže ES. Následkom toho by ho tie členské štáty, ktoré ho ratifikovali, mali vypovedať.¹⁸ Takisto z toho vyplýva, že by

¹⁸ Článok 50 Kódexu stanovuje, že výpoveď sa podáva písomne a účinnosť nadobúda minimálne jeden rok po jej podaní.

z dôvodu koherencie mal zákonodarca Spoločenstva zrušiť nariadenie č. 954/79. Komisia v tomto zmysle predloží návrh.

47. Okrem toho bude potrebné upraviť vnútroštátne zákony, iné právne predpisy a administratívne opatrenia, ktoré implementujú nariadenie č. 954/79. Dva členské štáty budú pravdepodobne musieť prehodnotiť aj svoje medzinárodné dohody s tretími štátmi, v ktorých sa odkazuje na Kódex správania resp. nariadenie č. 4056/86.
48. V dôsledku toho by sa mal dátum uplatňovania tých ustanovení nariadenia (ES) č. 4056/86, ktoré súvisia so skupinovou výnimkou pre združenia lodných dopravcov posunúť o obdobie dvoch rokov. Týka sa to článku 1 ods. 3 písm. b) a c) a článkov 3 až 8 a článku 26.
49. Zrušenie skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov nebude mať žiadne dôsledky na medzinárodné dohody, ktoré EÚ uzatvorila a ktoré odkazujú na nariadenie č. 4056/86 a/alebo Kódex správania. V súčasnosti existuje štrnásť takýchto dohôd.¹⁹ Komisia vzhľadom na spôsob, akým sú predmetné ustanovenia naformulované zastáva názor, že ak sa Rada rozhodne zrušiť nariadenie č. 4056/86, nie je potrebné modifikovať žiadnu z týchto dohôd, a to preto, lebo znenie predmetných ustanovení nemá dosah na spôsobilosť dopravcov niektorej zo zmluvných strán fungovať mimo združení.

2. ZÁVERY

50. Komisia preto navrhuje, aby Rada navrhované nariadenie, ktorým sa zrušuje nariadenie č. 4056/86 a mení a dopĺňa nariadenie č. 1/2003, prijala.
51. Navrhovaným nariadením sa:
 - zrušia všetky zostávajúce ustanovenia nariadenia (EHS) č. 4056/86;
 - vypustí článok 32 nariadenia (ES) č. 1/2003, ktorým boli z pôsobnosti tohto nariadenia vylúčené trampové služby a kobotáž.
52. Návrh nariadenia predložený Komisiou spolu s dôvodovou správou spadá do oblasti pokrytej Európskym hospodárskym priestorom a preto má význam pre EHP.

¹⁹ Pozri prílohu 1.

Návrh

NARIADENIE RADY

ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kabotáž a medzinárodné trampové služby

(Text s významom pre EHP)

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej článok 83,

so zreteľom na návrh Komisie²⁰,

so zreteľom na stanovisko Európskeho parlamentu²¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²³,

keďže:

- (1) Od roku 1986 bolo uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže v odvetví námornej dopravy predmetom úpravy nariadenia Rady (EHS) č. 4056/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 Zmluvy na námornú dopravu.²⁴ Nariadenie (EHS) č. 4056/86 pôvodne plnilo dve úlohy. Jeho obsahom boli jednak procesné ustanovenia, ktoré sa týkali presadzovania pravidiel hospodárskej súťaže Spoločenstva v odvetví námornej dopravy. Po druhé, toto nariadenie obsahovalo niektoré osobitné hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy a najmä skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov, ktorá im za určitých podmienok umožňovala stanovovať ceny a regulovať kapacity, ďalej vylúčenie čisto technických dohôd z uplatňovania článku 81 ods. 1 Zmluvy a napokon aj postup pre prípad medzinárodnej kolízie právnych predpisov. Nevzťahovalo sa na služby námornej dopravy medzi prístavmi jedného a toho istého členského štátu (kabotáž) a medzinárodné služby trampových lodí.

²⁰ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

²¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

²² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

²³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

²⁴ Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 4. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené Aktom o prístupí z roku 2003.

- (2) Prostredníctvom nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy²⁵ bolo nariadenie (EHS) č. 4056/86 zmenené a doplnené tak, aby bolo odvetvie námornej dopravy s výnimkou kabotáže a medzinárodných služieb trampových lodí zahrnuté do pôsobnosti všeobecných ustanovení, ktoré s účinkom od 1. mája 2004 upravujú presadzovanie pravidiel hospodárskej súťaže vo všetkých odvetviach. Špecifické hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži týkajúce sa námorného odvetvia však naďalej spadajú do rozsahu nariadenia (EHS) č. 4056/86.
- (3) Skupinová výnimka pre združenia lodných dopravcov ustanovená v nariadení (EHS) č. 4056/86 vyníma zo zákazu obsiahnutého v článku 81 ods. 1 Zmluvy dohody, rozhodnutia a spoločné postupy všetkých členov alebo časti členov jedného alebo viacerých združení lodných dopravcov, ktoré spĺňajú určité podmienky. Dôvodom skupinovej výnimky je v podstate predpoklad, že združenia znamenajú stabilitu a garantujú vývozcom spoľahlivé služby, čo nie je možné dosiahnuť pomocou menej obmedzujúcich prostriedkov. Komisiou vykonané dôkladné preskúmanie priemyslu však preukázalo, že lodná doprava nemá ojedinelý charakter, pretože medzi jej nákladovou štruktúrou a nákladovou štruktúrou iných priemyselných odvetví neexistujú žiadne zásadné rozdiely. Z tohto dôvodu neexistuje žiaden dôkaz toho, že predmetný priemysel potrebuje ochranu pred hospodárskou súťažou.
- (4) Na splnenie prvej podmienky pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 je potrebné, aby obmedzujúca dohoda prispievala k zlepšeniu výroby alebo distribúcie tovarov alebo k presadzovaniu technického alebo hospodárskeho pokroku. Pokiaľ ide o združeniami vytvorenú efektívnosť, združenia lodných dopravcov nie sú naďalej schopné presadzovať sadzobník združenia, hoci ešte stále dokážu stanovovať poplatky a príplatky, ktoré predstavujú časť ceny dopravy. Neexistuje ani žiaden dôkaz, že systém združení vedie k stabilnejším sadzbám dopravného alebo k spoľahlivejším službám lodnej dopravy než k tým, ktoré by sa dosiahli na trhu, na ktorom dochádza k neobmedzenej hospodárskej súťaži. Členovia združení čoraz častejšie ponúkajú svoje služby na základe individuálnych dohôd o poskytnutí služieb, ktoré uzatvárajú s jednotlivými vývozcami. Združenia navyše neriadia disponibilné prepravné kapacity, keďže táto záležitosť je na individuálnom rozhodnutí každého jednotlivého dopravcu. Za súčasnej situácie na trhu sa cenová stabilita a spoľahlivosť služieb dosahujú pomocou individuálnych dohôd o poskytnutí služieb. Údajná príčinná súvislosť medzi obmedzeniami (stanovovanie cien a regulácia ponuky) a tvrdenou efektívnosťou (spoľahlivé služby) sa preto javí ako príliš neistá na to, aby sa naplnila prvá podmienka článku 81 ods. 3.
- (5) Druhou podmienkou pre výnimku je, že zákazníkovi musia byť vynahradené negatívne účinky obmedzenia hospodárskej súťaže. V prípade takého hrubého obmedzenia hospodárskej súťaže ako horizontálne stanovovanie cien, ku ktorému dochádza pri zavedení sadzobníka združenia a spoločnom určovaní poplatkov a príplatkov, ide o negatívne účinky veľmi závažného charakteru. Nepodarilo sa však identifikovať žiadne jednoznačne pozitívne účinky. Užívatelia prepravy sa domnievajú, že združenia pracujú tak, aby zabezpečili prínos aj pre tých najmenej

²⁵ Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 411/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 1).

efektívnych členov a volajú po ich zrušení. Združenia v súčasnosti nespĺňajú druhú podmienku článku 81 ods. 3.

- (6) Tretou podmienkou pre výnimku je, že predmetný postup neukladá dotknutým podnikom obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné na dosiahnutie jeho cieľov. Konzorciá sú dohody o spolupráci medzi linkami lodnej dopravy, s ktorými nie je spojené stanovovanie cien a z tohto dôvodu majú menej obmedzujúce účinky ako združenia. Užívatelia prepravy ich považujú za prostriedok, ktorý zabezpečuje adekvátne, spoľahlivé a efektívne pravidelné námorné služby. V posledných rokoch navyše podstatne vzrástlo využívanie individuálnych dohôd o poskytnutí služieb. Tieto individuálne dohody o poskytnutí služieb zo svojej podstaty neobmedzujú hospodársku súťaž a keďže umožňujú poskytovanie špeciálne „na mieru“ vytvorených služieb, znamenajú prínos pre vývozcov. Keďže sa cena navyše stanovuje vopred a v rámci vopred určeného obdobia (ktoré trvá zvyčajne až jeden rok) nekolíše, zmluvy o poskytnutí služieb môžu prispieť k cenovej stabilite. Preto sa nepotvrdilo, že obmedzenia hospodárskej súťaže povolené nariadením (EHS) č. 4056/86 (stanovovanie cien a regulovanie kapacít) sú nevyhnutné pre poskytovanie spoľahlivých služieb lodnej dopravy, a to preto, lebo tieto možno dosiahnuť menej obmedzujúcimi prostriedkami. Z tohto dôvodu nie je tretia podmienka článku 81 ods. 3 splnená.
- (7) Na splnenie štvrtej podmienky článku 81 ods. 3 je potrebné, aby združenia boli aj naďalej vystavené tlaku vyplývajúcemu z hospodárskej súťaže. Za súčasnej trhovej situácie sú združenia prítomné na takmer všetkých hlavných obchodných trasách a sú vystavené hospodárskej súťaži zo strany dopravcov zoskupených do konzorcií a zo strany nezávislých liniek. Hoci z dôvodu oslabovania systému združení možno dochádza k cenovej konkurencii v rámci oceánskych sadzieb dopravného, cenová konkurencia sotva existuje pokiaľ ide o príplatky a doplnkové poplatky. Tieto sú stanovované združeniami a zhodnú úroveň poplatkov často uplatňujú aj nečlenovia združení. Dopravcovia sa navyše v rámci toho istého obchodu zúčastňujú na združeníach a konzorciách, vymieňajú si obchodné informácie citlivého charakteru a kumulujú výhody skupinovej výnimky pre združenia (stanovovanie cien a regulovanie kapacít) a výhody skupinovej výnimky pre konzorciá (operatívna spolupráca na účel poskytnutia spoločnej služby). Vzhľadom na rastúci počet prepojení medzi dopravcami v rámci toho istého obchodu je stanovenie miery, do akej sú združenia vystavené faktickej vnútornej a vonkajšej hospodárskej súťaži veľmi komplexnou záležitosťou a dá sa vykonať len od prípadu k prípadu.
- (8) Združenia lodných dopravcov preto už ďalej nespĺňajú štyri kumulatívne podmienky pre výnimku podľa článku 81 ods. 3 Zmluvy a z tohto dôvodu by skupinová výnimka pre takéto združenia mala byť zrušená.
- (9) Takisto je zbytočné ustanovenie o vyňatí čisto technických dohôd spod zákazu článku 81 ods. 1 Zmluvy a ustanovenie o postupe pri možnej kolízii právnych predpisov. Uvedené ustanovenia by preto mali byť takisto vypustené.
- (10) Vzhľadom na vyššie uvedené by malo byť nariadenie (EHS) č. 4056/86 zrušené v celom rozsahu.

- (11) Združenia lodných dopravcov sú tolerované v niekoľkých jurisdikciách. Rovnako ako v iných odvetviach sa ani v tomto odvetví právo hospodárskej súťaže neuplatňuje na celom svete tým istým spôsobom. Z dôvodu globálneho charakteru priemyslu lodnej dopravy využije Komisia v súlade s odporúčaniami vydanými sekretariátom OECD v roku 2002 všetky relevantné iniciatívy na dosiahnutie pokroku v otázke odstránenia výnimiek, ktoré pre stanovovanie cien združeniami lodných dopravcov existujú v iných jurisdikciách, a to pri súčasnom zachovaní výnimiek pre operatívnu spoluprácu medzi linkami lodnej dopravy zoskupenými do konzorcií a aliancií.
- (12) Kabotáž a medzinárodné služby trampových lodí boli vylúčené z pravidiel vykonávajúcich články 81 a 82 Zmluvy, ktoré boli pôvodne stanovené v nariadení (EHS) č. 4056/86 a následne v nariadení (ES) č. 1/2003. V súčasnom období sú to jediné dve odvetvia, ktoré stále nepatria do predmetu úpravy ustanovení Spoločenstva upravujúcich vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže. Z regulačného hľadiska je neexistencia účinných právomocí na presadzovanie právneho rámca v uvedených odvetviach anomáliou.
- (13) Vylúčenie služieb trampových lodí z nariadenia (ES) č. 1/2003 bolo založené na tej skutočnosti, že ceny za tieto služby sa dohadujú voľne, z prípadu na prípad, podľa situácie na strane ponuky a dopytu. Takéto trhové podmienky sú však aj v iných odvetviach a hmotnoprávne ustanovenia článkov 81 a 82 sa na tieto služby už vzťahujú. Nebol uvedený žiaden presvedčivý dôvod na zachovanie v súčasnosti existujúceho vylúčenia týchto služieb z pravidiel vykonávajúcich články 81 a 82 Zmluvy. Podobne platí, že hoci služby kabotáže často nemajú na obchod medzi členskými štátmi žiaden vplyv, neznamená to, že by mali byť vylúčené z pôsobnosti nariadenia č. 1/2003 už od začiatku.
- (14) Keďže mechanizmy obsiahnuté v nariadení (ES) č. 1/2003 sú vhodné pre uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže na všetky odvetvia, toto nariadenie by malo byť zmenené a doplnené tak, aby jeho pôsobnosť zahŕňala kabotáž a služby trampových lodí.
- (15) Nariadenie (ES) č. 1/2003 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť.
- (16) Keďže členské štáty budú možno musieť v súvislosti so zrušením systému združení upraviť svoje medzinárodné záväzky, ustanovenia nariadenia (EHS) č. 4056/86 týkajúce sa skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov by sa na združenia, ktoré spĺňajú v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podmienky nariadenia (EHS) č. 4056/86 mali ďalej uplatňovať počas prechodného obdobia.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 4056/86 sa zrušuje.

Ustanovenia článku 1 ods. 3 písm. b) a c), článkov 3 až 7, článku 8 ods. 2 a článku 26 nariadenia (EHS) č. 4056/86 sa v prípade združení lodných dopravcov splňajúcich v deň nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia podmienky nariadenia (EHS) č. 4056/86 uplatňujú ďalej, a to počas prechodného obdobia dvoch rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

Článok 2

Vypúšťa sa článok 32 nariadenia (ES) č. 1/2003.

Článok 3

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné vo svojej celistvosti a je priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Radu
predseda*