



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 13.10.2004
KOM(2004) 675 končno

BELA KNJIGA

o reviziji Uredbe 4056/86 o določitvi pravil konkurence ES v pomorskem prometu

(predložen s strani Komisije)

{SEK(2004) 1254}

1. UVOD

1.1. Namen te bele knjige

1. Namen te listine je predstaviti nadaljnjo pot na področju konkurence v pomorskem prometu. Listina zlasti preučuje, ali naj se zdaj veljavne določbe Uredbe 4056/86 ohranijo, spremenijo ali razveljavijo. Listina dalje obravnava vprašanje, ali bi bilo primerno zdajšnjo skupinsko izjemo za linijske konference, določeno z Uredbo 4056/86, nadomestiti z drugimi instrumenti Skupnosti (na primer z drugo skupinsko izjemo ali s sklopom smernic), ki bi zajeli vse nove oblike poslovnega sodelovanja med linijskimi prevozniki na področju trgovine v in iz EU (poleg že obstoječih oblik sodelovanja, kot so konzorciji in združenja).

1.2. Uredba Sveta 4056/86

2. Uredba Sveta 4056/86 o uporabi členov 81 in 82 Pogodbe v pomorskem prometu (v nadaljevanju: „Uredba 4056/86“)¹ je prvotno imela dvojno funkcijo. Najprej je vsebovala postopkovne določbe, ki so Komisiji dajale praktične pripomočke za učinkovito ugotavljanje dejstev in uveljavljanje izvajanja pravil Evropske komisije o konkurenci na področju pomorskega prometa. Drugič je vsebovala nekatere bistvene vsebinske določbe za sektor pomorskega prometa. Najpomembnejša od teh vsebinskih določb je skupinska izjema iz prepovedi člena 81(1) Pogodbe glede posameznih kategorij sporazumov, sklepov ali usklajenih ravnanj linijskih konferenc. Prva funkcija Uredbe 4056/86 je postala odvečna 1. maja 2004, ko se je začela uporabljati Uredba Sveta 1/2003, ki je razveljavila postopkovne določbe Uredbe 4056/86 in s tem uvedla skupna pravila za uveljavljanje konkurence v glavnem za vsa področja, vključno s sektorjem pomorskega prometa (z nekaterimi posebnimi izjemami).² Vsebinske določbe Uredbe 4056/86 pa se do danes niso spremenile. Po izteku posebnega postopkovnega režima konkurence za pomorski promet je logični naslednji korak ponovna presoja, ali so v zdajšnjih tržnih okoliščinah še utemeljene preostale posebne vsebinske določbe o konkurenci v sektorju pomorskega prometa.

1.3. Revizija

3. Revizijo je treba gledati v celotnem okviru EU. Lizbonski Svet Evrope marca 2000³ je od Komisije zahteval, naj „pospeši liberalizacijo na področjih, kot so plin, elektrika, poštne storitve in promet“. Poleg tega je ponovno presojo vzpodbudilo tudi poročilo Sekretariata OECD, ki je bilo objavljeno aprila 2002, in je priporočalo premislek o umaknitvi protimonopolnih izjem za določanje cen ter dogovarjanje o tarifah.⁴
4. Najpomembnejše vprašanje revizije je zdajšnja skupinska izjema za nekatera omejevalna ravnanja linijskih konferenc, zlasti določanje cen in uravnavanje ponudbe. Vendar pa revizija zajema tudi nekatere druge določbe Uredbe 4056/86, kot je izključitev nekaterih pomorskih storitev (obrežne plovbe, torej nacionalne pomorske storitve, in proste plovbe, ki niso storitve rednega prevoza) iz pravil o izvajanju konkurence, določba za tehnične sporazume in določba o koliziji z drugimi zakoni.

5. V osemnajstih letih od sprejetja Uredbe 4056/86 se je trg pomorskega linijskega prometa spremenil. Zlasti je postala pomembnejša vloga prevoznikov, ki ponujajo storitve zunaj konference (neodvisni izvajalci) na večini prog v in iz EU. Poleg tega se je povečal obseg operativnih oblik sodelovanja med prevozniki (ki ne vključujejo določanja cen), kot so konzorciji in združenja. Še več, precej se je povečalo sklepanje individualnih pogodb med prevozniki in vkrcevalci, kot so na primer individualne pogodbe o zagotavljanju storitev. Tak razvoj poraja vprašanje, ali je skupinska izjema za določanje cen in uravnavanje zmogljivosti s strani linijskih konferenc iz Člena 81(3) Pogodbe še upravičena.
6. Z državami članicami je bilo dogovorjeno⁵, da je revizija postopek v treh korakih, sestavljen iz: 1) ugotavljanja dejstev, 2) listine Komisije in 3) predloga za pravno ureditev. Postopek revizije se je začel marca 2003 z objavo posvetovalne listine (v nadaljevanju: „Posvetovalna listina 2003“), ki je dostopna na naslovu <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>. Skupaj je prispelo 36 stališč ponudnikov linijskih storitev (prevoznikov), uporabnikov prometa (vkrcevalcev in špediterjev), držav članic, združenj potrošnikov in drugih. Za pomoč pri obdelavi odgovorov je bila najeta skupina ekonomistov z Univerze Erasmus v Rotterdamu. Odzivi na posvetovalno listino in končno poročilo skupine Erasmus so bili objavljeni na spletnih straneh Komisije. Po javni obravnavi, ki je potekala decembra 2003, je generalni direktorat za konkurenco predstavil izid posvetovalnega postopka in njegovo predhodno analizo v listini za razpravo (v nadaljevanju: „Listina za razpravo“). Listina za razpravo je bila podlaga za razpravo z državami članicami maja 2004 in je bila prav tako objavljena na naslovu <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/>.

1.4. Vprašanja

7. Revizija Uredbe 4056/86 v bistvu zastavlja naslednja vprašanja:
- (a) Ali v zdajšnjih tržnih okoliščinah še obstaja upravičenost po členu 81(3) Pogodbe za skupinsko izjemo konference pomorskih linijskih prevoznikov glede določanja prevoznih tarif, ponudbe in uravnavanja trga?
 - (b) Če ne, ali bi bilo treba in ali bi bilo ustrezno sprejeti druge instrumente Skupnosti (na primer drugo skupinsko izjemo ali sklop smernic), ki bi vključevali kakršne koli nove okvire poslovnega sodelovanja med izvajalci linijskih prevoznih storitev v pomorskem prometu na področju trgovine v in iz EU (poleg že obstoječih oblik sodelovanja, kot so konzorciji in združenja)?
 - (c) Ali še obstaja upravičenost za izključitev storitev proste in obrežne plovbe iz pravil o izvajanju konkurence v Uredbi 1/2003?
 - (d) Ali obstaja utemeljen razlog za ohranitev posebne izjeme za čisto tehnične sporazume v Uredbi 4056/86?
 - (e) Ali obstaja utemeljen razlog za ohranitev kolizije zakonov v Uredbi 4056/86?

2. SKUPINSKA IZJEMA ZA LINIJSKE KONFERENCE

8. Uredba 4056/86 pod nekaterimi pogoji in obveznostmi določa tako imenovano skupinsko izjemo za sporazume, sklepe in usklajena ravnanja vseh ali posameznih članov ene ali več linijskih konferenc, kakor določa člen 1(3)(b) Uredbe 4056/86, katerih cilj je določanje cen in pogojev prevoza, in ki poleg tega zajemajo tudi eno ali več oblik sodelovanja:
- usklajevanje ladijskih vozniških redov, datumov plovbe ali vmesnih postankov;
 - določitev pogostnosti plovbe ali vmesnih postankov;
 - uskladitev ali porazdelitev prevozov ali vmesnih postankov med člani konference;
 - uravnavanje tovornih zmogljivosti, ki jih ponuja vsak član;
 - porazdelitev tovora ali prihodka med člani.
9. Iz same Uredbe, ravnanja Komisije pri odločanju in sodne prakse Sodišča izhaja, da vsebuje Uredba 4056/86 „v celoti izjemno“ skupinsko izjemo⁶, saj izvzema določanje cen in uravnavanje zmogljivosti, ki se ju navadno šteje med bistvene omejitve⁷, za nedoločen čas in ne vsebuje kakršnih koli spodnjih mej tržnih deležev. Uredbo je dejansko mogoče pojasniti le v njenem zgodovinskem okviru.
10. Linijske konference so si prizadevale za zelo široko razlago skupinske izjeme. Zlasti pa so linijske konference upoštevale sporazume o neuporabi zmogljivosti⁸ in notranje določanje cen⁹, ki naj bi bile zajete v skupinsko izjemo. Vendar pa tega nista sprejela niti Komisija niti Sodišče. Skupinska izjema dejansko odstopa od člena 81(1) Pogodbe in jo je zato treba razlagati ozko¹⁰. Cilje, za katere si prizadevajo druge določbe Pogodbe, se lahko upošteva le, če jih je mogoče zajeti v štiri pogoje člena 81(3) Pogodbe.¹¹

2.1. Ocena

11. Pravila EU o konkurenci so bila izoblikovana na predpostavki, da konkurenca porabnikom zagotavlja najboljše storitve po najdostopnejših cenah. Zato je izhodiščno stališče po Pogodbi, da konkurence ni dovoljeno izkrivljati, in da je treba upravičiti vsako izjemo od tega pravila. Sporazumi, ki omejujejo konkurenco v smislu člena 81(1) Pogodbe (kot na primer sporazumi o določanju cen in uravnavanju zmogljivosti) bi lahko bili izvzeti le, če izpolnjujejo štiri kumulativne pogoje, določene v členu 81(3) Pogodbe:
- 1) sporazum mora prispevati k izboljšanju proizvodnje ali razdelitvi dobrin ali prispevati k pospeševanju tehničnega ali gospodarskega razvoja (učinkovitost),
 - 2) uporabniki morajo imeti zagotovljen pravičen delež doseženih koristi (podajanje naprej),

- 3) omejitve morajo biti nujne za doseganje teh ciljev (nepogrešljivost), in končno
 - 4) sporazum strankam ne sme dajati možnosti izključevanja konkurence glede znatnega deleža zadevnih izdelkov (ne omogoča odstranjevanja konkurence).
12. Uporaba člena 81(3) Pogodbe za kategorije sporazumov s predpisovanjem skupinskih izjem temelji na predpostavki, da omejevalni sporazumi, ki spadajo v njen obseg, izpolnjujejo vse štiri pogoje iz člena 81(3) Pogodbe.
13. Upravičenost linijske konference do skupinske izjeme je predvidena v uvodni izjavi 8 preambule k Uredbi 4056/86, ki v bistvu predpostavlja, da prinašajo konference stabilnost, saj zagotavljajo zanesljive storitve, ki jih ne bi bilo mogoče doseči z manj omejevalnimi sredstvi. V zvezi s tem je Sodišče prve stopnje izjavilo, da „*Svet ni uveljavljal stališča (in ga tudi ne bi mogel uveljaviti), da je stabilnost pomembnejša od konkurence.*“¹²
14. Upoštevati je treba, da upravičenost iz uvodne izjave 8 v Uredbi 4056/86 ne temelji na izkušnjah Komisije pri uporabi člena 81(3) za linijske konference¹³. V tej zvezi je bistveno vprašanje, ki ga preučuje postopek revizije, ali je glede na kumulativne pogoje člena 81(3) Pogodbe še mogoče reči, da je upravičenost do določanja cen in uravnavanja ponudbe s strani linijskih konferenc po Uredbi 4056/86 še utemeljena glede na zdajšnje okoliščine na trgu. Če ni, potem pravne utemeljitve za skupinsko izjemo ni več, zato bi jo morali bodisi odpraviti ali revidirati. V ta namen so bile stranke povabljene k predložitvi dejanskih dokazov.
15. Kot je podrobneje razloženo v prilogi, iz posvetovanja sledi, da štirje kumulativni pogoji, ki upravičujejo izjemo za določanje cen, uravnavanje ponudbe in trga s strani linijskih konferenc, kot kaže, niso več izpolnjeni. Nobenih dokončnih gospodarskih dokazov ni, da so predpostavke, na katerih je med njenim sprejetjem leta 1986 temeljila skupinska izjema, še upravičene v zdajšnjih tržnih okoliščinah in na podlagi štirih kumulativnih pogojev po členu 81(3) Pogodbe.

3. DRUGE OBLIKE SODELOVANJA V LINIJSKEM POMORSKEM PROMETU

3.1. Uvod

16. Konference niso edina oblika organiziranja linijskega prevoznitva po morju. Linijske storitve je mogoče zagotavljati tudi s konzorciji ali združenji. Dejavnosti konzorcijev spadajo v skupino, ki je izvzeta na podlagi člena 81(3) Pogodbe pod nekaterimi pogoji in obveznostmi, navedenimi v Uredbi 823/2000. Prevozniki bi se lahko odločili tudi za združitev svojih dejavnosti, o čemer bo treba presojati po veljavnih pravilih (nacionalnih ali pravilih Evropske komisije) za nadzor združevanja.

3.2. Sporazumi z dogovarjanjem

17. Druge oblike sodelovanja v linijskem pomorskem prometu, razen že obstoječih na področju trgovanja v in iz EU, bi bili na primer tako imenovani sporazumi z dogovarjanjem. Sporazumi z dogovarjanjem obstajajo zlasti na področju trgovine

Združenih držav in trgovine v Avstralijo in iz nje.¹⁴ Sporazum z dogovarjanjem je nekakšen okvirni dogovor, na podlagi katerega prevozniki, ki so člani konferenc, in zunanji subjekti lahko prilagodljivo usklajujejo svoje konkurenčno ravnanje na trgu glede na prevozne tarife in druge pogoje storitve. Obseg in vsebina teh sporazumov se lahko razlikujeta. Sporazumi z dogovarjanjem navadno vključujejo izmenjavo občutljivih poslovnih informacij med tekmeci in bi zato morali spoštovati sodno prakso Sodišča o izmenjavi informacij. Še pomembneje je, kot je vidno v Združenih državah, da so zaradi prilagodljivosti, ki je neločljiv del sporazumov z dogovarjanjem, privlačni za tradicionalno neodvisne linijske prevoznike. V tem pogledu so sporazumi z dogovarjanjem lahko še slabši od konferenc, ko gre za politiko konkurence, saj lahko odstranijo dejansko zunanjo konkurenco na konference.

18. Ne glede na to pa so mogoče tudi druge oblike sodelovanja med ladjarji, ki bi bile v skladu z zakonodajo EU o konkurenci.

3.3. Predlog Evropskega združenja za zadeve linijskih prevoznikov (ELAA)

19. Evropsko združenje za zadeve linijskih prevoznikov (ELAA) je Komisiji predstavilo predlog za novo „regulatorno sestavo“ za storitve linijskih prevozov, ki delujejo v in iz EU¹⁵, za katerega meni, da bi lahko nadomestila Uredbo 4056/86.¹⁶ Komisija je predlog sprejela v vednost in želi poudariti, da ni rezultat kakršnega koli pogajanja ali dogovarjanja s Komisijo. Predlog odraža le to, za kar ELAA meni, da predstavlja ustrezen poslovni okvir za sodelovanje linijskih prevoznikov po morju. Predlog ELAA v bistvu obsega naslednje¹⁷:

- izmenjavo mnenj in razpravo med linijskimi prevozniki o uporabi združenih zmogljivosti in podatkov o velikosti trga po trgovinskih področjih in na podlagi ene regije/območja do druge regije/območja (podatki z enomesečno zakasnitvijo);
- izmenjavo mnenj, razpravo in vrednotenje razvoja osnovnih proizvodov po področjih trgovine (na podlagi podatkov, agregiranih z enomesečno zakasnitvijo);
- razpravo in vrednotenje podatkov o združeni ponudbi in povpraševanju po področjih trgovine/blagu; napovedi povpraševanja po področjih trgovine in blagu bi objavili;
- linijski prevozniki bodo pridobili svoje tržne deleže po področjih trgovine, regijah in pristaniščih (agregirani podatki z enomesečno zakasnitvijo);
- indeks cen, razvrščen po vrsti opreme (npr. hladilnica, suhi tovor) in/ali področje trgovine (agregirani podatki s četrtletno zakasnitvijo). Te informacije bodo javno dostopne;
- dodatne dajatve in drugi stroški, ki imajo za podlago javno dostopne in pregledne obrazce; podrobnosti, ki bi jih obravnavali vkrcevalci.

3.4. Predhodne pripombe o Predlogu Evropskega združenja za zadeve linijskih prevoznikov (ELAA)

20. Komisija soglaša s pripravljenostjo prevoznikov, da namesto zdajšnjega konferenčnega sistema premislijo o prihodnji organiziranosti pomorskega linijskega

prevoznitva. Sama panoga je dejansko izrazila mnenje, da nekateri prevozniki danes niso vedno najbolj zainteresirani za dejavnosti, izvzete po Uredbi 4056/86 (torej zlasti določanje cen in ponudbe in uravnavanje trga), temveč prej za „potek obravnave“, ki jo spremljajo. Samoumevno je, da bo treba vsak predlagan okvir sodelovanja med linijskimi vkrcevalci temeljito preučiti glede njegove združljivosti s pravili Evropske komisije o konkurenci.

21. Komisija se dobro zaveda, da so konferenčni prevozniki vajeni opravljati dejavnosti, ki bi bile po pravilih Evropske komisije o konkurenci v katerem koli drugem gospodarskem sektorju navadno prepovedane. Ta privilegirani položaj konferenčnih prevoznikov bi nekaterim med njimi utegnil otežiti prilagoditev na položaj, da se bodo morali tako kot katera koli druga panoga uskladiti z običajnimi pravili Evropske komisije o konkurenci. Glede na to je tudi razumljivo, da bi prevozniki s poslovnega stališča lahko zahtevali postopno ukinjanje zdajšnjega režima ali vsaj alternativni režim, ki je blizu zdajšnjemu, in ki najboljše kaže njihov specifični položaj, kakor ga vidijo sami. Treba pa je upoštevati, da bi moralo biti kakršno koli nadaljnje drugačno obravnavanje panoge linijskih prevozov po morju glede na pravila Evropske komisije o konkurenci v primerjavi z drugimi kapitalsko intenzivnimi panogami z visokimi fiksnimi stroški in nihanjem v povpraševanju (kot na primer v zračnem prevozu) prepričljivo utemeljeno. Upoštevati je treba tudi vpliv kakršnega koli alternativnega sistema *na celotno* panogo linijskega prevoznitva po morju, ne le interesov konferenčnih prevoznikov, temveč tudi interese njihovih tekmecev (neodvisnih izvajalcev), odjemalcev (vkrcevalcev) in končnih porabnikov. Združenje ELAA je poudarilo, da je njegov predlog koristen za celotno panogo linijskega prevoznitva, ne le za prevoznike, temveč tudi za njihove odjemalce. Glede na to bi Komisija izrecno pozdravila stališča vseh zainteresiranih, zlasti vkrcevalcev, združenj, kakršno je ESC, in tudi individualnih vkrcevalcev, o različnih prvinah predloga.

3.5. Sklep

22. Če se zdajšnjo skupinsko izjemo za določanje cen in uravnavanje zmogljivosti za linijske konference razveljavi, bodo linijske konference na področju trgovine v in iz EU, kakor je določeno z Uredbo 4056/86, v bistvu nezdržljive s členom 81 Pogodbe.¹⁸ Vprašanje je, kakšen pravni instrument Skupnosti bi bil potreben za dajanje smernic o uporabi člena 81 za druge oblike sodelovanja pri linijskih prevozi po morju. Potreba in vrsta takega pravnega instrumenta bi bila seveda precej odvisna od vsebine predlaganega okvira sodelovanja. Zlasti še od tega, ali vključuje omejitve konkurence v smislu člena 81(1) Pogodbe, in če jih, ali se lahko šteje, da so pogoji za izjemo po členu 81(3) pogodbe izpolnjeni.
23. Komisija bi soglašala s stališčem tretjih strani o potrebi in možni obliki pravnega instrumenta za morebitno novo obliko okvira poslovnega sodelovanja med linijskimi prevozniki.

4. OBREŽNA PLOVBA IN STORITVE PROSTE PLOVBE

24. Mednarodne storitve izrednega ladijskega prometa, kakor jih določa člen 1(3)(a) Uredbe 4056/86 in pomorske prevozne storitve, ki potekajo izključno med pristanišči v eni državi članici (obrežna plovba), kot je predvideno v členu 1(2) Uredbe 4056/86,

so zdaj izključene iz pravil Skupnosti o izvajanju konkurence na podlagi člena 32 (a) in (b) Uredbe 1/2003.^{19, 20}

25. Kot je podrobneje obrazloženo v prilogi, ni bil predstavljen noben verodostojen premislek, ki bi utemeljil, zakaj bi te storitve morale biti deležne ugodnosti zaradi drugačnih pravil izvrševanja kot tiste, o katerih je Svet odločil, da naj se uporabljajo za vse druge sektorje gospodarstva. Prav tako ni bilo pojasnjeno, kakšne zakonite negativne posledice bi take postopkovne spremembe lahko imele za to panogo. Komisija na tej podlagi predlaga, da se pomorsko obrežno plovbo in storitve plovil v prosti plovbi vnese v obseg splošnega izvrševanja pravil Uredbe 1/2003. Da pa bi panogi proste plovbe pomagala pravilno oceniti zlasti njene „skupne sporazume“ (sporazume sindikata, združenj), bo Komisija preučila možnost, da izda neko obliko napotkov, kakšno, pa bo še določila.

5. TEHNIČNI SPORAZUMI

26. Člen 2 Uredbe 4056/86 izvajalcem pomorskega prevoza dovoljuje, da sklepajo sporazume, katerih edini cilj in učinek so tehnične izboljšave ali sodelovanje. Takih sporazumov člen 81(1) Pogodbe ne zajema. Določba vsebuje nekatere primere, kot so standardi oziroma vrste glede na plovila in opremo ter usklajevanje voznih redov prevozov za povezovalne proge.
27. Kot je podrobneje pojasnjeno v prilogi, je ta posebna izjema za tehnične sporazume, kot je potrdilo Evropsko sodišče, zgolj ugotovitvena, zato listina predlaga razveljavitev te določbe, kot jo je pred tem Svet letos že razveljavil za sektor zračnega prometa.

6. KOLIZIJA ZAKONOV

28. Člen 9 Uredbe 4056/86 predvideva postopek, ki ga je treba upoštevati v primeru, da bi uporaba Uredbe pomenila kolizijo z zakoni tretje države. V tem primeru bi se morala Komisija posvetovati z ustreznimi organi v tretjih državah in prositi Svet, da jo po potrebi pooblasti za odprta pogajanja. Utemeljitev vključitve te določbe v Uredbo 4056/86 je bila tedaj očitno ta, da se je zdelo, da bi zaradi značilnosti mednarodnega pomorskega prometa Uredba 4056/86 lahko vodila v kolizijo z zakoni in predpisi tretjih držav in se izkazala za škodljivo pomembnim trgovinskim in prevozniškim interesom Skupnosti (*uvodna izjava 15 Uredbe*).
29. Kot je podrobneje pojasnjeno v prilogi, do kolizije zakonov v preteklosti ni prišlo in ni pričakovati, da bo, tudi če se skupinska izjema za linijsko konferenco razveljavi v celoti. Zato se zdi, da za ohranitev te določbe ni nikakršne utemeljitve.

7. SKLEPI

30. Iz zgoraj povedanega izhaja, da so sklepi glede različnih vprašanj naslednji:
- (a) *Ali v zdajšnjih tržnih okoliščinah še obstaja upravičenost iz člena 81(3) Pogodbe za skupinske izjeme za določanje prevoznih stroškov, dobave in urejanja trga od konference pomorskih linijskih prevoznikov? Nobenih*

dokončnih gospodarskih dokazov ni, da so predpostavke, na katerih je temeljila skupinska izjema med njenim sprejetjem leta 1986, še upravičene v zdajšnjih tržnih okoliščinah in na podlagi štirih kumulativnih pogojev iz člena 81(3) Pogodbe. Komisija zato na tej podlagi predlaga, da se zdajšnja skupinska izjema za konference linijskega pomorskega prometa razveljavi.

- (b) *Če ne, ali bi Komisija predlagala nadomestitev skupinske izjeme z drugačnim pravnim instrumentom za storitve linijskih pomorskih prevozov, ki bi se uporabljale za področja trgovine v in iz EU?* Komisija bo ocenila ustrezne predloge panoge in pripombe zainteresiranih, da si z uporabo ustreznega pravnega instrumenta o alternativnem okviru sodelovanja med linijskimi prevozniki ustvari svoje stališče. Združenje ELAA je že predstavilo konkretne zamisli o takem okviru. Preden Komisija zavzame stališče o teh zamislih, želi zainteresirane tretje strani povabiti, naj predložijo svoje pripombe in ponudijo alternativne možnosti.
- (c) *Ali še obstaja upravičenost za izvzetje storitev proste in obrežne plovbe iz pravil za izvajanje konkurence po Uredbi 1/2003?* Kot je podrobneje obrazloženo v prilogi, ni bil predstavljen noben verodostojen premislek, ki bi utemeljil, zakaj bi te storitve morale biti deležne ugodnosti zaradi drugačnih pravil izvrševanja kakor tiste, o katerih je Svet odločil, da naj se uporabljajo za vse druge sektorje gospodarstva. Prav tako ni bilo pojasnjeno, kakšne zakonite negativne posledice bi take postopkovne spremembe lahko imele za to panogo. Komisija zato predlaga, da se obrežno plovbo in storitve v prosti plovbi zajame v obseg splošnega izvrševanja pravil Uredbe 1/2003. Komisija bo panogo proste plovbe oskrbela z delnimi napotki o izvajanju pravil konkurence v tem sektorju.
- (d) *Ali obstaja utemeljen razlog za ohranitev posebne izjeme za čisto tehnične sporazume?* Določba o tehničnih sporazumih iz člena 2 Uredbe 4056/86, kot je potrdilo Sodišče, je zgolj ugotovitvena in Komisija preučuje predlog za razveljavitev te določbe, kot jo je pred tem letos že razveljavil Svet za sektor zračnega prometa.
- (e) *Ali obstaja utemeljen razlog za ohranitev določbe o koliziji zakonov v Uredbi 4056/86?* Do kolizije zakonov v preteklosti ni prišlo in, kakor kaže, za ohranitev člena 9 Uredbe 4056/86 ni utemeljitve. Preden pa Komisija zavzame o tem stališče, želi povabiti zainteresirane, zlasti mednarodne sodelujoče strani, naj glede potrebnosti določbe o koliziji z zakoni predložijo svoje poglede.

8. PREDLAGANI UKREPI

31. Komisija v zvezi z zgoraj navedenim predlaga:

- Naj se pretehta razveljavitev zdaj veljavnih vsebinskih določb Uredbe 4056/86, zlasti skupinske izjeme za linijske konference, in izjemo za tehnične sporazume.

- Naj preuči, kakšen instrument bi potrebovali za nadomestitev Uredbe 4056/86 in v tem smislu pripravi ustrezen predlog, ob hkratnem upoštevanju konkurenčnega položaja panoge linijskih pomorskih prevoznikov EU v globalnem okviru.
- Naj temeljito preuči predlog združenja ELAA, kot je predstavljen v tej listini, v zvezi s pripombami, prejetimi od zainteresiranih tretjih strani, kakor tudi vsak drug predlog, ki bi ga dala panoga oziroma druge zainteresirane strani.
- Naj predlaga spremembo Uredbe 1/2003, tako da se iz njenega obsega črta zdajšnja izločitev storitev proste in obrežne plovbe.
- Naj se temeljito preuči, ali obstajajo razlogi za ohranitev določbe o koliziji z zakoni.

9. VABILO K PREDLOŽITVI PRIPOMB

32. Komisija vabi države članice, vse druge ustanove in zainteresirane strani, naj predložijo pripombe k tej beli knjigi v dveh mesecih od objave na naslednji naslov:

Z navadno pošto na naslov:

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

Z elektronsko pošto na naslov:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Priloga: Dopolnilni dokument

-
- ¹ Uredba Sveta (EGS) št. 4056/86 z dne 22. decembra 1986 o podrobnih pravilih za uporabo členov 85 in 86 Pogodbe v zvezi s pomorskim prometom, UL L 378, 31.12.1986, str. 24, kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta 1/2003 z dne 16. decembra 2002 (UL L 1, 4.1.2003, str. 1).
- ² Uredba Sveta 1/2003 z dne 16. decembra 2002 (UL L 1, 4.1.2003, str. 1).
- ³ SN 100/1/100
- ⁴ Poročilo Sekretariata OECD, april 2002, Politika konkurence v linijskem prevoznistvu, str. 74–80, je dostopno na naslovu <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ Svetovalni odbor *ad hoc* z dne 25. marca 2002.
- ⁶ Glej npr. primer T-86/95, *Companie Générale Maritime*, [2002] ECR II-1011, odst. 254, 393 in 484.
- ⁷ Bistvene omejitve na splošno štejejo kot omejevanje konkurence tistega subjekta po členu 81(1) Pogodbe, ki na splošno ne izpolnjuje pogojev za izjemo po členu 81 (3) Pogodbe.
- ⁸ Glej TAA, EATA, revizije sklepov TACA z dne 14. novembra 2002 (UL L 26, 31.1.2003, str. 53) in Sporočilo Komisije za tisk z dne 14.11.2002, IP/02/1677.
- ⁹ Glej TAA, FEFC, TACA, revizije sklepov TACA z dne 14. novembra 2002 (UL L 26, 31.1.2003, str. 53) in Sporočilo Komisije za tisk z dne 14.11.2002, IP/02/1677.
- ¹⁰ Skupni primeri T-191/98 in T-212/98 do T-214/98 *TACA* [2003] ECR – poročilo še ni na voljo, odst. 568.
- ¹¹ Glej v ta namen implicit. odst. 139 primera T-17/93, *Matra*, ECR [1994] II-595 in primer 26/76, *Metro (I)*, [1977] ECR 1875, odst. 43.
- ¹² Primer T-395/94, *TAA* [2002] ECR II-00875, odst. 261.
- ¹³ Za primerjavo glej na primer Uredbo 823/2000 o konzorcijih (UL L 100, 20.4.2000, str. 24), Uredbo 1400/2002 o motornih vozilih (UL L 203, 1.8.2002, str. 30) in Uredbo 2790/1999 o vertikalnih sporazumih (UL L 336, 29.12.1999, str. 21), kjer se je Komisija izrecno sklicevala na izkušnje, pridobljene v zadevnem sektorju, kar ji je omogočilo, da je opredelila kategorije sporazumov, za katere je mogoče reči, da običajno izpolnjujejo pogoje iz člena 81(3).
- ¹⁴ Za dodaten opis razmer v teh jurisdikcijah glej prilogo k tej listini.
- ¹⁵ ELAA je v svojem predlogu opredelil storitve linijskih prevozov kot „reden prevoz dobrin na določeni progi ali progah med pristanišči in v skladu z voznimi redi ter datumi plovbe, ki so vnaprej napovedani in na voljo tudi le občasno kateremu koli uporabniku prevozov za plačilo, ter pomožne dejavnosti“ (primerjaj člen 2(2) Uredbe 823/2000).
- ¹⁶ Končni predlog ELAA z dne 6. avgusta 2004 je na voljo na naslovu http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Sklic za podrobnejši opis predloga ELAA je naveden v prilogi.
- ¹⁸ Vsaj linijsko konferenco v smislu skupine dveh ali več prevoznikov, ki upravljajo plovila in zagotavljajo linijske storitve po enotnih ali skupnih prevoznih tarif (primerjajte definicijo linijske konference v členu 1(3)(b) Uredbe 4056/86).

¹⁹ Od 1. maja 2004 je Uredba 1/2003 nadomestila postopkovne določbe Uredbe 4056/86. Izključitev obrežne in proste plovbe iz obsega Uredbe 4056/86 tako od 1. maja 2004 dejansko nima več nobenega praktičnega pomena.

²⁰ Da ne bi prihajalo do nesporazumov, se vsebinska pravila konkurence (člen 81 in 82 ES) uporablja tudi za te storitve. Izključevanje je omejeno na pravila za *izvajanje* konkurence, z drugimi besedami: Uredba 1/2003 se ne uporablja za prosto in obrežno plovbo.