



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 14.12.2005  
COM(2005) 651 konč.

2005/0264 (CNS)

Predlog

### **UREDBA SVETA**

**o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 4056/86 o podrobnih pravilih za uporabo členov 85 in 86 Pogodbe v zvezi s pomorskim prometom in spremembi Uredbe (ES) št. 1/2003 glede povečanja področja uporabe za vključitev kabotaže in mednarodnih prevoznih storitev v prosti plovbi**

(predložila Komisija)

{SEC(2005) 1641}

## **OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM**

### **1. SPLOŠNO**

Storitve pomorskega prometa so ključ za razvoj gospodarstva EU. Najpomembnejše je, da so pravila, ki jih ta sektor uporablja, prilagojena pogojem današnjega trga. V skladu z Lizbonsko agendo velja, da se morajo obstoječe ovire za podjetja EU odstraniti, da ta lahko konkurirajo, razvijajo inovacije in rastejo. Zakonodaja se mora poenostaviti in biti mora stroškovno učinkovita. Poleg tega se Komisija sedaj širše posvetuje glede nove izčrpne pomorske politike, namenjene razvoju uspešnega pomorskega gospodarstva. Ta predlog je s temi cilji usklajen.

#### **1.1. Uredba Sveta št. 4056/86**

1. Uredba (EGS) št. 4056/86 določa podrobna pravila za uporabo pravil konkurence (členov 81 in 82 Pogodbe) v zvezi s storitvami pomorskega prometa.
2. Uredba je imela prvotno dve nalogi. Vsebovala je postopkovne določbe za uveljavljanje pravil konkurence ES v sektorju pomorskega prometa. Ta naloga je postala odvečna po 1. maju 2004, ko je pomorski promet postal predmet splošno uveljavljenih pravil konkurence Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003. Drugič, določa nekatere posebne vsebinske določbe o konkurenci za pomorski sektor in zlasti skupinske izjeme za linijske konference v pomorskem prometu, ki jim pod ustreznimi pogoji omogočajo določanje cen in urejanje zmogljivosti.
3. Izvajanje rednih storitev za prevoze v zabojnikih pomeni v absolutnih številkah približno 40 % zunanje trgovine za pomorstvo EU-25. To pomeni, da 18 % uvozov in 21 % izvozov EU-25 prizadane sposobnost prevoznikov pri določanju cen v smislu skupinske izjeme za linijske konference.

#### **1.2. Pregled Uredbe št. 4056/86**

4. Odkar je bila sprejeta Uredba št. 4056/86, se je trg linijskega pomorskega prometa precej spremenil. Nadaljnji trend k zabojnikom je vodil do povečanja števila in velikosti plovil, opremljenih s celicami za prevoz zabojnikov, in do poudarka na svetovnih mrežah prog. To je pripomoglo k priljubljenosti konzorcijev in zvez kot sredstev za delitev stroškov. Rast in pomembnost teh operativnih dogovorov je spremljalo upadanje pomembnosti konferenc. Ta trend je zlasti označeval trgovino med EU in Združenimi državami, predvsem kot posledica konkurenci naklonjenih odločitev Komisije pri uporabi členov 81 in 82 Pogodbe ES ter sprememb v zakonodaji ZDA, ki so spodbujale individualna naročila storitev na škodo prevoza pod ceno konference.
5. Uporabniki prevoza (naročniki prevoza in prevozniki tovora) si prizadevajo, da bi bil odnos s prevozniki usmerjen k strankam, prizadevajo si za vzajemno nadomestilo, povezano s poslovanjem in za vključene logistične rešitve. Odločno so izrazili dvom o sistemu konferenc, za katerega menijo, da glede na njihove potrebe ne prinaša primernih, učinkovitih in zanesljivih storitev. Uporabniki prevoza zahtevajo ukinitve konferenc.

6. Drugi pristojni organi in mednarodne organizacije so tudi izrazili dvom glede koristi vzdrževanja sistema konferenc. Organizacija za gospodarsko sodelovanje in razvoj (OECD) je aprila 2002 objavila poročilo<sup>1</sup> o zahtevi, da države članice umaknejo protimonopolno izjemo skupnega določanja cen in dogovarjanja glede stopnje, ohraniti pa morajo oprostitve drugih operativnih dogovorov med linijskimi prevozniki. Avstralija je tudi pripravila pregled sektorja in nedavno dosegla podobne sklepe<sup>2</sup>.
7. Ob upoštevanju tega je Komisija začela s pregledom Uredbe št. 4056/86, da bi določila, ali bi se lahko zanesljive redne pomorske storitve dosegle z manj omejenimi sredstvi kot s horizontalnim določanjem cen in urejanjem zmogljivosti. Posvetovalnemu dokumentu, ki je bil izdan marca 2003, sta sledila javna obravnava decembra 2003 in sprejetje Bele knjige oktobra 2004. Vse zainteresirane strani so predložile številna stališča. Mnenja so podali Evropski parlament<sup>3</sup>, Ekonomsko-socialni odbor<sup>4</sup> in Odbor regij<sup>5</sup>. Organizirana so bila tri srečanja s strokovnjaki držav članic za konkurenco in prevoz. Komisija je pogodbeno sklenila tri študije neodvisnih svetovalcev, da bi preverila vprašanja, ki se pojavljajo zaradi razveljavitve skupinske izjeme za konference. Vsi dokumenti so objavljeni na spletni strani DG COMP<sup>6</sup>.

### **1.3. Predmet**

8. Namen predlagane uredbe je v celoti razveljaviti Uredbo št. 4056/86 in zlasti skupinsko izjemo za linijske konference (členi 3 do 8, 13 in 26). Nekatere odvečne določbe so tudi razveljavljene v skladu s splošno politiko ES z namenom, da se zakonodaja Skupnosti (člena 2 in 9) zmanjša in poenostavi.
9. Spremenila se bo tudi Uredba Sveta št. 1/2003, da se kabotaža in prevozne storitve v prosti plovbi vključijo v okvir izvedbenih pravil skupne konkurence.

### **1.4. Pravna podlaga**

10. Pravna podlaga za predlagano uredbo je člen 83 Pogodbe. Začetni predlog Komisije za Uredbo št. 4056/86 je bil pripravljen na podlagi člena 87 [zdaj člen 83] Pogodbe. Svet je ugotovil, da je bil člen 87 primerna pravna podlaga za Uredbo, vendar je dodal člen 84(2) [zdaj člen 80(2)] Pogodbe, ker člen 9 Uredbe obravnava morebitne kolizije zakonov s tretjimi državami. Komisija je svoje stališče uradno zadržala in navedla, da je člen 87 Pogodbe vseboval primerno pravno podlago za celotno Uredbo, vključno s členom 9.
11. Medtem ko je običajna praksa, da ukrep Skupnosti temelji na enaki pravni podlagi kot je prvotna, obstajajo dobri razlogi za odstopanje od te prakse, ko se lahko pravna podlaga prvotnega ukrepa šteje za nepravilno. Glede na sodno prakso Sodišča je člen

---

<sup>1</sup> DSTI/DOT(2002) 2 z dne 16. aprila 2002.

<sup>2</sup> Pregled dela X Zakona o trgovinski praksi 1974 : Mednarodni linijski tovorni promet, preiskovalno poročilo Komisije o produktivnosti, ki ga je vlada sprostila 23. februarja 2005.

<sup>3</sup> Poročilo na lastno pobudo Odbora za prevoz in turizem, A6-0314/2005(konč.) z dne 24. oktobra 2005

<sup>4</sup> TEN/208 – CESE 1650/2004 – 16. december 2004.

<sup>5</sup> CdR 485/2004 z dne 13. aprila 2004.

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

84(2) Pogodbe nedejaven in odvečen kot pravna podlaga za Uredbo št. 4056/86, ker se cilj in vsebina Uredbe št. 4056/86, vključno s členom 9, nanašata na zakonodajo o konkurenci. Predlog za uredbo o razveljavitvi Uredbe št. 4056/86 mora zato temeljiti le na členu 83 Pogodbe.

## **1.5. Kabotaža in prevozne storitve v prosti plovbi**

### *1.5.1. Splošne pripombe*

12. Kabotaža in mednarodne prevozne storitve v prosti plovbi so trenutno edini preostali sektorji, izključeni od izvajanja pravil o konkurenci Skupnosti<sup>7</sup>. Pomanjkanje učinkovitih izvršilnih pooblastil za te sektorje je anomalija z ureditvenega vidika.
13. Predlog, da te storitve postanejo del skupnega izvajanja pravil o konkurenci, ne vključuje bistvene spremembe za industrijo, ker se bistvena pravila konkurence, določena v členih 81 in 82 Pogodbe, že uporabljajo.

### *1.5.2. Kabotaža*

14. Uredba št. 4056/86 ne pojasnjuje, zakaj je kabotaža izključena iz njenega okvira. Edino posredno sklicevanje je mogoče najti v uvodni izjavi 6, ki navaja, da je cilj Uredbe izogibanje pretirani ureditvi sektorja, kar pomeni, da v večini primerov storitve kabotaže ne bi vplivale na notranjo trgovino Skupnosti. To vsekakor ne utemeljuje, zakaj morajo biti te storitve že od začetka izključene iz okvira Uredbe št. 1/2003.

### *1.5.3. Prevozi v prosti plovbi*

15. Neredne storitve pomorskega prometa v razsutem ali zbirnem stanju danes pokrivajo širok izbor zelo visokih raznolikih storitev znatnega gospodarskega pomena, od katerih ima večina jasno evropsko razsežnost. Četrta uvodna izjava Uredbe št. 4056/86 predlaga, da je izključitev posledica storitev, ki delujejo na prostem konkurenčnem trgu. Vsekakor se predvideva, da bo to primer za vse storitve, ki so bile predmet deregulacije, ne da bi se to štelo za potrebno, da se takšne storitve izključijo iz izvedbenih uredb.
16. Vključitev teh storitev znotraj okvira izvedbene uredbe bo pravno varnost povečala. V skladu z Uredbo št. 4056/86 morajo industrija ter pristojni organi za konkurenco nameniti znatna sredstva za ocenjevanje, ali storitev izpolnjuje vsa od petih meril, določenih v členu 1(3)(a) Uredbe<sup>8</sup>, preden se določi, kateri ukrep se bo uporabil in kdo ga bo.

### *1.5.4. Smernice za sektor za prevoze v prosti plovbi*

17. V posvetovalnem procesu so različna stališča poudarila potrebo po zagotovitvi smernic glede uporabe pravil konkurence ES za sektor za prevoze v prosti plovbi.

---

<sup>7</sup> Člen 32(a) in (b) Uredbe št. 1/2003.

<sup>8</sup> Prevoz blaga v razsutem ali zbirnem stanju s plovilom, ki je bilo (v celoti ali deloma) oddano v zakup enemu ali več prevoznikov na podlagi določene poti ali časovnega zakupa ali katere koli druge oblike pogodbe o plovbi izven rednega voznega reda ali o plovbi, ki ni bila oglaševana, pri čemer so tovarnine predmet prostega dogovarjanja za vsak posamezni primer skladno s pogoji ponudbe in povpraševanja.

Komisija je v svoji beli knjigi navedla, da bi proučila nekaj oblik smernic na način, ki ga je treba določiti. V ta namen je Komisija začela s pogovori z izvajalci prevozov v prosti plovbi, da bi razumela zadevna vprašanja. Komisija se je zavezala, da bo v teh pogovorih napredovala in določila, ali in v kakšnem obsegu ti sporazumi pomenijo novo vprašanje, na katero morata sodna praksa Sodišča in praksa Komisije še odgovoriti.

18. Komisija namerava izdati smernice s pojasnilom, kako se pravila konkurence uporabljajo v pomorskem sektorju na splošno in zlasti v storitvah v prosti plovbi. Čeprav se lahko uradno takšne smernice izdajo šele potem, ko se Komisija pooblasti z Uredbo št. 1/2003, Komisija skupaj z industrijo trenutno preučuje, ali je pred spremembo Uredbe št. 1/2003 potrebno in primerno zagotoviti neuradne smernice.

## **1.6. Tehnični sporazumi**

19. Člen 2 Uredbe (EGS) št. 4056/86 navaja, da se prepoved iz člena 81(1) Pogodbe ne uporablja za sporazume, katerih edini edini cilj ali posledica je doseganje tehničnih izboljšav ali tehničnega sodelovanja, ker ne omejujejo konkurence.
20. Če sporazum omejuje konkurenco na način, ki je določen v členu 81(1), se člen 2 ne uporablja. Zato je potrebno ocenjevanje vsakega posameznega tehničnega sporazuma, četudi je naveden v členu 2. Ob upoštevanju uporabe tega člena ta proces ni bil enostaven in je pomenil strošek za industrijo. Prevozniki so člen 2 pogosto širše razlagali, medtem ko Komisija in Sodišče prve stopnje ugotavljata, da bodo sporazumi, ki niso zgolj tehnične narave, temveč vključujejo tudi nekaj oblik trgovinskega sodelovanja, spadali v področje uporabe člena 81(1)<sup>9</sup> in tako izven področja uporabe člena 2. Nastali so pravni spori.
21. Predlagana je bila utemeljitev, da je treba člen 2 ohraniti kljub njegovemu pojasnjevalnemu značaju, ker lahko zagotovi smernice zlasti v smislu modernizacije, ko morajo podjetja zase oceniti, ali njihovi sporazumi zajemajo člen 81(1) Pogodbe. Sodna praksa Komisije in Sodišča je jasna glede zelo omejenega področja uporabe določbe, ki namerava zgolj potrditi, da sporazumi, ki ne omejujejo konkurence, ne spadajo najprej v člen 81(1) Pogodbe in kot takšni niso prepovedani<sup>10</sup>. Zato člen 2 pravne varnosti ne okrepi. Zaradi podobnih razlogov je treba opozoriti tudi, da je Svet leta 2004 razveljavil podobno določbo o tehničnih sporazumih v sektorju zračnega prevoza<sup>11</sup>.

## **1.7. Skupinska izjema za linijske konference**

22. Skupinska izjema je zelo velikodušna in edinstvena. Velikodušna, ker linijskim konferencam dovoli, da opravljajo dejavnosti, ki bi običajno pomenile resno omejevanje konkurence (skupno določanje cen in urejanje zmogljivosti) in ki bi

---

<sup>9</sup> Sklepi Komisije v FEFC (UL L 378, 31.12.1994, str. 17, odstavek 66) in FETTCSA (UL L 268, 20.10.2000, str. 1, odstavek 146–147) v zvezi z določbo za tehnične sporazume v členu 3 Uredbe (EGS) št. 1017/68 oziroma členu 2(1) Uredbe (EGS) št. 4056/86. Za Sodišče prve stopnje glej primer T-229/94 Deutsche Bahn AG proti Komisiji [1997] ECR II-1689, odstavek 37 v povezavi s podobno izjemo za tehnične sporazume, predvidene v členu 3 Uredbe (EGS) št. 1017/68.

<sup>10</sup> Glej v zvezi s tem tudi Obvestilo Komisije o horizontalnih smernicah (UL C 3, 6.1.2001, str. 2), odstavek 24.

<sup>11</sup> Glej Uredbo Sveta št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 (UL L 68, 6.3.2004, str. 1).

lahko s težavo izpolnjevale pogoje iz člena 81(3)<sup>12</sup>. Edinstvena, ker je vključena v Uredbo Komisije<sup>13</sup>, ki je bila sprejeta, četudi Komisija ni pridobila nobenih izkušenj v zvezi z odobritvijo posameznih izjem v sektorju. Zato ne vsebuje mejnih vrednosti tržnih deležev in je časovno neomejena.

23. Sprejetje te izjemno velikodušne uredbe o skupinski izjemi se lahko razloži v njenem zgodovinskem in političnem okviru. Bila je rezultat pogovorov za poskus uskladitve nasprotujočih si zahtev Kodeksa vedenja za linijske konference UNCTAD<sup>14</sup>, h katerim so pristopile nekatere države članice, in Pogodbe EGS.
24. Industrija je poskušala širše uporabiti določbe skupinske izjeme tako, da se pokrijejo vse dejavnosti, ki so jih prevozniki šteli za koristne ali potrebne za prilagoditev spremenljivim tržnim pogojem. To je vodilo do vrste sklepov Komisije in nadalje do pravnega spora, pri katerem je Sodišče potrdilo, da skupinska izjema – kljub njeni izjemni naravi – ne more odstopati od določb o konkurenci Pogodbe in zanjo mora biti navedena stroga razlaga<sup>15</sup>.
25. Utemeljitev za skupinsko izjemo za linijske konference v bistvu sklepa, da konference prinašajo stabilnost s tem, da se izvozniki lahko zanesejo na njihove storitve, ki se jih ne da doseči z manj omejenimi sredstvi.
26. Po temeljitem postopku pregleda je Komisija ugotovila, da linijski pomorski promet ni edinstven, ker se njegova struktura stroškov bistveno ne razlikuje od strukture v drugih industrijah. Zato ne obstajajo dokazi, da se mora industrija zaščititi pred konkurenco.
27. V današnjih tržnih okoliščinah niso izpolnjeni štirje kumulativni pogoji člena 81(3) Pogodbe, ki bi morali utemeljiti izjemo za linijske konference pri določanju cen in urejanju zmogljivosti.
28. Da bo prvi pogoj člena 81(3) Pogodbe izpolnjen, je treba določiti, da dejanske gospodarske koristi izhajajo iz določanja cen in urejanja zmogljivosti konferenc. Vzpostaviti se mora neposredna vzročna povezava med domnevno stabilnostjo in zmogljivostjo zanesljivih storitev v pomorskem prometu.
29. Prevozniki gledajo na zanesljivost storitev kot na glavno korist konferenc. Vendar na današnjem trgu konference niso sposobne uveljaviti cene konference in ne porabijo zmogljivosti, ki je na trgu na voljo. Namesto na podlagi cene konference, se večina prevozov izvaja na podlagi posameznih zaupnih sporazumov med prevozniki in uporabniki prevoza. Delež pogodbenih prevozov je zelo visok in se giblje med 90 % in več v čezatlantski trgovini ter do 75 % v trgovini med Evropo in Avstralijo. Enako se zgodi v trgovini med Evropo in Daljnim Vzhodom. Tako se v trenutnih tržnih

---

<sup>12</sup> Glej obvestilo Komisije o smernicah glede uporabe člena 81(3) Pogodbe, UL C 101, 27.4.2004, str. 27, odstavek 46.

<sup>13</sup> Svet običajno pooblasti Komisijo, da sprejme Uredbe o skupinski izjemi. Od petnajstih trenutno veljavnih skupinskih izjem je le eno, poleg Uredbe št. 4056/86, sprejel Svet (Uredba št. 1017/68). Ti sta edini dve Uredbi o skupinski izjemi, ki nimata datuma izteka ali klavzule o pregledu.

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

<sup>15</sup> Sodba Sodišča prve stopnje z dne 28. februarja 2002 v primeru T-395/94 Atlantic Container Line in drugi proti Komisiji [2002] ECR II-875, odstavek 146.

okolščinah stabilnost cen in zanesljivost storitev dosegata s pogodbami za posamezne storitve.

30. Drugi pogoj člena 81(3) Pogodbe zahteva, da, če linijske konference dosegajo gospodarske koristi, morajo pravičen delež teh koristi prejeti potrošniki. Uporabniki prevoza (naročniki prevoza in prevozniki tovara) ne vidijo kakršnih koli koristi pri določanju cene konferenc, zato zahtevajo njihovo ukinitve. Čeprav se cena konference ne uveljavlja več, velja v nekaterih primerih za primerjavo pri določanju posameznih pogodb. Konference še vedno določajo dodatne stroške in doplačila, pogosto pa jih v enaki višini ali prilagoditveni dejavniki povišajo tudi prevozniki, ki niso del konference. Ta doplačila in dodatni stroški pomenijo povprečno 30 % cene prevoza.
31. Glede na tretji pogoj člena 81(3) Pogodbe se v osnovi pojavi vprašanje, ali obstajajo manj omejevalne možnosti od določanja cene konference, ki bi zagotovile zanesljive linijske storitve v korist potrošnikov.
32. Danes so redne linijske storitve zagotovljene na različne načine. Neodvisni prevozniki delajo izven konferenc na vseh glavnih trgih v in iz Evrope. Usklajevalni sporazumi med linijami linijskega pomorskega prometa, ki ne vključujejo določanja cen, kot so konzorciji in združenja<sup>16</sup>, so se povečala in imajo pomembne deleže na trgu pri vseh glavnih dejavnostih. Konzorciji so pod določenimi pogoji predmet skupinske izjeme iz prepovedi, ki jo je Uredba Komisije (ES) št. 823/2000 z dne 19. aprila 2000<sup>17</sup> določila v členu 81 Pogodbe, zaradi racionalizacije, ki jo prispevajo k dejavnostim družb članic, in zaradi ekonomij obsega, ki jih omogočajo pri dejavnostih plovil in pristaniških storitev. Poleg tega zaupne pogodbe za posamezne storitve med posameznimi prevozniki in posameznimi naročniki prevoza obsegajo večino prevoženega tovara. Omejitve, ki jih dovoljuje Uredba št. 4056/86 (določanje cen in urejanje zmogljivosti), zato niso nujno potrebne za zagotovitev zanesljivih storitev v pomorskem prometu.
33. Končno, četrti pogoj člena 81(3) Pogodbe zahteva, da se konkurenca ne izključi iz bistvenega dela trga. Konference delujejo poleg konzorcijev, združenj in neodvisnih izvajalcev. Zdi se, da je četrti pogoj člena 81(3) Pogodbe izpolnjen. Ker so štirje pogoji člena 81(3) Pogodbe kumulativni in prvi trije pogoji niso izpolnjeni zaradi razlogov, razloženih zgoraj, dvom, ali je četrti pogoj izpolnjen ali ne, lahko ostane odprt.
34. Kot povedano, so prevozniki verjetno člani konference pri neki plovni poti, niso pa vključeni v drugo konferenco. Lahko so tudi člani konferenc in konzorcijev ali združenj na istem trgu in tako kopičijo koristi dveh skupinskih izjem. V vseh primerih lahko izmenjujejo poslovno občutljive informacije s svojimi konkurenti, ki jim lahko omogočajo prilagoditev njihovega ravnanja na trgu. Poleg tega za doplačila in dodatne stroške, ki pomenijo povprečno 30 % cene prevoza, jasno ne velja konkurenca pri tem delu cene. Ker se je število povezav med prevozniki

---

<sup>16</sup> Uredba Sveta (EGS) št. 479/92 na podlagi člena 87 [zdaj 83] Pogodbe je pooblastila Komisijo, da uporabi člen 81(3) Pogodbe v zvezi s prevozniki v linijskem pomorskem prometu, združenih v konzorcijih, in zagotovi skupno storitev (UL L 55, 22.9.1992, str. 3).

<sup>17</sup> UL L 100, 20.4.2000, str. 24, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 463/2004 z dne 12. marca 2004, UL L 77, 13.3.2004 in z Uredbo Komisije št. 611/2005, UL L 101, 21.4.2005, str. 10.

povečalo, je določanje, katera določena konferenca je predmet učinkovite notranje in zunanje konkurence, ocenjeno na podlagi posameznega primera.

### **1.8. Kolizija zakonov**

35. Linijske konference se tradicionalno dopuščajo po vsem svetu. Do sedaj ni še noben pristojni organ popolnoma odstranil njihove protimonopolne imunitete ali izjeme. Če bi bila EU prva, ki bi razveljavila skupinsko izjemo za linijske konference, se postavlja vprašanje, ali obstaja nevarnost kolizije mednarodnih zakonov.
36. Komisija ne verjame, da bi razveljavitev skupinske izjeme za linijske konference pripeljala do takšne nevarnosti. Do kolizije zakonov bi prišlo le, ko pristojni organ ene države *zahteva* nekaj, kar pristojni organ druge države *prepoveduje*. Komisija ni seznanjena o nobenem pristojnem organu, ki zahteva takšno obveznost od izvajalcev linijskega pomorskega prometa.
37. Če se skupinska izjema za linijske konference razveljavi, vsem prevoznikom (iz EU in izven EU), ki so trenutno del konferenc, ne bo več dovoljeno določanje cen in urejanje zmogljivosti pri teh dejavnostih. Glede na opredelitev konference to pomeni, da konference ne bi več delovale na plovnihih poteh v in iz Skupnosti. Te prevoznike ne bi pri tem nič oviralo, da so še nadalje del konferenc drugih (izven EU) plovnihih poti.
38. Člen 9 Uredbe št. 4056/86 zahteva, da se je treba držati postopka, če uporaba Uredbe izhaja iz kolizije zakonov in uredb tretje države. Ta določba je odveč, ker gre za standardni postopek. Če pride do kolizije zakonodaje o konkurenci, se Komisija posvetuje z zadevno tretjo državo, da se vpliv različnih pristopov zmanjša, nato pa se poslužuje vseh dodatnih ukrepov, ki so potrebni.
39. Zakonodaja o konkurenci se ne uporablja enako v vseh državah. Razlike obstajajo in povečan pomen mednarodnega sodelovanja med organi pregona v zvezi s konkurenco je široko priznan. Zaradi tega Komisija zagotavlja dvojno politiko, na eni strani, razvoj povečanega dvostranskega sodelovanja z glavnimi trgovinskimi partnerji Evropske Skupnosti, in na drugi strani, proučitev načinov za širitev večstranskega sodelovanja na področju konkurence. Zato je treba, tudi v skladu s splošno politiko EU, ki določa, da se zakonodaja Skupnosti zmanjša in poenostavi, člen 9 razveljaviti.

### **1.9. Potreba za alternativo sistemu konferenc**

40. Industrija je deljenega mnenja glede tega, ali je potrebna alternativa sistemu konferenc v primeru razveljavitve skupinske izjeme za konferenco. Uporabniki prevoza ugotavljajo, da zadostujejo obstoječe alternative, kot so skupinske izjeme za konzorcije. Prevozniki na drugi strani so dokazovali, da ni potrebe za novo skupinsko izjemo.
41. Evropsko združenje za linijske zadeve (ELAA) je organizacija prevoznikov, ki pomeni približno 80 % svetovne zmogljivosti, je predlagala, da se skupinska izjema za konferenco zamenja z izmenjavo informacijskega sistema. Ta sistem bi morebiti pokrival celoten trg linijskega pomorskega prometa in tako bi bil obsežnejši od obstoječe skupinske izjeme za konferenco.



42. Da bi bil takšen sistem sprejemljiv, je treba spoštovati sodno prakso Sodišča in prakso Komisije o izmenjavi informacij med konkurenti. Za nekaj elementov predloga ELAA se zdi, da so v skladu s temi zahtevami. Drugi so vsekakor težavni, zlasti, ker se dejansko ne razlikujejo od tega, kar konference počnejo danes. Sprejetje predloga kot takšnega bi odstranilo vse protikonkurenčne učinke za ukinitve sistema konference.
43. Komisija se je zavezala, da bo nadaljevala dialog z industrijo in tako dosegla jasne navodila in utemeljena dejstva o tem, kar potrebuje za učinkovito delovanje. Ker se pravila konkurence v linijskem sektorju nikoli niso uporabljala v celoti, bo Komisija izdala ustrezne smernice o konkurenci v pomorskem sektorju, da bi olajšala prenos k popolnoma konkurenčnemu sistemu. Smernice, ki bi se morale razglasiti do konca leta 2007, bi obravnavale vprašanja, kot so neodvisna podatkovna baza, oblikovanje trgovinskih združenj in trgovinskih forumov, objava indeksa cen in skupne formule za doplačila in dodatne stroške. Namen teh smernic je med drugim pojasniti, kako se pravila konkurence v linijskem sektorju uporabljajo na splošno, vključno s časovno in redno izmenjavo ter objavo informacij glede zmogljivosti in uporabe. DG COMP bo septembra 2006 kot prehodni korak pri pripravi smernic objavil „dokument odprtih vprašanj“ v zvezi z linijskim pomorskim prometom.

#### **1.10. Vpliv razveljavitve Uredbe št. 4056/86**

##### *1.10.1. Gospodarska ocena*

44. Kakor je prikazano v priloženi presoji vpliva, je razveljavitev skupinske izjeme za konferenco in členov 2 in 9 najboljša razpoložljiva možnost za nižje stroške prevoza, medtem ko se zanesljivost storitev pri vseh dejavnostih ohrani; povečanje konkurenčnosti evropske industrije, zlasti uporabnikov prevoza, ne da bi ogrožala evropske prevoznike in izpolnjevanje ciljev Lizbonske agende za najenostavnejšo in stroškovno najbolj učinkovito pravno možnost.

##### *1.10.2. Mednarodne posledice*

45. Štirinajst držav članic je izkoristilo možnost iz Uredbe Sveta št. 954/79 in ratificiralo Kodeks vedenja za linijske konference UNCTAD. Kodeks se ne uporablja v praksi in od zgodnjih devetdesetih let ni bilo novih pristopov.
46. Če se skupinska izjema za linijske konference odpravi, postane uporaba Kodeksa nezdržljiva s pravili konkurence ES. To pomeni, da bi ga države članice, ki so ratificirale Kodeks vedenja, morale odpovedati<sup>18</sup>. Pomeni tudi, da mora zakonodajalec Skupnosti zaradi usklajenosti razveljaviti Uredbo št. 954/79. Komisija bo v ta namen sestavila predlog.
47. Nadalje bo treba prilagoditi nacionalno zakonodajo, uredbe ali upravne določbe, ki izvajajo Uredbo št. 954/79. Dve državi članici bi lahko tudi preučili svoje mednarodne sporazume s tretjimi državami, ki se nanašajo na Kodeks vedenja ali Uredbo št. 4056/86.

---

<sup>18</sup> Člen 50 Kodeksa predvideva, da se glede odpovedi obvesti v pisni obliki in začne veljati vsaj eno leto pozneje.

48. Kot posledica se mora datum uporabe teh določb Uredbe (ES) št. 4056/86 v zvezi s skupinsko izjemo za linijske konference podaljšati za obdobje dveh let. To zadeva člen 1(3)(b) in (c), člene 3 do 8 in člen 26.
49. Razveljavitev skupinske izjeme za linijske konference ne bi imela nobenih posledic za mednarodne sporazume, ki jih je sklenila EU in ki se sklicujejo na Uredbo št. 4056/86 in/ali Kodeks vedenja. Trenutno je na voljo štirinajst takšnih sporazumov<sup>19</sup>. Ob upoštevanju načina, kako so določbe oblikovane, je mnenje Komisije, da ni potrebe za prilagoditev teh sporazumov, če se Svet odloči za razveljavitev Uredbe št. 4056/86, ker besedila ne vplivajo na sposobnost prevoznikov katere koli pogodbenice sporazuma za delovanje izven konferenc.

## **2. SKLEPI**

50. Komisija v skladu s tem predlaga, da Svet sprejme predlagano uredbo o razveljavitvi Uredbe št. 4056/86 in spremembo Uredbe št. 1/2003.
51. Predlagana uredba bo:
- razveljavila vse preostale določbe Uredbe (EGS) št. 4056/86;
  - izbrisala člen 32 Uredbe (ES) št. 1/2003, ki iz svojega področja uporabe izključuje prevozne storitve v prosti plovbi in kabotažo.
52. Predlagana uredba, ki jo je predstavila Komisija s tem memorandumom, spada na področje, ki ga pokriva Evropski gospodarski prostor, in ima zanj ustrezen pomen.

---

<sup>19</sup> Glej *prilogo 1*.

Predlog

**UREDBA SVETA**

**o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 4056/86 o podrobnih pravilih za uporabo členov 85 in 86 Pogodbe v zvezi s pomorskim prometom in spremembi Uredbe (ES) št. 1/2003 glede povečanja področja uporabe za vključitev kabotaže in mednarodnih prevoznih storitev v prosti plovbi**

**(Besedilo velja za EGP)**

SVET EVROPSKE UNIJE JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zlasti člena 83 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije<sup>20</sup>,

ob upoštevanju mnenja Evropskega parlamenta<sup>21</sup>,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora<sup>22</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij<sup>23</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Od leta 1986 je uporaba pravil o konkurenci v sektorju pomorskega prometa predmet določb Uredbe 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<sup>24</sup>. Uredba (EGS) št. 4056/86 je imela prvotno dve nalogi. Prvič, vsebovala je postopkovne določbe za izvajanje pravil konkurence Skupnosti v sektorju pomorskega prometa. Drugič, določila je nekatere posebne vsebinske določbe o konkurenci za pomorski sektor in zlasti skupinsko izjemo za linijske konference v pomorskem prometu, jim omogočila določanje cen in urejanje zmogljivosti pod določenimi pogoji, izključitev zgolj tehničnih sporazumov iz uporabe člena 81(1) Pogodbe in postopek za obravnavanje kolizije mednarodnih zakonov. Uredba se ni uporabljala za storitve pomorskega prometa med pristanišči v eni in isti državi članici (kabotaža) in za mednarodne prevozne storitve v prosti plovbi.

---

<sup>20</sup> UL C [...], [...], str. [...].

<sup>21</sup> UL C [...], [...], str. [...].

<sup>22</sup> UL C [...], [...], str. [...].

<sup>23</sup> UL C [...], [...], str. [...].

<sup>24</sup> UL L 378, 31.12.1986, str. 4. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu iz leta 2003.

- (2) Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil o konkurenci, določenih v členih 81 in 82 Pogodbe<sup>25</sup>, je spremenila Uredbo (EGS) št. 4056/86 z namenom, da se pomorski promet prenese pod skupno izvajanje pravil konkurence, ki se uporabljajo od 1. maja 2004 v vseh sektorjih, z izjemo kabotaže in mednarodnih prevoznih storitev v prosti plovbi. Vendar posebne vsebinske določbe o konkurenci v povezavi s pomorskim sektorjem še nadalje spadajo v okvir Uredbe (EGS) št. 4056/86.
- (3) Skupinska izjema za linijske konference v pomorskem prometu, predvidena v Uredbi (EGS) št. 4056/86, izvzema iz prepovedi člena 81(1) Pogodbe sporazume, sklepe in usklajena ravnanja vseh ali dela članov ene ali več linijskih konferenc, ki izpolnjujejo ustrezne pogoje. Utemeljitev za skupinsko izjemo v bistvu sklepa, da konference prinašajo stabilnost s tem, da se izvozniki lahko zanesejo na njihove storitve, ki se jih ne da doseči z manj omejenimi sredstvi. Vendar je temeljit pregled industrije, ki ga je izvedla Komisija, pokazal, da linijski pomorski promet ni edinstven, ker se njegova struktura stroškov bistveno ne razlikuje od strukture v drugih industrijah. Zato ne obstajajo dokazi, da se mora industrija zaščititi pred konkurenco.
- (4) Prvi pogoj za izjemo iz člena 81(3) zahteva, da omejevalni sporazum prispeva k izboljšanju proizvodnje ali distribucije blaga oziroma k spodbujanju tehničnega ali gospodarskega napredka. V zvezi z učinkovitostjo konferenc linijske konference niso več sposobne uveljaviti cene konference, čeprav jim še vedno uspe določanje doplačil in dodatnih stroškov, ki so del cene prevoza. Na voljo tudi ni dokaza, da sistem konferenc vodi do stabilnejših tovornin ali zanesljivejših storitev v pomorskem prometu, kakor bi se zgodilo na povsem konkurenčnem trgu. Člani konference vedno bolj ponujajo svoje storitve preko sporazumov za posamezne storitve, ki jih sklepajo s posameznimi izvozniki. Poleg tega konference ne porabijo celotne zmogljivosti, ki je na voljo, ker je to odločitev, ki jo sprejme vsak posamezni prevoznik. V trenutnih tržnih okoliščinah se stabilnost cen in zanesljivost storitev dosega s sporazumi za posamezne storitve. Domnevno vzročna povezava med omejitvami (določanje cen in urejanje ponudbe) in zahtevanim učinkovitostim (zanesljive storitve) se zato pojavlja preveč neizrazito, da bi se izpolnil prvi pogoj člena 81(3).
- (5) Drugi pogoj za izjemo je, da morajo potrošniki prejeti nadomestilo za negativne učinke, ki izhajajo iz omejitev konkurence. V primeru resnega omejevanja, kot je horizontalno določanje cen, do katerega pride, če je cena konference določena in so doplačila in dodatni stroški določeni skupaj, so negativni učinki zelo resni. Vsekakor so se prepoznali nejasni pozitivni učinki. Uporabniki prevoza ugotavljajo, da konference delujejo v korist najmanj učinkovitih članov in zahtevajo njihovo ukinitve. Konference danes ne izpolnjujejo drugega pogoja člena 81(3).
- (6) Tretji pogoj za izjemo je, da za vodenje ni potrebno naložiti zadevnim podjetjem omejitev, ki niso nujno potrebne pri doseganju njegovih ciljev. Konzorciji so usklajeni sporazumi med linijami linijskega pomorskega prometa, ki ne vključujejo določanja cen, in so zato manj omejeni od konferenc. Uporabniki prevoza zahtevajo, da se jim zagotovijo primerne, zanesljive in učinkovite redne storitve pomorskega prometa. Poleg tega se je uporaba sporazumov za posamezne storitve v zadnjih letih znatno

---

<sup>25</sup> UL L 1, 4.1.2003, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 411/2004 (UL L 68, 6.3.2004, str.1).

povečala. Takšni sporazumi za posamezne storitve praviloma ne omejujejo konkurence in izvoznikom nudijo koristi, ker omogočajo prilagoditev posebnih storitev. Ker je cena določena vnaprej in v predvidenem obdobju (običajno do enega leta) ne niha, lahko pogodbe za storitve prispevajo k stabilnosti cen. Ni bilo torej ugotovljeno, da je omejevanje konkurence, ki ga dovoljuje Uredba (EGS) št. 4056/86 (določanje cen in urejanje zmogljivosti), nujno potrebno, da se uporabnikom prevoza zagotovijo zanesljive storitve v pomorskem prometu, saj se to lahko doseže z manj omejenimi sredstvi. Tretji pogoj člena 81(3) zato ni izpolnjen.

- (7) Končno, četrti pogoj člena 81(3) zahteva, da mora konferenca ostati predmet učinkovitih omejitev konkurence. Konference so v trenutnih tržnih okoliščinah prisotne na skoraj vseh največjih plovnihih poteh in tekmujejo s prevozniki, ki so združeni v konzorcijih, ter z neodvisnimi linijami. Medtem ko je cenovna konkurenca tovornin preko oceana posledica slabitve sistema konferenc, skoraj ni mogoča kakršna koli cenovna konkurenca v zvezi z dodatnimi stroški in doplačili. Dodatne stroške in doplačila določi konferenca, pogosto pa jih v enaki višini povišajo tudi prevozniki, ki niso del konference. Poleg tega prevozniki sodelujejo v konferencah in konzorcijih na istem trgu, si izmenjujejo poslovno občutljive informacije in kopičijo ugodnosti konference (določanje cen in urejanje zmogljivosti) in skupinskih izjem konzorcijev (operativno sodelovanje za zmogljivost skupnih storitev). Ker se je število povezav med prevozniki na istem trgu povečalo, je določanje, v kolikšni meri so konference predmet učinkovite notranje in zunanje konkurence zelo zapleteno in se lahko izvede le za vsak posamezni primer.
- (8) Ker linijske konference v pomorskem prometu ne izpolnjujejo več štirih kumulativnih pogojev za izjemo iz člena 81(3) Pogodbe, se mora odpraviti skupinska izjema v zvezi s takšnimi konferencami.
- (9) Odvečna sta tudi izključitev iz prepovedi člena 81(1) Pogodbe zgolj tehničnih sporazumov in postopek za obravnavanje kolizije zakonov, do katere bi lahko prišlo. Te določbe se morajo zato izbrisati.
- (10) Ob upoštevanju zgoraj navedenega je treba Uredbo (EGS) št. 4056/86 v celoti razveljaviti.
- (11) Linijske konference dopuščajo pristojni organi več držav. Zakonodaja o konkurenci se kot tudi v drugih sektorjih tudi v tem ne uporablja enako po vsem svetu. Ob upoštevanju globalne narave industrije linijskega pomorskega prometa bo Komisija sprejela vse ustrezne pobude za pospešitev odstranitve izjeme določanja cen za linijske konference, ki obstajajo drugje, medtem ko bo ohranila izjeme za operativno sodelovanje med linijami pomorskega prometa, združenimi v konzorcijih in združenjih, v skladu s priporočili Sekretariata OECD leta 2002.
- (12) Kabotaža in mednarodne prevozne storitve v prosti plovbi so bile izključene iz pravil o izvajanju členov 81 in 82 Pogodbe, prvotno določenih v Uredbi (EGS) št. 4056/86 in naknadno v Uredbi (ES) št. 1/2003. Trenutno so edini preostali sektorji, ki se morajo izključiti iz izvajanja pravil o konkurenci Skupnosti. Pomanjkanje učinkovitih izvršilnih pooblastil za te sektorje je anomalija z ureditvenega vidika.

- (13) Izključitev prevoznih storitev v prosti plovbi iz Uredbe (ES) št. 1/2003 je temeljila na dejstvu, da so cene teh storitev predmet prostega dogovarjanja za vsak posamezni primer skladno s pogoji ponudbe in povpraševanja. Takšni tržni pogoji so vsekakor prisotni v drugih sektorjih in te storitve vsebinske določbe členov 81 in 82 že uporabljajo. Da bi se ohranila trenutna izključitev teh storitev iz pravil o izvajanju členov 81 in 82 Pogodbe, se predlaga razlog, ki ni prepričljiv. Podobno, čeprav storitve kabotaže pogosto ne vplivajo na notranjo trgovino Skupnosti, to ne pomeni, da morajo biti že od začetka izključene iz okvira Uredbe (ES) št. 1/2003.
- (14) Ker so mehanizmi, vsebovani v Uredbi (ES) št. 1/2003, primerni za uporabo pravil konkurence v vseh sektorjih, se mora okvir te uredbe spremeniti, tako da vključuje kabotažo in prevozne storitve v prosti plovbi.
- (15) Uredbo (ES) št. 1/2003 je treba zato ustrezno spremeniti.
- (16) Ker lahko države članice potrebujejo prilagoditev svojih mednarodnih dogovorov ob upoštevanju ukinitve sistema konferenc, se morajo določbe Uredbe (EGS) št. 4056/86 v zvezi s skupinsko izjemo za linijske konference v prehodnem obdobju še nadalje uporabljati za konference, ki izpolnjujejo zahteve Uredbe (EGS) št. 4056/86 na datum začetka veljavnosti te uredbe –

SPREJEL NASLEDNJO UREDBO:

#### *Člen 1*

Uredba (EGS) št. 4056/86 je razveljavljena.

Vendar se člen 1(3)(b) in (c), členi 3 do 7, člen 8(2), člen 26 Uredbe (EGS) št. 4056/86 še naprej uporabljajo glede na linijske konference v pomorskem prometu, ki zadovoljujejo zahteve Uredbe (EGS) št. 4056/86 na datum začetka veljavnosti te uredbe, za prehodno obdobje dveh let od navedenega datuma.

#### *Člen 2*

Člen 32 Uredbe (ES) št. 1/2003 se črta.

#### *Člen 3*

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

*Za Svet  
Predsednik*