

PRAVO TRŽIŠNOG NATJECANJA EUROPSKE ZAJEDNICE I LINIJSKE KONFERENCIJE

Mr. sc. BOŽENA BULUM
Jadranski zavod Hrvatske akademije
znanosti i umjetnosti

UDK 347.795 : 347.72./76
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 04.04.2007.
Prihvaćeno za tisak: 16.05.2007.

Linijske konferencije su u mnogim zakonodavstvima uživale određene oblike izuzeća ili imuniteta od primjene prava tržišnog natjecanja. U Europskoj uniji Vijeće ministara je 1986. godine donijelo Uredbu 4056/86 kojom se određivanje cijena i reguliranje upotrebe kapaciteta linijskih konferencija, uz ispunjavanje određenih uvjeta, izuzima od primjene čl. 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice. Opravdanje za donošenje Uredbe 4056/86 temeljilo se na pretpostavci kako određivanje vozarinskih stavova i druge aktivnosti linijskih konferencija dovode do stabilnih vozarina, osiguravajući tako prijevoznicima pouzdane prijevozne usluge prema redovitom rasporedu. Međutim, u posljednje vrijeme imunitet linijskih konferencije podvrgnut je reviziji u nekoliko dijelova svijeta, jedan od njih je i Europska unija. Komisijin prijedlog za ukidanje skupnog izuzeća za linijske konferencije rezultat je njenog trogodišnjeg istraživanja tijekom kojeg su održane mnogobrojne konzultacije s prijevoznicima i korisnicima prijevoza. Vijeće ministara je u rujnu 2006. godine usvojilo Komisijin prijedlog za ukidanje izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja na linijske konferencije koje djeluju na pravicima iz i prema EU. Ukidanje izuzeća će stupiti na snagu u listopadu 2008. godine. Vijeće je također ovlastilo Komisiju da primjenjuje pravila tržišnog natjecanja na kabotažu i slobodnu plovidbu, tako što je proširilo područje primjene Uredbe 1/2003, koja sadrži provedbena pravila tržišnog natjecanja. Kako bi se olakšao prelazak na potpuno kompetitivni sustav, Komisija će donijeti Smjernice o primjeni prava tržišnog natjecanja na pomorski prijevoz, u dogovoru sa svim zainteresiranim stranama. U radu se analiziraju recentne izmjene materijalno-pravnih i procesno-pravnih pravila tržišnog natjecanja, koji se odnose na linijske konferencije, kabotažu i slobodnu plovidbu, a na različite prijedloge i argumente zainteresiranih strana kritički se osvrće.

Ključne riječi: *linijske konferencije, pravo tržišnog natjecanja, skupno izuzeće, određivanje cijena, reguliranje kapaciteta, stabilni vozarinski stavovi, pouzdane usluge prijevoza morem, kabotaža, slobodna plovidba*

1. UVOD

Donošenje Uredbe¹ Vijeća EU broj 1419/2006 kojom se ukida Uredba broj 4056/86 koja propisuje detaljna pravila za primjenu članaka 85. i 86. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (u nastavku, UEZ) na pomorski promet i mijenja Uredba broj 1/2003 na način da se proširuje njena primjena na kabotažu i međunarodnu trampersku plovidbu (u nastavku, Uredba 1419/2006), u rujnu 2006. godine, zasigurno će imati dalekosežne posljedice za obavljanje međunarodnog linijskog prijevoza robe, ali i za cjelokupnu međunarodnu trgovinu.

Uredbom 1419/2006 se ukida skupno izuzeće (engl. *block exemption*) linijskih konferencija od primjene prava tržišnog natjecanja zajamčeno Uredbom 4056/86, a koje im je omogućavalo samostalno određivanje cijene prijevoznih usluga i kapaciteta (brodskog prostora) kojim je, u određenom trenutku, mogao raspolagati pojedini linijski prijevoznik, član konferencije.

Također, velika novost je i podvođenje kabotaže i slobodne plovidbe pod djelokrug procesnih pravila Uredbe 1/2003 o primjeni pravila tržišnog natjecanja iz članaka 81. i 82. UEZ². Naime, na kabotažu i slobodnu plovidbu već se primjenjuju materijalno-pravna pravila tržišnog natjecanja iz članaka 81. i 82. UEZ, no provedbena pravila iz Uredbe 1/2003 omogućit će Europskoj komisiji, nacionalnim antimonopolnim tijelima³ i sudovima njihovu efikasnu primjenu.

Uredba 1419/2006 je rezultat dugotrajnih pregovora i konzultacija koji su se vodili pred Europskom komisijom, točnije pred njenom Općom upravom za tržišno natjecanje (engl. *Directorate General Competition*). Konzultacije su započele još 2003. godine, a u njima su sudjelovali predstavnici država članica, udruge prijevoznika (European Liners Affairs Association, u nastavku, ELAA⁴), udruge krcatelja (uvoznika i izvoznika, European Shippers Council, u nastavku, ESC), udruge špeditera, potrošačkih udruga i druge zainteresirane stranke.

Međutim, razlozi za ukidanje antitrastovskog izuzeća za linijske konferencije nastali su mnogo ranije. Već 70-tih godina, pojavljivanjem velikog broja jeftinijih

¹ Council Regulation (EC) No 1419/2006 of September 2006 repealing Regulation (EEC) No 4056/86 laying down detailed rules for application of Articles 85 and 86 of the Treaty to maritime transport, and amending Regulation (EC) No 1/2003 as regards the extension of its scope to include cabotage and international tramp services, O J L 269, 28. 9. 2006., p.1.

² Council Regulation (EC) No 1/2003 of the December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, O J L 1, 4.1. 2003., p. 1.

³ Najčešći termini koji se koriste u literaturi su *competition authorities*, *anti-monopoly authorities* ili *antitrust authorities*. Riječ je o neovisnim, *sui generis* tijelima izvršne vlasti. Prvo takvo tijelo (Federal Trade Commission) osnovano je u SAD-u. U Republici Hrvatskoj stručne i upravne poslove u svezi sa zaštitom slobodnog tržišnog natjecanja obavlja Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja.

⁴ ELAA je udruga koja je osnovana u svibnju 2005. godine, sa samo jednim zadatkom, zastupanjem interesa prijevoznika u postupku izmjene Uredbe 4056/86.

azijskih prijevoznika dolazi do slabljenja dominacije koju su linijske konferencije imale u 50-tim i 60-tim godinama dvadesetog stoljeća, a isti trend nastavlja sa sve većom kontejnerizacijom linijskog prijevoza. No najvažniji razlog za ukidanje antitrustovsko izuzeća za konferencijske sporazume, ipak je njihova nespojivost s načelima prava i politike tržišnog natjecanja. Sporazumi kojima se određuju cijene nisu dopušteni ni u jednoj drugoj grani gospodarstva, riječ je o tzv. *hard-core* kartelima⁵, odnosno sporazumima kojima je cilj sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja i koji ne ispunjavaju uvjete za izuzeće predviđene čl. 81. st. 3. UEZ. Takvi sporazumi imaju izrazito negativan utjecaj i na blagostanje potrošača, odnosno cijene proizvoda i usluga, njihovu kvalitetu, raznovrsnost proizvoda i usluga i inovacije, a upravo blagostanje potrošača je jedan od osnovnih ciljeva primjene prava tržišnog natjecanja. Oni negativno utječu i na stvaranje zajedničkog tržišta, što je poseban cilj prava tržišnog natjecanja Europske unije. Zbog toga je na nivou EU stvorena politička volja za ukidanjem skupnog izuzeća za linijske konferencije i liberalizacijom pomorskog prijevoza, koja je izražena u ožujku 2000. godine kada je Europsko vijeće kao politički vodeće tijelo Europske unije na sjednici održanoj u Lisabonu, zatražilo od Komisije poduzimanje mjera radi “*ubrzanja liberalizacije u područjima kao što su zemni plin, električna energija, poštanske usluge i transport*” čime bi se pridonijelo ostvarenju cilja da Europska unija postane “*najdinamičnije i najkompetitivnije gospodarstvo, utemeljeno na znanju.*”⁶

Cilj je ovog rada prikazati, prvo, normativni okvir pravne stečevine EU na području tržišnog natjecanja u pomorskom prijevozu, s posebnim osvrtom na regulaciju linijskih konferencija.

Drugo, cilj nam je ukazati na recentne promjene pravne stečevine u dijelu koji se odnosi na linijske konferencije (izmjene relevantnih materijalno-pravnih i procesno-pravnih pravila), kao i njihova kritička analiza.

2. IZVORI PRAVA TRŽIŠNOG NATJECANJE EUROPSKE ZAJEDNICE

Primarni izvor prava tržišnog natjecanja Europske zajednice čine propisi sadržani u UEZ, dok su propisi koje je donijelo Vijeće EZ temeljem članka 83. UEZ, odnosno Komisija temeljem ovlasti utvrđenih uredbama Vijeća sekundarni izvor prava. Presude

⁵ Hrvatski zakon o zaštiti tržišnog natjecanja (Narodne novine, broj 112/2003) za takve sporazume koristi termin zabranjeni sporazumi (čl. 9. st 1.). Karteli, odnosno takva vrsta antikompetitivnog ponašanja spadaju u tzv. horizontalna ograničenja tržišnog natjecanja. Vidi, Valentine Korah: “*An Introductory Guide to EC Competition Law and Practice*” Sweet and Maxwell, London 1994., str. 37 i dalje.

⁶ To je Lisabonska strategija za rast i zapošljavanje. Poblizje, http://europa.eu.int/growthandjobs/key/index_en.htm

Suda Europskih zajednica i Europskog suda prvog stupnja⁷ izvor su prava za stranke na koje se odnose, ali stavovi izneseni u obrazloženjima tih presuda prihvaćaju se kao najvažnije smjernice u razvoju prava tržišnog natjecanja. Odluke Komisije također su izvor prava isključivo za stranke na koje se odnose. Iako se formalno ne može smatrati izvorom prava, doktrina prava tržišnog natjecanja ima veliki utjecaj na zakonodavstvo i pravnu praksu.

2.1. Odredbe UEZ

Odredbe koje uređuju zaštitu tržišnog natjecanja sadržane su u samo dva članka UEZ, člancima 81. i 82⁸. Odredba čl. 81., st. 1. i 2. zabranjuje sklapanje i utvrđuje ništetnim, ograničavajuće sporazume, ograničavajuće odluke udruženja poduzetnika i usklađeno djelovanje poduzetnika, koji mogu djelovati na trgovinu među državama članicama i čiji je cilj ili posljedica sprečavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja na zajedničkom tržištu. Odredbom članka 81. stavak 3. predviđena je mogućnost izuzimanja pojedinih sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja poduzetnika od zabrane utvrđene u stavku 1. tog članka, kada su ispunjeni uvjeti njime propisani uvjeti.

Članak 81.

1. Kao nespojivi sa zajedničkim tržištem, zabranjeni su: svi sporazumi među poduzetnicima⁹, odluke udruženja poduzetnika i usklađena djelovanja¹⁰ koja bi

⁷ Court of Justice of the European Communities, Court of the First Instance. Pojam Europski sud ima dva značenja u različitim odredbama Ugovora EZ. Taj pojam može označavati instituciju Europske zajednice koja obuhvaća oba tijela (Sud Europskih zajednica i Prvostupanjski sud), a može označavati i tijelo koje ima različitu nadležnost u odnosu na Prvostupanjski sud, Sud Europskih zajednica.

⁸ Ugovorom iz Amsterdama iz 1997. godine uvedene su promjene u Ugovor iz Maastrichta kao i u osnivačke ugovore triju zajednica. Naime, Amsterdamskim ugovorom kao konsolidiranom verzijom Ugovora o osnivanju Europske zajednice (Treaty of Amsterdam amending the Treaty on European union, the Treaties establishing the European Communities and certain related acts - Consolidated version of the Treaty establishing the European Community) odredbe ovih ugovora dobile su novu numeraciju i tehnička pojednostavljenja. Tako su čl. 85. i 86. UEZ od tada čl. 81. i 82.

⁹ Umjesto izraza poduzetnik prikladniji prijevod pojma *undertaking* bio bi poduzeće. Ne samo radi preciznijeg prijevoda, već i zbog toga što se pravo tržišnog natjecanja ne bavi pitanjima tko može biti nositelj prava i obveza i kada su one valjano preuzete, već su u središtu zanimanja tog prava upravo poduzeća trgovačkih društava i drugih osoba koje obavljaju gospodarske djelatnosti. Poduzeće je organizirana pravna cjelina preko koje nositelji poduzeća djeluju na tržištu. Radi se o zajednici imovine i osoba, spoju rada i kapitala pod jedinstvenim vodstvom usmjerenom ostvarenju gospodarskih ciljeva i jedinstvenom istupanju na tržištu. Jakša Barbić: *Pravo društava*, Organizator, Zagreb, 1999. , str. 195. Međutim, izraz poduzetnik ušao je u hrvatski pravni sustav Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju između Republike Hrvatske i Europskih zajednica i njihovih država članica (u nastavku, SSP), Narodne novine (Međunarodni ugovori) broj 14/2001, u čijem se tekstu na hrvatskom jeziku upotrebljava upravo taj izraz. Vidi, čl.70 SSP-a.

¹⁰ Nema sumnje da se pod pojmom sporazuma podrazumijevaju ugovori, no taj pojam obuhvaća i one oblike

mogla utjecati na trgovinu između država članica i koja za cilj ili posljedicu imaju sprječavanje, ograničavanje ili narušavanje konkurencije unutar zajedničkog tržišta, a osobito oni kojima se:

- a) izravno ili neizravno određuju kupovne ili prodajne cijene ili drugi uvjeti poslovanja;*
- b) ograničava ili nadzire proizvodnja, tržišta, tehnički razvoj ili ulaganja;*
- c) dijele tržišta ili izvori nabave;*
- d) primjenjuju nejednaki uvjeti na istovrsne poslove s različitim trgovačkim partnerima čime ih se stavlja u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju;*
- e) sklapanje ugovora uvjetuje pristankom drugih ugovornih stranaka na dodatne obveze koje, po svojoj prirodi ili prema trgovačkim običajima, nisu u nikakvoj vezi s predmetom tih ugovora.*

2. Svi sporazumi ili odluke zabranjeni temeljem ovog članka ništetni su.

3. Međutim, odredbe stavka 1. mogu se proglasiti neprimjenjivima u slučaju:

- sporazuma ili skupine sporazuma među poduzetnicima;*
- svake odluke ili skupine odluka udruženja poduzetnika;*
- svakog usklađenog djelovanja ili njihove skupine;*

koji pridonose unaprjeđenju proizvodnje ili distribucije robe ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka, pri čemu potrošačima omogućavaju pravedan udio u koristi koja iz njih proizlazi, te koji:

- a) poduzetnicima koje se odnose ne nameću ograničenja koja nisu nužna za postizanje ovih ciljeva; i*
- b) ne omogućuju tim poduzetnicima uklanjanje tržišnog natjecanja u značajnom dijelu sporazumima obuhvaćenih proizvoda.*

susreta volja koji ne ispunjavaju pretpostavke valjanog ugovora i koji, stoga, ne rezultiraju preuzimanjem obveza kojima pravni poredak pruža pravnu zaštitu...stoga da bi bilo riječ o sporazumu dostatno je da su poduzetnici o kojima je riječ izrazili svoju zajedničku namjeru da postupaju na tržištu na određen način, a ne mora biti riječ o preuzimanju obveze.

Pojam odluka udruženja poduzetnika obuhvaća odluke tijela različitih oblika poslovnih udruženja poduzetnika, statute, pravilnike, kodekse ponašanja, preporuke i sve druge akte koji se stvarno odražavaju na koordinaciju njegovih članova.

Usklađeno djelovanje dva ili više poduzetnika u pravnoj praksi institucija Europske zajednice definirano je kao oblik koordinacije među poduzetnicima koji, i ne dosegovši razinu na kojoj je sklopljen valjani sporazum, svjesno nadomještava njihovu međusobnu praktičnu suradnju, na štetu tržišnog natjecanja. Usklađeno djelovanje može se sastojati naprosto od razmjene onih informacija među konkurentima koje im omogućavaju koordinirano postupanje na tržištu. Poblize, Vedran Šoljan: "Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice", Zagreb, 2004. god., str. 259.

Dakle, temeljem čl. 81. UEZ sporazumi kojima se određuju cijene, ograničava ili kontrolira ponuda (kapacitet broda, u slučaju prijevoznčkih linija) su smatrani ništetnima, osim ukoliko im Komisija ne bi dopustila individualno izuzeće, koje je moglo uslijediti nakon što je sporazum bio prijavljen Komisiji radi njegovog odobrenja.

Taj tzv. sustav notifikacije sporazuma Komisiji radi ocjene njegove sukladnosti s čl. 81. st. 1., odnosno radi primjene čl. 81. st. 3. (individualnog izuzeća), predviđen Uredbom 17/62¹¹ vrijedio je sve do 1. svibnja 2004. godine, kada je Uredba 17/62 u potpunosti zamijenjena Uredbom 1/2003. Uz ostale brojne izmjene, Uredbom 1/2003 poduzetnici, uključujući i linijske konferencije, više nisu ovlašteni podnositi svoje sporazume na odobravanje Komisiji, već moraju sami procijeniti krši li određeni sporazum pravo slobodnog tržišnog natjecanja.

To proizlazi iz odredbe članka 1. Uredbe 1/2003 kojom je propisano da su sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje navedeni u čl. 81. st.1., kao i zlouporabe vladajućeg položaja opisane u čl. 82. Ugovora EZ, zabranjeni, a da o tome nije potrebno donijeti prethodnu odluku. Isto vrijedi i za primjenu čl. 81. st. 3. Ugovora EZ, odnosno kad su ispunjeni uvjeti iz te odredbe, sporazum se smatra dopuštenim, a da o tome nije potrebno donijeti prethodnu odluku. Razlozi za takvo normativno rješenje leže u činjenici što je praksa pokazala kako podnošenje sporazuma na ocjenu Komisiji nije pridonosilo otkrivanju ograničenja tržišnog natjecanja¹², dok je istodobno Komisija bila zatrpana predmetima notifikacija sporazuma.

Kako je prijavljivanje i dobivanje individualnog izuzeća dugotrajan proces, Vijeće EU je donijelo više uredbi kojima je ovlastilo Komisiju da sama donosi uredbu kojima se uređuju pretpostavke za izuzimanje pojedinih vrsta sporazuma od primjene čl. 81. st. 1. UEZ, te time ukloni potrebu podnošenja pojedinačnih sporazuma te vrste na ocjenu Komisiji.¹³

Zanimljivo je napomenuti kako je Uredbu 4056/86, kojom je propisano skupno izuzeće za linijske konferencije donijelo samo Vijeće EU ne poštujući ustaljeni mehanizam delegiranja ovlasti Komisiji kako bi ona na temelju svojih iskustava u praksi formulirala odgovarajuće skupno izuzeće, što neki smatraju još jednim dokazom povlaštenog položaja linijskih konferencija kada je riječ o primjeni prava zaštite tržišnog natjecanja¹⁴.

¹¹ First Regulation implementing Articles 85 and 86 of the Treaty, O J L 13, 21. 2. 1962., p.204.

¹² Razlog tome je što su poduzetnici u pravilu podnosili na ocjenu one sporazume koji nisu sadržavali ograničenja tržišnog natjecanja, dok su ograničavajući sporazumi vrlo pažljivo prikrivani, kako bi se spriječila intervencija Komisije ili antimonopolnih tijela država članica.

¹³ Tako je Komisija primjerice donijela Uredbu broj 3976/87, koja se odnosi na sporazume zračnih prijevoznika, Uredbu broj 1534/91, koja se odnosi na sporazume u djelatnosti osiguranja, itd.

¹⁴ Vidi, Philippe Ruttley: "Liner conferences: a survey of recent developments in EC competition law", *Il diritto marittimo*, 2001., br 1., str.199.

Članak 82.

Svaka zloporaba vladajućeg položaja jednog ili više poduzetnika na zajedničkom tržištu ili njegovom značajnom dijelu zabranjena je kao nespojiva sa zajedničkim tržištem, ukoliko bi mogla utjecati na trgovinu među državama članicama.

Takva zlouporaba može se osobito sastojati u :

- a) izravnom ili neizravnom nametanju kupovnih ili prodajnih cijena;*
- b) ograničavanju proizvodnje, tržišta ili tehnološkog razvoja na štetu potrošača;*
- c) primjeni nejednakih uvjeta na istovrsne poslove s različitim trgovačkim partnerima, čime ih se stavlja u nepovoljan položaj u odnosu na konkurenciju;*
- d) uvjetovanje sklapanja ugovora pristankom drugih ugovornih stranaka na dodatne obveze koje, po svojoj prirodi ili prema trgovačkim običajima, nisu ni u kakvoj vezi s predmetom takvog ugovora.*

Dakle, čl. 82. zabranjuje određene oblike ponašanja poduzetnika s vladajućim položajem na tržištu.

Cilj obje norme je sprečavanje bilo kojeg oblika narušavanja tržišnog natjecanja na zajedničkom tržištu koje nastaje kao posljedica sporazumijevanja poduzetnika ili radnji poduzetnika koji imaju vladajući položaj. Primjenjivanje jedne norme ne isključuje primjenu druge. To što je određeni sporazum ili mjera izuzet od primjene čl. 81. Ugovora EZ ne znači da je automatski izuzet i od primjene čl. 82 UEZ. Naime, linijska konferencija može imati vladajući položaj (i zloupotrebljavati ga¹⁵) unatoč njenoj ekonomskoj opravdanosti sukladno čl.81. st. 3. Dakle, obje norme mogu simultano djelovati protiv antikompetitivnih sporazuma i mjera.

2.2. Uredbe Vijeća Europske unije i Europske komisije

Nadležnost Vijeća EU za donošenje uredbi i direktiva kojima se konkretiziraju načela iz članaka 81. i 82. Ugovora o EZ utvrđena je odredbom čl. 83. UEZ kojom je propisano kako Vijeće EU na prijedlog Komisije i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom, kvalificiranom većinom donosi odgovarajuće uredbe ili direktive za primjenu načela iz članaka 81. i 82. UEZ.

¹⁵ Tako je utvrđeno u slučaju *Compagne Maritime Belge and others v Commission (Cewal II)* u kojem je Sud Europskih zajednica zaključio kako to što je određeno ponašanje ili mjera izuzeto od primjene čl. 81. ne znači da se na njega neće primijeniti ni čl. 82. UEZ. Sud je utvrdio kako je kod konkretne konferencije primjenom sporazuma između gospodarski neovisnih entiteta došlo do stvaranja gospodarskih veza, koje daju tim entitetima zajednički vladajući položaj u odnosu na druge konkurente na istom tržištu i da upotreba borbenih brodova od strane CEWAL predstavlja zlouporabu vladajućeg položaja. Vidi, spojene slučajeve C-395-396/96 I ECR-1365.

Uredbama Vijeća je utvrđena nadležnost Komisije da po službenoj dužnosti vodi postupke i donosi odluke, kada smatra da određeni sporazum ili postupanje ograničava tržišno natjecanje, njima su propisana i osnovna postupovna pravila u predmetima tržišnog natjecanja.

Kako Ugovor EZ nije utvrdio zakonodavnu nadležnost Komisije na području prava zaštite tržišnog natjecanja, Vijeće je donijelo niz uredbi kojima je utvrdilo nadležnost Komisije da donosi uredbe kojima utvrđuje pretpostavke pod kojima se određene vrste sporazuma među poduzetnicima ne smatraju ograničavajućim za tržišno natjecanje.

Vijeće je donijelo i niz drugih važnih uredbi koje uređuju načela i pravila postupka prava tržišnog natjecanja. To je prije svega već spomenuta Uredba 1/2003 koja predstavlja najvažniji provedbeni propis prava tržišnog natjecanja i primjenjuje se na sva područja gospodarstva, zatim Uredba 4056/86 stavljena izvan snage Uredbom 1419/2006, te Uredba broj 3975/87 kojom se uređuje postupak za primjenu pravila o tržišnom natjecanju na prijevoznike u zračnom prijevozu, koja je također stavljena izvan pravne snage Uredbom 411/2004, što je posljedica primjene procesnih pravila iz Uredbe 1/2003 na sve gospodarske aktivnosti. Pored navedenih Uredbi, Vijeće je donijelo i iznimno važnu Uredbu broj 139/2004¹⁶ o kontroli koncentracija¹⁷ među poduzetnicima, kojom se zabranjuju one koncentracije koje imaju za posljedicu stvaranje ili održavanje vladajućeg položaja na tržištu.

Koristeći zakonodavnu nadležnost utvrđenu uredbama Vijeća Europska komisija je donijela niz uredbi koje uređuju uvjete prema kojima se smatra da određene vrste sporazuma ne ograničavaju tržišno natjecanje, bilo zbog toga što nisu ispunjeni uvjeti za primjenu čl. 81. st. 1. UEZ ili zbog toga što su ispunjeni uvjeti propisani čl. 81. st. 3. UEZ.¹⁸

2.3. Presude suda Europskih zajednica i Prvostupanjskog suda

Uloga Suda Europskih zajednica je tumačenje ugovora ili sličnih izvora prava Zajednice, nadzor nad pravnim aktima koje donose tijela Zajednice i ispitivanje njihove usklađenosti s nadređenim pravom, nadzor nad ponašanjem država članica u primjeni prava Zajednice kao i razvoj prava Zajednice.¹⁹

¹⁶ Uredbom 139/2004 stavljena je izvan pravne snage Uredba broj 4046/89 koja je uređivala kontrolu koncentracija.

¹⁷ Kontrola koncentracija uz institute zlorabe vladajućeg položaja i zabrane sporazuma između poduzetnika kojima se ograničava tržišno natjecanje jedan je od tri ključna materijalno-pravna institute svih suvremenih zakonodavstava koja uređuju tržišno natjecanje.

¹⁸ To su primjerice, Uredba broj 2790/1999 o vertikalnim sporazumima, Uredba broj 1400/2003 o distribuciji motornih vozila, Uredba broj 823 /2000 o linijskim konzorcijima i sl.

¹⁹ Herdgen, Matthisa: *Europarecht*, München, 4. izd., 2002., str. 102.

Kako bi se osiguralo ujednačeno tumačenje prava, Sud Europskih zajednica je nadležan i za donošenje odluka o prethodnim pitanjima tumačenja prava Europske zajednice, kada takvo tumačenje zatraži bilo koji sud države članice. Dakle, pred sudom se može pojaviti kao prethodno pitanje i tumačenje odredbi prava tržišnog natjecanja.

Osnivanje Prvostupanjskog suda²⁰ rezultat je reforme pravosudnog sustava Europske zajednice, potaknute zahtjevima Suda Europskih zajednica radi smanjenja velikog broja predmeta kojima je taj sud bio opterećen.

U nadležnost Prvostupanjskog suda su stavljeni predmeti koji se odnose na sporove između Europske zajednice i njenih službenika, sporovi po tužbama fizičkih i pravnih osoba (radi utvrđivanja ništetnosti, pobijanja, naknade štete, radi pobijanja arbitražnog ugovora) te sporovi vezani uz kršenje prava tržišnog natjecanja. Prvostupanjski sud odlučuje u predmetima u kojima dolazi do primjene prava tržišnog natjecanja Europske zajednice povodom žalbe protiv odluke Komisije, dok je Sud Europskih zajednica nadležan u predmetima povodom žalbe na presude Prvostupanjskog suda, ali isključivo zbog pogrešne primjene prava.

Presude Europskog suda i Prvostupanjskog suda izvor su prava samo za stranke na koje se odnose, a stavovi sudova izneseni u pojedinim presudama nisu obvezujući prilikom odlučivanja u kasnijim predmetima, ni za Komisiju, niti za sudove država članica. Međutim, najveći dio zakonodavstva koji je donijela Komisija temelji se na stavovima o pojedinim spornim pitanjima koje je u obrazloženjima svojih presuda zauzeo Prvostupanjski sud ili Sud Europskih zajednica. Presudama Europskog suda formuliran je veliki broj instituta prava tržišnog natjecanja, zbog čega one predstavljaju važan izvor prava tržišnog natjecanja.

3. POMORSKO ZAKONODAVSTVO EU I KONVENCIJA O KODEKSU VLADANJA LINIJSKIH KONFERENCIJA

Dugo vremena sustav prava tržišnog natjecanja kreiran člancima 81. i 82. UEZ nije se primjenjivao na područje pomorskog prijevoza. Štoviše, u pravnoj teoriji i praksi postojala su neslaganja u svezi s primjenom pravila tržišnog natjecanja UEZ na prijevoz uopće. Tako su protivnici primjene isticali kako UEZ sadrži posebne odredbe za prijevoz²¹ i nijedna od njih (ako se izuzme državne potpore) se ne odnosi na tržišno natjecanje, zbog čega su smatrali kako se na prijevoz ne primjenjuju opća pravila tržišnog natjecanja UEZ. Pitanje primjene općih pravila prava tržišnog natjecanja na

²⁰ Reforma je provedena izmjenom Ugovora EZ, odnosno njegovog čl. 225. odredbama Jedinog europskog akta iz 1986. godine, a Prvostupanjski sud je osnovan Odlukom Vijeća broj 88/591 od 1. rujna 1989. godine, OJ, 989 C 215/1. Izmjene odluke nalaze se u Službenim listovima OJ 1993 L 144/21, OJ 1995, L 1/1.

²¹ Vidi, glavu V. UEZ.

pomorski prijevoz Europski sud razmatrao je u slučajevima *French Seamen*²² i *Nouvelles Frontières*²³. U slučaju *French Seamen* iz 1974. godine Sud je zauzeo stav kako se na prijevoz primjenjuju “temeljne” i “opće” odredbe UEZ, što je dodatno precizirao u slučaju *Nouvelles Frontières* 1986. godine navodeći u odluci kako izraz “temeljne i opće odredbe” uključuje i pravila tržišnog natjecanja.

Smatra se kako osnovni razlog neprimjenjivanja prava tržišnog natjecanja na pomorski prijevoz u prvom redu leži u činjenici što se prije pristupanja EU Ujedinjenog Kraljevstva, Irske i Danske 1973. godine i Grčke 1981. godine, trgovinska razmjena među državama članicama EU odvijala većinom kopnenim putem, dok je drugi jednako važan razlog tradicionalno samoreguliranje koje je karakteristično za međunarodni prijevoz morem. Taj samoregulatorni sustav temeljio se djelomično na konferencijskim sporazumima²⁴, ali i na posebnom obliku operacionalnih sporazuma čija je svrha dijeljenje visokih troškova održavanja brodova za prijevoz kontejnera, konzorcijima²⁵.

Najznačajniji pravni instrument kojim su regulirane moderne linijske konferencije je Konvencija o kodeksu vladanja linijskih konferencija (*United Nations Conference on Trade and Development*) (*UNCTAD*) iz 1974. godine (u nastavku, Kodeks),²⁶ koja propisuje temeljna pravila djelovanja linijskih konferencija kao što je određivanje tarifa, pomoćnih i dodatnih naknada (doplataka na vozarinu), nuđenje rabata za lojalnost konferenciji, konzultacija s korisnicima prijevoza, zabranu upotrebe borbenih brodova, savjetovanje, rješavanje sporova itd. Kodeksom je propisana formula za raspodjelu tereta (engl. *cargo-sharing formula*) 40:40:20, što znači da će po 40% linijskog tereta u trgovinskoj razmjeni država potpisnica Kodeksa, prevoziti linijske konferencije država uvoznica i država izvoznica, a 20% linijske konferencije trećih država.

Kodeks je ratificirala većina država članica EU (osim Grčke, Luksemburga i Irske)²⁷. Europska Komisija je u početku bila protiv ratifikacije Kodeksa jer isti, suprotno UEZ,

²² Slučaj 167/73 *Commission v France* (1974) ECR 359.

²³ Slučajevi 209-213/84 *Ministere Public v Lucas Asjes* ECR (1985) 4025.

²⁴ Prva linijska konferencija zaključena je za pruge iz Londona za Calcuttu (1874/75), a kasnije su slijedile one za Kinu (1879), Australiju (1885), Jugozapadnu Afriku (1869), Sjeverni Brazil (1897), La Platu i Južni Brazil (1897) i zapadnu obalu Južne Amerike (1904). Poblize *Pomorska enciklopedija*, Leksikografski zavod, Zagreb, 1976., str. 686.

²⁵ Konzorcij pomorskih prijevoznika definiran je Uredbom (EC) 823/2000, izmijenjenoj Uredbom (EC) 611/2005 kao sporazum između dva ili više prijevoznika koji pružaju međunarodne linijske prijevozne usluge isključivo za prijevoz tereta, uglavnom u kontejnerima, koji se odnosi na jedan ili više putovanja, a čiji je cilj ostvarenje suradnje kroz zajedničko obavljanje prijevozne usluge, te koji unaprjeđuje uslugu koja bi, da nema konzorcija, bila pružena individualno od strane svakog člana, u svrhu racionalizacije poslovanja sklapanjem tehničkih, operativnih i/ili trgovačkih ugovora, uz iznimku utvrđivanja fiksnih cijena.

²⁶ Konvencija o kodeksu vladanja linijskih konferencija je stupila na snagu 6. listopada 1983. godine, a ratificiralo ju je 78 država. Važan podatak je da među njima nije najveća svjetska gospodarska sila, SAD.

²⁷ Od država koje su pristupile EU od 2004. godine Kodeksu nisu pristupile niti Malta, Cipar, Litva, Latvija, Estonija, Slovenija, Mađarska i Poljska.

osigurava diskriminaciju na temelju nacionalnosti i bezuvjetno prihvaćanje kartela za određivanje cijena. Tek 1979. godine Uredbom 954/79 (Brussels Package) ²⁸državama članicama EU je dopuštena ratifikacija Kodeksa uz određene rezervacije.²⁹

Uredbom je istovremeno priznata važnost linijskih konferencija za pružanje redovitih usluga korisnicima prijevoza, ali je najavljeno donošenje Uredbe kojom će se osigurati primjena prava tržišnog natjecanja na prijevoz morem, kako primjenom Kodeksa ne bi došlo do njegovog kršenja (buduća Uredba 4056/86) ³⁰

Prvi pokušaj reguliranja tržišnog natjecanja na području pomorskog prijevoza u EU bio je 1986. godine simultanim donošenjem četiriju Uredbi:

1) *Uredba Vijeća EEZ broj 4055/86 o primjeni načela slobode pružanja usluga pomorskog prijevoza između država članica EU i država članica i trećih država*

Uredba daje pravo državljanima EU (kao i prijevoznicima iz država izvan EU koji upotrebljavaju brodove upisane u upisnik države članice EU i koje kontrolira državljanin EU) pravo prijevoza putnika i prtljage morem između bilo kojih luka ili off-shore instalacija država članica ili trećih država.

2) *Uredba Vijeća EEZ broj 4056/86 koja propisuje detaljna pravila za primjenu članaka 85. i 86. UEZ na pomorski prijevoz*

Uredba propisuje pravila za primjenu članaka 81. i 82. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (prije Ugovora iz Amsterdama to su bili članci 85. i 86.) ³¹na pomorski prijevoz.

Prijevoz se mora vršiti između jedne ili više luka Europske unije, a Uredba se ne primjenjuje na tramperski prijevoz i kabotažu. Uredba sadrži skupno izuzeće kojim su sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje linijskih konferencija pod određenim uvjetima izuzeti od zabrane iz čl. 81. st. 1. UEZ.

3) *Uredba Vijeća EEZ broj 4057/86 o nepravičnom određivanju cijena pomorskog prijevoza*

Uredba omogućuje Europskoj komisiji nametanje obveze kompenzacije brodovlasnicima iz država izvan EU, kako bi se zaštitili brodovlasnici iz EU od

²⁸ Council Regulation 954/79, OJ L 121, 17. 05. 1979. p.1.

²⁹ Rezervacije se odnose na pojam nacionalne brodarske linije, kojom se smatra svaka linija koja ima sjedište na teritoriju države članice EU, određeno je da se Kodeks neće primjenjivati na trgovinsku razmjenu među državama članicama EU kao i sa državama članicama OECD-a, ali da to ne smije utjecati na sudjelovanje trećih država toj trgovinskoj razmjeni, te način postupanja u slučaju mirenja.

³⁰ Poblíž, recital 5. Uredbe 954/79.

³¹ Vidi, *supra*, bilješku broj 8.

njihovog nepravilnog određivanja cijena. Daje se definicija štete koja može dovesti do poduzimanja mjera od strane Europske komisije; šteta se može sastojati u smanjenju brodovlasnikovog tržišnog udjela, dobiti ili zaposlenja. Obvezi kompenzacije prethodi istraga kojom je utvrđeno da je počinjena šteta nepravilnim određivanjem cijena i da interesi EU zahtijevaju intervenciju.

4) Uredba Vijeća EEZ broj 4058/86 o koordiniranoj akciji radi zaštite slobodnog pristupa teretu u prekoceanskoj trgovini

Uredba se primjenjuje u slučajevima kada ponašanje države koja nije članica EU ili njenih agenata ograničava slobodan pristup prijevozu linijskih tereta, rasutih tereta ili druge vrste tereta prijevoznicima iz država članica ili brodovima koji su upisani u upisnik države članice EU, osim kada je takvo ponašanje u skladu s Konvencijom o kodeksu vladanja linijskih konferencija. Uredbom se osigurava koordinirana akcija tijela EU povodom zahtjeva države članice. Ona se može sastojati u diplomatskim aktivnostima, ali i u protumjerama.

Također treba napomenuti kako je u svezi sa zaštitom prava slobodnog tržišnog natjecanja na području pomorskog prijevoza 1992. godine donesena *Uredba Vijeća EEZ 3577/92 o primjeni načela slobode pružanja usluga pomorskog prijevoza unutar pojedine države članice* (pomorskoj kabotaži). Uredbom se propisuje da kabotažu tj. prijevoz stvari i putnika između luka iste države članice mogu obavljati svi prijevoznici čiji su brodovi upisani u upisnik i viju zastavu neke države članice (bez obzira je li riječ o obalnoj državi ili ne).

4. UREDBA 4056/86

Uredbom³² su preuzeta osnovna načela UNCTAD-ovog Kodeksa³³. U njenoj preambuli navodi se kako “... *linijske konferencije imaju stabilizirajući učinak jer osiguravaju krcateljima pouzdanost usluge... što se ne bi moglo postići bez suradnje prijevoznika oko određivanja cijena, upotrebe kapaciteta i raspoređivanja tereta i prihoda u okviru konferencija...*”.³⁴

U Eksplanatornom memorandumu³⁵ prilikom podnošenja prijedloga za donošenja Uredbe 4056/86 Komisija je istaknula kako su za pomorski prijevoz, mnogo više nego za druge grane prijevoza, karakteristične značajne fluktuacije u potražnji brodskog

³² Uredba je stupila na snagu 1. srpnja 1987. godine.

³³ U preambuli Uredbe 4056/86 navodi se kako je njen cilj “*nadopuniti Kodeks i učiniti ga preciznijim*”. Vidi recital 4.

³⁴ Ibidem, recital 8.

³⁵ Poblžiže, COM (81) 423 Final, strana 6-7.

prostora, koje mogu biti sezonske, ali i iz drugih poslovnih razloga. Također, postoje velike varijacije u cijenama iz razloga povoljnih ponuda određenih prijevoznika koji žele izbjeći povratna putovanja u balastu ili popunjavanje praznog broskog prostora ukrcavanjem vlastitog tereta, pa zbog toga nude prijevoz uz vozarinu koja jedva pokriva njihove troškove.

Zauzeto je stajalište kako iz razloga nestabilnosti vozarine konferencije trebaju uživati neku vrstu zaštite Europske unije, potpuna liberalizacija tog sektora imala bi negativne posljedice kako za prijevoznike, tako i za korisnike prijevoza:

1) liberalizacija tržišta bi učinila teškim, ako ne nemogućim za prijevoznike pravljenje pouzdanih prognoza zarade, bez kojih prijevoznici ne mogu voditi, održavati i obnavljati svoje flote, kako bi osigurali pouzdanu uslugu po određenoj cijeni i rasporedu plovidbe;

2) korisnici bi zbog toga bili izloženi neumjerenim i nepredvidivim varijacijama u cijenama i gledajući dugoročno, došlo bi do postupnog pogoršanja usluge zbog toga što se flota ne bi modernizirala.

Zbog toga je zaključeno, po uzoru na UNCTAD kako su sporazumi o cijenama logično rješenje za izgledne poremećaje do kojih će sigurno doći u slučaju potpune liberalizacije.

Uredbom je preuzeta i definicija linijskih konferencija koje čini “*skupina od dvaju ili više prijevoznika koja obavlja usluge međunarodnog linijskog prijevoza tereta na određenom pravcu ili pravcima, u određenom geografskim granicama i koja ima sporazum ili dogovor, bilo koje prirode, na toj osnovi, da posluje s jednakim ili zajedničkim vozarinskim stavovima i uz bilo koje druge sporazumno utvrđene uvjete koji se odnose na obavljanje linijskih usluga.*”³⁶

Najviše sporova u teoriji kao i praksi Europske komisije i Prvostupanjskog suda izazvao je čl. 3. Uredbe u kojem je sadržano skupno izuzeće od primjene čl. 81. st. 1. UEZ o zabranjenim sporazumima poduzetnika na linijske konferencije.

Čl. 3 Uredbe predviđa izuzeće od primjene pravila tržišnog natjecanja za one sporazume, odluke i usklađeno djelovanje prijevoznika koji se odnose na redovito obavljanje usluga prijevoza morem, pod slijedećim uvjetima:

Sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje svih ili pojedinih članova jedne ili više linijskih konferencija su ovim člankom izuzeti od zabrane iz članka 81 st. 1. UEZ, uz uvjete predviđene člankom 4. Uredbe, kada imaju za cilj određivanje vozarinskih stavova i drugih uvjeta prijevoza, i u pojedinim slučajevima, jedan ili više slijedećih ciljeva:

- (a) usklađivanje rasporeda plovidbe, vremena isplovljavanja ili pristajanja;
- (b) određivanje učestalosti isplovljavanja ili pristajanja;

³⁶ Vidi, čl. 1. st. 3. (b) Uredbe 4056/86.

(c) usklađivanje ili raspoređivanje isplivljavanja ili pristajanja među članovima konferencije;

(d) reguliranje prijevoznog kapaciteta pojedinog člana konferencije ;

(e) raspoređivanje tereta ili ukupnih prihoda među članovima konferencije.

Kako bi mogla koristiti skupno izuzeće konferencija mora udovoljiti uvjetima i obvezama iz čl. 4. i 5. Uredbe, a koji se odnose na:

- suzdržavanje od nanošenja štete lukama, korisnicima prijevoza, ili prijevoznicima primjenom vozarinskih stavova i uvjeta prijevoza koji se razlikuju, bez opravdanog razloga obzirom na državu porijekla ili odredišta ili luku ukrcaja ili iskrcaja;

- obvezu konzultiranja s korisnicima prijevoza;

- cijene usluga moraju biti transparentne na način da su tarife dostupne korisnicima prijevoza;

- moraju poštivati pravila propisana Uredbom prilikom nuđenja rabata za lojalnost konferenciji;

- korisnici prijevoza mogu samostalno odlučiti s kime će sklapati ugovore o obavljanju prijevoza unutarnjim vodama i lučkih usluga;

- obavještanje Komisije o odlukama i preporukama u arbitražnim postupcima koje se odnose na primjene čl. 4. i čl. 5. st. 2. i 3. Uredbe.

Ako se konferencija ne pridržava navedenih obveza, Komisija može svojom odlukom zabraniti vršenje određenih radnji ili odrediti obvezu izvršenja određenih radnji, ili povući skupno izuzeće i odrediti novčanu kaznu.

Za razliku većine sličnih izuzeća od primjene prava tržišnog natjecanja EU, izuzeće predviđeno Uredbom 4056/86 ne sadrži vremensko ograničenje njegove primjene, kao ni revizijsku klauzulu³⁷.

Sud prvog stupnja u slučaju *Atlantic Container Line and others v Commission (TAA case)*³⁸ je zauzeo stajalište kako izuzeće za linijske konferencije treba tumačiti restriktivno zbog njegovog neograničenog trajanja i iznimnog ograničenja tržišnog natjecanja koje je njime dopušteno (riječ je o horizontalnom sporazumu kome je svrha određivanje cijena), zbog toga se izuzeće ne može tumačiti široko i progresivno kako bi se njime pokrili svi sporazumi koje prijevoznici smatraju korisnima ili potrebnima, kako bi se prilagodili tržišnim uvjetima.

³⁷ Takvu klauzulu sadrži Uredba 823/2000 o primjeni čl. 81. st. 3. na određene vrste sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja među linijskim konzorcijima, njome je propisana obveza revizije svakih 5 godina.

³⁸ Vidi T-395/94 (2002) ECR II-875, toč. 254. Sud prvog stupnja utvrdio je kako TAA nije linijska konferencija (i zbog toga se ne može koristiti linijskim izuzećem) jer ne primjenjuje jednake ili zajedničke vozarinske stavove.

4.1. Područje primjene Uredbe 4056/86

4.1.1 Tarifni sustav i cijene usluga prijevoza unutarnjim vodama

Pojava kontejnera je dovela do značajnih promjena u obavljanju prijevoznih usluga.

Prednosti kontejnera su velike. Kontejner prvenstveno osigurava sigurno okruženje za robu štiteći je od oštećenja i krađe, ali on ima i drugu važnu osobinu, a to je da se on može vrlo lako prekrcavati s jednog prijevoznog sredstva na drugo. Linijski prijevoznici su vrlo brzo uvidjeli prednosti koje je donijela kontejnerizacija, te su počeli nuditi kombinirane prijevozne usluge koje uključuju prijevoz morem, kopneni prijevoz, te prijevoz unutarnjim vodama sve od krcateljeve tvornice, pa do krajnje točke na kojoj je roba trebala biti isporučena. Sukladno tome konferencije su proširile i svoje tarife i na prijevoz unutarnjim vodama. To je razlog što je u recentnoj prijevozničkoj praksi, u kojoj prevladava kontejnerski prijevoz, postalo uobičajeno da konferencije svoje tarife podijele u pet dijelova koji predstavljaju vozarinske stavove za: prijevoz unutarnjim vodama do luke, rukovanje teretom u luci, prijevoz morem, rukovanje teretom u luci odredišta, prijevoz unutarnjim vodama do mjesta krajnjeg odredišta³⁹.

Takvom određivanju tarifa usprotivili su se krcatelji i Komisija, navodeći kako je zapravo riječ o nezakonitom korištenju skupnog izuzeća iz Uredbe 4056/86 za određivanje cijena prijevoza unutarnjim vodama. To je bio početak debate o području primjene Uredbe 4056/86, u kojoj je Komisija isticala kako se Uredba, čija je svrha reguliranje obavljanja usluga prijevoza morem, ne može pokrivati i usluge prijevoza unutarnjim vodama. Pitanje određivanja cijena prijevoza unutarnjim vodama riješeno je pred Sudom prvog stupnja, koji je u više slučajeva odlučivao o pravu linijskih konferencija na određivanje cijene obavljanja usluge prijevoza unutarnjim vodama.

U slučaju *Compagnie Generale Maritime v. Commission* (u nastavku, FEFC⁴⁰) Sud prvog stupnja utvrdio je kako je Uredba 4056/86 u odnosu na tarifne strukture mora biti tumačena prema pravilima koja su postavljena u pravu Europske unije, bez obzira na postojeću prijevozničku praksu. Sud se pozvao na odluku Suda Europskih zajednica u slučaju *Centro Servizi Speditore v. Speditioni Marittima del Gofu Sri* ⁴¹ u kojoj je navedeno kako se Uredba 4055/86, koja se odnosi na obavljanje usluga pomorskog prijevoza između država članica EU i država članica i trećih država odnosi isključivo na usluge pomorskog prijevoza, odnosno prijevoza putnika i prtljage morem između bilo koje luke jedne države članice EU i druge države članice ili treće države. Dakle, u slučaju *Centro Servizi Speditore* Sud Europskih zajednica je zaključio kako usluge

³⁹ Chuah, Jason: "Liner conferences in EU and proposed review of EC Regulation 4056/86", *Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2005, str.215.

⁴⁰ Poblize, T-86/95 (2002) II ECR- 1011.

⁴¹ Vidi, C-96/94 (1995) I ECR- 2883.

pomorskog prijevoza prestaju dolaskom broda u luku ili na off-shore instalaciju i ne protežu se na cestovni prijevoz iskrcanog tereta.

U skladu s odlukom slučaju Centro Servizi Speditore, sud prvog stupnja u slučaju FEFC je zauzeo stav kako prijevoz unutarnjim vodama nije "prijevoz morem iz jedne u drugu luku", odnosno ne ulazi u definiciju pomorskog prijevoza, i da je Vijeće namjeravalo Uredbom 4056/86 regulirati i ostale usluge koje se obavljaju u svezi s pomorskim prijevozom, kao što je i prijevoz unutarnjim vodama, to bi izričito i navelo u Uredbi, kao što je to učinio zakonodavac u SAD-u. Ujedinjeno Kraljevstvo kao intervenijent u slučaju FEFC prigovorilo je kako će primjena Uredbe 4055/86 biti vrlo mala, ako se uzme u obzir prevladavajući multimodalizam u međunarodnom prijevozu jer se Uredba neće primjenjivati na sve etape multimodalnog prijevoza. Istaknuti su i primjeri prava Sjedinjenih Država, Kanade i Australije koja dopuštaju konferencijama određivanje cijena prijevoza unutarnjim vodama. Sud prvog stupnja nije uvažio taj argument navodeći kako praksa određenih država koje nisu članice EU ne može diktirati primjenu prava Europske zajednice, a njegov je sadržaj jasno utvrđen u slučaju Centro Servizi Speditore. Iako se slučaj Centro Servizi Speditore odnosi prvenstveno na primjenu Uredbe 4055/86, Sud prvog stupnja u svojoj je odluci istaknuo kako su obje Uredbe 4055/86 i 4056/86 donesene u isto vrijeme i kao dio istog paketa antitrustovskog zakonodavstva koje se odnosi na pomorski prijevoz i s njime povezane usluge, pa se tumačenje pojma pomorski prijevoz od strane Suda Europskih zajednica u slučaju Centro Servizi Speditore može smatrati mjerodavnim i kod primjene Uredbe 4056/86.

Slijedeći slučaj koji je došao pred Sud prvog stupnja, a koji se odnosi na zajedničko određivanje tarifa koje uključuju i prijevoz unutarnjim vodama je slučaj Atlantic Container Line AB and others v. Commission⁴². Prijevoz unutarnjim vodama, u tom slučaju, bio je jedna od etapa multimodalnog prijevoza. Iako je Sud prvog stupnja odbio suditi u tom slučaju jer je smatrao kako TAA nije linijska konferencija jer ista ne posluje prema ujednačenim ili zajedničkim vozarinskim stavovima, on se u svojoj odluci pozvao na odluku u slučaju FEFC, kako je prijevoz unutarnjim vodama različit od pomorskog prijevoza i zbog toga se na njega ne može primijeniti Uredba 4056/86. U odluci je navedeno kako određivanje cijena usluga prijevoza unutarnjim vodama od strane konferencija, može utjecati na odluke krcatelja kome će povjeriti prijevoz unutarnjim vodama njihovih kontejnera, članovima konferencije ili drugim prijevoznicima koji vrše usluge prijevoza unutarnjim vodama, pa prema tome mogu ometati tržišno natjecanje u prijevozu unutarnjim vodama između prijevoznika koji su članovi konferencije i poduzetnika koji se bave prijevozom unutarnjim vodama u različitim državama članicama.

⁴² Vidi odluku u slučaju TAA, toč 88.

Pozivajući se na odluku u slučaju FEFC Komisija je u slučaju Trans-Atlantic Conference Agreement (u nastavku, TACA) ⁴³ocijenila kako se na sporazume između članova TACA o određivanju cijena u unutrašnjoj plovidbi, kao i sporazume o zajedničkom određivanju naknade za brokere i špeditere ⁴⁴i određivanje uvjeta pod kojima članovi konferencije mogu sklapati individualne ugovore o pružanju usluga s krcateljima ne primjenjuje Uredba 4056/86, pa prema tome ni njena odredba o skupnom izuzeću, zbog čega su takvi sporazumi zabranjeni. Nakon Komisijine odluke u slučaju TACA iz rujna 1998. godine, nekoliko brodarskih linija povuklo se iz te konferencije, a preostalih osam članova konferencije je u siječnju 1999. godine je notificiralo Komisiji izmijenjeni sporazum (u nastavku, Revised TACA)⁴⁵. Sporazum više nije sadržavao odredbu o određivanju cijena prijevoza unutarnjim vodama. Stranke su se umjesto toga sporazumjele o usvajanju pravila “ne ispod troškova” (engl. *not-below-cost rule*). Prema tom pravilu prijevoznici su se sporazumjeli, da tamo gdje obavljaju pomorske prijevozne usluge prema konferencijskim tarifama, neće naplaćivati krcateljima za prijevoz unutarnjim vodama manje nego koliki su bili njihovi troškovi tog prijevoza, koji se obavlja u kombinaciji s pomorskim prijevozom, na području Europske unije. Komisija je prihvatila takvo rješenje smatrajući kako tržišno natjecanje neće biti spriječeno zbog toga što će svaki prijevoznik određivati cijenu prijevoza unutarnjim vodama sukladno vlastitim troškovima, a ne prema prosjeku te gospodarske grane⁴⁶.

Odluke u naprijed navedenim slučajevima utjecale su na to da linijske konferencije koje obavljaju prijevozne usluge na području EU više ne određuju cijene prijevoza unutarnjim vodama.

4.1.2. Dodatne i pomoćne naknade (doplaci na vozarinu)

Problem određivanja područja primjene Uredbe 4056/86 se javlja i kod određivanje cijena usluga linijskog prijevoza od strane linijskih konferencija kada je prijevoznik imao određene dodatne troškovi u svezi s prijevozom robe morem, u čijem snošenju treba participirati i strana tereta. Oceanska je tarifa oduvijek bila odvojena od onih naknada koje generalno gledajući nisu pod kontrolom konferencija, iako čine dio tarifa na koje se primjenjuje čl. 3. Uredbe 4056/86. Za te vrste naknada uobičajio se

⁴³ Komisijina odluka od 16. 09. 1998. broj IV/35.134 (OJ L 95. 09. 04. 1999).

⁴⁴ Sud prvog stupnja potvrdio je Komisijinu odluku u dijelu koji se odnosi na navedena pitanja. U svezi s određivanjem cijena špediterskih usluga naveo je kako špediterske usluge čine zasebno tržište, na koje se ne može primjenjivati skupno izuzeće koje se primjenjuje na prijevozne usluge. Vidi odluku suda prvog stupnja u spojenim slučajevima T-191/98, T-212/98 i T-214/98 *Atlantic Container Line AB and others v Commission (TACA)*.

⁴⁵ Revised TACA od 14. 10. 2002. (OJ L 26 31. 01. 2003. str. 53).

⁴⁶ Not-below-cost rule neće se primjenjivati kada se prijevoz obavlja temeljem individualnih ugovora o pružanju usluga. Vidi, Charles Williams: “Revised TACA”, *Competition Policy Newsletter*, br. 3, 1999. god., str.24.

naziv doplaci na vozarinu (engl. *surcharges*). Konzultantska tvrtka Cap Analysis u svom izvješću, izrađenom za potrebe ELAA navodi kako postoje dvije vrste takvih naknada koje naziva dodatnim i pomoćnim naknadama (engl. *surcharges and ancillary charges*).⁴⁷

Dodatne naknade uvode se radi pokrivanja troškova koji mogu nastati uslijed pojave nepredviđenih događaja, na primjer:

1. *Bunker Adjustment Factor* (ispravljajući koeficijent za troškove bunkera, u nastavku, BAF) je dodatna pristojba predviđena radi prilagođavanja fluktuacijama u cijenama goriva. BAF predstavlja povećanje ili smanjenje troškova goriva prema TEU⁴⁸ i na određenom trgovinskom pravcu, a izračunava se s obzirom na prosječnu cijenu goriva i prosječnu potrošnju broda prema prevezenim TEU, određenog dana koji se uzima kao referentna točka. Njegova svrha je izbjegavanje velikih fluktuacija u troškovima goriva, služi i prijevoznicima i korisnicima prijevoza jer nije uvijek pozitivna naknada, već se radi o ispravljajućem koeficijentu, koji se mijenja (može biti i negativan) ovisno o promjenama u cijenama goriva za vrijeme ugovorenog razdoblja.

2. *Currency Adjustment Factor* (ispravljajući tečajni koeficijent, u nastavku, CAF) predviđen je radi prilagođavanja tečajnim promjenama. Naime, prijevoznici svoje usluge tradicionalno naplaćuju u US dolarima, međutim troškovi koje oni imaju prilikom obavljanja tih usluga (lučke tarife, gorivo, naknade za prolazak kanalima i sl.) mogu biti izraženi u različitim valutama, ovisno o području na kojem se usluge obavljaju. Zbog toga se prijevoznici trebaju osigurati od mogućih promjena u tečaju dolara do kojih može doći za vrijeme ugovorenog razdoblja. Kao i BAF, CAF nije uvijek pozitivna naknada, nego ispravljajući koeficijent koji može biti pozitivan ili negativan ovisno o promjenama u tečaju dolara u usporedbi s visinom tečaja koja je uzeta kao referentna točka.

3. *Congestion Surcharge* plaća se kada je ugovorena luka zakrčena, pa se mogu pojaviti dodatni troškovi u obliku naknada lučkim vlastima ili/i drugim pružateljima usluga. Ova naknada apsorbira te dodatne troškove.

4. *War Risk Surcharge* predstavlja pokriće koje se ponekad ugovara odvojeno od osiguranja trupa i tereta. Iznosi premije su povjerljivi i utemeljeni na postotku od osigurane vrijednosti broda i prema tome mogu varirati. Visinu određuju zastupnici osiguratelja, a može varirati ovisno o luci, vrsti, starosti i sigurnosti broda. Određuje se posebno za svako putovanje u luke koje se smatraju ratnim zonama.

⁴⁷ Poblize vidi u Izvješću CapAnalysis o dodatnim i pomoćnim naknadama iz lipnja 2003. god., [http:// ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/review/submissions/elaasurchargesfinalnonconfidential.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/review/submissions/elaasurchargesfinalnonconfidential.pdf)

⁴⁸ Za kontejner (ili drugo sredstvo u kojem se nalazi roba za prijevoz) duljine 20 stopa uobičajeno se koristi kratica TEU, prema engl. Twenty Foot Equivalent Unit. Kontejneri mogu biti duljine i 40, 45, 48 ili 53 stope.

Za razliku od toga, pomoćne naknade predstavljaju dodatna povećanja plaćanja koja su povezana s obavljanjem operacija premještanja kontejnera, dakle one su pomoćne uslugama koje pružaju brodarske linije. To su primjerice:

1. *Extra charges for terminal handling* (naknade za rukovanje teretom na terminalima, u nastavku, THC)- Obuhvaćaju troškove premještanja kontejnera s ulaza na terminal na brod i suprotno.⁴⁹

2. *Less-than-container-load-service charges* (naknade za ukrcavanje tereta koji nije kontejnerski, u nastavku, LCLSCs)- Obuhvaćaju prijevoznikove troškove preuzimanja robe za izvoz na kontejnerskoj teretnoj stanici, te troškove rukovanja robom i njenog skladištenja i kao i prijevoznikove troškove preuzimanja uvezene robe, troškove rukovanja robom i njenog skladištenja do predaje robe tegljaču ili transportnom operatoru unutarnje plovidbe.

3. *Demurrage cost* (naknada za ležarinu)- Radi se o naknadi za zadržavanje prijevoznikovih kontejnera ili kutija iznad ugovorenog vremena.

4. *Detention charges* (naknada za zadržavanje)- To je naknada za držanje tereta ili/i opreme iznad vremena ugovorenog za preuzimanje tereta u luci, terminalu ili kontejnerskoj stanici.

5. Naknade za promjenu destinacije, upotrebu posebne opreme i načina rukovanja teretom (primjerice, opasnim teretom, zamrznutim itd.).

Pomoćne i dodatne naknade, iako odvojene od oceanske tarife mogu biti dio vozarine ukoliko su u vezi s pomorskim prijevozom, što će imati za posljedicu da će se i na njihovo određivanje primjenjivati Uredba 4056/86, kao i skupno izuzeće ukoliko sporazum kojim su određene zadovoljava Uredbom propisane uvjete za skupno izuzeće. Ako konkretni sporazum ne spada u okvir pomorskog prijevoza, tada će se na njega primijeniti pravila Uredbe 1/2003, koja predstavlja *lex generalis* za primjenu članaka 81. i 82. UEZ ili Uredba 1017/68 koja posebno uređuje prijevoz unutarnjim vodama.

U slučaju *CMA CGM and others v. Commission (The Far East Tariff Charges and Surcharges Agreement)*⁵⁰(u nastavku, FETTCSA) odlučeno je kako sporazum članova konferencije o tome da ne ponude popust za BAF spada u krug onih sporazuma linijskih konferencija na koje se primjenjuje skupno izuzeće, jer je izravan povezan s oceanskim prijevozom robe. Sud prvog stupnja i Komisija smatraju kako se pravo na skupno izuzeće od primjene antitrustovskih pravila na linijske konferencije treba

⁴⁹ Prije kontejnerizacije strana tereta bila je dužna platiti dio, a ponekad i sve troškove ukrcavanja i slaganja tereta. Obično je terminalni operator ili sлагаč bio plaćen za preuzimanje tereta na molu i njegovo prenošenje ispod vitla broda. Uvođenjem kontejnerizacije došlo je do značajnih izmjena. Terminalni operator je počeo naplaćivati prijevozniku ukupne troškove prebacivanja tereta od ulaza na terminal pa do njegovog ukrcanja na brod i suprotno. Prijevoznik je nastojao naknaditi ono što je platio od strane tereta, ali to nije mogao učiniti putem oceanske tarife. Vidi, Izvješće Cap Analysis, str. 3.

⁵⁰ Vidi, T-213/00, (2003) ECJ CELEX LEXIS 114

tumačiti usko, kako bi se spriječilo da preveliki broj sporazuma bude njome zaštićen, jer bi ona na taj način postala pravilo, a ne iznimka.

U istom slučaju Komisija nije mogla donijeti odluku o tome na koje dijelove sporazuma o CAF se primjenjuje Uredba 4056/86, a na koje Uredba 1017/68. Nije sporno da se CAF primjenjuje kako na troškove prouzročene prijevozu unutarnjim vodama, tako i u pomorskom prijevozu.

Ni sud prvog stupnja u svojoj se odluci u slučaju FETTCSA nije osvrnuo na to pitanje, pa je izostalo uporište za postupanje u budućim sličnim slučajevima.

Kada je riječ o sporazumima u vezi THCs, LCLSCs, naknade za zadržavanje i ležarinu treba spomenuti Komisijino stajalište prema kojem se Uredba 4056/86 ne može primijeniti na te vrste usluga pokrivene pomoćnim naknadama iz razloga što one ne spadaju među usluge pomorskog prijevoza budući da se prve dvije vrste usluga odnose ne rukovanje teretom unutar luke ili terminala, a posljednje dvije tiču se operacija skladištenja tereta i unajmljivanja opreme.

Komisija također, nije zauzela određeno stajalište u pogledu primjene Uredbe 4056/86 na sporazume o određivanju cijena usluga rukovanja teretom u luci. U odluci u slučaju Revised TACA Komisija je navela da ukoliko je obavljanje usluga rukovanja teretom neodvojivo od prijevoza morem, na sporazume o takvim uslugama se može primijeniti Uredba 4056/86. Međutim Komisija u odluci nije navela koje su to usluge koje se smatraju neodvojivim od pomorskog prijevoza, pa smatramo kako niti ova odluka ne sadržava nikakve upute o postupanju u budućim sličnim slučajevima.

5. KARAKTERISTIKE MODERNOG TRŽIŠTA LINIJSKOG PRIJEVOZA

Procjenjuje se kako danas u svijetu postoji oko 150 linijskih konferencija, od kojih 28 sudjeluju u trgovinskoj razmjeni iz i prema EU. Tri najznačajnije konferencije na najvažnijim pravcima trgovinske razmjene, (a to su prekoatlantska trgovinska razmjena, razmjena između Europe i istočne Azije i Europe i Australije/Novog Zelanda) su: Trans Atlantic Conference Agreement (TACA), Far Eastern Freight Conference (FEFC) i Europe Australia New Zealand Conferences (TEANZC).⁵¹

Posljednja dva desetljeća od donošenja Uredbe uvjeti na tržištu linijskog prijevoza su se znatno izmijenili. U današnjem prijevoznom poslovanju više nije uobičajeno da krcatelj doprema robu do luke, odnosno operativnih obala radi njenog ukrcavanja na brod, već je ustaljena praksa da prijevoznik preuzima robu već u tvornici (gdje se roba slaže u kontejnere) i odgovoran je za organizaciju i izvršenje prijevoza robe, od tvornice

⁵¹ Vidi, Izvješće OECD-a iz travnja 2002. godine naslovljeno "Tržišno natjecanje u linijskom prijevozu", <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>, str. 19.

do luke, prijevoz morem, te dalje, različitim prijevoznim sredstvima, sve do njenog krajnjeg odredišta. Riječ je o tzv. *door to door* prijevozu koji “dovodi brodove pred naša vrata”.⁵² Kontinuirani trend kontejnerizacije doveo je i do povećanja troškova obavljanja linijskog prijevoza zbog potrebe za većim i sofisticiranijim brodovima što je pridonijelo sklapanju sve većeg broja tzv. operacionalnih sporazuma⁵³ čija je svrha dioba troškova prijevoza, a kojima se ne određuju cijene usluge (konzorciji i alijance)⁵⁴ do slabljenja značaja konferencija i smanjenja njihovih tržišnih udjela.

Odgovarajući na konkurenciju prijevoznika koji nisu članovi konferencija (engl. *independents, outsiders* u prvom redu prijevoznika iz Azijskih država⁵⁵) pojedini članovi konferencija počeli su sklapati individualne ugovore o pružanju usluga linijskog prijevoza⁵⁶ s određenim krcateljem nudeći mu usluge po povoljnijim cijenama od onih koje naplaćuje konferencija i po njegovoj mjeri (engl. *tailor-made services*).

Komisija se individualnim ugovorima o obavljanju usluga linijskog prijevoza bavila u slučaju TACA. TACA je svojim članovima zabranjivala sklapanje individualnih ugovora o pružanju usluga, te im je nametala ograničavajuće smjernice kojih su se oni morali pridržavati prilikom sklapanja ugovora o pružanju usluga (kako individualnih, tako i zajedničkih), a koje su se odnosile na trajanje ugovora, njihovu tajnost, naknadu štete kod neispunjenja ugovora itd. Od članova TACA-a se također zahtijevalo upoznavanje konferencije sa sadržajem individualnih ugovora o pružanju usluga koje sklopi svaki njen član. Krcatelji su se protivili takvoj praksi. U sporu koji se rješavao pred Komisijom TACA se pozivala na to kako je njeno postupanje kod zaključivanja

⁵² Vidi, Philippe Ruttley: “*Liner conferences: a survey of recent developments in EC competition law*”, o.c., str.203.

⁵³ “Primjerice, za obavljanje tjednog linijskog prijevoza između Europe i Japana potrebno je 8 do 9 brodova uz svu popratnu infrastrukturu. Što znači da je “ulazna karta” za to tržište oko 1 bilion US dolara, što je dovelo do stvaranja klase globalnih mega-prijevoznika...” Vidi, *ibidem*, str. 203.

⁵⁴ Alijance su oblici suradnje među skupinom prijevoznika na određenim važnim trgovinskim pravcima, koji se mogu smatrati globalnim. Ti sporazumi pokrivaju širok spektar oblika operacionalne suradnje, kao što je iznajmljivanje broskog prostora, iznajmljivanje slotova i sporazume o rasporedu plovidbe, a svrha im je povezivanje usluga svih sudionika u jedinstvenu cjelinu. Alijance ne uključuju zajedničko određivanje cijena.

⁵⁵ Oni su uživali porezne olakšice, kao i druge oblike potpore matičnih država. Njihova strategija je bila jednostavna: oni nisu nudili kontejnerski prijevoz robe svih vrsta, već su ciljali na robu čije su vrijednosti vozarine bile visoke nudeći popust od odgovarajuće konferencijske tarife. Vidi, Philippe Ruttley: “*Liner conferences: a survey of recent developments in EC competition law*”, o.c., str. 204.

⁵⁶ Individualni ugovori o pružanju usluga linijskog prijevoza su ugovori koji se sklapaju između krcatelja i prijevoznika i kojima se krcatelj obvezuje osigurati određenu minimalnu količinu tereta u određenom vremenskom razdoblju u zamjenu za popust od redovne tarife i/ili određene posebne usluge. Posebne usluge mogu se odnositi na unaprijed osigurani broski prostor, izmjenu luka i sl. Ugovori o pružanju usluga mogu se također zaključiti i sa konferencijom (konferencijski ugovori o pružanju usluga, engl. *agreement service contracts*) ili sa više, ali ne sa svim članovima određene konferencije (engl. *multi-carrier service contracts*). Posljednje dvije vrste ugovora o pružanju usluga nazivaju se zajednički ugovori o pružanju usluga (engl. *joint service contracts*). Maria Jaspers: “The TACA judgement: lessons learnt and way forward”, *Competition Policy Newsletter*, br. 1/2004., str.34.

ugovora o pružanju usluga pokriveno skupnim izuzećem iz čl. 3. Uredbe 4056/86, pa je prema tome legitimno. Komisija se s time nije složila držeći kako se ugovori o pružanju usluga ne mogu podvesti pod ujednačene ili zajedničke vozarinske stavove⁵⁷, pa prema tome niti pod skupno izuzeće, te je navela kako nisu ispunjeni ni uvjeti iz čl. 81. st. 3., potrebni za individualno izuzeće. Komisija je nadalje utvrdila kako su stranke TACA-a namećući ograničenja u svezi s dostupnosti i sadržajem ugovora o obavljanju usluga linijskog prijevoza zloupotrijebile svoj vladajući položaji i tako prekršile i odredbe čl. 82. UEZ. Odluku je potvrdio i Sud prvog stupnja⁵⁸, njome je članovima konferencije dopušteno sklapanje individualnih ugovora o pružanju usluga. U presudi je navedeno kako ne postoji opravdanje za zabranu sklapanja individualnih ugovora o pružanju usluga, kao ni za obvezno primjenjivanje konferencijskih smjernica na te ugovore.

Prema podacima ELAA danas se morem prevozi 45% vrijednosti vanjske trgovine EU, odnosno količinski 75% njene vanjske trgovine. Od toga se za prijevoz oko 40% vrijednosti vanjske trgovine EU koristi redovni kontejnerski prijevoz, a tržišni udjeli linijskih konferencija na najznačajnijim pravcima trgovinske razmjene su između 40-70%.⁵⁹

6. AKTIVNOSTI OECD-a U SVEZI S TRŽIŠNIM NATJECANJEM U POMORSKOM PRIJEVOZU

Tržišno natjecanje u pomorskom prijevozu bilo je predmet intenzivnog ispitivanja Organisation for Economic Cooperation and Development (u nastavku, OECD)⁶⁰ u okviru njenog općeg Programa za regulatornu reformu⁶¹. Tajništvo OECD-a u svibnju 1999. godine predstavilo je Konzultacijski dokument o regulatornoj reformi u međunarodnom pomorskom prijevozu. U Dokumentu je *inter alia* istaknuto kako se sporazumi o određivanju zajedničkih vozarina više ne bi smjeli automatski izuzimati od primjene pravila tržišnog natjecanja. O Dokumentu se raspravljalo na zajedničkoj radionici u okviru OECD-ovog Odbora za pomorski prijevoz, pravo i politiku tržišnog

⁵⁷ Oni prema svojoj definiciji predstavljaju odstupanje od tih stavova.

⁵⁸ Vidi, TACA judgement, toč.1381.

⁵⁹ Podaci se odnose na razdoblje kada je EU imala 25 država članica. Poblize, Annex to the White paper on the review of Regulation 4056/86 applying the EC competition rules to maritime transport, COM (2004) 675 final (u nastavku, Annex to the White paper), str.18.

⁶⁰ Organizacija je osnovana 14. prosinca 1960. godine i danas broji trideset država članica (to su gospodarski razvijene države), cilj joj je postizanje demokratske uprave i tržišnog gospodarstva. Poznata je po svojim publikacijama i statistikama. Njen rad vezan je uz socijalna i ekonomska pitanja iz područja makroekonomije, trgovine, znanosti i inovacija.

⁶¹ Program je nastao na temelju zahtjeva ministara država članica OECD-a koji su 1995. godine zatražili od OECD-a da izradi studiju o regulatornoj reformi određenih područja u državama OECD-a. Tako je slična studija izrađena i za zračni prijevoz.

natjecanja u svibnju 2000. godine, kada je izrađeno Izvješće koje je trebalo služiti kao nacrt za raspravu na drugoj radionici, koja se održala 2001. godine. OECD u spomenutom Izvješću navodi kako ako se uzmu u obzir karakteristike današnjeg tržišta linijskog prijevoza više ne postoji nikakvo opravdanje za određivanje cijena karakteristično za linijske konferencije.

Vrlo opsežno izvješće predstavlja u prvom redu analizu ekonomskih pokazatelja. Za potrebe ovog članka izdvojit ćemo samo neke zaključke:

- linijski prijevoz se ne razlikuje od ostalih industrija; zbog toga ne postoji opravdanje za posebnu antitrustovsku iznimku;
- snižavanje vozarinskih stavova koje se bilježi u posljednje vrijeme rezultat je slabljenja snage konferencija i bolje suradnje među prijevoznicima;
- kapacitetom se može bolje upravljati uz upotrebu time chartera, slot chartera⁶² ili sporazuma o izmjeni slotova umjesto koordinacije kapaciteta unutar konferencije.

Takvom stajalištu se može prigovoriti kako sklapanje ugovora o time charter-u ili slot charter-u ne dovodi do nastanka nove tonaže, zbog čega postoji mogućnost da u određenom trenutku dođe do pojave nedostatka brodskog prostora, što će se nepovoljno odraziti na krcatelje. To će biti štetno i za članove konferencije koji se ne natječu samo s drugim konferencijama, nego i s prijevoznicima u slobodnoj plovidbi, koji koriste isto tržište time i slot chartera. Za to tržište karakteristično je da kada su cijene visoke, tada će davatelji broda uvjetovati sklapanje ugovora na dulje razdoblje, dok u vrijeme kada su cijene niske, oni se neće htjeti vezati na dulje razdoblje. Kao posljedica toga linijski prijevoznici, koji sukladno prijedlogu OECD-a budu koristili charter tržište kao alternativu gradnji novih brodova i koordinaciji kapaciteta unutar konferencija, suočit će se s visokim cijenama ukoliko budu tražili sklapanje ugovora na dulje vrijeme, ili s nesigurnošću prouzročenom kratkim ugovornim razdobljem, u vrijeme kada su cijene brodskog prostora na tržištu time i slot chartera niske⁶³.

Međutim, OECD raspolaže podacima kako je posljednjih godina došlo do prekomjernog investiranja u nove brodove, što je dovelo do stvaranja viška brodskog prostora. Kao odgovor na to linijske konferencije ograničavaju upotrebu brodskog prostora svojih članova (što predstavlja ograničavanje ponude), te dovodi do povećanja vozarina, pa one ne odgovaraju stvarnom odnosu ponude i potražnje. Zbog toga OECD smatra kako bi slobodna tržišna utakmica, bez konferencijskog upravljanja kapacitetom imala za posljedicu smanjenje viška brodskog prostora i njegovo prilagođavanje

⁶² Ugovor slot charter je ugovor kod kojeg jedna strana (naručitelj), uz naknadu, ima pravo iskorištavanja određenog broja slotova, na brodu druge ugovorne strane (prijevoznika) radi prijevoza tereta u kontejnerima. Dok slot označuje prostor na kontejnerskom brodu potreban da bi se mogao smjestiti standardni ISO kontejner od dvadeset stopa. Poblizje, Jasenko Marin: "Slot Charter", Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, poseban broj, 2006. god., str. 591.

⁶³ Chuah, Jason: *Liner conferences in EU and proposed review of EC Regulation 4056/86*, o.c., 2005, str.213.

potražnji jer prijevoznici više ne bi bili zaštićeni konferencijskim određivanjem cijena i upravljanjem kapacitetom, koje im je i u vrijeme male potražnje osiguravalo minimalne prihode, te bi se upuštali u investicije u nove brodove, samo kada bi ocijenili da je takva investicija u skladu sa zahtjevima tržišta.⁶⁴ Pitanjima upravljanja kapacitetom Komisija se bavila već 1994 godine u slučaju TAA kada je odlučila kako je zamrzavanje kapaciteta od strane TAA nije sukladno s ciljem članka 3(d) Uredbe 4056/86, a to je unaprjeđenje obavljanja usluga redovitog prijevoza morem.⁶⁵ Primjena čl. 3 (d) bila je također sporna u slučaju Far Eastern Freight Conference (FEFC). U kolovozu 2001. godine stranke FEFC odlučile su se na primjenjivanje zajedničkog šestomjesečnog programa povlačenja brodskog prostora. Svrha tog plana bila je prilagođavanje na drastičan pad u potražnji za brodskim prostorom na trgovinskom pravcu Europa-Daleki Istok, ali i odgovor na uvođenje velike količine novog brodskog prostora (gradnjom novih brodova) na tom pravcu. Komisija je strankama FEFC uputila pismo upozorenja u kojem je navela kako njihov program nije u skladu s čl. 3 (d) Uredbe 4056/86 jer njegov cilj nije prilagođavanje kratkotrajnim fluktuacijama u potražnji brodskog prostora, niti isti program povlačenja kapaciteta može biti predmet individualnog izuzeća, budući da ne donosi nikakve koristi za potrošače u smislu čl. 81. st. 3. Kao odgovor na ovo pismo, stranke FEFC prekinule su povlačenje brodskog prostora.

Primjer prilagođavanja kratkotrajnom padu potražnje brodskog prostora dogodio se kod Revised TACA-a. Naime stranke su u vrijeme Božića i Nove godine (to je vrijeme izrazito niske potražnje za brodskim prostorom) 2000/2001 godine, na vrijeme od pet tjedana donijele program kojim su regulirale upotrebu kapaciteta svojih članova (odnosno došlo je do smanjenja upotrebe kapaciteta) što je prijavljeno Komisiji. Komisija je isti odobrila smatrajući kako su ispunjeni uvjeti za primjenu čl. 3. Uredbe 4056/86. U svojoj odluci Komisija je navela kako se program upravljanja kapacitetom ne može koristiti kao instrument za stvaranje umjetnog vrhunca sezone i da se povlačenje brodskog prostora ne smije kombinirati s povećanjem konferencijske tarife. Stranke Revised TACA-a su se obvezale pridržavati navedenih smjernica, kao i podnositi izvješća o svim budućim programima upravljanja kapacitetom, kako bi ih Komisija mogla nadzirati.

Nakon rasprave na OECD-ovoj radionici održanoj u prosincu 2001. godine objavljeno je Završno izvješće o tržišnom natjecanju u pomorskom prijevozu u travnju 2002. godine. U izvješću se ponavljaju zaključci iz njegovog nacrtu, pa je državama preporučeno preispitivanje antitrustovskog izuzeća za linijske konferencije s ciljem njegovog uklanjanja, osim kada za njegovo zadržavanje postoje osobito opravdani razlozi, kao i zadržavanje antitrustovskog izuzeća za operacionalne sporazume (konzorcije i alijance) ukoliko oni ne dovode do prekomjerne tržišne snage svojih članova. Posebno je naglašeno kako nije dokazano da je kolektivno određivanje cijena, bez obzira radi li

⁶⁴ Vidi, Završno izvješće, str. 71.

⁶⁵ Commission decision of 19. 08. 1994. Case No IV/34.446-Trans-Atlantic Agreement (OJ L 376, 31. 12. 1994.).

se o konferencijama ili o sporazumima konferencija i neovisnih prijevoznika o cijenama usluga (engl. *discussion agreements*)⁶⁶, neophodan preduvjet za stabilne vozarinske stavove i redovito obavljanje usluga linijskog prijevoza.

OECD-ovo Izvješće zasigurno je bilo još jedan poticaj Europskoj komisiji za izmjenu Uredbe 4056/86 i ukidanje antitrastovskog izuzeća za linijske konferencije.

Članovi Europske komisije pozdravili su donošenje Izvješća OECD-a, te su s osobitom pozornošću razmotrili njegov zaključak u kojem se osporava postojanja uzročne veze između skupnog izuzeća linijskih konferencija i pouzdanosti pružanja usluga linijskog prijevoza, koja je glavni razlog postojanja skupnog izuzeća. Najavljeno je kako će Komisija razmotriti pitanje skupnog izuzeća linijskih konferencija, pri čemu će Izvješće OECD-a koristiti kao polaznu točku, ali će se više usredotočiti na razmatranje onih činjeničnih i pravnih problema koje su od posebnog značaja za politiku tržišnog natjecanja u linijskom prijevozu iz i prema Europske Unije⁶⁷.

7. KONZULTACIJE ZAINTERESIRANIH STRANA, TE NAJVAŽNIJA SPORNA PITANJA U DOSADAŠNJEM TIJEKU RADA NA IZMJENI UREDBE 4056/86

Potaknuta zahtjevima Europskog vijeća, Europska komisija, kao izvršno tijelo Europske unije pristupila je izmjeni konferencijskog sustava s ciljem liberalizacije linijskog prijevoza i provođenja Lisabonske strategije za rast i zapošljavanje.

Iskustva iz drugih sektora pokazala su kako je slobodno tržišno natjecanje osiguralo potrošačima najbolju kvalitetu usluga uz najpristupačnije cijene. Tako je nakon

⁶⁶ To je vrsta okvirnog sporazuma prema kojem prijevoznici članovi konferencije i nečlanovi konferencije mogu usklađivati svoje ponašanje na tržištu u odnosu na vozarinske stavove, kao i druge uvjete obavljanja prijevoznih usluga. Oni su karakteristični za pravo SAD-a, a pojavili su se 1980. godine pojavom jakih prijevoznika izvan članstva konferencija (eng. *outsiders, independents*). Iako ih prijevoznici članovi konferencija najčešće nisu uspijevali uvjeriti da postanu formalno članovi konferencije, oni su se uspijevali sporazumjeti s njima o vozarinskim stavovima i upravljanju kapacitetom. Takva vrsta sporazuma naziva se "raspravnim sporazumima" (engl. *discussion agreements*). Oni za razliku od konferencijskih sporazuma koji određuju zajedničke vozarinske stavove za određenu vrstu robe, osiguravaju forum za svoje članova radi raspravljavanja o uvjetima trgovine. Prema pravu SAD prijevoznici temeljem tih sporazuma mogu prikupljati, izmjenjivati različite informacije o tržištu, raspravljati o cijenama usluga, kao i standardiziranim dodacima vozarinskim stavovima te drugim uvjetima obavljanja usluga. Iako vozarine određene raspravnim sporazumima nisu obvezujuće, u praksi ih se veliki broj njihovih članova pridržava. Ocean Shipping Reform Act-om iz 1998. godine predviđena je mogućnost da se u okviru "raspravnih sporazuma" donesu dobrovoljne smjernice o minimalnim vozarinskim stavovima za pojedinu vrstu robe, dodatnim naknadama i drugim specifičnim naknadama koje bi se primjenjivale na ugovore njihovih članova. Štoviše, pojedine smjernice predviđaju obvezu obavještanja drugih članova o sadržaju ugovora.

⁶⁷ Jean- François Pons, Eric Fitzgerald: "Competition in maritime transport sector: a new era?", *Competition Policy Newsletter*, br. 1/ 2002., str.13.

liberalizacije u cestovnom i zračnom prijevozu zabilježen pad cijena od 10- do iznad 30%, a u području telekomunikacija cijene usluga snizile su se i do 70%.⁶⁸

Izmjene konferencijskog sustava linijskog prijevoza, prema Komisijinim očekivanjima, trebale bi dovesti do stvaranja kompetitivnijeg okruženja koje će doprinijeti konkurentnosti linijskih prijevoznika EU i osigurati redovite usluge linijskog prijevoza po nižim cijenama, na dobrobit potrošača.

Rad na izmjeni Uredbe 4056/86 započeo je objavljivanjem prvog Komisijinog konzultacijskog dokumenta u ožujku 2003. godine na koji je zaprimljeno 38 podnesaka država članica, udruga prijevoznika, udruga krcatelja, otpremnika i organizacija potrošača i drugih zainteresiranih stranaka. Strankama su bila postavljena pitanja o funkcioniranju skupnog izuzeća linijskih konferencija, odnosno pridonosi li ono po njihovom mišljenju stabilnosti cijena, pouzdanosti pružanja usluge, odnosno je li ono nužno za postizanje tih ciljeva, te je zatraženo njihovo mišljenje i o drugim pitanjima u svezi s djelovanjem linijskih konferencija. Odgovore na konzultacijski dokument analizirali su stručnjaci sveučilišta Erasmus u Rotterdamu.

U lipnju 2004. godine Komisija je objavila novi konzultacijski dokument u kojem su bili objavljeni rezultati prve faze procesa izmjene Uredbe, dok je u kolovozu iste godine ELAA podnijela Komisiji prijedlog⁶⁹ za novi pravni okvir suradnje linijskih prijevoznika koji sudjeluju u trgovinskoj razmjeni iz i prema EU. Na prijedlog ELAA očitovao se ESC navodeći kako će isti prijedlog nije u skladu s pravom tržišnog natjecanja, te kako će njime prijevoznicima i dalje biti omogućeno određivanje zajedničkih cijena usluga i ograničavanje ponude brodskog prostora.

U listopadu 2004. Komisija je objavila Bijelu knjigu⁷⁰ o izmjeni Uredbe 4056/86 u kojoj je također analiziran prijedlog ELAA. Zanimljivo je napomenuti kako je Komisija zaprimila čak 87 podnesaka⁷¹ zainteresiranih strana na Bijelu knjigu. U

⁶⁸ Annex to the White paper, str. 22.

⁶⁹ Prijedlog je nadopunjen i doraden u ožujku 2005 na zahtjev Komisije, koja je od ELAA zatražila da podnese studiju o usklađenosti predloženog sustava razmjene informacija s čl. 81. UEZ. ELAA predlaže da se linijske konferencije zamijene sustavom razmjene informacija među linijskim prijevoznicima, koji bi prijevoznicima omogućio donošenje boljih poslovnih odluka o investicijama u nove brodove, čime bi se osigurala stabilnost ponude brodskog prostora.

⁷⁰ Bijela knjiga je dokument koji sadrži prijedloge za akciju Zajednice u određenom području. Ona se često nastavlja na neku zelenu knjigu objavljenu s ciljem pokretanja procesa konzultacije na europskoj razini. Dok zelena knjiga iznosi ideje za javnu diskusiju i debatu, bijela knjiga iznosi službeni skup prijedloga na planu određene politike, te se koristi kao sredstvo za razvijanje tih ideja. Poblizje, http://europa.eu.int/documents/comm/index_en.htm

⁷¹ Svoje mišljenje o Bijeloj knjizi Komisiji su dostavili prijevoznici (European Comuniti Shipowners Association, ELAA, Intertanko, Shipping Australia, International Camber of Shipping, Verband Deutsche Reeder itd.), korisnici prijevoza: a) krcatelji (European Shippers Council, American Institute for Shippers Association, Arla Foods, Dutch Shippers Council, Federation of German Industries, Freight Transport Association, ICA AB, Michelin, Norwegian Shippers Council, Swedish Shippers Council itd.), b) špediteri (CELCAT, British International Freight Association, Frans Maas Group itd.), trgovačka društva čija je djelatnost prikupljanje i in-

dotatku Bijeloj knjizi sadržana je prva analiza utjecaja ukidanja skupnog izuzeća za linijske konferencije na trgovinu, investicije prijevoznika u novu flotu, inovacije, cijene prevezene robe, te zapošljavanje pomoraca. Bijelom knjigom predloženo je poduzimanje aktivnosti s ciljem ukidanja skupnog izuzeća za linijske konferencije i iznimke za tehničke sporazume, također je istaknuto kako je potrebno donijeti odluku koji će pravni instrument biti pogodan za zamjenu Uredbe 4056/86, te je u tom smislu potrebno razmotriti prijedlog ELAA, kao i eventualne druge prijedloge zainteresiranih strana. Predložena je i izmjena Uredbe 1/2003 radi ukidanja odredbe čl. 32. kojim je propisano da se ta Uredba neće primjenjivati na slobodnu plovidbu i kabotažu.

Tijekom postupka izmjene Uredbe angažirano je i nekoliko neovisnih konzultanata, tako je DG for Energy and Transport angažirao ICF Consulting za provođenje studije čiji je cilj bio analiza ekonomskih posljedica ukidanja Uredbe 4056/86. DG Competition angažirao je Global Insight koji je u suradnji s berlinskim Sveučilištem za tehnologiju i Institutom za prijevoznu ekonomiku i statistiku iz Bremena proveo istraživanje pod nazivom “ Primjena pravila tržišnog natjecanja na linijski prijevoz” u kojem se ispituju utjecaji tri moguće Komisijine politike u svezi s izmjenom Uredbe 4056/86 i donošenjem novog pravnog instrumenta koji bi uređivao buduću suradnju linijskih prijevoznika (engl. *no action option, repeal option and replace option*).

U prosincu 2005. godine Komisija je podnijela prijedlog Vijeću EU za donošenje Uredbe kojom se ukida Uredba 4056/86 i mijenja Uredbe 1/2003 na način da se proširuje njena primjena na kabotažu i međunarodnu trampersku plovidbu.

ELAA je također dao izraditi dvije studije od strane CRA koje je podnio Komisiji i drugim zainteresiranim stranama. Prva ispituje utjecaj djelovanja Far Eastern Freight Conference na cijene u trgovinskoj razmjeni između Sjeverne Europe i Azije, dok druga studija analizira utjecaj razmjene informacija na tržišno natjecanje općenito, bez posebnog osvrta na linijski prijevoz. Studija koju je izradila Cap Analysis Group LLC za ELAA bavi se dodatnim i pomoćnim naknadama.

U lipnju 2006. godine ELAA je podnijela izmijenjeni prijedlog za buduću suradnju linijskih prijevoznika, koji je po njenom mišljenju u potpunosti usklađen s člankom 81. st. 1. UEZ. Na prijedlog se očitovao ESC koji smatra kako i izmijenjeni prijedlog ELAA nije u skladu s čl. 81. st. 1. UEZ, te doprinosi koluzivnom ponašanju prijevoznika.⁷²

Na sjednici od 25. rujna 2006. godine Vijeće EU je temeljem čl. 83. UEZ koje ga ovlašćuje da na prijedlog Komisije i nakon savjetovanja s Europskim parlamentom

formacija u svezi s prijevozom morem i snabdijevanje informacijama korisnike prijevoza i prijevoznika (Dynamar, Containerisation International, Com Pair Dana/ American Shipper), javna tijela država članica (Danish Ministry of Economic and Business Affairs, Finish Ministry of Trade and Industry, German Ministry of Economics and Labour, Greek Ministry of Maritime Transport itd.) i druge zainteresirane strane (Japanese Ministry of Land, Infrastructure & transport, UK Consumer Association itd.).

⁷² Poblize, Peter T. Leach: “European Council gives ocean conferences a two-year reprieve”, *Journal of Commerce*, 10/2/2006, Vol. 7., 2006. god, p.33.

kvalificiranom većinom donosi odgovarajuće uredbe ili direktive za primjenu načela iz članaka 81. i 82. usvojilo Komisijin prijedlog, te je donesena Uredba 1419/2006 kojom se ukida Uredba broj 4056/86 koja propisuje detaljna pravila za primjenu članaka 85. i 86. UEZ na pomorski promet i mijenja Uredba broj 1/2003 na način da se proširuje njena primjena na kabotažu i međunarodnu trampersku plovidbu.

Članci 1. st. 3. (b) i (c), članci 3. do 7., članak 8 st. 2., kao i članak 26. Uredbe 4056/86⁷³ nastaviti će se primjenjivati na linijske konferencije i nakon stupanja na snagu Uredbe 1419/2006 (dana 18. listopada 2006.), za vrijeme prijelaznog razdoblja od 2 godine od tog datuma. Nakon toga aktivnosti konferencija koje se odnose na određivanje cijena i upravljanje kapacitetom više neće biti dopuštene. Za vrijeme prijelaznog razdoblja Komisija će donijeti Smjernice o primjeni prava tržišnog natjecanja na pomorski prijevoz.⁷⁴ Njihova svrha je davanje uputa kako će se pravo tržišnog natjecanja primjenjivati na pomorski prijevoz općenito, a posebno na linijski, tramperski prijevoz i kabotažu.

DG Competition je i nakon donošenja Uredbe 1419/2006 nastavio dijalog s predstavnicima industrije⁷⁵ kako bi se utvrdio najbolji pravni okvir za njeno efikasno funkcioniranje nakon stupanja na snagu Uredbe 1419/2006 u cijelosti, odnosno ukidanja konferencijskog sustava.

Tijekom procesa izmjene Uredbe među prijevoznicima i korisnicima prijevoza temeljni spor postojao je oko pitanja ispunjavaju li linijski sporazumi o određivanju cijena i reguliranju ponude u današnjim tržišnim uvjetima četiri kumulativna uvjeta iz članka 81. st. 3. UEZ potrebna za izuzeće pojedinog sporazuma od primjene zabrane iz st. 1. istog članka. U nastavku rada osvrnuti ćemo se na stavove zainteresiranih strana u svezi s ispunjavanjem svakog pojedinog uvjeta.

8. PRIMJENA ČETIRI KRITERIJA ZA IZUZEĆE OD PRIMJENE PRAVA TRŽIŠNOG NATJECANJA IZ ČLANKA 81. ST. 3. UEZ

Istraživanje i razvoj, proizvodnja i distribucija mogu se promatrati kao različite etape vrijednosnog lanca. U svakoj etapi tog lanca poduzetnici moraju odlučiti hoće

⁷³ Članci 1. st. 3. (b) i (c) sadrže definiciju linijskih konferencija i korisnika prijevoza članci 3. do 7. reguliraju skupno izuzeće za linijske konferencije, kao i obveze koje proizlaze iz njegovog korištenja, članak 8 st. 2. propisuje posljedice nepridržavanja obveza, i članak 26. propisuje Komisijino pravo na donošenje provedbenih normi u svezi s izvršenjem obveze iz čl. 5. st. 5. Uredbe 4056/86.

⁷⁴ Izrada smjernica povjerena je radnoj grupi za pomorski prijevoz European Competition Network (u nastavku, ECN). ECN osnovana je Uredbom 1/2003, a njena podgrupa za pomorski prijevoz sastoji se od predstavnika nacionalnih tijela za tržišno natjecanje, predstavnika ministarstava pomorstva, kao i predstavnika prijevoznika i korisnika prijevoza. ECN omogućava državama članicama da izraze svoja stajališta u postupku izrade smjernica.

⁷⁵ Tako dugotrajne konzultacije s predstavnicima određene industrijske grane prilikom donošenja ili izmjene propisa nisu uobičajene, no kako linijske konferencije postoje već 150 godina Komisija i Vijeće žele biti sigurni da postupaju ispravno. Vidi, Peter T. Leach: "European Council gives ocean conferences a two-year reprieve", o. c., 32.

li pojedine aktivnosti obavljati samostalno, ili zajedno s drugim poduzetnikom (poduzetnicima) ili će obavljanje aktivnosti u potpunosti povjeriti drugom poduzetniku (poduzetnicima). Ukoliko se poduzetnik odluči za suradnju s drugima često dolazi do sklapanja ograničavajućih sporazuma u smislu čl. 81. st. 1. UEZ. Takvi sporazumi mogu biti vertikalni, u slučaju kada njihove stranke djeluju na različitim nivoima vrijednosnog lanca ili horizontalni, kada poduzetnici djeluju na istom nivou vrijednosnog lanca. Obje vrste sporazuma mogu dovesti do stvaranja veće učinkovitosti na način da omogućavaju poduzetnicima obavljanje određene djelatnosti uz niže troškove ili uz stvaranje veće dodatne vrijednosti za potrošače. Međutim, takvi sporazumi mogu dovesti i do ograničenja tržišnog natjecanja, te je na njih potrebno primijeniti pravilo o zabrani iz članka 81. st. 1. kao i pravilo o izuzeću, ukoliko su ispunjeni kriteriji čl. 81. st. 3.⁷⁶

Sporazumi, odluke i usklađeno djelovanje koji ograničavaju tržišno natjecanje u smislu čl. 81. st. 1. UEZ (kao što su sporazumi o određivanju cijena i upravljanju kapacitetom) mogu biti izuzeti od primjene čl. 81. st. 1. jedino ako ispunjavaju četiri kumulativna uvjeta propisana čl. 81. st. 3. UEZ. Također, izuzeće se ne može učiniti ovisnim o nikakvim drugim uvjetima. To su sljedeći uvjeti:

- 1) sporazum mora doprinositi unaprjeđenju proizvodnje ili distribucije robe ⁷⁷ ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka (*efficiency*);
- 2) potrošačima se mora omogućiti pravedan udio u koristi koja proizlazi iz sporazuma (*pass-on*);
- 3) ograničenja tržišnog natjecanja moraju biti nužna za postizanje ciljeva pod 1 i 2 (*indispensability*);
- 4) sporazum na smije omogućiti poduzetnicima uklanjanje konkurencije u značajnom dijelu sporazumom obuhvaćenih proizvoda (*no elimination of competition*).

Kada su ti uvjeti ispunjeni smatra se kako konkretni sporazum omogućava tržišno natjecanje na određenom tržištu jer on dovodi do toga da poduzetnici koji su ga zaključili nude bolje ili jeftinije proizvode i usluge potrošačima, te na taj način kompenziraju negativne učinke sporazuma.

Sve uredbe o skupnim izuzećima temelje se na pretpostavci kako određena vrsta ograničavajućih sporazuma obuhvaćenih skupnim izuzećem ispunjava svaki od četiri kumulativna uvjeta iz čl. 81. st. 3. UEZ.

Tako je i sa skupnim izuzećem za linijske konferencije. U osmom recitalu preambule Uredbe 4065/86 navedeno je opravdanje za izuzeće linijskih sporazuma, a koje se

⁷⁶ Commission Notice- Guidelines on application of Article 81 (3) of the Treaty (OJ C 101 of 27. 04. 2004. , p. 97). Vidi, toč. 61.

⁷⁷ Iako se u odredbi čl. 81. st. 3. spominje samo roba, odredba se analogno primjenjuje i na pružanje usluga. Vidi, , Commission Notice- Guidelines on application of Article 81 (3) of the Treaty , toč. 48.

sastoji u tome da ti sporazumi donose stabilnost, osiguravajući pouzdanost i redovitost obavljanja usluga, a koja se ne bi mogla postići manje restriktivnim sredstvima.

U svezi tumačenja osmog recitala Uredbe 4056/86 Sud prvog stupnja u svojoj je odluci u slučaju TAA naveo kako "...Kao prvo, Vijeće zasigurno nije imalo namjeru tvrditi kako je stabilnost važnija od slobodnog tržišnog natjecanja jer je odredbama čl. 4., 5. i 7. Uredbe 4056/86 propisalo mehanizme za sprječavanje postupanja konferencija koja nisu u skladu s člankom 81. st. 3. UEZ, što je navedeno i u 9. recitalu preambule Uredbe 4056/86. ... iako stabilnost, u opsegu u kojem pridonosi osiguravanju pouzdanih usluga krcateljima, može biti prednost kod ocjene o ispunjavanju prvog uvjeta čl. 81. st. 3. UEZ, Komisija nije obvezna odobriti skupno izuzeće za svaki sporazum, koji po mišljenju stranaka, može pridonijeti stabilnosti."⁷⁸ Naime, člankom 81. UEZ je jasno propisano kako su svi sporazumi (pa tako i sporazumi linijskih prijevoznika) kojima se ograničava tržišno natjecanje zabranjeni i ništetni, dok je njihovo postojanje i pravno djelovanje dopušteno samo u izuzetnim slučajevima i uz ispunjavanje svih uvjeta st. 3. čl. 81.⁷⁹

Ocjenjivanje određenog sporazuma u smislu čl. 81. sastoji se od dvije etape. Prva etapa je procjenjivanje ima li određeni sporazum među poduzetnicima, koji može utjecati na trgovinu među državama članicama, antikompetitivni cilj ili stvarne ili potencijalne antikompetitivne posljedice. Druga etapa provodi se samo u slučajevima kada se utvrdi kako sporazum ograničava tržišno natjecanje, a sastoji se u utvrđivanju prokompetitivnih učinaka sporazuma i procjeni jesu li prokompetitivni učinci konkretnog sporazuma veći od njegovih antikompetitivnih učinaka. Kada se govori o prokompetitivnim učincima sporazuma, misli se na njegove pozitivne gospodarske učinke. Naime, sporazumi koji ograničavaju slobodno tržišno natjecanje mogu istovremeno imati prokompetitivne učinke u smislu poboljšanja učinkovitosti. Veća učinkovitost može dovesti do stvaranja dodatne vrijednosti smanjivanjem troškova proizvodnje, poboljšanjem kvalitete proizvoda, te stvaranjem nove vrste proizvoda. Kada su prokompetitivni učinci nekog sporazuma veći od njegovih antikompetitivnih učinaka, tada se smatra da je takav sporazum kompatibilan s ciljevima prava tržišnog natjecanja Europske Unije, odnosno da takav sporazum doprinosi dobrobiti potrošača i pravilnom rasporedu gospodarskih resursa⁸⁰. Takvim sporazumima unaprjeđuje se sama bit procesa tržišnog natjecanja, tako što se potrošači osvajaju boljom kvalitetom proizvoda i cijenama nižim od konkurenata. To načelo izraženo je u čl. 81. st. 3. UEZ.

⁷⁸ Vidi odluku u slučaju TAA, toč. 261 i 262.

⁷⁹ Treba napomenuti kako je Uredba 4056/86 o skupnom izuzeću linijskih konferencija Uredba Vijeća EU, te kako se ista ne temelji na Komisijinoj praksi u primjeni čl. 81. st. 3. na linijske konferencije. Za razliku od Uredbe 823/2000 koja sadrži skupno izuzeće za konzorcije, kod koje se Komisija izričito poziva na svoju praksu u tom sektoru koja joj je omogućila definiranje vrsta sporazuma se mogu smatrati sporazumima koji u najvećem broju slučajeva zadovoljavaju uvjete čl. 81. st. 3, te je temeljem toga donijela odluku o skupnom izuzeću za konzorcije.

⁸⁰ Commission Notice- Guidelines on application of Article 81 (3) of the Treaty, toč. 33.

On potvrđuje kako sporazumi koji ograničavaju tržišno natjecanja mogu proizvesti objektivne gospodarske koristi koje su veće od negativnih učinaka koje oni imaju na tržišno natjecanje i zbog kojih je opravdano njihovo održavanje na snazi.

Čl. 81. st. 3. UEZ može se primijeniti na pojedinačni sporazum, ali i na određene vrste sporazuma donošenjem uredbe o skupnom izuzeću. Ukoliko je sporazum pokriven skupnim izuzećem, tada su stranke oslobođene tereta dokazivanja propisanog čl. 2. Uredbe 1/2003 kako konkretni sporazum ispunjava svaki od četiri kumulativna uvjeta čl. 81. st. 3. Naime, primjena čl. 81. st. 3. na određene vrste sporazuma putem uredbi o skupnom izuzeću, temelji se na oborivoj presumpciji kako ti sporazumi ispunjavaju uvjete koje on propisuje. Međutim, ukoliko se u konkretnom slučaju utvrdi kako je riječ o sporazumu obuhvaćenom čl. 81. st. 1. , a uvjeti iz čl. 81. st. 3. nisu ispunjeni, povlastica skupnog izuzeća se može opozvati. To može učiniti Komisija koja je temeljem čl. 29 st. 1. Uredbe 1/2003 ovlaštena opozvati skupno izuzeće kada utvrdi da konkretni sporazum pokriven uredbom o skupnom izuzeću ima određene učinke koji su nespojivi s čl. 81. st. 3. UEZ, kao i antimonopolno tijelo države članice u odnosu na teritorij (ili dio teritorija) države članice, ukoliko taj teritorij ima karakter posebnog geografskog tržišta⁸¹. U slučajevima opozivanja povlastice skupnog izuzeća nadležna vlast za tržišno natjecanje dužna je dokazati da konkretni sporazum vrijeđa čl. 81. st. 1. i da ne ispunjava uvjete iz čl. 81. st. 3. UEZ. Sudovi država članica nisu ovlašteni opozivati povlastice skupnog izuzeće zajamčene uredbama o skupnim izuzećima za konkretne sporazume koji su predmet sudskog postupka. Jednako tako, prilikom primjene uredbi koje sadrže odredbe o skupnom izuzeću sudovi država članica ne mogu mijenjati njihovo područje primjene na način da proširuju njihovu primjenu i na sporazume koji nisu obuhvaćeni konkretnim skupnim izuzećem⁸². Izuzev određivanja područja primjene uredbi o skupnim izuzećima, sudovi država članica mogu primjenjivati čl. 81. u cijelosti⁸³.

9. KRITERIJI ZA IZUZEĆE OD PRIMJENE PRAVA TRŽIŠNOG NATJECANJA I IZMJENA UREDBE 4056/86

Temeljno pitanje koje se razmatralo u procesu izmjene Uredbe 4056/86 je bilo: postoji li, u smislu uvjeta iz čl. 81. st. 3. UEZ i u današnjim tržišnim okolnostima opravdanje za određivanje cijena usluga i upravljanje ponudom linijskih konferencija. Ukoliko bi se utvrdilo da ono ne postoji, tada više ne bi bilo opravdano zadržavanje skupnog izuzeća, te bi isto trebalo izmijeniti ili ukinuti. Tijekom konzultacijskog

⁸¹ Geografsko tržište obuhvaća područje homogenih uvjeta tržišnog natjecanja na kojem su uvjeti tržišnog natjecanja jednaki za sve poduzetnike. Vidi, Vedran Šoljan: "Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice", o. c. , str.197.

⁸² Vidi odluku u slučaju C-234/89 *Delimitis/Commission*, (1991) ECR I-935, toč. 46.

⁸³ Vidi, čl. 6. Uredbe 1/2003.

procesa postojale su dvije suprotstavljene struje. Prvu struju činili su oni koji su se zalagali za zadržavanje skupnog izuzeća za linijske konferencije (to su bili prijevoznici), dok su drugu skupinu činili oni koji su se zalagali za njegovo ukidanje (krcatelji, špediteri i potrošačke udruge). Stranke su na poziv Komisije iznosile različite argumente i činjenične dokaze *pro et contra* skupnog izuzeće linijskih konferencija. Svoje argumente i dokaze iznijela je i Komisija koja je temeljem čl. 253. UEZ, kada predlaže promjene postojećeg zakonodavstva dužna navesti razloge na kojima se one temelje. Stranke i Komisija su iznijele svoja stajališta i o ispunjavanju svakog od četiri kumulativna kriterija čl. 81. st. 3. UEZ.

1) Sporazum mora doprinositi unaprjeđenju proizvodnje ili distribucije robe ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka (*efficiency*)

Svrha prvog kriterija čl. 81. st. 3. je utvrđivanje prirode i vrijednosti unaprjeđenja u proizvodnji ili distribuciji robe ili u pružanju usluga koja proizlaze iz određenog sporazuma⁸⁴, kao i postojanja direktne uzročne veze između određenog sporazuma i navedenih unaprjeđenja. Kako bi to bilo moguće poduzetnici moraju obrazložiti i potkrijepiti dokazima tvrdnje o navodnim unaprjeđenjima koje proizlaze iz sporazuma kako bi se moglo utvrditi slijedeće:

a) Priroda navedenih unaprjeđenja

Ona moraju biti objektivna, neće se uzeti u obzir subjektivna stajališta stranaka o unaprjeđenjima koja, po njihovom mišljenju proizlaze iz određenog sporazuma. Smanjenje troškova koje proizlazi iz korištenja tržišne snage⁸⁵ poduzetnika ne može se uzeti u obzir kod ocjenjivanja postojanja prvog kriterija. Na primjer, kada stranke sklope sporazum kojim određuju cijene i dijele tržišta tada dolazi do smanjenja outputa, kao i troškova proizvodnje. Takvo smanjenje troškova je posljedica smanjenja outputa, te nema nikakve prokompetitivne učinke u smislu stvaranja dodatne vrijednosti povezivanjem imovine i gospodarske aktivnosti poduzetnika. Njegov jedini učinak je povećavanje profita poduzetnika, pa se sporazumi o određivanju cijena i diobi tržišta ne mogu smatrati sporazumima koji unaprjeđuju proizvodnju ili distribuciju robe ili promiču tehnički ili gospodarski napredak. Unaprjeđenja mogu biti kvantitativna (ona koja dovode do snižavanja cijena) i kvalitativna (ona koja dovode do poboljšanja kvalitete ili do stvaranja novih vrsta proizvoda i usluga)⁸⁶.

⁸⁴ Odredba se analogno primjenjuje i na odluke i usklađeno djelovanje poduzetnika.

⁸⁵ Udio na tržištu smatra se najvažnijim pokazateljem tržišne snage poduzetnika, ...udio na tržištu koji se kreće oko 80% ili više, ukazuje na izuzetnu tržišnu snagu, što je dostatno za zaključak o vladajućem položaju na tržištu, ...udio poduzetnika na tržištu od 60% ili više također se smatra vrlo visokim i u pravilu vodi zaključku o postojanju vladajućeg položaja, posebice kada postoji značajna razlika u udjelima između vodećeg i ostalih poduzetnika na tržištu. Također, udjeli na tržištu između 40-60% ukazuju na vladajući položaj, ukoliko postoji značajna razlika u odnosu na udio slijedećeg poduzetnika na tržištu, a prisutni su i drugi elementi koji doprinose snažnom položaju poduzetnika na tržištu. Vedran Šoljan: "Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice", o.c., str. 203.

⁸⁶ Sporazumi o istraživanju i razvoju najčešće dovode do stvaranja unaprjeđenja kvalitativne naravi. Ali i dis-

b) Uzročna veza između sporazuma i navedenih unaprjeđenja

Uzročna veza između sporazuma i navedenih unaprjeđenja mora biti izravna. Ukoliko se radi o neizravnoj vezi, ona se neće uzeti u obzir. Primjer izravne veze je ugovor o prijenosu tehnologije, koji omogućuje ovlašteniku proizvodnju novih ili kvalitetnijih proizvoda, dok je primjer neizravne veze bio slučaj kod kojeg se tvrdi kako restriktivni sporazum omogućava poduzetnicima povećanje njihovog profita, kako bi mogli više investirati u istraživanje i razvoj na korist krajnjih potrošača.

c) Vjerojatnost ostvarivanja i veličina svakog od navedenih unaprjeđenja i

d) Kako i kada će svako od navedenih unaprjeđenja biti ostvareno

Uvjeti pod b i c omogućavaju tijelu koje donosi odluku o izuzimanju određenog sporazuma utvrđivanje vrijednosti unaprjeđenja na koje se poduzetnici pozivaju, koja će se u kontekstu trećeg uvjeta čl. 81. st. 3. uspoređivati s antikompetitivnim učincima sporazuma. Zbog toga, navedena unaprjeđenja moraju biti takva da se njihova vrijednost može točno odrediti.

Tijekom konzultacijskog procesa Komisija je morala utvrditi proizlaze li iz određivanja cijena linijskih konferencija i upravljanja kapacitetom konkretne ekonomske koristi. U prilog tome ELLA je isticala kako konferencije donose poboljšanje u obavljanju usluga pomorskog prijevoza tako što osiguravaju stabilnost, na način da osiguravaju stabilnost cijena i stabilnost ponude brodskog prostora, odnosno pouzdanost usluga⁸⁷. Kako bi dokazali svoje tvrdnje prijevoznici su trebali dokazati izravnu kauzalnu vezu između konferencijskih sporazuma o određivanju cijena i ograničavanju upotrebe kapaciteta i navedenih poboljšanja u pružanju usluge sukladno Komisijinim Smjernicama o primjeni čl. 81. st. 3. UEZ. Korisnici prijevoza osporavali su njihove tvrdnje ističući kako cijene na tržištu brodskog prostora uopće nisu stabilne, te kako se danas većina tereta prevozi na temelju individualnih ugovora o pružanju usluga linijskog prijevoza. Komisija je uvažila njihove argumente, te je utvrđeno kako u današnjim tržišnim uvjetima konferencije ne mogu više vršiti naplatu prema svojim tarifama jer se većina tereta prevozi prema povjerljivim individualnim ugovorima o pružanju usluga između prijevoznika i korisnika prijevoza što bi značilo da je pouzdanost usluga rezultat djelovanja individualnih ugovora o pružanju usluga, a ne konferencija. To proizlazi iz podataka koje je podnijela sama ELAA prema kojima se u trgovinskoj razmjeni preko Atlantika većina linijskog tereta (i do 90%) prevozi temeljem individualnih ugovora o pružanju usluga, kao i u trgovinskoj razmjeni Europske Unije

tribucijski sporazumi mogu imati isti učinak. Primjerice, specijalizirani distributeri mogu pružiti usluge koje su bolje prilagođene potrebama potrošača.

⁸⁷ Pouzdane usluge su usluge prihvatljive kvalitete, takve da krcateljeva roba ne dolazi ni u kakvu opasnost i koje se obavljaju po istoj cijeni, bez obzira koji je dan i koja linija izabrana za prijevoz tereta. Pouzdanost u pružanju prijevoznih usluga je održavanje prijevoznih usluga prema rasporedu plovidbe tijekom vremena, čime se prijevoznicima osigurava obavljanje usluga u skladu s njihovim potrebama. Vidi odluku u slučaju TAA, toč. 388.

s Australijom i Novim Zelandom (75-80%) tereta se prevozi prema individualnim ugovorima o pružanju usluga, te su prema navodima ELAA individualni ugovori o obavljanju usluga linijskog prijevoza uobičajeni na svim trgovinskim pravcima.⁸⁸ Dakle, unatoč postojanju unutrašnje konkurencije u pogledu cijena prijevoznih usluga među prijevoznicima članovima konferencije (individualni ugovori o pružanju usluga), kao i postojanju izvanjske konkurencije od strane neovisnih prijevoznika, to nije značajnije utjecalo na ukupni nivo pouzdanosti i redovitosti linijskih prijevoznih usluga iz i prema EU. Iz toga možemo zaključiti kako navodna izravna uzročna veza između ograničenja tržišnog natjecanja koja proizlaze iz konferencijskih sporazuma (određivanja cijene i reguliranja kapaciteta) i unaprjeđenja u pružanju usluge (pouzdanost usluga), na koja se pozivaju prijevoznici, ne postoji.

2) Potrošačima se mora omogućiti pravedan udio u koristi koja proizlazi iz sporazuma (*pass-on*)

Pojam potrošača na koje se odnosi ovaj kriterij obuhvaća sve izravne ili neizravne korisnike proizvoda obuhvaćenih sporazumom, a to su proizvođači koji koriste te proizvode kao input, trgovci na veliko, trgovci na malo i krajnji potrošači. Pojam pravedan udio (engl. *fair share*) označava obvezu poduzetnika da na potrošače prenesu onaj dio koristi koji proizlazi iz sporazuma, kako bi im se u najmanju ruku kompenzirale stvarne ili potencijalne negativne posljedice sporazuma. Dakle, učinak sporazuma na položaj potrošača mora biti najmanje neutralan. Ukoliko je položaj potrošača zbog sporazuma pogoršan, tada se smatra da drugi uvjet čl. 81. st. 3. nije ispunjen. Ovaj uvjet sadrži tzv. kliznu skalu, odnosno u njemu je sadržano pravilo, da što je veće ograničenje tržišnog natjecanja koje proizlazi iz sporazuma, to moraju biti veće koristi koje on donosi i njihovo prenošenje na potrošače. Naime, ako su ograničavajući učinci određenog sporazuma značajni, a njegove koristi za potrošače relativno male, malo je vjerojatno da će drugi uvjet čl. 81. st. 3. biti ispunjen.

U slučaju linijskih konferencija, tijekom konzultacija s predstavnicima industrije istaknuto je da ukoliko linijske konferencije donose ekonomske koristi, kao što tvrde prijevoznici, tada pravedan udio tih koristi treba biti prenesen na potrošače, tj. njima se moraju kompenzirati negativni učinci koji proizlaze iz ograničenja tržišnog natjecanja. Kako je riječ o *hard-core* ograničenjima tržišnog natjecanja (horizontalni sporazumi kojima se određuju cijene i ograničava ponuda), koristi za potrošače moraju biti velike i jasno vidljive. Međutim, potrošači (krcatelji i otpremnici) ne primjećuju nikakvu korist od konferencijskog određivanja cijena i reguliranja ponude i traže ukidanje izuzeća. I OECD u svom izvješću navodi kako konferencijsko određivanje cijena dovodi do određivanja vozarina u visini potrebnoj za pokrivanje prosječnih troškova njenih najmanje učinkovitih članova. Prema tom sustavu, sposobni članovi konferencije zadržavaju koristi koje potječu iz određivanja vozarina koje su mnogo veće nego njihovi

⁸⁸ Vidi, podnesak ELAA od 18. 6. 2003., <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/review/submissions/elaa.pdf>.

troškovi. Može se zaključiti da kod konferencijskih sporazuma uštede na troškovima koje su posljedica unaprjeđenja u pružanju usluga nisu prenesene na korisnike prijevoza, te im nisu kompenzirani negativni učinci koji proizlaze iz određivanja cijena i ograničavanja ponude.

3) Ograničenja tržišnog natjecanja moraju biti nužna za postizanje ciljeva pod 1 i 2 (*indispensability*)

Trećim uvjetom čl. 81. st. 3. određeno je da sporazum ne smije nametati ograničenja tržišnog natjecanja koja nisu nužna za postizanje unaprjeđenja koja proizlaze iz konkretnog sporazuma. U njemu je sadržan dvostruki test. Kao prvo, ograničavajući sporazum mora biti razumno potreban za postizanje unaprjeđenja. Kao drugo, svako pojedino ograničenje tržišnog natjecanja koje proizlazi iz sporazuma mora biti razumno potrebno za postizanje unaprjeđenja. Odlučujući faktor kod ovog uvjeta je, da li ograničavajući sporazum i svako pojedinačno ograničenje tržišnog natjecanja koje iz njega proizlazi omogućava obavljanje određene aktivnosti učinkovitije, nego što bi to bilo u slučaju nepostojanja sporazuma ili konkretnog ograničenja tržišnog natjecanja. Potrebno je utvrditi kako su unaprjeđenja u proizvodnji i distribuciji robe ili u pružanju usluga specifična za konkretni sporazum, na način da ne postoje drugi ekonomski prihvatljivi i manje ograničavajući⁸⁹ načini postizanja konkretnih unaprjeđenja. Posebno je važno ispitati, uzimajući u obzir okolnosti svakog pojedinog slučaja jesu li stranke mogle postići ista unaprjeđenja drugim, manje restriktivnim vrstama sporazuma, i ukoliko jesu, kada. Također je potrebno ispitati jesu li stranke mogle postići konkretna ograničenja samostalno.

Kada se utvrdi kako je određeni sporazum potreban za postizanje unaprjeđenja u proizvodnji robe i pružanju usluga, prelazi se na utvrđivanje nužnosti svakog pojedinog ograničenja koje proizlazi iz sporazuma. Ograničenje je nužno ukoliko bi u slučaju njegovog ukidanja došlo do nestanka ili značajnog smanjenja unaprjeđenja koja proizlaze iz sporazuma ili bi se ona znatno teže ostvarila. Što je ograničenje veće, to mora biti strože i detaljnije njegovo ispitivanje prema trećem kriteriju⁹⁰ čl. 81. st. 3. UEZ.

Tijekom konzultacijskog procesa u svezi s ukidanjem skupnog izuzeća linijskih konferencija nastojalo se odgovoriti na pitanje postoje li manje restriktivna sredstva od konferencijskih sporazuma koja bi mogla osigurati pouzdanost pružanja usluga linijskog prijevoza. U svezi s tim posebno je istaknuta sve veća važnost neovisnih prijevoznika, te povećanje broja individualnih ugovora o pružanju usluga.

Među sudionicima u konzultacijama s Komisijom nije sporno da neovisni prijevoznici mogu osigurati pouzdane usluge linijskog prijevoza. Činjenica da se udio neovisnih prijevoznika na glavnim trgovinskim pravicima, od donošenja Uredbe 4056/86 znatno

⁸⁹ Misli se na ograničavanje tržišnog natjecanja.

⁹⁰ Vidi odluku Suda prvog stupnja u slučaju FEFC, toč. 392-395.

povećao, na štetu konferencija, ukazuje kako oni postižu u najmanju ruku jednaka unaprjeđenja u pružanju usluga linijskog prijevoza. Jednako tako pružanje pouzdanih usluga linijskog prijevoza od strane neovisnih prijevoznika pokazuje kako ograničenja tržišnog natjecanja koja su rezultat djelovanja konferencija nisu nužna za postizanje tehničkog i gospodarskog napretka u obavljanju usluga linijskog prijevoza.

Kada je riječ o ugovorima o pružanju usluga, oni također doprinose stabilnim i pouzdanim uslugama linijskog prijevoza. Značaj ugovora o pružanju usluga, posebno individualnih ugovora o pružanju usluga porastao je promjenama prava SAD-a⁹¹, a Komisija je u svojoj odluci u slučaju TACA 1998. godine otklonila ograničenja za njihovo sklapanje. Komisija je izričito navela kako ugovori o pružanju usluga osiguravaju koristi za krcatelje, pružajući im posebne usluge prilagođene njihovim potrebama. Također, vozarina se, kod te vrste ugovora, ugovara unaprijed i ne mijenja se za vrijeme ugovorenog razdoblja (obično do jedne godine), iz čega proizlazi kako ugovori o pružanju usluga pridonose stabilnosti cijena. Ugovorima o pružanju usluga mogu se predvidjeti tzv. *all-in* cijene koje uključuju dodatne i pomoćne naknade, pa se na taj način uklanja neizvjesnost za krcatelje oko njihove visine.⁹²

Ukoliko se i unatoč postojanju ugovora o pružanju usluga ukaže potreba za suradnjom linijskih prijevoznika, operacionalni sporazumi o pružanju usluga, konzorciji i alijance su mnogo manje restriktivni načini suradnje nego linijske konferencije. Oni omogućuju prijevoznicima zajedničko obavljanje usluga što dovodi do racionalizacije njihovih prijevoznih aktivnosti te smanjenja troškova obavljanja usluga linijskog prijevoza. Tijekom konzultacije Komisije s predstavnicima industrije postojala su mišljenja kako je djelovanje konzorcija često puta usko povezano s aktivnostima konferencija, jer su u velikom broju slučajeva članovi konzorcija ujedno i članovi konferencija.

Komisija nije uvažila taj argument jer je on u suprotnosti s pravom tržišnog natjecanja EZ. Uredba o skupnom izuzeću za linijske konzorcije ne dopušta horizontalne sporazume o određivanju cijena i ona se primjenjuje kako na konzorcije koji djeluju unutar konferencija, tako i na konzorcije u koje su uključeni prijevoznici koji nisu članovi konferencija.

Sve veća primjena povjerljivih ugovora o pružanju usluga, konzorcija i alijanci u linijskom prijevozu dokaz je kako postoje drugi manje restriktivni načini pružanja pouzdanih usluga linijskog prijevoza zbog čega je zaključeno da ograničenja tržišnog natjecanja koja proizlaze iz Uredbe 4056/86 nisu nužna za obavljanje redovitog linijskog prijevoza te kako treći uvjet čl. 81. st. 3. UEZ nije ispunjen.

⁹¹ Vidi Ocean Shipping and Reform Act (OSRA) SAD-a iz 1998. godine kojim je prijevoznicima i krcateljima u trgovinskoj razmjeni s SAD-om dopušteno sklapanje povjerljivih ugovora o pružanju usluga bez obveze objavljivanja bitnih sastojaka ugovora i prema kojem konferencije više nisu smjele zabranjivati svojim članovima sklapanje individualnih ugovora o pružanju usluga.

⁹² Poblize, Komisijina odluka u slučaju TACA, toč. 472-476.

4) Sporazum na smije omogućiti poduzetnicima uklanjanje konkurencije u značajnom dijelu sporazumom obuhvaćenih proizvoda (*no elimination of competition*)

Ovim uvjetom štiti se konkurencija i proces tržišnog natjecanja kojima se daje prednost pred potencijalnim pozitivnim gospodarskim učincima koje može imati određeni ograničavajući sporazum. Naime, poznato je kako je konkurencija među poduzetnicima osnovni preduvjet gospodarskog napretka, osobito inovacija. U situacijama kada dolazi do potpunog prestanka tržišnog natjecanja na određenom tržištu zbog postojanja ograničavajućeg sporazuma, to će dugoročno dovesti do pogrešnog razmjesta gospodarskih resursa, smanjenja inovacija i povećanja cijena.

Prilikom ispitivanja dolazi li do prestanka tržišnog natjecanja u smislu posljednjeg uvjeta čl. 81. st. 1. UEZ treba uzeti u obzir stupanj konkurencije koji je postojao prije sklapanja sporazuma, kao i utjecaj ograničavajućeg sporazuma na tržišno natjecanje, odnosno ograničenje tržišnog natjecanja koje on donosi.

Iako je vrlo važno utvrditi tržišne udjele⁹³ poduzetnika koji sudjeluju u sporazumu, kao tržišne udjele preostalih konkurenata, veličina izvora konkurencije koji ostaju nakon sklapanja sporazuma ne može se procjenjivati samo na temelju tržišnih udjela poduzetnika. Potrebno je provesti širu kvalitativnu i kvantitativnu analizu kako bi se utvrdila stvarna mogućnost poduzetnika, koji nisu stranke ograničavajućeg sporazuma da se natječu.

Procjenjujući utjecaj ograničavajućeg sporazuma na tržišno natjecanje važno je da nadležna tijela ispituju njegov utjecaj na različite parametre tržišnog natjecanja kao što su cijene proizvoda i usluga, inovacije, nove proizvode. Ako se utvrdi da stranke sporazuma primjenjuju i održavaju značajna povećanja cijena ili se upuštaju u druge aktivnosti koje su pokazatelji postojanja njihove velike tržišne snage, to je dokaz da stranke sporazuma nisu podložne nikakvom pritisku konkurenata i da je tržišno natjecanje uklonjeno u značajnom dijelu sporazumom obuhvaćenih proizvoda.

Iako su postojeći izvori konkurencije najznačajniji kod ispitivanja je li ispunjen četvrti uvjet čl. 81. st. 3. UEZ i njih je najlakše utvrditi, moraju se ispitati i budući, potencijalni izvori konkurencije. Njihova procjena zahtijeva analizu prepreka ulaska na tržište⁹⁴ s kojima se susreću poduzetnici koji ulaze na određeno tržište.

⁹³ Na temelju definiranog mjerodavnog tržišta proizvoda i mjerodavnog geografskog tržišta moguće je izračunati udio poduzetnika na tržištu na način da se njegova proizvodnja ili prodaja stavi u odnos s proizvodnjom ili prodajom drugih poduzetnika na mjerodavnom tržištu. Kriterij utvrđivanja udjela na tržištu može biti ostvareni obim prodaje, vrijednost ostvarene prodaje ili proizvodni kapaciteti poduzetnika. Poblize, Vedran Šoljan: "Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice", o.c., str.243.

⁹⁴ U ekonomskoj teoriji prepreke ulaska na tržište definirane su kao trošak proizvodnje koji mora snositi poduzetnik koji želi ući u industriju, ali koji ne tereti poduzetnika koji su već prisutni u toj industriji. Prepreke ulaska na tržište su i sve prednosti poduzetnika već prisutnih na tržištu u odnosu na potencijalne ulaznike, koje se odražavaju i u razini u kojoj poduzetnik već prisutan na tržištu može neprestano podizati cijene svojih proizvoda ili usluga bez da time privuče ulazak novih poduzetnika na tržište. Vidi, Vedran Šoljan: "Vladajući

Komisija se u svojim odlukama usredotočila na utvrđivanje postojanja prepreka ulaska na tržište, bez obzira jesu li iste prepreka prisutne zbog konferencijskih aktivnosti ili samo zbog strukture mjerodavnog tržišta. Iako regulatorne prepreke⁹⁵ na tržištu linijskog prijevoza gotovo da ne postoje, struktura tržišta ne dopušta lagan ulaz novih konkurenata najviše zbog velikih troškova održavanja redovitih usluga linijskog prijevoza.

Kod utvrđivanja ulaznih prepreka vrlo je važno definirati mjerodavno tržište. Mjerodavno tržište ima dvije dimenzije: 1. Mjerodavno tržište proizvoda, koje obuhvaća sve proizvode odnosno usluge koje potrošači smatraju međusobno nadomjestivima zbog njihovih obilježja, cijene i namjeravanog korištenja. i 2. Mjerodavno geografsko tržište, koje obuhvaća područje homogenih uvjeta tržišnog natjecanja, na kojem su uvjeti tržišnog natjecanja isti za sve poduzetnike.⁹⁶

U slučaju TACA Komisija nije uzela u obzir navode da kod utvrđivanja mjerodavnog tržišta proizvoda u konkretnom slučaju treba uzeti u obzir i zračni prijevoz, obrazlažući to time što je zračni prijevoz za rutu preko sjeverno Atlantika 20 puta skuplji nego pomorski prijevoz i devet puta brži, pa se prema tome ne može uspoređivati s linijskim prijevozom, odnosno ne može se tvrditi kako su ta dva načina prijevoza zamjenjiva.

Prilikom utvrđivanja mjerodavnog geografskog tržišta u slučaju TACA bilo je sporno to što je Komisija ograničila mjerodavno geografsko tržište samo na rutu između sjevernoeuropskih i sjevernoameričkih luka. Članovi TACA uložili su prigovor navodeći kako su sjevernoeuropske luke zamjenjive s mediteranskim lukama, prvenstveno zbog postojanja odlične cestovne i željezničke mreže u Europskoj uniji. Prigovor nije uvažen ni od strane Komisije, niti od strane Suda prvog stupnja zbog toga što su strana tereta, ali i sami prijevoznici u konkretnom slučaju tretirali mediteranske luke kao neadekvatne.⁹⁷ Dakle, i Komisija i Sud prvog stupnja su uzeli u obzir činjenicu da neki sudionici na tržištu ne smatraju određene luke zamjenjivima. Takvom načinu utvrđivanja mjerodavnog geografskog tržišta ekonomski stručnjaci će prigovoriti da je presubjektivan. Očito je kako Komisijino poimanje mjerodavnog geografskog tržišta

položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice, o.c., str.243.

⁹⁵ Propisi i pravne norme tijela kojima je povjereno reguliranje određenih gospodarskih djelatnosti na različite načine određuju uvjete ulaska na određeno tržište. Klasičan primjer prepreka ulaska na tržište su carine i druge naknade koje utječu na razinu razmjene u međunarodnoj trgovini, te količinska ograničenja uvoza. Također, lakoća ulaska na određeno tržište može biti povezana s uvjetima za dobivanje dozvola za obavljanje djelatnosti na određenom području. Poblize, Vedran Šoljan: *“Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice”*, o.c., str.220.

⁹⁶ Kod linijskih konferencija radilo bi se o različitim rutama koje mogu zamijeniti jedna drugu.

⁹⁷ Nije postojalo dovoljno dokaza iz kojih bi se moglo zaključiti kako je bilo koji krcatelj bio spreman poslati veće količine tereta u mediteranske luke, čak iako su pojedini članovi TACA-e organizirali i željeznički prijevoz robe između Milana i Roterdama. Jason Chuah: *“Liner conferences in EU and proposed review of Regulation 4056”*, o. c., str. 230.

nije sukladno poimanju ekonomista, što dodatno otežava raspravu o tome jesu li linijske konferencije ekonomski opravdane ili ne.⁹⁸

Kod analiziranja bihevioralnih prepreka ulaska na tržište dobar primjer je odluka u slučaju *Yeheskel Arkin v. Borchard Lines*⁹⁹ u kojem je engleski High Court zauzeo stajalište kako svrha skupnog izuzeća nije sprečavanje linijskih konferencija da odgovore na mjere konkurencije. Međutim ako su protumjere neproporcionalne ponašanju koje predstavlja “nužnu obranu” tržišnog udjela one će se smatrati neprimjerenima. U konkretnom slučaju tužitelj je prigovorio kako se konferencija ne može koristiti skupnim izuzećem jer je prekršila uvjete iz čl. 81. st. 3. određujući predatorske cijene¹⁰⁰ i upotrebljavajući borbene brodove. Kao sudionik u tržišnom natjecanju osim tužitelja, male prijevoznike tvrtke i konferencije javlja se i treća tvrtka Mediterranean Shipping Corporation. Vozarinski rat bio je vrlo snažan, što je dovelo do toga da su tužitelj i Mediterranean Shipping Corporation znatno snizili cijene.

Konferencija se također, nastojala prilagoditi tužiteljevom snižavanju cijena, ali prema nalazima suda, nije nikada snizila vozarinu ispod najniže tržišne vozarine. Međutim, ona je mogla ponuditi bržu i redovitiju uslugu. Tužitelj je, za razliku od toga mogao ponuditi manji broj isplavljanja tjedno i obično je bio primoran prevoziti kako kontejnerski, tako i rasuti teret.

Upotreba borbenih brodova¹⁰¹ kao protumjere znači slanje određenog broda u određenu luku kako bi stigao u isto ili približno vrijeme kada i konkurentski brod. Cilj je uvjeravanje krcatelja različitim poticajima da svoj teret otpreme borbenim brodom radije nego konkurentskim vozilom. Chulah ističe kako je malo vjerojatno da će se to u današnje vrijeme dogoditi. Sustav prethodnog rezerviranja kontejnera za ukrcavanje tereta sprečava pokušaje konferencijskih brodova da u posljednji trenutak oduzmu teret konkurentima jer se krcatelj već prethodno obvezao na korištenje kontejnera određenog prijevoznika i stoga bi bilo vrlo nepraktično prebacivati teret u drugi kontejner, koji može biti smješten i u drugom dijelu luke, samo kako bi se mogao upotrijebiti jeftiniji konferencijski brod.

⁹⁸ Poblize, Jason Chuah: “*Liner conferences in EU and proposed review of Regulation 4056/86*”, o.c. str.229.

⁹⁹ Vidi, (2003) 2 Lloyd’s Law Report, str 225.

¹⁰⁰ Predatorske cijene temelje se na pretpostavci da poduzetnik koji sustavno određuje cijene ispod razine koja osigurava povrat troškova, kratkoročnim žrtvovanjem dobiti monopolizira određeno tržište uklanjanjem s tržišta konkurenata koji nemaju dostatna financijska sredstva da “prežive” rat cijena. Poblize, Vedran Šoljan: “*Vladajući položaj na tržištu i njegova zlouporaba u pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice*”, o.c., str. 301.

¹⁰¹ Prema UNCTAD- ovu Kodeksu, čl. 18 zabranjena je “ upotreba borbenih brodova u trgovinskoj razmjeni konferencije u svrhu isključenja, sprečavanja ili smanjenja konkurencije izbacivanjem prijevoznike linije koja nije članica konferencije iz navedene trgovinske razmjene. Također, vidi slučaj *Compagnie Maritime Belge and others v Commission* (Joined Cases T-24/93, T-25/93 i T-28/93 CEWAL I) (1996) II ECR 1201, toč. 202-203.

U slučaju Yeskel Arkin zapravo se radilo o hibridnom obliku predatorskih cijena. Konferencija je u stvari nudila veći broj isplovljavanja iz luke nego njeni konkurenti nastojeći pridobiti krcatelje u tim lukama s vozarinom koja je bila niža od njene uobičajene tarife. Za takav hibridni oblik predatorskih cijena (ukoliko nije neproporcionalan konkurentskim mjerama) mora se utvrditi namjera eliminiranja konkurenata, koju tužitelj nije uspio dokazati. Dakle, sud je uzimajući u obzir case-law Europskog suda utvrdio kako zlouporabno ponašanje nije samo po sebi dovoljno za ukidanje konferencijskog izuzeća, tužitelj je morao dokazati kako je to ponašanje imalo za cilj uklanjanje konkurencije. Sud razlikuje ponašanje koje se može smatrati zlouporabnim i cilj radi kojeg je isto poduzeto. Međutim, ako je zlouporabno ponašanje neprimjereno uvjetima konkretnog tržišta, to se smatra dovoljnim dokazom eliminacijske namjere. U ovom slučaju utvrđeno je kako se određivanje cijena koje su niže od troškova prijevoza i upotreba borbenih brodova ne može smatrati, samo po sebi, neprimjerenim tržišnim postupanjem i zbog toga sud mora utvrditi je li cilj takvog ponašanja eliminacija konkurenata.

U istom kontekstu zanimljivo je spomenuti stajalište Suda Europskih zajednica u slučaju *United Brands v. Commission*¹⁰² gdje je navedeno da iako su istinite tvrdnje o postojanju vladajućeg položaja poduzetnika u konkretnom slučaju, njemu se ne može zabraniti zaštita njegovih gospodarskih interesa ako su isti napadnuti i mora mu se priznati pravo na poduzimanje razumnih mjera koje su prikladne radi zaštite navedenih interesa, no takvo ponašanje se ne može odobravati ako je njegova svrha jačanje ili zlouporaba vladajućeg položaja.

Za vrijeme konzultacija Komisije i predstavnika industrije linijskog prijevoza raspravljalo se i o četvrtom kriteriju čl. 81. st. 3. UEZ koji propisuje kako linijske konferencije moraju biti podložne efektivnoj konkurenciji. Konkurenciju linijskim konferencijama čine, kao prvo neovisni prijevoznici. Generalno gledajući, njihovi tržišni udjeli na najvažnijim trgovinskim pravcima iz i prema EU u posljednjim godinama bilježe kontinuirani trend rasta.¹⁰³ Međutim, konkurencija neovisnih prijevoznika nije ista na svim trgovinskim pravcima, pa ju je potrebnu utvrđivati u svakom pojedinom slučaju.

Drugi izvor konkurencije linijskim konferencijama su individualni ugovori o pružanju usluga linijskog prijevoza između pojedinih krcatelja i članova konferencije. U prošlosti konferencije su nastojale ograničiti sklapanje tih ugovora. Komisija je svojom odlukom u slučaju TACA zabranila konferencijama da svoje članove sprječavaju da pregovaraju i ulaze u pojedinačne ugovore o pružanju usluga s krcateljima. Kao posljedica toga broj individualnih ugovora o pružanju usluga se znatno povećao, primjerice, u trgovinskoj

¹⁰² Case 27/76 (1978) ECR, toč. 189.

¹⁰³ Na primjer, u trgovinskoj razmjeni preko Atlantika tržišni udio neovisnih prijevoznika povećao se sa 39% u 1994. godini, na 52% u 2001. godini. Vidi, Revised TACA, toč. 45.

razmjeni preko Atlantika samo se 10% tereta koji prevoze članovi konferencije TACA prevozi prema tarifi te konferencije.¹⁰⁴

Kada se uzme u obzir veliki broj veza koje postoje među prijevoznicima (tako postoje primjeri da je isti prijevoznik član konferencije, sporazuma o linijskom konzorciju ili/i alijanci na istom tržištu) koje im omogućavaju razmjenu osjetljivih poslovnih informacija sa svojim konkurentima, kao i usklađeno djelovanje na tržištu, odluka je li određena konferencija podložna konkurenciji ovisit će o karakteristikama određenog tržišta, pa se ne može iznijeti generalni zaključak o ispunjenosti četvrtog kriterija čl. 81. st. 3.

Na temelju svega naprijed navedenog možemo zaključiti, kako četiri kumulativna kriterija čl. 81. st. 3. u današnjim tržišnim uvjetima nisu ispunjena. Prijevoznici nisu uspjeli dokazati svoje tvrdnje o postojanju izravne kauzalne veze između konferencijskih sporazuma o određivanju cijena i ograničavanju upotrebe kapaciteta i unaprjeđenja u obavljanju usluge linijskog prijevoza. Ni drugi uvjet čl. 81. st. 3. koji propisuje kako se potrošačima mora omogućiti pravedan udio u koristi koja proizlazi iz ograničavajućih sporazuma, kod konferencijskih sporazuma nije ispunjen. Također, linijske konferencije nisu nužne za ispunjavanje prva dva uvjeta iz čl. 81. st. 3. UEZ jer postoje i manje restriktivni sporazumi za tržišno natjecanje, kojima bi se mogli postići isti ciljevi. I konačno, ne može se tvrditi kako su konferencije na svim tržištima linijskog prijevoza podložne efektivnoj unutarnjoj i izvanjskoj konkurenciji, već je to potrebno utvrđivati od tržišta do tržišta, zbog čega se može konstatirati kako ni četvrti uvjet nije ispunjen, te da u današnjim tržišnim okolnostima postojanje skupnog izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja za linijske konferencije nije opravdano.

10. IZMJENA ODREDBI UREDBE 4056/86 O TEHNIČKIM SPORAZUMIMA I SUKOBU ZAKONA

Predmet rasprave među zainteresiranim stranama tijekom procesa izmjene Uredbe 4056/86 bile su i materijalno – pravne odredbe čl. 2. i 9. Uredbe 4056/86, no u mnogo manjoj mjeri nego čl. 3.

Člankom drugim uređeni su sporazumi linijskih prijevoznika tehničke prirode, odnosno riječ je o sporazumima “čiji je jedini cilj i posljedica ostvarenje tehničkog unaprjeđenja suradnje”¹⁰⁵. U članku su *ad exemplum* navedeni sporazumi tehničke prirode¹⁰⁶ koji su izuzeti od primjene čl. 81. st. 1. UEZ, a Komisija ili Europski sud su

¹⁰⁴ Isto tako, u trgovinskoj razmjeni između Europe/Australije i Novog Zelanda velika većina tereta (75- 80%), prema podacima ELAA, prevozi se temeljem ugovora o pružanju usluga.

¹⁰⁵ Vidi, čl. 2. st. 1. Uredbe 4056/86.

¹⁰⁶ To su, primjerice sporazumi o standardnom tipu broda i opreme, sjedinjenju pojedinačnih pošiljaka i sl

i u drugim konkretnim slučajevima mogli donijeti odluku kako je riječ o tehničkom sporazumu i izuzeti ga od primjene čl. 81. st.1 UEZ. Komisija i Europski sud su pojam tehničkih sporazuma tumačili izuzetno restriktivno, pa su svaki sporazum koji nije bio "čisto" tehničke prirode i koji je sadržavao bilo koji oblik trgovačke suradnje, smatrali trgovačkim sporazumom na koji se ne može primijeniti čl. 2.¹⁰⁷ Korisnici prijevoza nisu iznijeli svoje stajalište o tehničkim sporazumima, dok su mišljenja javnih tijela država članica bila podijeljena. Dok su jedni tvrdili kako je riječ o beznačajnoj odredbi i zalagali se za njeno ukidanje, drugi su podržavali mišljenje prijevoznika za njenim zadržavanjem.

Tijekom procesa izmjene Uredbe 4056/86 prijevoznici su smatrali kako odredbu o tehničkim sporazumima treba zadržati, jer ona može služiti kao "putokaz", osobito ako se uzme u obzir modernizacija procesnih pravila tržišnog natjecanja, zbog koje prijevoznici moraju sami procijeniti je li određeni sporazum koji sklapaju u suprotnosti s čl. 81. st. 1. UEZ ili ne. Komisija to nije smatrala dovoljno dobrim argumentom, te je navela kako je odredba članka 2. samo deklaratorne naravi. Ona je puko nabranje primjera sporazuma na koje se čl. 81. st. 1. ne primjenjuje, a takvo nabranje je suvišno. Ono ne doprinosi pravnoj sigurnosti jer su Komisija i Europski sud u svojim odlukama o primjeni čl. 81. st. 1. UEZ zauzeli jasan stav da tehnički (ne-trgovački) sporazumi nisu obuhvaćeni zabranom iz čl. 81. st. 1. UEZ.¹⁰⁸ Zbog svega naprijed navedenog Komisija je predložila brisanje čl. 2., što je Vijeće EU prihvatilo.

Čl. 9. Uredbe propisuje postupanje u slučaju kada primjena Uredbe 4056/86 dovodi do sukoba sa zakonom trećih država (država koje nisu članice EU). U tom slučaju Komisija će se konzultirati s nadležnim tijelom te države, a u slučaju potrebe za sklapanjem sporazuma Komisija će tražiti odobrenje za pregovaranje od Vijeća EU.

Ratio legis ove odredbe bio je u tome, što se je u vrijeme njenog donošenja, smatralo kako zbog karakteristika međunarodnog prijevoza morem, primjena Uredbe 4056/86 može dovesti do sukoba sa zakonima država izvan EU, što može biti štetno za njene gospodarske interese. No, takav slučaj do sada se nije dogodio, što je i razumljivo jer do sukoba zakona dolazi kada zakon jedne države zahtijeva nešto što zakon druge države zabranjuje. Nijedno zakonodavstvo koje regulira linijske konferencije, koje posluju na trgovinskim pravcima iz i prema EU, ne zahtijeva od njih sklapanje horizontalnih sporazuma kojima se određuju cijene usluga i regulira kapacitet brodova, a malo je vjerojatno da će do toga ikada i doći, zbog čega nije prihvaćen stav prijevoznika o zadržavanju čl. 9.

¹⁰⁷ Vidi Komisijine odluke u slučajevima *Far Eastern Frigate Conference* (O J 378, 31. 12. 1994., p.17) i *Far East trade Tariff Charges and Surcharges Agreement* (OJ 268, 20. 10. 2000, p.1.) koje se odnose na tehničke sporazume u čl. 3. Uredbe 1017/68, a može ih se smatrati mjerodavnim i za tumačenje čl. 2. Uredbe 4056/86.

¹⁰⁸ Vidi, slučaj koji se vodio pred Sudom prvog stupnja *T-229/94 Deutsche Bahn AG/ Commission* koji se odnosi na tehničke sporazume predviđene Uredbom 1017/68.

Držimo kako je ukidanje dvaju spomenutih članaka opravdano. U primjeni Uredbe 4056/86 pokazalo se kako je čl. 9. suvišan jer se nije dogodio takav slučaj u praksi, (a izvjesno je da se neće ni dogoditi) na koji bi se konkretni članak primijenio, dok je čl. 2., u kojem se *ad exemplum* nabrajaju primjeri dopuštenih sporazuma tehničke prirode također suvišan, jer o tome postoji relevantna sudska praksa.

11. PRIMJENA POSTUPOVNIH PRAVILA TRŽIŠNOG NATJECANJA EUROPSKE ZAJEDNICE NA POMORSKI PRIJEVOZ

11.1. Uredba 4056/86

Uredbom Vijeća EEZ broj 141/62 o izuzimanju prijevoza od primjene Uredbe broj 17/62, prijevoz je bio izuzet od primjene općih procesnih pravila iz Uredbe 17/62. U preambuli Uredbe 141/62 kao razlog izuzimanja navodi se "... *kako treba voditi računa o osobitim obilježjima prijevoza, zbog kojih je za tu granu potrebno propisati posebna pravila o tržišnom natjecanju, različita od onih koja se primjenjuju na druge gospodarske grane, zbog čega se Uredba 17/62 ne bi trebala primjenjivati na prijevoz.*"

Kao posljedica takvog normativnog rješenja, za pojedine grane prijevoza donesena su posebna procesna pravila. Uredbom 1017/68 od 19. srpnja 1968. godine propisana su posebna procesna pravila za cestovni, željeznički i promet unutarnjim vodama, a Uredbom broj 3975/87 od 14. prosinca 1987. godine procesna pravila za zračni prijevoz.

Uredba 4056/86 uz mnoge vrlo važne materijalno-pravne odredbe sadržavala je i posebna procesna pravila. Ta pravila, sadržana u člancima 10. – 25. Uredbe predstavljala su *lex specialis* za pomorski prijevoz.

Ipak, uspoređujući Uredbu 17/62 i Uredbu 4056/86 može se primijetiti kako je većina procesnih odredbi Uredbe 4056/86 identična onima Uredbe 17/62. Na primjer, odredbe koje reguliraju ovlaštenja Komisije za postavljanje zahtjeva za pružanjem informacija od vlada i nacionalnih antimonopolnih tijela država članica, te poduzetnika i njihovih udruženja, kao i odredbe o ostalim istražnim ovlastima Komisije.¹⁰⁹ Obje uredbe sadrže i identične odredbe o bliskoj suradnji Komisije i nacionalnih antimonopolnih tijela, kao i odredbe o novčanim kaznama i tzv. periodičnim kaznenim plaćanjima.¹¹⁰

Uredba 17/62 sadrži neke općenite odredbe o ovlaštenjima nacionalnih antimonopolnih tijela i Komisije za primjenu prava tržišnog natjecanja. Tako ista Uredba propisuje isključivo ovlaštenje Komisije za primjenu izuzeća iz čl. 81. st. 3. UEZ

¹⁰⁹ čl. 16.- 18. Uredbe 4056/86 i čl. 11. , 13. i 14. Uredbe 17/62.

¹¹⁰ čl. 15. 19. i 20. Uredbe 4056/86 i čl. 10. i čl. 15. i 16. Uredbe 17/62.

na određeni sporazum(e), dok su nacionalna antimonopolna tijela ovlaštena provoditi postupke u kojima dolazio do primjene čl. 81. st. 1. i 82. UEZ.

Razlika postoji u odredbama o notifikaciji sporazuma radi dobivanja individualnog izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja, a sastoji se u tome što Uredba 4065/86 propisuje konkretne radnje poduzetnika i Komisije i rokove za njihovo poduzimanje prilikom odlučivanja o zahtjevu za individualno izuzeće sporazuma, dok su uredbom 17/62 na općenit način propisane vrste sporazuma koje nije potrebno prijavljivati Komisiji, kao i obveza prijavljivanja onih sporazuma, odluka i usklađenog djelovanja poduzetnika koji su postojali prije donošenja Uredbe 17/62.

Za razliku od Uredbe 17/62 koja propisuje kako se izuzeće može dopustiti za određeno vremensko razdoblje, čiju duljinu određuje sama Komisija, Uredbom 4056/86 propisana je maksimalna duljina trajanja izuzeća za konferencijske sporazume koja iznosi 6 godina od dana objavljivanja odluke u Službenom listu Europske unije.

Može se zaključiti kako je Uredba 4056/86 sadržavala vrlo mali broj procesnih odredbi koje su u sadržajnom smislu bile *lex specialis* za pomorski prijevoz.

11.2. Uredba 1/2003

Vijeće EU je u prosincu 2004. godine donijelo novi provedbeni propis u pravu tržišnog natjecanja koji utvrđuje nadležnost u primjeni prava tržišnog natjecanja, te pravila postupka u primjeni odredaba članaka 81. i 82. UEZ, Uredbu 1/2003. Uredba se počela primjenjivati u svibnju 2004. godine.

Najvažnija novina koju donosi Uredba 1/2003, a koja se odnosi na pomorsko pravo je zasigurno ukidanje procesnih pravila Uredbe 4056/86 i početak primjene općih procesnih pravila Uredbe 1/2003 i na pomorski prijevoz¹¹¹, čime je pomorski prijevoz izjednačen s drugim gospodarskim granama u pogledu primjene procesnih pravila tržišnog natjecanja. Međutim, Uredba 1/2003 se sve do stupanja na snagu čl. 2. Uredbe 1419/2006, dana 18. listopada 2006. godine primjenjivala samo na linijski prijevoz, dok su slobodna plovidba i pomorska kabotaža ostale izvan primjene procesnih pravila tržišnog natjecanja¹¹².

No, Uredba donosi i niz drugih novina. U okviru ovog rada navest ćemo one koje smatramo najznačajnijima.

¹¹¹ Uredbom su stavljena su izvan snage i procesna pravila Uredbe 1017/68 koja se odnosi na cestovni, željeznički i promet unutarnjim vodama i Uredbe 3975/87 koja se odnosi na zračni promet između država članica Europske unije.

¹¹² U trenutku donošenja Uredbe 1/2003 bilo je predviđeno kako se ona neće primjenjivati ni na zračni prijevoz između država članica EU i država izvan EU, (čl. 32. (c) Uredbe 1/2003.). Ta odredba je ukinuta Uredbom 411/2004 o ukidanju Uredbe 3975/87 i izmjeni Uredbe 1/2003 u odnosu na zračni prijevoz između EU i trećih država.

Uredbom 1/2003 je ojačana uloga nacionalnih antimonopolnih tijela i sudova država članica. Za razliku od ranije važeće Uredbe 17/62 koja je propisivala isključivu nadležnost Komisije za primjenu čl. 81. st. 3. UEZ, dok je postojala paralelna nadležnost Komisije i nacionalnih antimonopolnih tijela u svezi primjene čl. 81. st. 1. i 2. i čl. 82., Uredba 1/2003 propisuje paralelnu nadležnost Komisije, nacionalnih antimonopolnih tijela, ali i sudova država članica u primjeni čl. 81. i 82. UEZ u cjelini.

Zadržano je načelo prvenstva Komisije u postupanju, odnosno kada Komisija započne postupak u predmetu, prestaje nadležnost nacionalnih antimonopolnih tijela i sudova u predmetu koji se zasniva na istom činjeničnom stanju.¹¹³

Uredbom je regulirano i pitanje tereta dokaza u postupcima za primjenu čl. 81. i 82. Ugovora EZ na nivou pojedine države članice i na nivou Unije te je propisano kako teret dokaza o kršenju prava tržišnog natjecanja pada na onu stranku ili tijelo koja tvrdi da je do njega došlo. Također, poduzetnik ili udruženje poduzetnika koji zahtijeva povlasticu iz čl. 81. st. 3. UEZ treba snositi teret dokaza da su uvjeti propisani tim stavkom ispunjeni.¹¹⁴

Uredba promiče suradnju između Komisije i nacionalnih antimonopolnih tijela u primjeni propisa tržišnog natjecanja Europske zajednice, a koja se sastoji od pružanja pomoći u provođenju istražnih radnji, uzajamnog informiranja o činjeničnom stanju, dokazima i donesenim odlukama kao i konzultiranje o svakom pitanju koje uključuje primjenu prava Zajednice. Sudovima država članica je zajamčeno pravo da zahtijevaju od Komisije informacije kojima ona raspolaže važne za utvrđivanje činjenica u predmetima u kojima odlučuju, kao i mišljenja o pitanjima koja se odnose na primjenu pravila tržišnog natjecanja Zajednice. Novina koju donosi Uredba 1/2003 je i pravo nacionalnih antimonopolnih tijela, kao i Komisije, kada to zahtijeva potreba ujednačene primjene prava, da podnose pisano mišljenje sudovima države članice o pitanjima koja se odnose na primjenu članaka 81. i 82. UEZ.

Komisija može započeti postupak utvrđivanja ograničavanja tržišnog natjecanja po službenoj dužnosti, na temelju prijave države članice, te pravne ili fizičke osobe koja ima interes za pokretanje postupka.

Uredba je dala Komisiji i značajne istražne ovlasti. Te ovlasti odnose se na pravo na postavljanje zahtjeva za pružanjem informacija pod prijetnjom novčanih kazni, te pravo na usmeno saslušanje osoba¹¹⁵ radi prikupljanja informacija koje se odnose na predmet istrage. Komisija ima pravo provoditi i inspekcije tijekom kojih službenici Komisije

¹¹³ Čl. 11. st. 6. Uredbe 1/2003.

¹¹⁴ *Ibidem*, čl. 2.

¹¹⁵ *Ibidem*, čl. 18 st. 4. Obvezom su obuhvaćeni zakonski zastupnici poduzetnika, odnosno osobe koje su ovlaštene zastupati poduzetnika na temelju njegovih osnivačkih akata, kao i njegovi vlasnici. Odvjetnici i druge osobe koje imaju punomoć za zastupanje mogu pružiti informacije za račun opunomoćitelja, no opunomoćitelj je odgovoran za njihovu točnost.

i druge ovlaštene osobe mogu ulaziti u prostorije poduzetnika, pregledavati njegove poslovne knjige i druge dokumente, uzimati prijepise iz takvih knjiga ili zapisa i slično. U slučaju otpora naprijed navedenim istražnim radnjama službenici nacionalnog antimonopolnog tijela dužni su aktivno pomagati¹¹⁶ službenicima Komisije.

Komisija može poduzimati istražne radnje i izvan postupaka ispitivanja postojanja ograničavajućeg sporazuma ili zlouporabe vladajućeg položaja. Uredbom 1/2003 je predviđeno da, ukoliko trend trgovine između država članica, krutost cijena ili druge okolnosti ukazuju na to da je tržišno natjecanje na zajedničkom tržištu ograničeno, Komisija može provesti ispitivanje razine tržišnog natjecanja u određenim granama gospodarstva ili određenih vrsta sporazuma u različitim granama¹¹⁷. Tijekom ispitivanja Komisija može od poduzetnika ili njihovih udruženja zahtijevati pružanje informacija potrebnih za ocjenu postoji li kršenje čl. 81. i 82. Ugovora EZ, što uključuje i pravo traženja da joj se stave na uvid svi sporazumi i odluke udruženja poduzetnika koji mogu ukazivati na usklađeno djelovanje. Komisija može i objaviti svoje izvješće o rezultatima ispitivanja i zatražiti komentare zainteresiranih strana. To je dio zadaće Europske komisije obuhvaćen pojmom (engl. *competition advocacy*), a sastoji se u djelovanju na promicanju tržišnog natjecanja kojim se bez primjene prisile želi stvoriti svijest o gospodarskim koristima koje proizlaze iz tržišnog natjecanja kod poduzetnika, tijela državne uprave država članica i najšire javnosti. Riječ je o vrsti edukacije poduzetnika, državne uprave i javnosti, s ciljem da ti subjekti prihvate kulturu tržišnog natjecanja. Promidžba je upravljena na sve društvene segmente iz razloga što narušavanje slobodnog tržišnog natjecanja nije samo posljedica djelovanja poduzetnika, odnosno privatnopravnih subjekata, nego i djelovanja državne uprave.¹¹⁸

Iz odredbe čl. 17. Uredbe 1/2003 proizlazi kako je uloga Komisije mnogo veća od uloge kvazi-pravosudnog tijela čije je djelovanje ograničeno na primjenu prava tržišnog natjecanja na konkretne slučajeve, već je ona odgovorna za provođenje politike zaštite tržišnog natjecanja.

Uredbom 1/2003 Komisiji je dano ovlaštenje donošenja privremenih mjera. Naime, člankom 8. je propisano da u slučaju hitnosti, zbog opasnosti nastanka ozbiljne i nenadoknadive štete za tržišno natjecanje, Komisija može svojom odlukom, na temelju *prima facie* ocjene o postojanju povrede, donijeti odluku o privremenim mjerama.

Kada utvrdi postojanje povrede tržišnog natjecanja, Komisija može donijeti odluku kojom nalaže obustavu povrede. Kako bi osigurala učinkovito obustavljanje povrede,

¹¹⁶ *Ibidem*, čl. 20., st. 5.

¹¹⁷ *Ibidem*, čl. 17. st. 1.

¹¹⁸ "Riječ je o donošenju odluka i rješenja tijela državne uprave koja nisu u skladu s propisima o konkurenciji ili/i donošenju zakona i podzakonskih akata koji su po svom značaju antikompetitivni. To je često posljedica nedovoljnog poznavanja temeljnih načela i propisa o konkurenciji, ali može biti i posljedica pokušaja zaštite nekih poduzetnika od izravnih konkurenata." Vidi, Mladen Cerovac: "Novi Zakon o zaštiti tržišnog natjecanja", *Hrvatska pravna revija*, broj 9/2003, Inžinjerski biro, Zagreb, rujan 2003., str.53.

Komisija može svojom odlukom odrediti mjere koje poduzetnik treba poduzeti. Mjere mogu biti bihevioralne, to su one mjere koje nalažu određeni način postupanja na tržištu i u poslovnim odnosima ili strukturalne, kojima se mijenja struktura samog poduzetnika.¹¹⁹ Strukturalne mjere se mogu odrediti samo onda kada nema jednako učinkovitih bihevioralnih mjera ili kada bi bilo koja prikladna i jednako učinkovita bihevioralna mjera bila otegotnija za poslovanje poduzetnika.

Komisija može izreći novčanu kaznu na samo zbog povrede čl. 81. i 82. UEZ, već i zbog povrede odredbi Uredbe 1/2003 koje se odnose na poduzimanje istražnih radnji ili kada poduzetnik djeluje suprotno odluci kojom je određena privremena mjera ili obvezi koju je preuzeo. Novčana kazna se može odrediti svakom od poduzetnika koji je, namjerno ili nehajem, povrijedio odredbe tržišnog natjecanja, a u utvrđivanju visine kazne Komisija mora uzeti u obzir težinu i trajanje povrede.

Uredbom 1/2003 predviđena su i tzv. periodična kaznena plaćanja koja ne prelaze 5% prosječnog dnevnog prometa poduzetnika u prethodnoj poslovnoj godini dnevno. Ukupan iznos takvog kaznenog plaćanja određuje se ovisno o proteku vremena od utvrđenog roka za prestanak povrede. čl. 81 i 82. Ugovora EZ, udovoljavanja odluci kojom su određene privremene mjere, udovoljavanja preuzetoj obvezi koja je učinjena obvezujućom odlukom Komisije, pristanka da se podvrgne inspekciji Komisije te stvarnog prestanka postupanja kojim je ograničeno tržišno natjecanje, odnosno stvarno ispunjenje neke od navedenih obveza.

Protiv odluke Komisije, koja sadrži odluku o novčanim kaznama ili tzv. periodičnim novčanim kaznama, poduzetnik može podnijeti žalbu Europskom sudu, odnosno od stupanja na snagu Odluke Vijeća br. 88/591, Prvostupanjskom sudu, koji odluku Komisije o novčanoj kazni ili periodičnom kaznenom plaćanju može potvrditi, poništiti, umanjiti ili povećati iznos novčane kazne ili periodičnog kaznenog plaćanja.

11.3. Primjena procesnih pravila prava tržišnog natjecanja na trampersku (slobodnu) plovidbu i kabotažu

Materijalno-pravna pravila tržišnog natjecanja iz čl. 81. i 82. Ugovora EZ primjenjuju se, bez iznimke na sve gospodarske grane, pa tako i na slobodnu plovidbu i kabotažu. Međutim, člankom 1. st. 2. Uredbe 4056/86, kojim se regulira područje njene primjene određeno je kako se ona primjenjuje isključivo na "... međunarodne usluge pomorskog prijevoza iz ili prema jednoj ili više luka Europske unije, koje nisu tramperske brodske usluge."

U st. 3. (a) istog članka sadržana je definicija "tramperskih brodskih usluga" koje predstavljaju prijevoz tereta u rasutom stanju ili djelomično krcanog rasutog i komadnog

¹¹⁹ To je primjerice, prijenos udjela u društvu-kćeri na drugu osobu.

tereta, u brodu danom u charter (u cijelosti ili djelomično) jednom ili više naručitelja temeljem brodarskog ugovora na vrijeme ili na putovanje ili druge vrste ugovora za neredovitu i neoglašenu plovidbu, kod kojih se vozarinski stavovi dogovaraju slobodno, od slučaja do slučaja, u skladu s ponudom i potražnjom. Dakle, Uredbom 4056/86 isključena je primjena njenih materijalno-pravnih i procesno-pravnih odredbi na kabotažu i slobodnu plovidbu.

Stupanjem na snagu Uredbe 1/2003 i stavljanjem izvan snage procesnih pravila iz Uredbe 4056/86 zadržano je pravilo o neprimjenjivanju procesnih pravila tržišnog natjecanja na međunarodnu slobodnu plovidbu, kao i na usluge prijevoza morem koji se obavlja između luka iste države članice EU.¹²⁰

Kao razlog neprimjenjivanja općih procesnih pravila tržišnog natjecanja na kabotažnu plovidbu najčešće se spominje kako te usluge samo u iznimnim slučajevima mogu imati značajan utjecaj na trgovinu između država članica, što je *inter alia* jedan od uvjeta za primjenu prava tržišnog natjecanja na određenu gospodarsku aktivnost¹²¹. Ipak, postoje primjeri kabotažne plovidbe koja može utjecati na trgovinsku razmjenu među državama članicama. To su prije svega usluge pomorskog prijevoza na koje otpada značajan udio prijevoznih usluga određene države članice, kao što su prijevozne usluge prema velikim otocima, kao što su Korzika i Sicilija ili kabotažni feeder prijevoz radi prekrcanja robe na drugi brod čije je odredište druga država članica EU.

Smatramo kako nije opravdano isključenje pomorske kabotaže, kao takve od primjene pravila tržišnog natjecanja. Iako kabotaža u većini slučajeva nema utjecaj na trgovinu među državama članicama EU, to ne opravdava isključenje te vrste usluga u cjelini od primjene provedbenih normi tržišnog natjecanja.

Kada je riječ o tramperskim prijevoznim uslugama, one se često nazivaju "morskim taksijima" jer za razliku od linijskih prijevoznika koji voze poput autobusa prema unaprijed određenom rasporedu plovidbe, tramperski prijevoznici nude usluge ovisne o specifičnoj potražnji¹²². Prijevoznici su tijekom konzultacijskog procesa isticali niz argumenata zbog čega bi te vrste usluga trebale ostati izvan dometa provedbenih pravila tržišnog natjecanja. Jedan od njih je kako je riječ o uslugama koje se pružaju na tržištu koje je globalno i izrazito kompetitivno. Često se ističe i kako je tržište tramperskih usluga vrlo blisko modelu savršenog tržišnog natjecanja¹²³, odnosno kako se velika

¹²⁰ Vidi, čl. 32.(a) i (b) Uredbe 1/2003.

¹²¹ Vidi, čl. 81. st. 1. Ugovora EZ.

¹²² Vidi, Opinion of the European Economic and Social Committee on the White Paper on the review of the Regulation No. 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport, OJ C 157, 28. 6. 2005., p. 130

¹²³ Savršeno tržišno natjecanje postoji kada ni jedan proizvođač ne može utjecati na određivanje tržišne cijene, odnosno kada veliki broj proizvođača proizvodi identičan proizvod, a svaki od njih ima mali udio na tržištu. Poblžiše o tramperskoj plovidbi kao primjeru savršenog tržišnog natjecanja vidi, Boyels William, Melvin Michael: *Microeconomics*, Hughton Mifflin College, 1999.

većina tih usluga obavlja sukladno pravilima tržišnog natjecanja. Da je doista riječ je o izrazito fragmentiranom tržištu pokazuje i studija iz 2004. godine kada je na svjetskom tržištu postojalo 4795 trgovačkih društava koja su imala u vlasništvu brodove pogodne za slobodnu plovidbu, od čega su samo četiri društva imala preko 300 brodova (što čini samo 2 % tržišnog udjela), a prosječni broj brodova u vlasništvu pojedinog brodarskog društva bio je 5.¹²⁴

Posljednjih trideset godina unatrag počeli su se pojavljivati pool-ovi¹²⁵ za prijevoz rasutog tereta kako bi se udovoljilo specifičnim potrebama krcatelja. Međutim, u velikoj većini slučajeva tržište tramperskih usluga je funkcioniralo u skladu s potrebama krcatelja bez predstavljanja većih problema za tržišno natjecanje kako na nivou EU tako i na međunarodnom nivou.

Europska komisija nije uvažila argumente zagovaratelja isključenja tramperskog prijevoza od primjene provedbenih pravila tržišnog natjecanja. Tako je u Bijeloj knjizi¹²⁶ o izmjeni Uredbe 4056/86 navedeno kako činjenica što tržište tramperskih usluga u većini slučajeva funkcionira sukladno pravilima tržišnog natjecanja nije opravdanje za onemogućavanje vlasti za tržišno natjecanje (Komisije, nacionalnih antimonopolnih tijela i nacionalnih sudova) da se koriste svojim provedbenim ovlaštenjima koja su im dana Uredbom 1/2003, ukoliko do povrede tržišnog natjecanja ipak dođe.

Komisija je također upozorila kako je dosadašnje izuzimanje tramperskog prijevoza od primjene provedbenih pravila tržišnog natjecanja imalo za posljedicu pravnu nesigurnost za tu gospodarsku granu, jer su prijevoznici, kao i tijela za tržišno natjecanje morali ulagati veliki napor kako bi utvrdili može li se određena vrsta usluge smatrati tramperskim prijevozom.

Naime, čl.32. (a) Uredbe 1/2003 propisuje da se ta Uredba neće primjenjivati na usluge tramperskog prijevoza definirane u čl. 1. st. 3.(a) Uredbe 4056/86. Iz te odredbe proizlazi kako se izuzeće tramperskih prijevoznih usluga od primjene provedbenih pravila tržišnog natjecanja primjenjuje samo na one usluge kod kojih je kumulativno ispunjeno svih pet uvjeta propisanih člankom 1. st. 3. (a) Uredbe 4056/86, odnosno kada je riječ o prijevozu tereta u rasutom stanju ili djelomično krcanog rasutog i komadnog tereta, u brodu danom u charter (u cijelosti ili djelomično) jednom ili više naručitelja temeljem brodarskog ugovora na vrijeme ili na putovanje ili druge vrste ugovora za

¹²⁴ Poblize, Opinion of the European Economic and Social Committee on the White Paper on the review of the Regulation No. 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport, str. 131.

¹²⁵ Pool-ovi u pomorstvu mogu se definirati kao stavljanje iste vrste brodova različitih vlasnika pod zajedničku upravu. William V. Packard: *Shipping Pools*, Loyds of London Press Ltd. London, 1989. god., str. 5.

Pool-ovi u tramperskoj plovidbi se najčešće formiraju zbog dva razloga. Prvi je kako bi se omogućilo sudionicima u pool-u da osiguraju nivo usluga, koje zahtijevaju njihovi korisnici. Drugi razlog je povećavanje učinkovitosti prijevoza većom iskorištenosti brodova, primjerice s većim brojem brodova moći će se bolje organizirati povratni prijevoz tereta jednog člana pool-a upotrebom broda drugog člana pool-a.

¹²⁶ COM(2004) 675 final

neredovitu i neoglašenu plovidbu, kod kojih se vozarinski stavovi dogovaraju slobodno, od slučaja do slučaja, u skladu s ponudom i potražnjom. Za razliku od izuzeća pomorske kabotaže, definicija tramperskih prijevoznih usluga zahtijeva pažljivu analizu svake pojedine usluge kako bi se utvrdilo da se doista radi o tramperskoj usluzi definiranoj Uredbom 4056/86. Zadržavanje sadašnjeg stanja, a to je neprimjenjivanje procesnih pravila tržišnog natjecanja na tramperski prijevoz imalo bi značajne posljedice za tramperske prijevoznike, kao i za vlasti za tržišno natjecanje, koji bi, u slučaju zadržavanja izuzeća, morali i dalje trošiti značajno vrijeme i rad, kako bi utvrdili je li u konkretnom slučaju riječ o tramperskoj prijevoznoj usluzi u smislu Uredbe 4065/86 ili ne, o čemu će ovisiti koje se mjere mogu poduzeti i tko ih može poduzeti.

Smatramo kako je na ovom mjestu potrebno napomenuti, da je u veljači 2004. godine Vijeće ukinulo prijašnje izuzeće od primjene provedbenih pravila tržišnog natjecanja za usluge zračnog prijevoza između Europske unije i trećih država¹²⁷, pa su pomorska kabotaža i tramperski prijevoz ostali jedine gospodarske grane kod kojih Europska komisija ne može koristiti svoje provedbene ovlasti koje su joj povjerene procesnim pravilima tržišnog natjecanja, već se mora oslanjati na komplicirani proceduralni okvir iz članka 85.¹²⁸ UEZ.

Ne samo da će postupanje Komisije sukladno čl. 85. UEZ imati za posljedicu provođenje dugotrajnih istražnih postupaka, već će njegov uspjeh ovisiti i o sposobnosti pojedine države članice da provede mjere koje je Komisija odredila radi prestanka povrede tržišnog natjecanja, što će ovisiti o njenom nacionalnom zakonodavstvu, pa će prema tome varirati od države do države. Kao krajnju posljedicu takvo će postupanje imati nejednak tretman prijevoznika u različitim državama EU.

Isključenje pomorske kabotaže i slobodne plovidbe iz općeg procesnog sustava tržišnog natjecanja, po našem mišljenju imat će najznačajnije posljedice na rad nacionalnih antimonopolnih tijela i nacionalnih sudova. Naime, Uredbom 1/2003 stvoren je decentralizirani sustav u kojem nacionalna antimonopolna tijela i nacionalni sudovi mogu primjenjivati čl. 81. i 82. UEZ u cjelini. Bliskom suradnjom nacionalnih antimonopolnih tijela i Komisije osigurava se da slučajeve povrede prava slobodnog tržišnog natjecanje rješava ono tijelo za tržišno natjecanje koje je u konkretnom slučaju najmjerodavnije za njihovo rješavanje, te se osigurava ujednačena primjena prava putem razmjene informacija i konzultacija.

Neprimjenjivanje ovog decentraliziranog sustava na kabotažu i slobodnu plovidbu imat će veliki utjecaj i na postupak nacionalnih sudova u tim vrstama predmeta. U slučaju neprimjenjivanja Uredbe 1/2003 nacionalni sudovi mogu suditi o povredama čl.

¹²⁷ Council Regulation 411/2004 of 26. 02. 2004. (OJ L 68 of 6. 03. 2004., p.1.)

¹²⁸ Čl. 85. Ugovora EZ ovlašćuje Komisiju, ukoliko utvrdi da je došlo do povrede prava tržišnog natjecanja da predloži odgovarajuće mjere za njeno uklanjanje, ukoliko do toga ne dođe, Komisija utvrđuje postojanje povrede u obrazloženoj odluci i ovlašćuje države članice da poduzmu mjere potrebne za popravljivanje situacije, čije uvjete i pojedinosti utvrđuje sama Komisija.

81. UEZ samo ako je nacionalno antimonopolno tijelo ili Komisija već donijela odluku o postojanju povrede čl. 81. UEZ, što će u praksi dovesti do njihovog nepostupanja u slučajevima povrede čl. 81. i 82. UEZ kod kabotaže i slobodne plovidbe.

Zbog svega naprijed navedenog smatramo kako ne postoji opravdani razlog zbog kojega bi slobodna plovidba i kabotaža bile izuzete od primjene općih procesnih pravila tržišnog natjecanja, za što su se zalagali pojedini prijevoznici slobodne plovidbe prilikom konzultacijskog procesa. Njihovi argumenti nisu uvaženi te je Uredbom 1419/2006 ukinut čl. 32. Uredbe 1/2003, a Komisija se obvezala donijeti Smjernice o primjeni prava tržišnog natjecanja EZ na slobodnu plovidbu, osobito na pool-ove.

12. ZAKLJUČAK

Linijske konferencije postoje još od 19. stoljeća (točnije od 1874./75. godine). To su udruženja prijevoznika koji djeluju na istom pravcu, osnovana s ciljem zajedničkog određivanja cijena i reguliranja upotrebe kapaciteta. U prošlosti neke su konferencije osim određivanja tarifa za prijevoz različitih vrsta tereta morem, određivale i cijene prijevoza unutarnjim vodama, kao dijela multimodalnog prijevoza. Štoviše, neke konferencije sklapale su sporazume o neupotrebljavanju kapaciteta i određivale visine naknada za brokere i špeditere, te zabranjivale ili ograničavale sklapanje individualnih ugovora o obavljanju usluga linijskog prijevoza svojim članovima. U mnogobrojnim odlukama Komisije i Europskog suda, te su aktivnosti proglašene nezakonitima prema pravu tržišnog natjecanja Europske zajednice, a konferencijama je zabranjeno njihovo daljnje vršenje.

Potaknuta predstojećim izmjenama u zakonodavstvima svojih najznačajnijih trgovačkih partnera (SAD-a i Australije) te zaključcima OECD-a, Komisija je još 2003. godine započela postupak ispitivanja opravdanosti konferencijskog sustava, smatrajući kako određivanje cijena i reguliranje upotrebe kapaciteta linijskih konferencija predstavlja *hard-core* ograničenja tržišnog natjecanja. Tijekom konzultacija sa zainteresiranim stranama izneseni su mnogobrojni argumenti *pro et contra* linijskih konferencija, na koja smo u ovom radu nastojali ukazati i kritički se osvrnuti.

Utvrđeno je kako četiri kumulativna kriterija čl. 81. st. 3. potrebna za izuzeće konferencijskih sporazuma od primjene prava tržišnog natjecanja u današnjim tržišnim uvjetima nisu ispunjena. Prijevoznici nisu uspjeli dokazati svoje tvrdnje o postojanju izravne uzročne veze između konferencijskih sporazuma o određivanju cijena i ograničavanju upotrebe kapaciteta i unaprjeđenja u obavljanju usluge linijskog prijevoza. Ni drugi uvjet čl. 81. st. 3. koji propisuje kako se potrošačima mora omogućiti pravedan udio u koristi koja proizlazi iz ograničavajućih sporazuma, kod konferencijskih sporazuma nije ispunjen.

Također, linijske konferencije nisu nužne za ispunjavanje prva dva uvjeta iz čl. 81. st. 3. UEZ, jer postoje i manje restriktivni sporazumi za tržišno natjecanje, kojima bi se mogli postići isti ciljevi. I konačno, ne može se tvrditi kako su konferencije na svim tržištima linijskog prijevoza podložne efektivnoj unutarnjoj i izvanjskoj konkurenciji, već je to potrebno utvrđivati od tržišta do tržišta, zbog čega se može konstatirati kako ni četvrti uvjet nije ispunjen, te da u današnjim tržišnim okolnostima postojanje skupnog izuzeća od primjene pravila tržišnog natjecanja za linijske konferencije nije opravdano.

U ovom trenutku sigurno je kako od listopada 2008. godine linijske konferencije u današnjem obliku više neće postojati.

Komisija i dalje pregovara sa zainteresiranim stranama oko stvaranja novog pravnog okvira za suradnju linijskih prijevoznika, što će zasigurno biti zanimljiva tema nekih budućih rasprava.

Summary:

COMPETITION LAW OF THE EUROPEAN COMMUNITY AND LINER CONFERENCES

Liner shipping conferences have historically been granted some form of exemption or immunity from the competition rules in many jurisdictions. In the European Union, the Council of ministers agreed on rules, in 1986, which exempt price-fixing and capacity regulation, under certain strict conditions, from Articles 81 and 82 of the EC Treaty. The justification for the Liner Conference Block Exemption Regulation 4056/86 was the assumption that rate-setting and other activities of liner conferences lead to stable freight rates, which in turn assured shippers of reliable scheduled maritime transport services. However, this immunity has been subject to review in several part of the world, including European Union.

The Commission's proposal to repeal the block exemption for liner conferences was the result of three year investigation by Commission during which extensive consultations with carriers and transport users took place.

In September 2006 Council of ministers adopted Commission's proposal to repeal the exemption from the EC Treaty's ban on restrictive business practices (Article 81) for liner conferences on routes to and from EU. The repeal will enter into force in October 2008. The Council also empowered the Commission to apply EC Treaty competition rules to cabotage and tramp shipping, by extending the scope of the competition implementing rules of Regulation 1/2003.

In order to ease the transition to a fully competitive regime, the Commission will issue Guidelines on the application of the competition rules to maritime transport services, in consultation with all stakeholders. The paper analyses the reasons of the recent changes of the competition substantive-law regulations and competition implementing-law regulations regarding liner conferences agreements, cabotage and tramp shipping services. The different proposals and arguments of the stakeholders are being taken into consideration in a critical manner.

Key words: *liner conferences, competition law, block exemption, price-fixing, capacity regulation, stable freight rates, reliable maritime transport services, cabotage and tramp shipping.*

