

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Ochrana hospodářské soutěže v oblasti dopravy: blokové výjimky

Přestože pojem bloková výjimka není v unijním právu pojmem legálním, na rozdíl od českého práva, kde je definován v § 4 Zákona o ochraně hospodářské soutěže,[1] je s ním jako s pojmem legálním v evropském soutěžním právu pracováno. Blokové výjimky označují soubory nařízení vydaných podle čl. 103 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“), bývalého čl. 83 Smlouvy o Evropské unii k provedení čl. 101 odst. 3 SFEU.

Blokové výjimky se dají považovat za určitou nadstavbu[2] nebo konkretizaci[3] obecné legální výjimky, jejíž použitelnost přímo vyplývá z právního předpisu, který stanoví, jaké podmínky musí dohoda mezi podniky,[4] rozhodnutí sdružení podniků nebo jednání ve vzájemné shodě (dále jen „dohody“) splňovat, aby mohly být ze zákazu takových dohod narušujících hospodářskou soutěž vyjmuty. Základním účelem blokových výjimek je vynětí takových dohod narušujících hospodářskou soutěž, jejichž existence s sebou nese všeobecné výhody pro společnost. Zejména je kladen důraz na výhody plynoucí z nich pro spotřebitele. V unijním právu je taková legální výjimka upravena čl. 101 odst. 3 SFEU.

Po vstupu České republiky do Evropské unie mají unijní, dříve komunitární blokové výjimky na úpravu vnitrostátní přímé účinky. To v minulosti vedlo ke stavu, kdy pro jednu oblast byla Úřadem pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „Úřad“) k tomu zmocněným vydána nepřesná transkripce v tu dobu účinných blokových výjimek vydaných Radou nebo Komisí. Což vedlo k situaci, kdy se na tentýž právní vztah mohla uplatnit jak vyhláška Úřadu, tak odpovídající nařízení, a to v závislosti na posouzení, zda se jedná o vztah čistě vnitrostátní či nikoliv. Novelou zákona o ochraně hospodářské soutěže[5] byl tento stav ukončen a vyhlášky Úřadu zrušeny.[6] V současné době tak má Úřad možnost blokovou výjimku vnitrostátního charakteru formou vyhlášky vydat, avšak vzhledem ke komplexnímu zpracování blokových výjimek na úrovni unijní Úřad od nabytí účinnosti výše uvedené novely zákona o ochraně hospodářské soutěže žádnou blokovou výjimku nevydal.

Systém blokových výjimek je v unijním právu tvořen několika nařízenými, definujícími znaky dohod, které jsou ze zákazu podle čl. 101 odst. 1 automaticky vyjmuty. Blokové výjimky jsou přímo aplikovatelné, k jejich uplatnění tedy není třeba žádného konstitutivního rozhodnutí orgánu veřejné moci. Postačí, pokud jsou splněny podmínky v blokové výjimce vyjmenované. Každé nařízení upravující blokovou výjimku zmocňuje Komisi k odebrání jí stanovené výhody v podobě vyjmutí ze zákazu, v případě, že má taková dohoda účinky neslučitelné s čl. 101 odst. 3 SFEU.

Odborná literatura dělí blokové výjimky tradičně podle typu dohod, na které se použijí, na vertikální, horizontální (dále také jako „obecné blokové výjimky“[7]) a sektorové. Komise svou činností rozšířila tento výčet ještě o samostatně stojící blokovou výjimku o převodu technologií.

Zatímco „vertikální a horizontální[8] dohody soutěžitelů“,[9] v evropském právu upraveny jako „dohody uzavřené mezi konkurenty a mezi nekonkurenty“[10] na něž se blokové výjimky v případě splnění podmínek v nich určených uplatní, jsou pojmem legálním a jasně určeným, dohody, na něž se uplatní sektorové blokové výjimky, nejsou obecně definovány a záleží tak na zákonodárci, zda se v daném případě bude bloková výjimka vztahovat na dohody vertikální, horizontální, či oba druhy.

Účelem sektorových blokových výjimek je zvláštní úprava ochrany hospodářské soutěže v odvětvích, která jsou natolik specifická, že vyžadují výhodnější podmínky k vynětí určité dohody ze zákazu podle čl. 101 odst. 3 SFEU.

V tomto článku budou popsány právě sektorové blokové výjimky, konkrétně blokové výjimky v oblasti dopravy. V případě, že v daném odvětví neexistuje sektorová bloková výjimka, jsou zmíněny obecné výjimky, které lze v daném odvětví na dohody použít. Tyto blokové výjimky jsou v soutěžním právu EU děleny podle dopravního odvětví následovně:

- blokové výjimky v oblasti letecké dopravy;
- blokové výjimky v oblasti námořní dopravy;
- blokové výjimky v oblasti železniční dopravy, silniční dopravy a dopravy po vnitrozemských vodních cestách.

Specifikem blokových výjimek v evropském právu a blokových výjimek sektorových zvláště[11] je časová ohraničenost jejich použitelnosti. Blokové výjimky jsou vydávány na základě úsudku Komise na časová období v délce, v níž by mělo být ověřeno, zda je pro předmětné odvětví bloková výjimka nezbytná. V případě, že zájmy spotřebitele, ekonomické popř. strategické zájmy prokáží vhodnost takové blokové výjimky, je její platnost prodloužena o další časové období. Toto specifikum blokových výjimek vede k určité právní nejistotě, kdy podniky mají uzavřené dohody a v případě neprodloužení platnosti hrozí, že se tyto dohody stanou podle čl. 101 odst. 1 SFEU zakázanými a tedy neplatnými ke dni pozbytí účinnosti blokové výjimky.

I. Obecné blokové výjimky

Bez ohledu na odvětví se na dohody, jejichž účastníci jsou na předmětném trhu nekonkurenty (v obecné terminologii mluvíme o vertikálních dohodách), uplatní Nařízení č. 330/2010[12], vztahující se na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě. Toto Nařízení nahradilo Nařízení č. 2790/1999,[13] které pozbylo platnosti v roce 2010.

Tato bloková výjimka má vůči sektorovým blokovým výjimkám subsidiární povahu, když v čl. 5 odst. 2 stanoví, že se „nepoužije na dohody, jejichž předmět spadá do oblasti působnosti jiného nařízení o blokových výjimkách, není-li v takovém nařízení stanoveno jinak.“ Výjimka stanoví tři druhy požadavků, jejichž splnění má za následek vyloučení určité dohody ze zákazu podle čl. 101 odst. 1 SFEU. Jsou to zákaz tvrdých omezení vyjmenovaných v nařízení (ad 1), nepřekročení tržního podílu ve výši 30% pro dodavatele i kupující (ad 2) a tři zvláštní omezení (ad 3).

- Ad 1) Nařízení definuje pět typů jednání, která mají za následek nemožnost uplatnění této výjimky na danou dohodu. Jsou to následující omezení. Kupujícímu nemůže být stanovena minimální cena, za kterou může výrobek prodávat. Další omezení se týká zákazu kupujícímu prodávat výrobek na určeném území, nebo určenému okruhu zákazníků[14] Třetí omezením je zákaz omezení prodeje, pokud jde o konečného uživatele, čtvrtým je pak zákaz omezení prodeje mezi distributory, v případě selektivní distribuce. Posledním tvrdým omezením podle tohoto Nařízení je zákaz dodávat náhradní díly výrobcem konečným uživatelům nebo nezávislým poskytovatelům souvisejících služeb.[15]
- Ad 2) Pro uplatnění této výjimky je dále zapotřebí, aby ani jedna ze smluvních stran, tedy dodavatel a kupující na relevantním trhu[16] nepřekročila 30% podíl. Návod k určení a výpočtu tržního podílu je obsažen v tomto nařízení obsažen.[17]
- Ad 3) Nařízení dále stanoví zvláštní omezení, která jsou vyloučená. Je to udělení zákazu

soutěžit některé ze smluvních stran po dobu delší pěti let, jakékoliv ustanovení, zabraňující kupujícímu po skončení předmětné dohody vyrábět, prodávat nebo nakupovat zboží nebo služby a jakékoliv ustanovení zakazující kupujícímu prodávat značky jiných soutěžících dodavatelů.[18] Tato omezení však nejsou brána jako tvrdá a existují z nich tedy výjimky, např. v situaci, kdy by vyloučení výše uvedeného ustanovení vedlo ke ztrátě ochrany know-how při předání kupujícímu.[19]

II. Blokové výjimky v oblasti letecké dopravy

Pro dohody v oblasti letecké dopravy není v současné době udělena žádná sektorová výjimka. Posledním účinným nařízením upravujícím vynětí ze zákazu dohod souvisejícím s tímto odvětvím, je Nařízení č. 487/2009 o použití čl. 81 odst. 3 na některé kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké přepravy.[20] To však samo nezakládá právo k vynětí dohod v závislosti na splnění určených podmínek. Jedná se pouze o zmocnění Komise Radou k přijetí blokových výjimek, v demonstrativně vymezených případech.[21] Do dnešního dne však nebyla žádná taková bloková výjimka vydána ani navržena. Pro ucelený pohled na činnost komise v otázkách blokových výjimek v letecké dopravě bych ráda dodala, že blokové výjimky vydávané v tomto odvětví v minulosti upravovaly právě v nařízení č. 487/2009 demonstrativně vymezené dohody.[22] Z toho je patrné, že Komise počítá s případným obnovením blokových výjimek, jimž v minulosti vypršela platnost v případě odůvodněné potřeby.

Možnost vynětí ze zákazu dohod podle čl. 101 odst. 3 v letecké dopravě tak v současné době upravuje obecné Nařízení č. 1/2003 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy.[23] To bylo přijato dne 16. prosince 2002 jako náhrada Nařízení EHS č. 17/62.[24] podle kterého výjimku ze zákazu dohod omezujících hospodářskou soutěž mohla na základě žádosti podniku povolit pouze Komise. Podniky tak oznamovaly velké množství dohod, což vedlo jednak k zahlcení Komise, jednak k celkové nepřehlednosti udělených výjimek. Nařízení č. 1/2003 v zásadě přineslo nový model, kdy podniky na základě vlastního úsudku posoudí vyjmutí dohody podle čl. 101 odst. 3 SFEU. K tomu jim může sloužit celá řada pramenů práva EU, která mají charakter soft law, nejsou tedy právně vynutitelná, avšak pro aplikaci nařízení mají zásadní význam. Jsou to např. stanoviska Poradního výboru pro restriktivní dohody a dominantní postavení, pokyny, oznámení, sdělení, nebo souhrnné zprávy vydávané Komisí.[25] Nařízení č. 1/2003 zmocňuje Komisi k provádění setření, požadování informací, dotazování se fyzických i právnických osob, provádění kontrol a v případě, že již uzavřená dohoda není způsobilá pro vynětí podle čl. 101 odst. 3 SFEU je Komise dále zmocněna k uložení pokuty nebo penále.[26]

V případě, že se jedná o vertikální dohody, uplatní se při dodržení podmínek v ní specifikovaných bloková výjimka podle nařízení č. 330/2010, popsaná výše.

III. Blokové výjimky v oblasti námořní dopravy

Pro oblast námořní dopravy je v současné době vydána pouze jedna sektorová výjimka. Stejně jako u letecké dopravy i pro oblast dopravy námořní bylo v minulosti vydáno několik blokových výjimek, ty si však podle úsudku Komise neobhájily své další trvání, a proto nebyly obnoveny.[27]

V současné době jedinou podoblastí dopravy, které pro její specifickou potřebu rozvíjet tuto ekonomickou oblast a z důvodu strategického posílení celkové konkurenceschopnosti Společenství[28] byla udělena bloková výjimka, je oblast liniové dopravy, prováděná tzv. konsorciemi. Konsorciemi[29] je společenství společností provozujících mezinárodní liniovou dopravu, tedy dopravu založenou na principu pravidelných spojení mezi určitými přístavy vymezené oblasti podle předem určených plavebních ráďů.[30] Bloková výjimka č. 906/2009 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy

na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy,[31] jejíž časová působnost byla v roce 2014 Nařízením č. 697/2014[32] prodloužena až do 25. dubna 2020. Nařízení č. 906/2009 upravuje dohody jen určité části konsorcií, k jejichž úpravě byla nařízením č. 246/2009 zmocněna, a to konsorcia zabývající se přepravou nákladní.[33] Nařízení stanoví, na jaké druhy dohod se vynětí ze zákazu podle čl. 101 odst. 1 SFEU vztahuje. Jsou to společné provozování liniové dopravy, uzpůsobení kapacity tržním výkyvům, společné provozování nebo používání přístavních terminálů a jiné činnosti jako používání systému výměny dat, zdržení se najímání prostor na plavidlech podniků mimo konsorcium a nevyhrazení a nepronajímání prostor těmto třetím podnikům.[34] Toto nařízení dodržuje klasické uspořádání obsahu blokové výjimky, když obsahuje tři druhy požadavků, jejichž splnění má za následek vyloučení určité dohody ze zákazu podle čl. 101 odst. 1 SFEU. Jsou to zákaz tvrdých omezení vyjmenovaných v nařízení (ad 1), nepřekročení tržního podílu ve výši 30% pro dodavatele i kupující a tři zvláštní omezení (ad 3)

- Ad 1) Tvrdými omezeními, tedy jednáními, jejichž dopadem je absolutní neplatnost dohody, nebo její části, je-li dostatečně oddělitelná od zbytku dohody, jsou stanovení cen pro třetí strany, omezení kapacity nebo prodeje a rozdělení trhu nebo zákazníků.[35] Tvrdá omezení jsou v tomto článku stanovena velice obecně, podniky by se tedy měly držet výše uvedených aplikačních pomůcek, konkrétně Pokyny o použití čl. 81 v námořní dopravě.[36]
- Ad 3) Konsorcium musí dále pro uplatnění výjimky ze zákazu dohod, umožňovat svým členům právo vystoupit z konsorcia bez jakýchkoliv sankcí. Nařízení dále stanoví nejdelší možnou výpovědní lhůtu, a to ve výšce 6 a 12 měsíců, podle stupně integrace daného konsorcia.[37]

Na všechny ostatní podoblasti námořní dopravy, na něž není možné vztáhnout blokovou výjimku č. 906/2009 se použije stejně jako v oblasti letecké dopravy Nařízením č. 1/2003, ledaže by se jednalo o vertikální dohodu podle Nařízením č. 330/2010.

IV. Blokové výjimky v oblasti železniční dopravy, silniční dopravy a dopravy po vnitrozemských vodních cestách

Vynětí dohod ze zákazu podle čl. 101 odst. 3 je v oblasti železniční, vnitrozemské vodní a silniční dopravy v současné době upraveno Nařízením Rady č. 169/2009 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách.[38] Toto Nařízení nahradilo Nařízením č. 1017/68.[39]

Nařízení stanoví dohody, na které se neuplatní zákaz stanovený v čl. 101 odst. 1 SFEU, jedná se dva druhy výjimek. První je výjimka pro technické dohody podniků, jejichž cílem je dosažení technických zlepšení nebo technická spolupráce prostřednictvím taxativně vymezených prostředků.[40] Druhou je výjimka pro vytvoření nebo fungování seskupení podniků s cílem provozování dopravy u malých a středních podniků v oblasti silniční a vnitrozemské vodní dopravy a provozování a rozvoj dopravního zařízení nebo příslušenství, to však za podmínky nepřekročení určité přepravní kapacity seskupení. Na ostatní dohody se pak uplatní Nařízením č. 1/2003, příp. Nařízením č. 330/2010 u dohod vertikálních.

Závěr

Účelem tohoto článku bylo popsat právní úpravu pravidel hospodářské soutěže, zejména pak možnost vynětí dohod, které mohou negativně ovlivnit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu Evropské unie v oblasti dopravy, zejména pak možnosti vynětí těchto dohod ze zákazu podle čl. 101 odst. 3 SFEU formou blokových výjimek a stručně nastínit právní úpravu a její aplikaci, která se na dohody uplatní v jednotlivých odvětvích dopravy. Popsanou právní úpravu lze shrnout následovně:

- a) Přestože oblast letecké dopravy byla již od osmdesátých let jednou z oblastí, pro kterou bylo uděleno největší množství blokových výjimek, do současné doby si žádnou výhodu v podobě sektorové blokové výjimky nezachovala. Výjimky ze zákazu dohod v této oblasti jsou tak upraveny pouze na obecné úrovni, a to Nařízením č. 1/2003 a Nařízením č. 330/2010 pro dohody na vertikální úrovni, v evropském právu jako dohoda mezi konkurenty a nekonkurenty. Pro odvětví letecké dopravy také platí, že zmocnění k přijetí blokové výjimky bylo Radou Komisí uděleno, a to Nařízením č. 487/2009. Komise tedy kdykoliv v případě potřeby může přikročit k udělení blokové výjimky pro některý typ dohod v tomto odvětví.
- b) V oblasti námořní dopravy bylo v průběhu minulých let přijato několik blokových výjimek. Jedinou platnou však do dnešního dne zůstala bloková výjimka dle Nařízení č. 906/2009. Toto Nařízení se však uplatní pouze na dohody tzv. konsorcií zabývajících se nákladní přepravou. Jedná se tedy pouze o jedno pododvětví námořní přepravy, jemuž byla Komisí udělena bloková výjimka. Komise je dále zmocněna k přijetí blokové výjimky pro dohody konsorcií, které provádí i přepravu pasažérů, k přijetí výjimky pro tento typ konsorcií však doposud nedošlo. Na všechny ostatní pododvětví námořní přepravy bude použito obecné Nařízení 1/2003, příp. Nařízení č. 330/2010 u vertikálních dohod.
- c) V oblasti železniční dopravy, silniční dopravy a dopravy po vnitrozemských vodních cestách existuje jediná bloková výjimka, a to Nařízení č. 169/2009. Tato bloková výjimka poskytuje výhodu v podobě vynětí ze zákazu dohod pro technické dohody a dohody malých a středních podniků ke společnému provozování dopravy a pořízování dopravního zařízení, to však pouze v případě dopravy silniční a dopravy po vnitrozemských vodních cestách. Stejně jako u předchozích druhů dopravy je možné vynětí ze zákazu dohod podle obecných Nařízení č. 1/2003 a č. 330/2010.



Mgr. Lucie Pichlerová

e-mail: luciepichlerova@seznam.cz

 [1] Zákona č. [143/2001](#) Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů, ze dne 4. dubna 2001 (dále jen jako zákon č. 143/2001).

[2] Munková, J., Kindl, J., Zákon o ochraně hospodářské soutěže. Komentář, 2. vydání, Praha: C. H. Beck, 2009, s. 72 - 76.

[3] Munková, J., Svoboda, P., Kindl, J., Soutěžní právo, 2. vyd. Praha: C. H. Beck, 2012, s. 205.

[4] Pojem podnik, používaný v právu EU, tam kde české právo používá pojem soutěžitel je pojmem širším a zahrnuje každou entitu zabývající se hospodářskou činností bez ohledu na její právní formu. Více informací v: Podnik nebo soutěžitel... záleží na tom? Právní rozhledy, 2006, roč. 14, č. 5, s. 161 - 170.

[5] Novela č. [361/2005](#) Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. [143/2001](#) Sb., o ochraně hospodářské soutěže a o změně některých zákonů (zákon o ochraně hospodářské soutěže), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

[6] K tomu více: Raus, D. Zakázané dohody narušující hospodářskou soutěž a vynětí ze zákazu

- prostřednictvím jednotlivých výjimek před vstupem ČR do EU a po něm. Právní rozhledy, 2004, č. 3.
- [7] Kindl, J., Typové rozlišení dohod narušujících hospodářskou soutěž, Právní rozhledy, 15/2006, s. 533.
- [8] Pod horizontální dohody budou zařazeny i smíšené dohody podle § 5 odst. 3 Zákona č. [143/2001](#) Sb., o ochraně hospodářské soutěže.
- [9] §5 Zákona č. [143/2001](#) Sb., o ochraně hospodářské soutěže
- [10] Pojem byl zaveden Oznaměním Komise o dohodách menšího významu, které výrazně neomezuji hospodářskou soutěž podle čl. 81 odst. 1 SED (de minimis), OJ 2001 C 368/13, Úř. věst., Zvl. vyd. 2004, 08/sv.2.
- [11] Srov. Nařízení Komise (EU) č. 330/2010 ze dne 20. dubna 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě, Úř. věst. L 102, 23.4.2010, s. 1–7 a Nařízení Komise (EU) č. 697/2014 ze dne 24. června 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 906/2009, Úř. věst. L 184, 25.6.2014, s. 3–3.
- [12] Nařízení Komise (EU) č. 330/2010 ze dne 20. dubna 2010 o použití čl. 101 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě, Úř. věst. L 102, 23.4.2010, s. 1–7.
- [13] Nařízení Komise (ES) č. 2790/1999 ze dne 22. prosince 1999 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě, Úř. věst. L 336, 29.12.1999, s. 21–25.
- [14] Nařízení však obsahuje výjimky z tohoto tvrdého omezení, když zároveň umožnilo využívat systému tzv. výhradní a selektivní distribuce. Čl. 4 pís. b) podb. i,ii, iii, iv Nařízení č. 330/2010.
- [15] Čl. 4 pís a) – e) Nařízení č. 330/2010.
- [16] V případě dodavatele na trhu, na kterém prodává své zboží nebo služby a u kupujícího na trhu, na kterém nakupuje zboží nebo služby, jež jsou předmětem dohody.
- [17] Čl. 7 a 8 Nařízení č. 330/2010.
- [18] Čl. 5 odst. 1 Nařízení č. 330/2010.
- [19] Čl. 5 odst. 2 a 3 Nařízení č. 330/2010.
- [20] Nařízení Rady (ES) č. 487/2009 ze dne 25. května 2009 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví letecké dopravy, Úř. věst. L 148, 11.6.2009, s. 1–4.
- [21] Čl. 2 odst. 2 Nařízení č. 487/2009, jedná se např. o společné plánování a koordinaci letových řádů, konzultace o sazbách pro přepravu na pravidelných leteckých linkách nebo společný nákup, rozvoj a provoz automatizovaných rezervačních systémů.
- [22] Např. Nařízení Komise (ES) č. 1459/2006 ze dne 28. září 2006 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod a jednání ve vzájemné shodě, pokud jde o konzultace o tarifech pravidelné letecké osobní dopravy a přidělování letištních časů na letištích, Úř. věst. L 272, 3.10.2006, s. 3–8. Toto Nařízení mělo pouze přechodnou platnost do 31. října 2007.
- [23] Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy, Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1–25.
- [24] Nařízení (EHS) č. 17/62, První nařízení, kterým se provádějí články 85 a 86 Smlouvy, Úř. věst. 13, 21.2.1962, s. 204–211.
- [25] Např. Stanovisko poradního výboru pro restriktivní dohody a dominantní postavení přijaté na jeho zasedání dne 7. května 2013 týkající se návrhu rozhodnutí ve věci AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada, Úř. věst. C 201, 13.7.2013, s. 6–6; Souhrnná zpráva o rozhodnutí Komise ze dne 23. května 2013 týkající se řízení podle článku 101 Smlouvy o fungování Evropské unie (Věc AT.39595 – Continental/United/Lufthansa/Air Canada), Úř. věst. C 201, 13.7.2013, s. 8–10.
- [26] Čl. 23 a čl. 24 Nařízení č. 1/2003.
- [27] Byly to např. Nařízení Rady (EHS) č. 4056/86 ze dne 22. prosince 1986, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 4–13.
- [28] Preambule Nařízení Rady (ES) č. 246/2009 ze dne 26. února 2009 o použití čl. 81 odst. 3

Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii), Úř. věst. L 79, 25.3.2009, s. 1—4.

[29] Dle definice Nařízení Rady č. 246/2009 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii), jímž Rada zmocnila Komisi k vydání blokové výjimky pro tuto oblast.

[30] Novák, R. Námořní přeprava. Praha: ASPI, 2005, s. 33.

[31] Nařízení Komise (ES) č. 906/2009 ze dne 28. září 2009 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii), Úř. věst. L 256, 29.9.2009, s. 31—34.

[32] Nařízení Komise (EU) č. 697/2014 ze dne 24. června 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 906/2009, pokud jde o dobu jeho použitelnosti, Úř. věst. L 184, 25.6.2014, s. 3—3.

[33] Čl. 2 odst. 1 Nařízení č. 906/2009.

[34] Čl. 3 Nařízení č. 906/2009.

[35] Čl. 4 Nařízení č. 906/2009.

[36] Pokyny o použití čl. 81 Smlouvy ES v námořní dopravě, OJ 2008, C 245/02.

[37] Čl. 6 Nařízení č. 906/2009.

[38] Nařízení Rady (ES) č. 169/2009 ze dne 26. února 2009 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, Úř. věst. L 61, 5.3.2009, s. 1—5.

[39] Nařízení Rady (EHS) č. 1017/68 ze dne 19. července 1968 o uplatňování pravidel hospodářské soutěže v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, Úř. věst. L 175, 23.7.1968, s. 1—12.

[40] Čl. 2 Nařízení č. 169/2009.

© EPRAVO.CZ - Sbíрка zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Novelizace nařízení EU o odlesňování \(EUDR\)](#)
- [Zneužití práva na přístup podle GDPR](#)
- [Doručování soudních písemností ze zahraničí do ČR](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc únor 2026](#)
- [Digital Fairness Act a influencer marketing - cesta ke konci roztržtění regulace?](#)
- [Novinky z české a evropské regulace finančních institucí za měsíc leden 2026](#)
- [IATA Travel & Cargo akreditace v letectví - v čem spočívají její výhody?](#)
- [Digital Omnibus o AI: návrh nařízení o zjednodušení pravidel pro umělou inteligenci](#)
- [Rozhodčí nálezy vydané ruskými rozhodčími soudy a jejich uznání a výkon na území EU](#)
- [Environmentální tvrzení společností v hledáčku EU: Jak se vyhnout greenwashingu a obstát v nové regulaci?](#)
- [AIFMD II v České republice: Schvalovací proces a co čeká investiční společnosti](#)