

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 906/2009****z dnia 28 września 2009 r.****w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy przedsiębiorstwami żeglugi liniowej (konsorcja)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 246/2009 z dnia 26 lutego 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami żeglugi liniowej (konsorcja) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 1,po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia <sup>(2)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 246/2009 upoważnia Komisję do stosowania w drodze rozporządzenia art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między przedsiębiorstwami żeglugi liniowej (konsorcja), dotyczących wspólnego świadczenia usług przewozów liniowych, które, w wyniku współpracy przedsiębiorstw żeglugi będących ich stronami, mogą ograniczać konkurencję na wspólnym rynku i wpływać na handel między państwami członkowskimi, w związku z czym może mieć do nich zastosowanie zakaz ustanowiony w art. 81 ust. 1 Traktatu.
- (2) Komisja skorzystała ze swoich kompetencji przyjmując rozporządzenie Komisji (WE) nr 823/2000 z dnia 19 kwietnia 2000 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja) <sup>(3)</sup>, które traci moc w dniu 25 kwietnia 2010 r. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń Komisji można stwierdzić, że nadal zachodzą przesłanki uzasadniające wyłączenie grupowe dla konsorcjów przedsiębiorstw żeglugi liniowej. Należy jednak wprowadzić pewne zmiany w celu usunięcia odesłań do rozporządzenia Rady (EWG) nr 4056/86

z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 Traktatu do transportu morskiego <sup>(4)</sup>, które pozwalało przedsiębiorstwom ustalać ceny i ładowność, lecz zostało uchylone. Zmiany są konieczne również w celu zapewnienia większej spójności z innymi obowiązującymi rozporządzeniami w sprawie wyłączeń grupowych w zakresie współpracy horyzontalnej z uwzględnieniem obecnych praktyk na rynku żeglugi liniowej.

- (3) Poszczególne porozumienia o ustanowieniu konsorcjum znacznie się od siebie różnią, począwszy od porozumień o wysokim stopniu zintegrowania i wymagających znacznych inwestycji np. ze względu na zakup lub czarter przez jego członków statków wyłącznie w celu utworzenia konsorcjum i tworzenie centrów wspólnej działalności, po elastyczne porozumienia o wymianie pomieszczeń na statku. Na potrzeby niniejszego rozporządzenia porozumienie o ustanowieniu konsorcjum składa się z jednego lub kilku odrębnych, ale powiązanych porozumień między przedsiębiorstwami żeglugi liniowej, na podstawie których strony wspólnie świadczą wspólną usługę. Forma prawna tych porozumień odgrywa mniejszą rolę niż stanowiące ich podstawę realia ekonomiczne, polegające na wspólnym świadczeniu przez strony określonej usługi.
- (4) Przywilej wyłączenia grupowego powinien być ograniczony do tych porozumień, w przypadku których można z wystarczającą pewnością założyć, że spełniają one warunki określone w art. 81 ust. 3 Traktatu. Nie można jednak założyć, że konsorcja, które nie korzystają z niniejszego rozporządzenia, wchodzą w zakres stosowania art. 81 ust. 1 Traktatu lub – jeśli wchodzą w ten zakres – że nie spełniają warunków określonych w art. 81 ust. 3 Traktatu. Strony takich konsorcjów, przeprowadzając ocenę zgodności swoich porozumień z postanowieniami art. 81 Traktatu, mogą uwzględnić specyficzne cechy rynków o małym wolumenie przewożonego ładunku lub sytuacje, w których próg udziału w rynku przekroczone wskutek obecności w konsorcjum małego przewoźnika niedysponującego istotnymi zasobami, którego udział w zwiększeniu całego udziału rynkowego konsorcjum jest niewielki.
- (5) Konsorcja, zgodnie z definicją zawartą w niniejszym rozporządzeniu, zasadniczo pomagają zwiększyć wydajność i jakość dostępnych usług żeglugi liniowej ze względu na ich wkład w racjonalizację działań swoich członków

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 25.3.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. C 266 z 21.10.2008, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 24.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 4.

oraz efekt skali w eksploatacji statków i wykorzystaniu urządzeń portowych. Wspierają one również postęp techniczny i gospodarczy przez ułatwienie i promowanie większego wykorzystania kontenerów oraz bardziej efektywnego wykorzystania ładowności statków. Istotną cechą charakteryzującą konsorcjum, konieczną w celu ustanowienia i świadczenia wspólnych usług, jest zdolność dostosowywania ładowności do zmian podaży i popytu. Natomiast nieuzasadnione ograniczenia ładowności i sprzedaży oraz wspólne ustalanie opłat przewozowych lub podział rynku i klientów z reguły nie przynoszą poprawy wydajności. Dlatego też porozumienia o ustanowieniu konsorcjum zawierające tego typu postanowienia nie powinny korzystać z wyłączenia przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu bez względu na pozycję rynkową stron porozumienia.

- (6) Słuszną część zysku osiągniętego dzięki poprawie efektywności powinna stać się udziałem użytkowników transportu. Użytkownicy usług żeglugowych świadczonych przez konsorcja mogą skorzystać z poprawy wydajności, jaką konsorcja są w stanie przynieść. Korzyści te mogą również przybrać formę zwiększenia częstotliwości wyjść z portów i zawinąć do nich lub poprawy planowania rozkładów, jak również wyższej jakości i bardziej zindywidualizowanych usług przez wykorzystanie bardziej nowoczesnych statków i innego sprzętu, w tym urządzeń portowych.
- (7) Użytkownicy mogą odnosić efektywne korzyści z konsorcjów tylko w przypadku istnienia dostatecznej konkurencji na właściwych rynkach, na których konsorcja te działają. Warunek ten powinno się uznać za spełniony, jeżeli udział konsorcjum w rynku nie przekracza określonego progu i w związku z tym można przyjąć, że musi ono sprostać faktycznej lub potencjalnej konkurencji ze strony przewoźników nienależących do konsorcjum. Aby ustalić właściwy rynek, należy uwzględnić nie tylko bezpośredni handel między portami obsługiwanymi przez konsorcjum, ale również każdą formę konkurencji ze strony innych usług żeglugi liniowej z portów, które mogą być zastąpione przez porty obsługiwane przez konsorcjum, oraz, w stosownych przypadkach, inne rodzaje przewozu.
- (8) Wyłączeniu na podstawie niniejszego rozporządzenia nie powinny podlegać porozumienia zawierające ograniczenia konkurencji, które nie są niezbędne do osiągnięcia celów uzasadniających takie wyłączenie. W tym celu przywilej wyłączenia przewidzianego w niniejszym rozporządzeniu nie powinien obejmować ograniczeń szczególnie antykonkurencyjnych (najpoważniejszych ograniczeń konkurencji) dotyczących ustalania cen obowiązujących osoby trzecie, ograniczania ładowności lub sprzedaży oraz podziału rynku i klientów. Wyłączenie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, oprócz działań wyraźnie nim objętych, powinno obejmować tylko działalność o charakterze pomocniczym, bezpośrednio związaną z działaniem konsorcjum, konieczną do jego ustanowienia i proporcjonalną do tego działania.
- (9) Próg udziału konsorcjum w rynku i inne warunki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, jak również

nieobjęcie niektórych zachowań wynikającymi z niego przywilejami powinny zwykle być gwarantem tego, że porozumienia, do których stosuje się wyłączenie grupowe, nie dadzą przedsiębiorstwom, będącym ich stronami, możliwości wyeliminowania konkurencji w znacznej części danego właściwego rynku.

- (10) Aby ocenić, czy konsorcjum spełnia warunek dotyczący udziału w rynku, należy dodać do siebie wszystkie udziały w rynku członków konsorcjum. Udział rynkowy każdego członka powinien obejmować całkowity wolumen, jaki obsługuje on w ramach konsorcjum i poza nim. W tym drugim przypadku należy wziąć pod uwagę całkowity wolumen obsługiwany przez członka w ramach innego konsorcjum lub w ramach wszelkich usług świadczonych przez niego indywidualnie na statkach własnych lub należących do strony trzeciej na mocy umów, takich jak czarter pomieszczeń na statku.
- (11) Ponadto przywilej wyłączenia grupowego powinien uwzględniać prawo każdego członka konsorcjum do wystąpienia z niego pod warunkiem zachowania odpowiedniego okresu wypowiedzenia. W przypadku konsorcjów o wysokim stopniu zintegrowania należy jednak przewidzieć dłuższy termin wypowiedzenia i dłuższy wstępny okres trwałego związania umową w celu uwzględnienia wyższych nakładów inwestycyjnych poniesionych przy ich tworzeniu oraz koniecznej szerzej zakrojonej reorganizacji spowodowanej wystąpieniem członka.
- (12) W szczególnych przypadkach, w których porozumienia wchodzące w zakres niniejszego rozporządzenia będą jednak miały skutki niezgodne z art. 81 ust. 3 Traktatu, Komisja może wycofać przywilej wyłączenia grupowego na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu<sup>(1)</sup>. Szczególnie istotne są w tym kontekście te negatywne skutki, których przyczyną mogą być powiązania między konsorcjum lub jego członkami a innymi konsorcjami lub przewoźnikami żeglugi liniowej na tym samym właściwym rynku.
- (13) Ponadto w przypadku porozumień powodujących skutki niezgodne z art. 81 ust. 3 Traktatu na terytorium państwa członkowskiego lub jego części o cechach odrębnego rynku geograficznego rozporządzenie (WE) nr 1/2003 upoważnia organ ochrony konkurencji tego państwa do wycofania przywileju wyłączenia grupowego dla tego terytorium.
- (14) Niniejsze rozporządzenie nie narusza stosowania przepisów art. 82 Traktatu.
- (15) Mając na względzie wygaśnięcie rozporządzenia (WE) nr 823/2000, właściwe jest przyjęcie nowego rozporządzenia odnawiającego wyłączenie grupowe,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

## ROZDZIAŁ I

### ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

#### Artykuł 1

##### Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do konsorcjów tylko w przypadku, gdy świadczą one usługi międzynarodowych przewozów liniowych z lub do portu Wspólnoty.

#### Artykuł 2

##### Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „konsorcjum” oznacza porozumienie lub zbiór powiązanych ze sobą porozumień zawartych między dwoma lub więcej przewoźnikami eksploatującymi statki, którzy świadczą usługi międzynarodowej żeglugi liniowej wyłącznie w celu przewozu ładunku w jednym lub więcej sektorach handlu, a przedmiotem takiego porozumienia jest nawiązanie współpracy w formie wspólnego świadczenia usług przewozów morskich oraz usprawnienie usługi, które w przypadku braku konsorcjum członkowie oferowałyby indywidualnie, w celu racjonalizacji ich działalności przy pomocy środków technicznych i ustaleń operacyjnych lub handlowych;
- 2) „żegluga liniowa” oznacza przewóz towarów na zwykłych zasadach na określonym szlaku żeglugowym między portami oraz zgodnie z rozkładami i datami rejsów statku ogłaszanych wcześniej, dostępny, nawet sporadycznie, dla wszystkich użytkowników transportu w zamian za opłatę;
- 3) „użytkownik transportu” oznacza każde przedsiębiorstwo (takie jak załadowca, odbiorca lub spedytora), które zawarło lub zamierza zawrzeć umowę z jednym z członków konsorcjum na przewóz towarów;
- 4) „rozpoczęcie świadczenia usługi” oznacza datę rejsu pierwszego statku w ramach świadczenia usługi.

## ROZDZIAŁ II

### WYŁĄCZENIA

#### Artykuł 3

##### Porozumienia objęte wyłączeniem

Na mocy art. 81 ust. 3 Traktatu oraz zgodnie z warunkami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu stwierdza się, że art. 81 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do następujących działań konsorcjum:

- 1) wspólnego świadczenia usług przewozów w żegludze liniowej, w tym któregośkolwiek z wymienionych działań:
  - a) koordynacji lub wspólnego ustalania rozkładów rejsów oraz określania portów zawinięcia;
  - b) wymiany, sprzedaży lub wzajemnego czarteru przestrzeni ładunkowej lub pomieszczeń na statkach;
  - c) wspólnego wykorzystywania statków lub urządzeń portowych;
  - d) wykorzystywania jednego lub kilku wspólnych biur działalności;
  - e) udostępniania kontenerów, podwozia i innego sprzętu lub umów dzierżawy/najmu, leasingu lub zakupu takiego sprzętu;
- 2) dostosowań ładowności do zmian podaży i popytu;
- 3) wspólnego prowadzenia lub wykorzystywania terminali portowych oraz związanych z tym usług (takich jak usługi lichtowania lub sztauowania);
- 4) wszelkich innych działań o charakterze pomocniczym w stosunku do działań określonych w pkt 1), 2) i 3), które są konieczne dla ich realizacji, takich jak:
  - a) wykorzystywanie komputerowego systemu wymiany danych;
  - b) zobowiązanie członków konsorcjum do korzystania na właściwym rynku lub rynkach ze statków przydzielonych konsorcjum oraz do powstrzymywania się od czarteru przestrzeni ładunkowej na statkach należących do stron trzecich;
  - c) zobowiązanie członków konsorcjum do powstrzymania się od przydzielania lub czarterowania przestrzeni ładunkowej innym przewoźnikom eksploatującym statki na właściwym rynku lub rynkach, chyba że pozostali członkowie konsorcjum wcześniej wyrazili na to zgodę.

#### Artykuł 4

##### Najpoważniejsze ograniczenia konkurencji

Wyłączenie przewidziane w art. 3 nie ma zastosowania do konsorcjum, które bezpośrednio lub pośrednio, oddzielnie lub w połączeniu z innymi czynnikami pod kontrolą stron, ma na celu:

- 1) ustalanie cen świadczenia usług przewozów liniowych osobom trzecim;

- 2) ograniczenie ładowności lub sprzedaży, z wyjątkiem dostosowań ładowności, o których mowa w art. 3 pkt 2);
- 3) podział rynków lub klientów.

## ROZDZIAŁ III

## WARUNKI WYŁĄCZENIA

## Artykuł 5

## Warunki dotyczące udziału w rynku

1. Aby konsorcjum kwalifikowało się do wyłączenia przewidzianego w art. 3, łączny udział jego członków we właściwym rynku, na którym prowadzi ono działalność, nie może przekraczać 30 %, a udział oblicza się na podstawie całkowitego wolumenu przewożonych towarów (tony frachtowe lub jednostki odpowiadające 20 stopom).
2. Na potrzeby ustalenia udziału rynkowego członka konsorcjum uwzględnia się całkowity wolumen przewożonych przez niego towarów na właściwym rynku, bez względu na to, czy wolumen ten jest przewożony:
  - a) w ramach danego konsorcjum;
  - b) w ramach innego konsorcjum, którego członek jest stroną; lub
  - c) poza konsorcjum, na własnych statkach członka lub statkach należących do osób trzecich.
3. Wyłączenie ustanowione w art. 3 stosuje się nadal, jeżeli w okresie obejmującym dwa kolejne lata kalendarzowe udział w rynku, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, przekroczył określony próg o nie więcej niż jedną dziesiątą.
4. W przypadku gdy jeden z limitów określonych w ust. 1 i 3 niniejszego artykułu zostanie przekroczony, wyłączenie przewidziane w art. 3 stosuje się nadal przez okres sześciu miesięcy, licząc od końca roku kalendarzowego, podczas

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 28 września 2009 r.

którego został on przekroczony. Okres ten przedłuża się do 12 miesięcy, jeżeli przekroczenie limitu spowodowane jest wycofaniem się z rynku przewoźnika, który nie jest członkiem konsorcjum.

## Artykuł 6

## Inne warunki

Aby konsorcjum kwalifikowało się do wyłączenia przewidzianego w art. 3, musi ono dawać członkom prawo do wystąpienia z konsorcjum bez ponoszenia kary finansowej lub innej, polegającej w szczególności na zobowiązaniu do zaprzestania wszelkiej działalności przewozowej na danym właściwym rynku, niezależnie od tego, czy towarzyszy temu warunek, że działalność taka może zostać wznowiona po upływie określonego terminu. Realizacja tego prawa jest ograniczona maksymalnie sześciomiesięcznym okresem wypowiedzenia. Konsorcjum może jednak postanowić, że takie wypowiedzenie może zostać złożone dopiero po upływie okresu wstępnego, którego długość nie może przekraczać 24 miesięcy, licząc od daty wejścia w życie porozumienia lub daty rozpoczęcia świadczenia usługi, jeśli jest ona późniejsza.

W przypadku konsorcjum o wysokim stopniu integracji maksymalną długość okresu wypowiedzenia można przedłużyć do 12 miesięcy, a konsorcjum może postanowić, że takie wypowiedzenie może zostać złożone dopiero po upływie okresu wstępnego, którego długość nie może przekraczać 36 miesięcy, licząc od daty wejścia w życie porozumienia lub daty rozpoczęcia świadczenia usługi, jeśli jest ona późniejsza.

## ROZDZIAŁ IV

## PRZEPISY KOŃCOWE

## Artykuł 7

## Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 26 kwietnia 2010 r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 25 kwietnia 2015 r.

W imieniu Komisji  
Neelie KROES  
Członek Komisji