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)

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na 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) ([1]), a zejména na článek 1 uvedeného nařízení,

po zveřejnění předlohy tohoto nařízení ([2]),

po konzultaci Poradního výboru pro restriktivní praktiky a dominantní postavení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení (ES) č. 246/2009 zmocňuje Komisi používat čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy, jež se týkají společného provozování liniové dopravy (konsorcií) a které jsou prostřednictvím spolupráce, kterou iniciují mezi námořními společnostmi, jež jsou jejich stranami, způsobilé omezit hospodářskou soutěž v rámci společného trhu a ovlivnit obchod mezi členskými státy, a může se tudíž na ně vztahovat zákaz obsažený v čl. 81 odst. 1 Smlouvy.

(2) Komise využila tuto pravomoc přijetím nařízení Komise (ES) č. 823/2000 ze dne 19. dubna 2000 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii) ([3]), jehož platnost skončí dne 25. dubna 2010. Z dosud nabytých zkušeností Komise vyplývá, že odůvodnění blokové výjimky pro liniová dopravní konsorcia stále platí. Je však nutné provést určité změny, aby se odstranily odkazy na 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 ([4]), jež umožňuje liniovým dopravcům stanovit sazby a kapacitu, avšak bylo nyní zrušeno. Úprav je rovněž zapotřebí k zajištění většího sblížení s jinými platnými předpisy, které se týkají blokových výjimek pro horizontální spolupráci, a zohlednění současných tržních praktik v odvětví liniové dopravy.

(3) Dohody o konsorciích se značně liší a pokrývají spektrum od konsorcií vysoce integrovaných, jež vyžadují vysokou úroveň investic, například v důsledku toho, že jeho členové zakoupili nebo si pronajali plavidla konkrétně za účelem zřízení konsorcia a společných provozních středisek, až po flexibilní dohody o výměně boxů. Ve smyslu tohoto nařízení se dohodou o konsorciu rozumí jedna či několik oddělených, avšak souvisejících smluv mezi společnostmi liniové dopravy, na jejichž základě smluvní strany poskytují společné služby. Právní forma takového ujednání je méně důležitá než hospodářská realita poskytování společné služby danými smluvními stranami.

(4) Výhody blokové výjimky by měly být omezeny na ty dohody, u kterých lze s dostatečnou mírou jistoty předpokládat, že splňují podmínky čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Nelze však vycházet obecně z toho, že konsorcia, která nevyužívají výhod tohoto nařízení, spadají do působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy, nebo, pokud do působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy spadají, že nesplňují podmínky čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Při posuzování slučitelnosti své dohody s článkem 81 Smlouvy mohou smluvní strany takových konsorcií přihlédnout ke specifickým charakteristikám trhů s malým objemem přepravovaného zboží nebo k situacím, kdy je překročena hranice tržního podílu v důsledku skutečnosti, že je členem konsorcia malý dopravce, který nedisponuje významnými zdroji a který ke zvýšení celkového tržního podílu konsorcia přispívá pouze nepatrně.

(5) Konsorcia, jak je definuje toto nařízení, obecně pomáhají zlepšovat produktivitu a kvalitu služeb liniové dopravy díky racionalizaci, kterou vnášejí do činnosti členských společností, a úsporám z rozsahu, jež konsorcia

([1]) Úř. věst. L 79, 25.3.2009, s. 1.
([2]) Úř. věst. C 266, 21.10.2008, s. 1.
([3]) Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 24.
([4]) Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 4.

umožňují v provozu plavidel a využívání přístavních zařízení. Pomáhají také prosazovat technický a ekonomický pokrok tím, že usnadňují a podporují větší využití kontejnerů a efektivnější využívání lodního prostoru. Pro účely zřízení a poskytování společné služby je podstatnou a přirozenou charakteristikou konsorcií schopnost provádět úpravy kapacit v závislosti na výkyvech poptávky a nabídky. Na druhé straně neodůvodněné omezování kapacity a prodeje a společné stanovování sazeb za přepravu či rozdělení trhů a zákazníků pravděpodobně ke zvýšení účinnosti nepřispějí. Z tohoto důvodu by se na dohody o konsorciu, které takové činnosti upravují, neměla vztahovat výjimka podle tohoto nařízení, a to bez ohledu na tržní sílu daných smluvních stran.

(6) Uživatelům dopravy by měl připadnout přiměřený podíl na výhodách vyplývající z uvedeného zvýšení účinnosti. Uživatelé služeb námořní dopravy poskytovaných konsorcii mohou získat výhody vyplývající ze zlepšení produktivity, jehož mohou konsorcia dosáhnout. Tyto výhody mohou mít také formu zvýšení četnosti odjezdů z přístavů a zastávek v nich anebo zlepšení jízdního řádu i lepší kvalitu služeb a zaměření na individuální potřeby klienta při využití modernějších plavidel a dalších zařízení včetně přístavních.

(7) Uživatelé mohou účinně využívat výhod konsorcia jen tehdy, existuje-li na relevantních trzích, na nichž konsorcia působí, dostatečná hospodářská soutěž. Tato podmínka by měla být považována za splněnou, pokud konsorcium zůstává pod hranicí daného tržního podílu, a lze tedy vycházet z toho, že je vystaveno účinné, skutečné či potenciální konkurenci ze strany dopravců, které členy tohoto konsorcia nejsou. Pro hodnocení relevantního trhu je nutné zohlednit nejen přímý obchod mezi přístavy obsluhovanými konsorciem, ale také případnou konkurenci ze strany ostatních služeb liniové dopravy plující z přístavů, které mohou nahradit přístavy obsluhované konsorciem, a dále případně jiné způsoby dopravy.

(8) Dohodám obsahujícím omezení hospodářské soutěže, která nejsou nezbytně nutná pro účely dosažení cílů, jež odůvodňují udělení výjimky, by se výjimka podle tohoto nařízení udělovat neměla. Za tímto účelem by se výhody tohoto nařízení neměly vztahovat na opatření vážně narušující hospodářskou soutěž (tvrdá omezení), jež se týkají stanovování cen účtovaných třetím stranám, omezování kapacity či prodeje a rozdělování trhů nebo zákazníků. Kromě činností, jimž toto nařízení výslovně uděluje výjimku, by se toto nařízení mělo vztahovat pouze na pomocné činnosti, jež přímo souvisejí s provozováním konsorcia, jsou nezbytné pro jeho provádění a jsou mu úměrné.

(9) Hranice tržního podílu a ostatní podmínky upravené v tomto nařízení, jakož i vynětí určitého chování z výhod tohoto nařízení by měly zpravidla zajistit, že dohody, na něž se bloková výjimka vztahuje, nenabízejí příslušným společnostem možnost vyloučit hospodářskou soutěž na podstatné části daného relevantního trhu.

(10) Pro účely posouzení, zdali konsorcium splňuje podmínku tržního podílu, by měly být sečteny celkové tržní podíly členů konsorcia. Tržní podíl každého člena by měl zohledňovat celkový objem, který tento člen přepravuje v rámci konsorcia a mimo něj. Ve druhém z uvedených případů by mělo být přihlédnuto k celkovému objemu, který určitý člen přepravuje v rámci jiného konsorcia či v souvislosti s jakoukoli službou poskytovanou individuálně tímto členem, ať již na jeho vlastních plavidlech nebo na plavidlech třetí strany v souladu se smluvními ujednáními, například o pronájmu boxů.

(11) Výhoda blokové výjimky by měla být dále podmíněna právem každého člena konsorcia při poskytnutí přiměřené výpovědní lhůty z konsorcia vystoupit. Pro případy vysoce integrovaných konsorcií je však třeba stanovit delší výpovědní lhůtu a delší počáteční lhůtu setrvání v konsorciu, a to v zájmu zohlednění vyšších investic na zřízení konsorcia a rozsáhlejší reorganizace vyvolané odchodem člena.

(12) Ve zvláštních případech, kdy však dohody upravené tímto nařízením mají účinky neslučitelné s čl. 81 odst. 3 Smlouvy, může Komise výhodu blokové výjimky odejmout na základě nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy [1]. V tomto ohledu mají zvláštní význam negativní účinky, jež mohou plynout z toho, že mezi konsorciem a/nebo jeho členy na straně jedné a jinými konsorcii a/nebo liniovými dopravci na stejném relevantním trhu na straně druhé existují vazby.

(13) Navíc, pokud mají dohody dopady neslučitelné s čl. 81 odst. 3 Smlouvy na území členského státu nebo jeho části, která má všechny vlastnosti odděleného zeměpisného trhu, může orgán pro hospodářskou soutěž tohoto členského státu odejmout výhodu plynoucí z takového nařízení na tomto území podle nařízení (ES) č. 1/2003.

(14) Tímto nařízením není dotčeno používání článku 82 Smlouvy.

(15) Vzhledem ke skončení platnosti nařízení (ES) č. 823/2000 je třeba přijmout nové nařízení obnovující blokovou výjimku,

[1] Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na konsorcia jen tehdy, pokud poskytují služby mezinárodní liniové dopravy z jednoho nebo do jednoho či více přístavů Společenství.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

1) „konsorciem“ rozumí dohoda, nebo soubor souvisejících dohod, mezi dvěma či více přepravci provozujícími plavidla, kteří poskytují služby mezinárodní liniové lodní dopravy výhradně nákladní, na jedné nebo více námořních tratích, jejímž účelem je iniciovat spolupráci ve společném provozování námořní dopravy a která zlepšuje služby, jež by při neexistenci konsorcia nabízeli jeho členové každý jednotlivě, s cílem racionalizovat operace pomocí technických, provozních a/nebo komerčních opatření;

2) „liniovou lodní dopravou“ rozumí pravidelná doprava zboží na určité trase nebo trasách mezi přístavy a podle plavebních jízdních řádů a předem ohlášených dat plaveb, která je za úplatu k dispozici všem uživatelům dopravy, a to i příležitostně;

3) „uživatelem dopravy“ rozumí jakýkoli podnik (např. zasílatel, příjemce nebo odesílatel), který vstoupil anebo zamýšlí vstoupit do smluvního vztahu s členem konsorcia na dopravu zboží;

4) „zahájením provozu linky“ rozumí datum, kdy na lince vypluje první plavidlo.

KAPITOLA II

VÝJIMKY

Článek 3

Vyňaté dohody

Podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy a na základě podmínek stanovených v tomto nařízení se tímto prohlašuje, že se čl. 81 odst. 1 Smlouvy nepoužije na tyto činnosti konsorcia:

1) společné provozování služeb liniové lodní dopravy včetně kterékoli z těchto činností:

a) koordinace a/nebo společného sestavování plavebních jízdních řádů a určování přístavů, kde plavidla zastavují;

b) výměny, prodeje nebo vzájemného pronájmu prostoru nebo boxů na plavidlech;

c) společného využívání plavidel a/nebo přístavních zařízení;

d) používání jedné či více společných provozních kanceláří;

e) poskytování kontejnerů, podvozků anebo jiných zařízení a/nebo smluv o pronájmu, leasingu nebo koupi takových zařízení;

2) uzpůsobení kapacity výkyvům nabídky a poptávky;

3) společné provozování nebo používání přístavních terminálů a s nimi spojených služeb (jako jsou doprava odlehčovacími čluny, nakládka, vykládka či služba rozložení nákladu);

4) jiné činnosti, které jsou pomocné k činnostem uvedeným pod body 1), 2) a 3) a jež jsou pro jejich provádění nezbytné, např.

a) používání počítačového systému výměny dat;

b) závazek členů konsorcia používat na relevantním trhu nebo trzích plavidla vymezená konsorciu a zdržet se najímání prostor na plavidlech patřících třetím stranám;

c) závazek členů konsorcia nevyhrazovat ani nepronajímat prostor jiným přepravcům provozujícím plavidla na relevantním trhu či trzích bez předchozího souhlasu ostatních členů konsorcia.

Článek 4

Tvrdá omezení

Výjimka uvedená v článku 3 se nevztahuje na konsorcium, které má přímo nebo nepřímo, samostatně nebo v kombinaci s jinými faktory pod kontrolou stran dané dohody, za cíl:

1) stanovení cen při prodeji služeb liniové lodní dopravy třetím stranám;

2) omezení kapacity či prodeje s výjimkou uzpůsobení kapacity uvedených v čl. 3 odst. 2 tohoto nařízení;

3) rozdělení trhů nebo zákazníků.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYNĚTÍ

Článek 5

Podmínky vztahující se k podílu na trhu

1. Aby mohlo konsorcium těžit z výjimky stanovené v článku 3, nesmí součet tržních podílů členů konsorcia na relevantním trhu, na němž konsorcium působí, vypočtený na základě celkového objemu přepraveného zboží v lodních tunách nebo ekvivalentu jednotek 20 stop, přesáhnout 30 %.

2. Pro účely stanovení tržního podílu člena konsorcia se přihlédne k celkovému objemu zboží přepraveného tímto členem na relevantním trhu, bez ohledu na to, je-li tento objem přepraven:

a) v rámci daného konsorcia;

b) v rámci jiného konsorcia, jehož je daný člen smluvní stranou, nebo

c) mimo konsorcium na vlastních plavidlech tohoto člena či na plavidlech třetí strany.

3. Výjimka stanovená v článku 3 se nadále použije, jestliže podíl na trhu zmíněný v odstavci 1 tohoto článku nebude po dobu dvou po sobě jdoucích kalendářních let překročen o více než jednu desetinu.

4. V případech, kdy je překročeno jedno z omezení uvedených v odstavcích 1 a 3 tohoto článku, se výjimka stanovená v článku 3 použije ještě po dobu šesti měsíců následujících po skončení kalendářního roku, během něhož došlo k jeho překročení. Toto období se prodlužuje na 12 měsíců, jestliže k překročení dojde následkem toho, že na trhu přestane působit dopravce, který není členem konsorcia.

Článek 6

Další podmínky

Pro způsobilost k udělení výjimky stanovené v článku 3 musí konsorcium dávat členům právo vystoupit z konsorcia bez finanční nebo jiné sankce, zejména závazku ukončit veškerou dopravní činnost na dotyčném relevantním trhu nebo trzích bez ohledu na to, zda s ním je či není spojena podmínka, že tato činnost může být po uplynutí určité doby obnovena. Toto právo je podmíněno dodržením výpovědní lhůty maximálně šesti měsíců. Konsorcium však může stanovit, že uvedená výpověď smí být podána až po uplynutí počátečního období v délce trvání nejvýše 24 měsíců od okamžiku, kdy vstoupí v platnost dohoda, nebo od zahájení provozu linky, je-li toto datum pozdější.

V případě značně integrovaného konsorcia lze maximální délku výpovědní lhůty prodloužit na dvanáct měsíců a konsorcium může stanovit, že uvedená výpověď smí být podána až po uplynutí počátečního období v délce trvání nejvýše 36 měsíců od okamžiku, kdy vstoupí v platnost dohoda, nebo od zahájení provozu linky, je-li toto datum pozdější.

KAPITOLA IV

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 7

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 26. dubna 2010.

Použije se do 25. dubna 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 28. září 2009.

Za Komisi

Neelie KROES

členka Komise