REGULAMENTUL (CE) NR. 906/2009 AL COMISIEI

din 28 septembrie 2009

privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate stabilite între companiile maritime de linie (consorții)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 246/2009 al Consiliului din 26 februarie 2009 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate stabilite între companiile maritime de linie (consorții) ([1]), în special articolul 1,

după publicarea proiectului prezentului regulament ([2]),

după consultarea Comitetului consultativ privind înțelegerile și pozițiile dominante,

întrucât:

(1) Prin Regulamentul (CE) nr. 246/2009, Comisia a fost împuternicită să aplice printr-un regulament articolul 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate stabilite între companii maritime privind exploatarea în comun a serviciilor de transport maritim de linie (consorții), care sunt în măsură, prin cooperarea pe care o generează între companiile maritime participante la acorduri, să restrângă concurența pe piața comună și să afecteze comerțul între statele membre și care pot, în consecință, să intre sub incidența interdicției prevăzute la articolul 81 alineatul (1) din tratat.

(2) Comisia și-a exercitat această competență prin adoptarea Regulamentului (CE) nr. 823/2000 al Comisiei din 19 aprilie 2000 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate între companiile maritime de linie (consorții) ([3]), care va expira la 25 aprilie 2010. Având în vedere experiența Comisiei până în prezent, se poate concluziona că justificările pentru o exceptare pe categorii acordată consorțiilor între companiile maritime de linie sunt încă valabile. Cu toate acestea, anumite modificări sunt necesare pentru a înlătura trimiterile la Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de stabilire a regulilor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 din tratat transportului maritim ([4]), care permitea companiilor maritime de linie să fixeze prețurile și capacitatea, dar care în prezent este abrogat. Modificările sunt necesare, de asemenea, pentru asigurarea unei convergențe sporite cu alte regulamente în vigoare de exceptare pe categorii vizând cooperarea orizontală, ținând seama, în același timp, de practicile de piață actuale din industria transportului maritim de linie.

(3) Acordurile de consorțiu variază semnificativ, de la cele cu un grad ridicat de integrare, care implică investiții importante, rezultate, de exemplu, din cumpărarea sau navlosirea navelor de către membrii acestora în mod special pentru crearea consorțiului și a centrelor de operare în comun, la acorduri flexibile de schimb de sloturi. În înțelesul prezentului regulament, un acord de consorțiu este alcătuit din unul sau mai multe acorduri separate, dar conexe, între companiile maritime de linie în temeiul cărora părțile exploatează un serviciu în comun. Forma juridică a acordurilor este mai puțin importantă decât realitatea economică subiacentă, și anume faptul că părțile furnizează un serviciu în comun.

(4) Beneficiul exceptării pe categorii ar trebui limitat la acele acorduri pentru care se poate estima cu suficientă certitudine că îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 81 alineatul (3) din tratat. Cu toate acestea, nu există nicio prezumție conform căreia un consorțiu care nu beneficiază de prezentul regulament intră sub incidența articolului 81 alineatul (1) din tratat sau, în caz afirmativ, că acesta nu îndeplinește condițiile de la articolul 81 alineatul (3) din tratat. Cu ocazia efectuării de către părțile consorțiului a unei analize proprii privind compatibilitatea acordului încheiat cu articolul 81 din tratat, acestea pot avea în vedere caracteristicile specifice ale pieței cu volume transportate reduse sau situații în care pragul cotei de piață este depășit din cauza prezenței în consorțiu a unui transportator de mici dimensiuni, fără resurse importante și care determină o creștere nesemnificativă în cota de piață totală a consorțiului.

(5) Consorțiile, astfel cum sunt definite în prezentul regulament, contribuie în general la creșterea productivității și a calității serviciilor de linie oferite, deoarece permit raționalizarea activităților companiilor membre și crearea

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

de economii de scară la nivelul operării navelor și al utilizării instalațiilor portuare. Consorțiile contribuie, de asemenea, la promovarea progresului tehnic și economic, facilitând și încurajând folosirea pe scară mai largă a containerelor și utilizarea mai eficientă a capacității navelor. În scopul de a institui și de a exploata un serviciu în comun, posibilitatea de a întreprinde adaptări de capacitate ca răspuns la fluctuații ale cererii și ofertei este una dintre caracteristicile esențiale, inerente naturii unui consorțiu. În schimb, este puțin probabil ca limitarea nejustificată a capacității și a vânzărilor, precum și stabilirea în comun a tarifelor de navlosire sau alocarea piețelor și a clienților să conducă la o eficiență sporită. Prin urmare, exceptarea prevăzută de prezentul regulament nu ar trebui să se aplice acordurilor de consorțiu care implică astfel de activități, indiferent de cota de piață a părților.

(6) O cotă-parte echitabilă din beneficiile care rezultă din sporirea eficienței ar trebui să revină utilizatorilor de transport. Utilizatorii serviciilor maritime furnizate de consorții pot beneficia de creșterea productivității generată de consorții. De asemenea, aceste avantaje pot fi sub forma unei îmbunătățiri a frecvenței deservirii și a escalelor sau a unei mai bune organizări a orarului de transport, precum și a unei calități superioare și a unor servicii personalizate, prin utilizarea de nave și de echipamente mai moderne, inclusiv a facilităților portuare.

(7) Utilizatorii nu pot beneficia efectiv de pe urma acestor consorții decât în măsura în care există suficientă concurență pe piața relevantă pe care funcționează consorțiile. Această condiție ar trebui considerată îndeplinită atunci când cota de piață a unui consorțiu rămâne sub un anumit prag, putându-se, prin urmare, presupune despre consorțiul respectiv că este supus unei concurențe eficiente, reale sau potențiale din partea transportatorilor care nu sunt membri ai acestuia. În evaluarea pieței relevante ar trebui să se țină seama nu numai de traficul comercial direct între porturile deservite de consorțiu, ci și de eventuala concurență a altor servicii maritime de linie care operează din porturi substituibile celor ale consorțiului și de concurența altor mijloace de transport, dacă este cazul.

(8) Prezentul regulament nu ar trebui să excepteze acordurile care conțin restrângeri ale concurenței care nu sunt indispensabile pentru realizarea obiectivelor pe baza cărora se justifică acordarea exceptării. În acest scop, restricțiile cu efecte anticoncurențiale grave (restricții „hardcore") privind stabilirea prețurilor pentru terți, limitarea capacității sau a vânzărilor și repartizarea piețelor sau a clienților ar trebui excluse de la beneficiul prezentului regulament. În afara activităților care sunt exceptate în mod expres prin prezentul regulament, doar activitățile accesorii direct legate de funcționarea consorțiului, necesare pentru punerea sa în aplicare și proporționale acestuia ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

(9) Pragul cotei de piață și alte condiții prevăzute în prezentul regulament, precum și excluderea anumitor comportamente de la dreptul de a beneficia de această exceptare ar trebui, în mod normal, să asigure faptul că acordurile cărora li se aplică exceptarea pe categorii nu oferă companiilor vizate posibilitatea de a elimina concurența într-o parte substanțială a pieței relevante în cauză.

(10) Pentru a analiza dacă un consorțiu îndeplinește condiția legată de cota de piață, ar trebui însumate cotele de piață totale ale membrilor consorțiului. Cota de piață a fiecărui membru ar trebui să ia în calcul volumele totale transportate în cadrul și în exteriorul consorțiului. În acest ultim caz, ar trebui să se țină seama de toate volumele transportate de un membru în cadrul altui consorțiu sau în legătură cu orice serviciu oferit individual de acesta, fie cu propriile nave, fie cu nave aparținând unor terți în temeiul unor prevederi contractuale precum navlosirea sloturilor.

(11) În plus, beneficiul exceptării pe categorii ar trebui să fie acordat cu condiția ca fiecare membru al consorțiului să aibă dreptul să se retragă din consorțiu după acordarea unui preaviz în termen rezonabil. Cu toate acestea, pentru consorțiile puternic integrate ar trebui prevăzute un termen de preaviz și o perioadă inițială de afiliere mai lungi, pentru a se ține seama de investițiile mai importante efectuate în vederea constituirii lor, precum și de constrângerile mai importante legate de reorganizare în cazul în care un membru se retrage din consorțiu.

(12) În cazurile speciale în care, deși anumite acorduri intră sub incidența prezentului regulament, acestea au totuși efecte incompatibile cu articolul 81 alineatul (3) din tratat, Comisia poate retrage beneficiul exceptării pe categorii, pe baza Regulamentului (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat [1]. În acest sens, sunt foarte importante efectele negative care ar putea fi generate de existența legăturilor dintre consorțiu și/sau membrii săi cu alte consorții și/sau transportatori de linie pe aceeași piață relevantă.

(13) În plus, în cazul în care acordurile produc efecte incompatibile cu articolul 81 alineatul (3) din tratat pe teritoriul unui stat membru sau pe o parte a acestuia, care prezintă toate caracteristicile unei piețe geografice distincte, autoritatea de concurență a acelui stat membru poate retrage beneficiul exceptării pe categorii pe acel teritoriu, în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1/2003.

(14) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării articolului 82 din tratat.

(15) Având în vedere că Regulamentul (CE) nr. 823/2000 va expira, trebuie adoptat un nou regulament care să reînnoiască exceptarea pe categorii,

[1] JO L 1, 4.1.2003, p. 1.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

DOMENIUL DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Domeniul de aplicare

Prezentul regulament se aplică consorțiilor doar în măsura în care acestea asigură servicii de transport maritim internațional de linie cu plecare sau cu destinație în unul sau mai multe porturi ale Comunității.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

1. „consorțiu” înseamnă un acord sau o serie de acorduri conexe între doi sau mai mulți transportatori maritimi care asigură servicii maritime internaționale de linie pentru transportul exclusiv de mărfuri pe unul sau mai multe traficuri comerciale, având obiectul de a stabili o cooperare pentru operarea în comun a unui serviciu de transport maritim, și care îmbunătățește serviciul oferit în mod individual de către fiecare dintre membrii săi, în absența unui consorțiu, în vederea raționalizării operațiunilor lor, prin intermediul unor convenții tehnice, operaționale și/sau comerciale;

2. „transport maritim de linie” înseamnă transportul de mărfuri efectuat în mod regulat pe o anumită rută sau pe anumite rute între porturi, conform unor orare și date de navigație publicate în prealabil și disponibile, fie și ocazional, oricărui utilizator de transport contra cost;

3. „utilizator de transport” înseamnă orice întreprindere (de exemplu un expeditor, destinatar sau intermediar) care a încheiat sau manifestă intenția de a încheia un acord contractual cu unul dintre membrii consorțiului în vederea transportului de mărfuri;

4. „începerea serviciului” înseamnă data la care prima navă asigură serviciul.

CAPITOLUL II

EXCEPTĂRI

Articolul 3

Acorduri exceptate

În temeiul articolului 81 alineatul (3) din tratat și sub rezerva îndeplinirii condițiilor prevăzute în prezentul regulament, articolul 81 alineatul (1) din tratat nu se aplică următoarelor activități ale consorțiului:

1. exploatarea în comun a serviciilor de transport maritim de linie, inclusiv oricare dintre următoarele activități:

   (a) coordonarea și/sau stabilirea în comun a orarelor de navigație, precum și stabilirea porturilor de escală;

   (b) schimbul, vânzarea sau navlosirea încrucișată a spațiului sau sloturilor pe nave;

   (c) utilizarea în comun („pooling”) a navelor și/sau a instalațiilor portuare;

   (d) utilizarea unuia sau a mai multor birouri de exploatare comună;

   (e) furnizarea de containere, șasiuri și alte echipamente și/sau contractele de închiriere, leasing sau de cumpărare a acestor echipamente;

2. adaptări de capacitate ca răspuns la fluctuațiile cererii și ofertei;

3. operarea sau utilizarea în comun a terminalelor portuare și a serviciilor aferente (de exemplu: servicii de alimbare și servicii de arimare);

4. orice altă activitate accesorie celor menționate la punctele 1, 2 și 3, necesară pentru punerea în practică a acestora, precum:

   (a) utilizarea unui sistem de schimb de date informatizat;

   (b) obligația membrilor consorțiului de a utiliza pe piața sau piețele relevante nave alocate consorțiului și de a se abține de la navlosirea de spațiu pe nave aparținând unor terți;

   (c) obligația membrilor consorțiului de a se abține de la alocarea sau navlosirea de spațiu altor transportatori care operează nave pe piața sau piețele relevante fără autorizarea prealabilă a celorlalți membri ai consorțiului.

Articolul 4

Restricții cu efecte anticoncurențiale grave

Exceptarea prevăzută la articolul 3 nu se aplică consorțiului care, direct sau indirect, separat ori în combinație cu alți factori care țin de voința părților, au ca obiect:

1. fixarea prețurilor de vânzare a serviciilor de transport maritim de linie către terți;

2. limitarea capacității sau a vânzărilor, cu excepția adaptărilor de capacitate menționate la articolul 3 punctul 2;

3. alocarea piețelor sau a clienților.

CAPITOLUL III

CONDIȚII DE EXCEPTARE

Articolul 5

Condiții privind cota de piață

(1) Pentru ca un consorțiu să beneficieze de exceptarea prevăzută la articolul 3, cota de piață combinată a membrilor consorțiului pe piața relevantă pe care funcționează consorțiul nu trebuie să depășească 30 %, procent calculat în funcție de volumul total de mărfuri transportate, în tone navlu sau unități echivalente cu 20 de picioare.

(2) În scopul determinării cotei de piață a membrului consorțiului se ia în calcul volumul total al bunurilor transportate pe piața relevantă, indiferent dacă acesta este transportat:

(a) în cadrul consorțiului în cauză;

(b) în cadrul altui consorțiu din care face parte membrul; sau

(c) în afara cadrului consorțiului, cu nave aparținând membrului sau unui terț.

(3) Exceptarea prevăzută la articolul 3 continuă să se aplice atunci când, într-o perioadă de doi ani calendaristici consecutivi, cota de piață menționată la alineatul (1) al prezentului articol nu este depășită cu mai mult de o zecime.

(4) Atunci când una dintre limitele precizate la alineatele (1) și (3) ale prezentului articol este depășită, exceptarea prevăzută la articolul 3 continuă să se aplice pe durata unei perioade de șase luni, calculată de la sfârșitul anului calendaristic în cursul căruia s-a produs depășirea. Această perioadă este prelungită la 12 luni atunci când depășirea se datorează retragerii de pe piață a unui transportator maritim care nu este membru al consorțiului.

Articolul 6

Condiții suplimentare

Pentru a beneficia de exceptarea prevăzută la articolul 3, consorțiul trebuie să acorde companiilor membre dreptul de a se retrage din consorțiu, fără a se expune la vreo penalitate financiară sau de altă natură, cum ar fi, în special, obligația de a înceta orice activitate de transport pe piața sau piețele relevante în cauză, însoțită sau nu de condiția de a putea relua aceste activități după expirarea unui anumit termen. Acest drept este subordonat unei perioade de preaviz de maximum șase luni. Cu toate acestea, acordul de consorțiu poate stipula că acest preaviz nu poate fi dat decât după o perioadă inițială de maximum 24 de luni de la data intrării în vigoare a acordului sau de la începerea serviciului, dacă această dată este ulterioară.

În cazul unui consorțiu puternic integrat, perioada maximă de preaviz poate fi extinsă până la 12 luni și acordul de consorțiu poate stipula ca acest preaviz să nu poată fi dat decât după o perioadă inițială de maximum 36 de luni de la data intrării în vigoare a acordului sau de la începerea serviciului, dacă această dată este ulterioară.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 7

Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare la 26 aprilie 2010.

Se aplică până la 25 aprilie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 28 septembrie 2009.

Pentru Comisie

Neelie KROES

Membru al Comisiei