NARIADENIE KOMISIE (ES) č. 906/2009

z 28. septembra 2009

o uplatňovaní článku 81 ods. 3 zmluvy na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy (konzorciá)

(Text s významom pre EHP)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na nariadenie Rady (ES) č. 246/2009 z 26. februára 2009 o uplatňovaní článku 81 ods. 3 zmluvy na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy (konzorciami) ([1]), a najmä na jeho článok 1,

po uverejnení návrhu tohto nariadenia ([2]),

po porade s Poradným výborom pre obmedzujúce postupy a dominantné postavenie,

keďže:

(1) Nariadenie (ES) č. 246/2009 oprávňuje Komisiu, aby formou nariadenia uplatnila článok 81 ods. 3 Zmluvy o ES na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy (konzorciá), ktoré sa týkajú spoločnej prevádzky služieb linkovej námornej dopravy a ktoré tým, že zakladajú spoluprácu medzi zúčastnenými dopravnými spoločnosťami, môžu obmedziť hospodársku súťaž na spoločnom trhu a ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, a preto sa na ne môže vzťahovať zákaz uvedený v článku 81 ods. 1 zmluvy.

(2) Komisia využila svoje právo tým, že prijala nariadenie Komisie (ES) č. 823/2000 z 19. apríla 2000 o uplatnení článku 81 ods. 3 zmluvy na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi linkovými prepravnými lodnými spoločnosťami (konzorciá) ([3]), ktorého účinnosť trvá do 25. apríla 2010. Vychádzajúc z doterajšej skúsenosti Komisie možno usúdiť, že dôvody na poskytnutie skupinovej výnimky konzorciám medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy stále platia. Je však potrebné zaviesť určité zmeny, aby sa odstránili odkazy na nariadenie Rady (EHS) č. 4056/86 z 22. decembra 1986, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu ([4]) a ktoré umožňovalo linkám námornej dopravy stanovovať ceny a kapacitu, ale teraz bolo zrušené. Úpravy sú potrebné aj preto, aby sa zabezpečila väčšia nadväznosť na ostatné účinné nariadenia o skupinových výnimkách vzťahujúce sa na horizontálnu spoluprácu, zohľadňujúc pritom súčasné trhové postupy v priemysle linkovej námornej dopravy.

(3) Dohody o konzorciách sa výrazne líšia – sú medzi nimi silne integrované dohody vyžadujúce vysoké investície napríklad z dôvodu nákupu alebo prenajatia plavidiel ich členmi s konkrétnym cieľom založiť konzorcium a zriadiť spoločné prevádzkové centrá, ako aj flexibilné dohody týkajúce sa výmeny boxov. Na účely tohto nariadenia dohoda o konzorciu pozostáva z jednej dohody alebo súboru viacerých samostatných, ale vzájomne prepojených dohôd medzi spoločnosťami linkovej námornej dopravy, na základe ktorých zmluvné strany prevádzkujú spoločnú službu. Právna forma dojednania je menej dôležitá ako hospodárska skutočnosť, z ktorej dojednanie vychádza a ktorá spočíva v tom, že zmluvné strany poskytujú spoločnú službu.

(4) Výhoda skupinovej výnimky by sa mala obmedziť len na tie dohody, v prípade ktorých možno s dostatočnou istotou predpokladať, že spĺňajú podmienky článku 81 ods. 3 zmluvy. Nemožno však vychádzať zo všeobecného predpokladu, že konzorciá, na ktoré sa nevzťahuje výhoda plynúca z tohto nariadenia, patria do rozsahu pôsobnosti článku 81 ods. 1 zmluvy, alebo ak patria, že nespĺňajú podmienky článku 81 ods. 3 zmluvy. Pri posudzovaní zlučiteľnosti svojej dohody s článkom 81 zmluvy zmluvné strany takéhoto konzorcia môžu zohľadňovať osobitné črty trhov s nízkymi prepravenými objemami alebo situácie, v ktorých sa presiahne prahová hodnota trhového podielu v dôsledku skutočnosti, že v konzorciu je prítomný malý dopravca bez významných zdrojov, ktorého príspevok k celkovému trhovému podielu konzorcia je veľmi nevýrazný.

(5) Konzorciá vymedzené v tomto nariadení vo všeobecnosti napomáhajú zlepšenie produktivity a kvality ponúkaných služieb linkovej námornej dopravy z dôvodu racionalizácie, ktorú vnášajú do činnosti členských spoločností, a

([1]) Ú. v. EÚ L 79, 25.3.2009, s. 1.
([2]) Ú. v. EÚ C 266, 21.10.2008, s. 1.
([3]) Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 24.
([4]) Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 4.

prostredníctvom úspor z rozsahu, ktoré umožňujú pri prevádzke plavidiel a využívaní prístavných zariadení. Taktiež pomáhajú presadzovať technický a hospodársky pokrok uľahčovaním a nabádaním na väčšie využitie kontajnerov a efektívnejšie využitie kapacity plavidiel. Na účely zavedenia a prevádzkovania spoločnej služby je podstatnou črtou vlastnou konzorciám schopnosť prispôsobovať kapacitu podľa výkyvov dopytu a ponuky. Naproti tomu neodôvodnené obmedzenie kapacity a predaja, ako aj spoločné stanovovanie prepravných sadzieb alebo rozdeľovanie si trhov a zákazníkov väčšinou nevedie k zvýšeniu efektívnosti. Preto by sa výnimka ustanovená v tomto nariadení nemala vzťahovať na dohody o konzorciách, ktoré zahŕňajú takéto činnosti, a to bez ohľadu na trhovú silu zmluvných strán.

(6) Výhody plynúce zo zvýšenia efektívnosti by mali pocítiť aj sami užívatelia dopravy. Užívatelia služieb námornej dopravy poskytovanej konzorciami môžu mať osoh z väčšej produktivity, ktorej zvýšenie môže byť výsledkom založenia konzorcia. Výhody sa môžu prejaviť zvýšením frekvencie plavieb a počtu prístavov, kde linka zastavuje, alebo zlepšením časového rozvrhu, ako aj zlepšením kvality a personalizácie služieb prostredníctvom použitia modernejších plavidiel a ostatného zariadenia vrátane prístavných zariadení.

(7) Užívatelia môžu účinne profitovať z konzorcií len vtedy, ak je na relevantných trhoch, kde konzorciá pôsobia, dostatočná úroveň hospodárskej súťaže. Táto podmienka by sa mala považovať za splnenú, ak konzorcium zostáva pod danou prahovou hodnotou trhového podielu, a v dôsledku toho možno predpokladať, že je vystavené dopravcami, ktorí nie sú členmi konzorcia, účinnej skutočnej alebo potenciálnej hospodárskej súťaži. Na účely posúdenia relevantného trhu by sa mal brať do úvahy nielen priamy obchod medzi prístavmi obsluhovanými konzorciom, ale aj akákoľvek hospodárska súťaž poskytovateľov linkových služieb z prístavov, ktorými možno zastúpiť prístavy obsluhované konzorciom, a v prípade potreby by sa mali brať do úvahy aj iné druhy dopravy.

(8) Týmto nariadením by sa nemala poskytovať výnimka dohodám obsahujúcim také obmedzenia hospodárskej súťaže, ktoré nie sú nevyhnutne potrebné na dosiahnutie cieľov, ktoré odôvodňujú poskytnutie výnimky. Z tohto dôvodu by sa výrazne protisúťažné obmedzenia (závažné obmedzenia) súvisiace so stanovovaním cien účtovaných tretích stranám, obmedzovaním kapacity alebo predaja a s rozdeľovaním si trhov alebo zákazníkov mali vylúčiť z toho, aby sa na ne vzťahovala výhoda plynúca z tohto nariadenia. Okrem činností, ktorým toto nariadenie vyslovene poskytuje výnimku, by mali do jeho pôsobnosti patriť iba pridružené činnosti, ktoré priamo súvisia s prevádzkou konzorcia a sú pri jeho implementácii nevyhnutné a proporcionálne.

(9) Prahová hodnota trhového podielu a ostatné podmienky stanovené v tomto nariadení, ako aj vylúčenie určitých foriem konania z výhod plynúcich z nariadenia by za normálnych okolností mali zabezpečiť, že dohody, na ktoré sa skupinová výnimka vzťahuje, neposkytnú dotknutým spoločnostiam možnosť vylúčenia hospodárskej súťaže v podstatnej časti príslušného relevantného trhu.

(10) Na účely posúdenia, či konzorcium spĺňa podmienku trhového podielu, by sa mali spočítať celkové trhové podiely členov konzorcia. Do trhového podielu každého člena by sa mal započítať jeho celkový objem prepravený v rámci konzorcia aj mimo neho. V prípade výpočtu objemu prepraveného mimo konzorcia by sa mal brať do úvahy celkový objem člena prepravený v rámci iného konzorcia alebo v súvislosti s akoukoľvek službou poskytovanou členom individuálne či už na vlastných plavidlách, alebo na plavidlách tretej strany v súlade so zmluvnými dojednaniami, medzi ktoré môže patriť napríklad prenájom boxov.

(11) Okrem toho by sa pri čerpaní výhod plynúcich zo skupinovej výnimky malo prihliadať na právo každého člena konzorcia vystúpiť z konzorcia pod podmienkou, že podá primeranú výpoveď. Pri silne integrovaných konzorciách by sa však mala ustanoviť dlhšia výpovedná lehota a dlhšia počiatočná blokovacia lehota, aby sa zohľadnilo vynaloženie vyšších investícií na ich založenie, ako aj to, že v prípade odchodu člena je potrebná rozsiahlejšia reorganizácia.

(12) V špecifických prípadoch, keď dohody patriace do pôsobnosti tohto nariadenia majú napriek všetkému následky nezlučiteľné s článkom 81 ods. 3 zmluvy, Komisia môže odňať výhodu plynúcu zo skupinovej výnimky na základe nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 zmluvy ([1]). V tejto súvislosti sú zvlášť dôležité negatívne následky, ktoré môže vyvolať existencia väzieb konzorcia a/alebo jeho členov s iným konzorciom a/alebo linkovými dopravcami pôsobiacimi na tom istom relevantnom trhu.

(13) Ďalej, ak dohody majú účinky, ktoré nie sú zlučiteľné s článkom 81 ods. 3 zmluvy, na území členského štátu alebo na jeho časti a toto územie má všetky charakteristiky osobitného geografického trhu, orgán hospodárskej súťaže tohto členského štátu odoberie výhodu plynúcu zo skupinovej výnimky na tomto území poskytnutú nariadením (ES) č. 1/2003.

(14) Týmto nariadením nie je dotknuté uplatňovanie článku 82 zmluvy.

(15) Vzhľadom na skončenie uplatňovania nariadenia (ES) č. 823/2000 je vhodné prijať nové nariadenie, ktorým sa skupinová výnimka obnovuje,

([1]) Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1.

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I

ROZSAH PÔSOBNOSTI A VYMEDZENIE POJMOV

Článok 1

Rozsah pôsobnosti

Toto nariadenie sa vzťahuje len na konzorciá, ktoré poskytujú služby medzinárodnej linkovej námornej dopravy z alebo do jedného alebo viacerých prístavov Spoločenstva.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú nasledujúce vymedzenia pojmov:

1. „konzorcium“ znamená dohodu alebo súbor vzájomne prepojených dohôd medzi dvoma alebo viacerými dopravcami prevádzkujúcimi plavidlá a poskytujúcimi služby medzinárodnej linkovej námornej dopravy určené výhradne na prepravu nákladu vo vzťahu k jednému alebo viacerým obchodným odvetviam, pričom predmetom týchto dohôd je založiť spoluprácu spočívajúcu v spoločnom prevádzkovaní služieb námornej dopravy a skvalitniť služby, ktoré by pri neexistencii konzorcia ponúkal každý jeho člen individuálne, s cieľom racionalizovať svoju prevádzku prostredníctvom technických, prevádzkových a/alebo obchodných dojednaní;

2. „linková námorná doprava“ znamená pravidelnú prepravu tovaru na konkrétnej trase alebo trasách medzi prístavmi, ktorá sa uskutočňuje v súlade s časovým rozvrhom a vopred zverejnenými plavebnými dátumami a ktorá je za odplatu dostupná, a to aj príležitostne, všetkým užívateľom dopravy;

3. „užívateľ dopravy“ znamená akýkoľvek podnik (napríklad odosielateľa, príjemcu alebo zástupcu odosielateľa), ktorý vstúpil alebo prejavil úmysel vstúpiť s členom konzorcia do zmluvného vzťahu na účely dopravy tovaru;

4. „vznik služby“ znamená dátum, keď vypláva prvé plavidlo poskytujúce túto službu.

KAPITOLA II

VÝNIMKY

Článok 3

Vyňaté dohody

V súlade s článkom 81 ods. 3 Zmluvy o ES a s prihliadnutím na podmienky ustanovené v tomto nariadení sa týmto vyhlasuje, že článok 81 ods. 1 Zmluvy o ES sa neuplatňuje na tieto činnosti konzorcia:

1. spoločné prevádzkovanie služieb linkovej námornej dopravy zahŕňajúce ktorúkoľvek z týchto činností:

   a) koordináciu a/alebo spoločné stanovovanie časových rozvrhov plavieb a určovanie prístavov, kde linka zastavuje;

   b) výmenu, predaj alebo vzájomné prenajímanie priestoru alebo boxov na plavidlách;

   c) spoločné využívanie plavidiel a/alebo prístavných zariadení;

   d) používanie jednej alebo viacerých spoločných prevádzkových kancelárií;

   e) poskytovanie kontajnerov, šasi a iných zariadení a/alebo zmlúv o prenájme, lízingu alebo kúpe takýchto zariadení;

2. prispôsobovanie kapacity podľa výkyvov dopytu a ponuky;

3. spoločné prevádzkovanie alebo využívanie prístavných terminálov a súvisiacich služieb (napríklad preprava člnovými kontajnermi alebo služby nakládky/vykládky);

4. akúkoľvek inú činnosť pridruženú k činnostiam uvedeným v bodoch 1, 2 a 3, ktorá je nevyhnutná na ich vykonávanie, napríklad:

   a) používanie počítačového systému na výmenu údajov;

   b) povinnosť členov konzorcia používať na príslušnom trhu alebo trhoch plavidlá pridelené konzorciu a zdržať sa prenájmu priestoru na plavidlách patriacich tretím stranám;

   c) povinnosť členov konzorcia, že bez predchádzajúceho súhlasu ostatných členov konzorcia nepridelia ani neprenajmú priestor iným dopravcom prevádzkujúcim plavidlá na príslušnom trhu alebo trhoch.

Článok 4

Závažné obmedzenia

Výnimka ustanovená v článku 3 sa neuplatňuje na konzorcium, ktoré má priamo alebo nepriamo, oddelene alebo v kombinácii s inými faktormi pod kontrolou zmluvných strán za cieľ:

1. stanovovať ceny pri predaji služieb linkovej námornej dopravy tretím stranám;

2. obmedzovať kapacitu alebo predaj s výnimkou prispôsobovania kapacity uvedeného v článku 3 bode 2;

3. rozdeľovať trhy alebo zákazníkov.

KAPITOLA III

PODMIENKY UPLATNENIA VÝNIMKY

Článok 5

Podmienky týkajúce sa trhového podielu

1. Aby sa na konzorcium vzťahovala výnimka ustanovená v článku 3, spoločný trhový podiel členov konzorcia na relevantnom trhu, na ktorom konzorcium prevádzkuje svoju činnosť, prepočítaný vo vzťahu k celkovému objemu prepraveného tovaru (v nákladných tonách alebo jednotkách TEU), nepresahuje 30 %.

2. Na účely určenia trhového podielu člena konzorcia sa berie do úvahy celkový objem tovaru prepraveného týmto členom na relevantnom trhu, a to bez ohľadu na to, či sa tento objem prepraví:

a) v rámci príslušného konzorcia;

b) v rámci iného konzorcia, ktorého je tento člen zmluvnou stranou, alebo

c) mimo konzorcia na plavidlách vlastných alebo patriacich tretej strane.

3. Výnimka ustanovená v článku 3 sa naďalej uplatňuje aj v prípade, ak sa trhový podiel uvedený v odseku 1 tohto článku počas obdobia ktorýchkoľvek dvoch po sebe idúcich kalendárnych rokov presiahne najviac o jednu desatinu.

4. Ak sa presiahne niektorý z limitov uvedených v odsekoch 1 a 3 tohto článku, výnimka ustanovená v článku 3 sa naďalej uplatňuje počas obdobia šiestich mesiacov nasledujúcich po uplynutí kalendárneho roku, počas ktorého sa limit presiahol. Toto obdobie sa predĺži na 12 mesiacov, ak k presiahnutiu došlo v dôsledku toho, že trh opustil dopravca, ktorý nie je členom konzorcia.

Článok 6

Ďalšie podmienky

Aby sa na konzorcium vzťahovala výnimka ustanovená v článku 3, konzorcium musí svojim členom priznať právo vystúpiť z neho bez finančných či iných postihov, medzi ktoré môže patriť najmä povinnosť prerušiť všetky prepravné činnosti na relevantnom trhu alebo trhoch, a to bez ohľadu na to, či s ňou je, alebo nie je spojená podmienka, že túto činnosť možno po uplynutí určitého obdobia obnoviť. Uplatňovanie tohto práva podlieha výpovednej lehote, ktorej maximálna dĺžka je šesť mesiacov. Konzorcium však môže požadovať, že výpoveď sa môže podať až po uplynutí počiatočnej lehoty v trvaní maximálne 24 mesiacov od dátumu nadobudnutia platnosti dohody alebo od začatia služby, ak nastal neskôr.

V prípade silne integrovaného konzorcia možno maximálnu dĺžku výpovednej lehoty predĺžiť na 12 mesiacov a konzorcium môže požadovať, že takúto výpovednú lehotu možno poskytnúť až po uplynutí počiatočnej lehoty v trvaní maximálne 36 mesiacov od dátumu nadobudnutia platnosti dohody alebo od dátumu vzniku služby, ak nastal neskôr.

KAPITOLA IV

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 7

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 26. apríla 2010.

Uplatňuje sa do 25. apríla 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 28. septembra 2009

Za Komisiu

Neelie KROES

členka Komisie