

**Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE do sektora usług transportu morskiego****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2008/C 245/02)

**1. WPROWADZENIE**

1. Niniejsze wytyczne określają zasady, jakimi Komisja Wspólnot Europejskich będzie się kierować przy definiowaniu rynków i ocenie porozumień o współpracy w zakresie tych usług transportu morskiego, na które bezpośredni wpływ miały zmiany wynikające z rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r., tj. usług żeglugi liniowej, usług kabotażu i międzynarodowych usług trampowych <sup>(1)</sup>.
2. Niniejsze wytyczne mają ułatwić przedsiębiorstwom i stowarzyszeniom przedsiębiorstw świadczącym te usługi, przede wszystkim do lub z portu bądź portów w Unii Europejskiej, ocenę zgodności swoich porozumień <sup>(2)</sup> z art. 81 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (dalej zwanego „Traktatem”). Wytyczne nie mają zastosowania do innych sektorów.
3. Rozporządzenie (WE) nr 1419/2006 rozszerzyło zakres zastosowania 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>(3)</sup> i rozporządzenia Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszącego się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i 82 Traktatu <sup>(4)</sup> na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe. W związku z tym od dnia 18 października 2006 r. wszelkie sektory usług transportu morskiego podlegają ogólnie stosowanym proceduralnym ramom prawnym.
4. Ponadto rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006 uchylono rozporządzenie Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. w sprawie stosowania art. 85 i 86 (obecnie art. 81 i 82) Traktatu do transportu morskiego <sup>(5)</sup> zawierające wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych, które pozwalało liniom żeglugowym spotykającym się w ramach konferencji na ustalanie stawek i innych warunków przewozu, ponieważ system konferencji przestał spełniać kryteria art. 81 ust. 3 Traktatu. Wyłączenie grupowe zostaje uchylone z dniem 18 października 2008 r. Po tej dacie przewoźnicy liniowi świadczący usługi do lub z portu lub portów w Unii Europejskiej muszą zaprzestać wszelkiej działalności w ramach konferencji linii żeglugowych niezgodnej z art. 81 Traktatu. Musi to nastąpić bez względu na to, czy inne jurysdykcje dają wyraźną lub milczącą zgodę na ustalanie stawek w ramach konferencji linii żeglugowych lub poprzez porozumienia ustne. Ponadto członkowie konferencji powinni od dnia 18 października 2008 r. zapewnić zgodność wszelkich porozumień zawieranych w ramach systemu konferencji z art. 81.
5. Niniejsze wytyczne stanowią uzupełnienie wskazówek już wydanych przez Komisję w innych zawiadomieniach. Ponieważ w sektorze usług transportu morskiego występuje wiele porozumień o współpracy między konkurującymi ze sobą przewoźnikami, szczególne znaczenie mają w ich przypadku Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych <sup>(6)</sup> (wytyczne w sprawie współpracy horyzontalnej) oraz Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu <sup>(7)</sup>.
6. Porozumienia o współpracy horyzontalnej w żegludze liniowej dotyczące wspólnego świadczenia usług objęte są rozporządzeniem 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

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. uchylające rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 (obecnie art. 81 i 82) Traktatu do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe (Dz.U. L 269 z 28.9.2006, str. 1).

<sup>(2)</sup> Termin „porozumienie” stosuje się w odniesieniu do porozumień, decyzji związków przedsiębiorstw oraz praktyk uzgodnionych.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 123 z 27.4.2004, str. 18.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 4.

<sup>(6)</sup> Dz.U. C 3 z 6.1.2001, str. 2.

<sup>(7)</sup> Dz.U. C 101 z 27.4.2004, str. 97.

towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja) <sup>(8)</sup>. Określa ono warunki, na podstawie art. 81 ust. 3 Traktatu, przy spełnieniu których zakaz zawarty w art. 81 ust. 1 Traktatu nie ma zastosowania do porozumień pomiędzy dwoma lub wieloma przewoźnikami morskimi (konsorcja). Zostanie ono poddane przeglądowi zgodnie ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006 <sup>(9)</sup>.

7. Niniejsze wytyczne nie przesądzają o treści ewentualnej wykładni art. 81 Traktatu, której może dokonać Trybunał Sprawiedliwości lub Sąd Pierwszej Instancji Wspólnot Europejskich. Zasady przedstawione w niniejszych wytycznych należy stosować z uwzględnieniem okoliczności specyficznych dla każdego przypadku.
8. Komisja będzie stosować niniejsze wytyczne przez okres pięciu lat.

## 2. USŁUGI TRANSPORTU MORSKIEGO

### 2.1. Zakres

9. Usługi żeglugi liniowej, kabotażu i usługi trampowe to sektory transportu morskiego, na które bezpośrednio wpływ miały zmiany wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006.
10. Żegluga liniowa obejmuje regularny transport ładunku, głównie w kontenerach, do portów leżących na określonym szlaku geograficznym, zwanym powszechnie szlakiem. Żegluga liniowa charakteryzuje się ponadto z góry podanymi do wiadomości rozkładami i datami rejsów oraz dostępnością usług dla wszystkich osób korzystających z transportu.
11. W art. 1 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 „usługi trampowe” zdefiniowano jako transport towarów luzem lub w otwartych ładowniach (*break-bulk*) statkiem wycarterowanym w całości lub w części jednemu lub więcej załodwcom na podstawie umowy czarteru na rejs lub na czas, lub umowy innego rodzaju na rejsy nieregularne i nieogłaszane, w przypadku których stawki frachtu są w każdym przypadku swobodnie negocjowane zgodnie z warunkami podaży i popytu. Dotyczy to głównie przewozu jednego rodzaju towaru, który wypełnia cały statek, nieodbywający rejsu rozkładowego <sup>(10)</sup>.
12. Kabotaż obejmuje świadczenie usług transportu morskiego, w tym usług trampowych i usług żeglugi liniowej, pomiędzy dwoma lub kilkoma portami w tym samym państwie członkowskim <sup>(11)</sup>. Pomimo że niniejsze wytyczne nie odnoszą się wyraźnie do usług kabotażu, mają one zastosowanie do tych usług, jeśli świadczone są w postaci usług liniowych lub trampowych.

### 2.2. Wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi

13. Artykuł 81 Traktatu ma zastosowanie do wszystkich porozumień, które mogą znacząco wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Wpływ na wymianę handlową występuje wtedy, kiedy można przewidzieć z wystarczającą dozą prawdopodobieństwa na podstawie zespołu obiektywnych czynników prawnych lub faktycznych, że dane porozumienie lub postępowanie może mieć wpływ, bezpośredni lub pośredni, rzeczywisty lub potencjalny, na strukturę wymiany handlowej pomiędzy państwami członkowskimi <sup>(12)</sup>. W Wytycznych w sprawie pojęcia wpływu na handel zawartego w art. 81 i 82 Traktatu <sup>(13)</sup> Komisja zawarła wskazówki, wyjaśniając, w jaki sposób będzie stosowała pojęcie wpływu na handel.

<sup>(8)</sup> Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 24.

<sup>(9)</sup> Motyw 3 rozporządzenia (WE) nr 611/2005 przywołanego powyżej w przypisie 8.

<sup>(10)</sup> Komisja określiła zespół cech charakteryzujących transport specjalistyczny, które decydują o jego odrębności w stosunku do usług liniowych i trampowych. Obejmują one świadczenie regularnych usług w odniesieniu do określonego rodzaju ładunku. Usługa jest na ogół świadczona w oparciu o umowy o zafrachtowanie przy użyciu specjalistycznych statków technicznie dostosowanych lub zbudowanych do transportu określonego ładunku. Decyzja Komisji 94/980/WE z dnia 19 października 1994 r. w sprawie IV/34.446 — Porozumienie transatlantyckie (Dz.U. L 376 z 31.12.1994, str. 1) (zwana dalej „decyzją PTA”), pkt 47–49.

<sup>(11)</sup> Artykuł 1 rozporządzenia Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczącego stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7).

<sup>(12)</sup> Sprawa 42/84, Remia BV i inni przeciwko Komisji, Rec. (1985), str. 2545, pkt 22. Sprawa 319/82, Ciments et Bétons de l'Est przeciwko Kerpen & Kerpen, Rec. (1983), str. 4173, pkt 9.

<sup>(13)</sup> Dz.U. C 101 z 27.4.2004, str. 81.

14. Usługi transportowe oferowane przez podmioty świadczące usługi żeglugi liniowej i usługi trampowe mają często charakter międzynarodowy, ponieważ łączą porty Wspólnoty z krajami trzecimi lub obejmują przywóz i wywóz towarów między dwoma państwami członkowskimi lub większą ich liczbą (tj. handel wewnątrzspółnotowy <sup>(14)</sup>). W większości przypadków prawdopodobne jest, że będą one miały wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi między innymi ze względu na wpływ tych usług na rynki świadczenia usług transportowych i pośrednictwa <sup>(15)</sup>.
15. Wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi ma szczególnie duże znaczenie w przypadku usług kabotażu morskiego, ponieważ określa on zakres stosowania art. 81 Traktatu oraz jego wzajemnej zależności z krajowym prawem konkurencji na podstawie art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w sprawie wprowadzania w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu. Stopień wpływu takich usług na wymianę handlową między państwami członkowskimi należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku <sup>(16)</sup>.

### 2.3. Rynek właściwy

16. W celu dokonania oceny wpływu porozumienia na konkurencję na potrzeby art. 81 Traktatu konieczne jest zdefiniowanie właściwego rynku produktowego i geograficznego (rynków produktowych i geograficznych). Definicja rynku ma przede wszystkim służyć systematycznej identyfikacji presji konkurencyjnej, której poddane jest przedsiębiorstwo. Wskazówki dotyczące tej kwestii można znaleźć w Obwieszczeniu Komisji w sprawie definicji rynku właściwego do celów wspólnotowego prawa konkurencji <sup>(17)</sup>. Wskazówki te dotyczą również definicji rynku w przypadku usług transportu morskiego.
17. Właściwy rynek produktowy obejmuje wszystkie te produkty lub usługi, które ze względu na swoje właściwości, ceny i zamierzone stosowanie uważane są przez konsumenta za zamiennie lub substytucyjne. Właściwy rynek geograficzny obejmuje obszar, na którym dane przedsiębiorstwa uczestniczą w podaży produktów i usług oraz popycie na produkty lub usługi, a warunki konkurencji są wystarczająco jednorodne i który można odróżnić od sąsiadujących obszarów ze względu na to, że warunki konkurencji na tych obszarach znacznie się różnią <sup>(18)</sup>. Przewoźnik (lub przewoźnicy) nie może (nie mogą) mieć znaczącego wpływu na panujące na rynku warunki, jeśli klienci są w stanie łatwo przestawić się na korzystanie z usług innych dostawców <sup>(19)</sup>.

#### 2.3.1. Żegluga liniowa

18. W szeregu decyzji Komisji oraz orzeczeń Trybunału i Sądu za właściwy rynek produktowy w przypadku żeglugi liniowej uznano usługi przewozów kontenerowych <sup>(20)</sup>. Wspomniane decyzje i orzeczenia dotyczyły transportu morskiego na szlakach przewozów dalekomorskich. Inne środki transportu nie zostały włączone do tego samego rynku usług, pomimo że w niektórych przypadkach usługi te mogą w niewielkim stopniu być zamiennie. Wynikało to z faktu, że tylko niewielką część towarów transportowanych w kontenerach można z łatwością przewozić innymi środkami transportu, np. środkami transportu lotniczego <sup>(21)</sup>.

<sup>(14)</sup> Zasięg usługi obejmujący port położony poza terytorium UE sam w sobie nie wyklucza wpływu na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Określenie, czy usługi podlegają jurysdykcji Wspólnoty, wymaga dokładnego zbadania ich wpływu na klientów i na innych operatorów we Wspólnocie, którzy korzystają z tych usług. Zob. Wytyczne w sprawie pojęcia wpływu na handel zawartego w art. 81 i 82 Traktatu, przywołane powyżej w przypisie 13.

<sup>(15)</sup> Decyzja Komisji 93/82/EWG z dnia 23 grudnia 1992 r. (sprawy IV/32.448 i IV/32.450, CEWAL), Dz.U. L 34 z 10.2.1993, str. 1, pkt 90, potwierdzona przez Sąd Pierwszej Instancji w sprawach połączonych T-24/93 do T-26/93 i T-28/93, Compagnie Maritime Belge i inni przeciwko Komisji, Rec. (1996), str. II-1201, pkt 205. Decyzja PTA, przywołana powyżej w przypisie 10, pkt 288–296, potwierdzona orzeczeniem Sądu Pierwszej Instancji z dnia 28 lutego 2002 r. w sprawie T-395/94, Atlantic Container Line i inni przeciwko Komisji (zwanym dalej orzeczeniem PTA), pkt 72–74; decyzja Komisji 1999/243/WE z dnia 16 września 1998 r. (sprawa IV/35.134 — Transatlantyckie porozumienie konferencyjne) (zwana dalej decyzją TPK) (Dz.U. L 95 z 9.4.1999, str. 1) pkt 386–396; decyzja Komisji 2003/68/WE z dnia 14 listopada 2002 r. (sprawa COMP/37.396 — zmienione Transatlantyckie porozumienie konferencyjne) (zwana dalej decyzją w sprawie zmienionego TPK) (Dz.U. L 26 z 31.1.2003, str. 53) pkt 73.

<sup>(16)</sup> Wytyczne w sprawie stosowania pojęcia wpływu na handel można znaleźć w wytycznych Komisji przywołanych powyżej w przypisie 13.

<sup>(17)</sup> Dz.U. C 372 z 9.12.1997, str. 5.

<sup>(18)</sup> Obwieszczenie w sprawie definicji rynku, przywołane powyżej w przypisie 17, pkt 8.

<sup>(19)</sup> Obwieszczenie w sprawie definicji rynku, przywołane powyżej w przypisie 17, pkt 13.

<sup>(20)</sup> Decyzja Komisji 1999/485/WE z dnia 30 kwietnia 1999 r. (sprawa IV/34.250 — Europe Asia Trades Agreement (umowa w sprawie szlaków przewozowych między Europą a Azją)) (Dz.U. L 193 z 26.7.1999, str. 23); decyzja PTA przywołana powyżej w przypisie 10 oraz decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 60–84. Definicja rynku w decyzji TPK została potwierdzona przez Sąd Pierwszej Instancji w orzeczeniu w sprawach połączonych T-191/98, T-212/98 do T-214/98, Atlantic Container Line AB i inni przeciwko Komisji, Rec. (2003), str. II-3275, (zwanym dalej orzeczeniem TPK), pkt 781–883.

<sup>(21)</sup> Punkt 62 decyzji TPK przywołanej powyżej w przypisie 15 i pkt 783–789 orzeczenia TPK przywołanego powyżej w przypisie 20.

19. W niektórych okolicznościach wskazane byłoby zawężenie definicji rynku produktowego do określonego rodzaju produktu transportowanego drogą morską. Przykładowo transport łatwo psujących się towarów można ograniczyć do kontenerów chłodni lub też uwzględnić transport tradycyjnymi statkami chłodniami. Pomimo że w wyjątkowych okolicznościach istnieje pewna substytucyjność transportu towaru w otwartych ładowniach i transportu kontenerowego<sup>(22)</sup>, nie wydaje się, by zamiana transportu kontenerowego na transport w otwartych ładowniach miała charakter trwały. Dla większości rodzajów towarów i użytkowników towarów transportowanych w kontenerach transport w otwartych ładowniach nie stanowi rozsądnej alternatywy dla kontenerowej żeglugi liniowej<sup>(23)</sup>. Kiedy określony rodzaj ładunku zaczyna być regularnie transportowany w kontenerach, prawdopodobieństwo powrotu do transportu bez użycia kontenerów jest znikome<sup>(24)</sup>. Kontenerowa żegluga liniowa podlega zatem substytucji głównie w jednym kierunku<sup>(25)</sup>.
20. Właściwy rynek geograficzny stanowi obszar, na którym sprzedawane są usługi, czyli na ogół szereg portów początkowych i docelowych dla danej usługi, i który określają nakładające się obszary ciężenia portów. Jeśli chodzi o europejski element usługi rynek geograficzny w sprawach dotyczących żeglugi liniowej definiowano dotychczas jako szereg portów w Europie Północnej lub nad Morzem Śródziemnym. Ponieważ usługi żeglugi liniowej świadczone z portów nad Morzem Śródziemnym w niewielkim tylko stopniu mogą być zastąpione usługami z portów Europy Północnej, zostały one uznane za odrębne rynki<sup>(26)</sup>.

### 2.3.2. Usługi trampowe

21. Komisja nie stosowała dotychczas art. 81 Traktatu w odniesieniu do żeglugi trampowej. W ramach przeprowadzanej oceny przedsiębiorstwa mogą uwzględniać poniższe elementy w takim zakresie, w jakim odnoszą się one do świadczonych przez nie usług trampowych.

Elementy, które należy wziąć pod uwagę przy określaniu właściwego rynku produktowego z punktu widzenia popytu (substytucyjność popytu)

22. „Główne warunki” pojedynczego zamówienia przewozowego stanowią punkt wyjścia dla zdefiniowania właściwych rynków usług trampowych, ponieważ zawierają one zazwyczaj istotne elementy<sup>(27)</sup> danego zapotrzebowania transportowego. W zależności od konkretnych potrzeb użytkowników transportu składają się na nie elementy negocjowalne i nienegocjowalne. Z chwilą jego ustalenia jeden z elementów negocjowalnych głównych warunków, taki jak np. rodzaj statku czy też jego wielkość, może na przykład wskazywać, że rynek właściwy w odniesieniu do tego elementu ma większy zasięg od określonego początkowo w zapotrzebowaniu transportowym.
23. Charakter usług trampowych może być różny i istnieje wiele rodzajów umów transportowych. Konieczne może więc być stwierdzenie, czy podmioty po stronie popytu uważają usługi świadczone na podstawie umów czarteru na czas, umów czarteru na rejs czy umów o zafrachtowanie za zamienne. W takim przypadku usługi te mogą należeć do tego samego rynku właściwego.
24. Statki dzieli się zazwyczaj na kilka kategorii wielkości standardowych<sup>(28)</sup>. Ze względu na znaczące korzyści skali w przypadku usługi z wykorzystaniem statku o wielkości w dużym stopniu niedopasowanej do objętości ładunku zaferowana stawka frachtowa może nie być konkurencyjna. Dlatego substytucyjność statków o różnej wielkości należy oceniać indywidualnie dla każdego przypadku, aby móc stwierdzić, czy statki danej wielkości stanowią odrębne rynki właściwe.

<sup>(22)</sup> Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 71.

<sup>(23)</sup> Orzeczenie PTA przywołane powyżej w przypisie 15, pkt 273, oraz orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 20, pkt 809.

<sup>(24)</sup> Orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 15, pkt 281. Decyzja Komisji z dnia 29 lipca 2005 r. w sprawie COMP/M.3829 — MAERSK/PONL, pkt 13.

<sup>(25)</sup> Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 62–75, orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 21, pkt 795, oraz decyzja Komisji w sprawie MAERSK/PONL przywołana powyżej w przypisie 23, pkt 13 i 112–117.

<sup>(26)</sup> Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 76–83, oraz decyzja w sprawie zmienionego TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 39.

<sup>(27)</sup> Przykładowo w przypadku umów czarteru na rejs istotne elementy zapotrzebowania transportowego to: rodzaj przewożonego ładunku, jego ilość, port załadunku i wyładunku, czas postoju lub ostateczny termin dostarczenia ładunku i dane techniczne potrzebnego statku.

<sup>(28)</sup> Wydaje się, że według opinii panującej w branży wielkość statków stanowi o przynależności do odrębnych rynków. Prasa branżowa i *Baltic Exchange* publikują wskaźniki cen dla każdej standardowej wielkości statku. W sprawozdaniach konsultanci dokonują podziału rynku ze względu na wielkość statków.

Elementy, jakie należy wziąć pod uwagę przy określaniu właściwego rynku produktowego z punktu widzenia podaży (substytucyjność podaży)

25. Fizyczne i techniczne uwarunkowania dotyczące przewożonego ładunku i rodzaj statku są pierwszymi wskazówkami dla określenia rynku właściwego z punktu widzenia podaży <sup>(29)</sup>. W przypadku, gdy statki mogą zostać dostosowane do transportu danego rodzaju ładunku bez ponoszenia znaczących kosztów i w krótkim czasie <sup>(30)</sup>, poszczególni dostawcy usług trampowych mogą stanowić dla siebie konkurencję w przypadku transportu tego rodzaju ładunku. W takich okolicznościach rynek właściwy z punktu widzenia podaży będzie obejmował więcej niż jeden rodzaj statku.
26. Istnieje jednak pewna liczba statków technicznie dostosowanych lub specjalnie zbudowanych w celu świadczenia specjalistycznych usług transportowych. Pomimo że statki specjalistyczne mogą przewozić również inne rodzaje ładunków, mogą one być w niekorzystnej pozycji konkurencyjnej w tym zakresie. Dlatego też zdolność wyspecjalizowanych usługodawców do konkurowania o pozyskanie usług przewozu innych ładunków może być ograniczona.
27. W przypadku usług trampowych statki zawijają do portów zgodnie z indywidualnym zapotrzebowaniem. Mobilność statków może być jednak ograniczona ze względu na specyfikę terminali i limity zanieczyszczenia lub normy ochrony środowiska dotyczące określonych rodzajów statków w niektórych portach lub regionach.

Dodatkowe czynniki, jakie należy uwzględnić przy określaniu właściwego rynku produktowego

28. Należy również wziąć pod uwagę istnienie łańcuchów substytucji pomiędzy statkami różnej wielkości w przypadku usług trampowych. Na niektórych rynkach usług trampowych nie da się bezpośrednio zastąpić najmniejszych i największych statków. Tym niemniej substytucyjność w łańcuchu może mieć ograniczający wpływ na ceny przewozu ładunku takimi statkami i prowadzić tym samym do ich objęcia szerszą definicją rynku.
29. Na niektórych rynkach usług trampowych należy zwrócić uwagę na to, czy zdolność przewozową statków można uznać za zdolność przewozową wykorzystywaną przez przewoźnika na własne potrzeby i wówczas nie należy jej brać pod uwagę przy ocenie rynku właściwego dokonywanej w poszczególnych przypadkach.
30. Czynniki dodatkowe, takie jak rzetelność usługodawcy, bezpieczeństwo i wymogi regulacyjne mogą mieć wpływ na substytucyjność po stronie podaży i popytu, przykładowo ze względu na wymóg posiadania przez zbiornikowce, na wodach Wspólnoty, podwójnego kadłuba <sup>(31)</sup>.

Wymiar geograficzny

31. Warunki transportu zawierają zazwyczaj elementy geograficzne, takie jak port lub region załadunku i rozładunku. Porty te stanowią pierwszą wskazówkę dla zdefiniowania właściwego rynku geograficznego z punktu widzenia popytu, bez uszczerbku dla ostatecznej definicji właściwego rynku geograficznego.
32. Niektóre rynki geograficzne mogą być określane kierunkowo lub mogą funkcjonować tylko przez określony czas — przykładowo w sytuacji, gdy warunki klimatyczne lub okresy zbiorów cyklicznie wpływają na popyt na transport pewnych ładunków. W tym kontekście przy wyznaczaniu właściwego rynku geograficznego należy uwzględniać zmiany w rozlokowaniu statków, rejsy pod balastem i nierównowagę bilansu handlowego.

<sup>(29)</sup> Dla przykładu: ładunek masowy ciekły nie może być przewożony przez statki przystosowane do transportu suchych ładunków masowych, a ładunek przeznaczony do transportu chłodniowcem nie może być transportowany samochodowcem. Wiele zbiornikowców do przewozu ropy naftowej może przewozić czyste i brudne ładunki produktów ropopochodnych. Jednak bezpośrednio po przewiezieniu ładunku brudnego zbiornikowiec nie może przewozić ładunków czystych.

<sup>(30)</sup> Przetworzenie statku przystosowanego do przewozu suchego ładunku masowego z transportu węgla na transport zboża może wymagać jedynie jednodniowego procesu czyszczenia, którego można dokonać w czasie rejsu pod balastem. Na innych rynkach usług trampowych okres czyszczenia może być dłuższy.

<sup>(31)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 417/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. w sprawie przyspieszonego wprowadzania konstrukcji podwójnokadłubowej lub równoważnego rozwiązania w odniesieniu dla tankowców pojedynczokadłubowych i uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 2978/94 (Dz.U. L 64 z 7.3.2002).

## 2.4. Udział w rynku

33. Udział w rynku dostarcza pierwszych przydatnych wskazówek dotyczących struktury rynku oraz znaczenia konkurencyjnego stron i ich konkurentów. Udział w rynku Komisja interpretuje w świetle warunków rynkowych indywidualnie dla każdego przypadku. W odniesieniu do żeglugi liniowej dane dotyczące ilości lub zdolności przewozowej zostały uznane za podstawę do obliczania udziałów w rynku w szeregu decyzji Komisji i orzeczeń Trybunału i Sądu <sup>(32)</sup>.
34. Na rynkach usług trampowych usługodawcy konkurują ze sobą o pozyskanie umów transportowych, czyli o sprzedaż rejsów lub zdolności przewozowej. W zależności od rodzaju usług różne dane mogą pozwolić operatorom na obliczenie ich rocznych udziałów w rynku <sup>(33)</sup>, na przykład:
- liczba rejsów;
  - ilościowy lub wartościowy udział stron w całkowitym transporcie określonego ładunku (między parą lub większą ilością portów);
  - udział stron w rynku umów czarterów na czas;
  - udział stron w zdolności przewozowej właściwej floty (według rodzaju i wielkości statku).

## 3. POROZUMIENIA HORYZONTALNE W SEKTORZE TRANSPORTU MORSKIEGO

35. Porozumienia o współpracy są często spotykane na rynkach transportu morskiego. Zważywszy, że takie porozumienia mogą być zawierane przez faktycznych lub potencjalnych konkurentów i mogą wywierać negatywny wpływ na parametry konkurencji, przedsiębiorstwa muszą zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie reguł konkurencji. Na rynkach usług takich jak usługi transportu morskiego przy ocenie potencjalnego wpływu porozumienia na rynek właściwy szczególnie ważne są następujące elementy: ceny, koszty, jakość, częstotliwość i różnicowanie świadczonych usług, innowacyjność, promocja i sprzedaż usługi.
36. W przypadku usług objętych niniejszymi wytycznymi szczególnie ważne są trzy kwestie: porozumienia techniczne, wymiana informacji i umowy wspólnego korzystania ze statków („pool agreements”).

### 3.1. Porozumienia techniczne

37. Niektóre rodzaje porozumień technicznych mogą nie podlegać zakazowi określonemu w art. 81 Traktatu ze względu na to, że nie ograniczają one konkurencji. Ma to przykładowo miejsce w przypadku porozumień horyzontalnych, których jedynym celem i skutkiem jest wprowadzenie usprawnień technicznych lub nawiązanie współpracy technicznej. Porozumienia dotyczące wdrażania norm ochrony środowiska mogą również zostać uznane za należące do tej kategorii. Porozumienia między konkurentami dotyczące ceny, zdolności przewozowej czy innych czynników konkurencji z reguły nie będą zaliczane do tej kategorii <sup>(34)</sup>.

### 3.2. Wymiana informacji pomiędzy konkurentami w żegludze liniowej

38. System wymiany informacji zakłada porozumienie, na podstawie którego przedsiębiorstwa wymieniają między sobą informacje lub przekazują je wspólnemu podmiotowi odpowiedzialnemu za ich centralne gromadzenie, opracowywanie i przetwarzanie w celu udostępnienia tych informacji uczestnikom procesu w wybranej formie i z uzgodnioną częstotliwością.

<sup>(32)</sup> Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 85; decyzja w sprawie zmienionego TPK przywołana powyżej w przypisie 15, pkt 85 i 86, oraz orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 20, pkt 924, 925 i 927.

<sup>(33)</sup> W zależności od specyfiki właściwego rynku usług trampowych można przyjąć krótsze okresy, np. na rynkach, na których ogłasza się przetargi w celu zawarcia umów o zafrachtowanie na okresy krótsze niż jeden rok.

<sup>(34)</sup> Decyzja Komisji 2000/627/WE z dnia 16 maja 2000 r. (sprawa IV/34.018 — *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement* (umowa dotycząca opłat i dopłat taryfowych w przewozach na szlakach między Europą a Dalekim Wschodem) (FETTCSA)) (Dz.U. L 268 z 20.10.2000, str. 1) pkt 153. Orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji z dnia 21 października 1997 r. w sprawie T-229/94, Deutsche Bahn AG przeciwko Komisji, Rec. (1997), str. II-1689, pkt 37.

39. Jest to powszechna praktyka stosowana w wielu branżach w celu tworzenia zagregowanych statystyk oraz gromadzenia, wymiany i publikacji ogólnych informacji na temat rynku. Opublikowane informacje rynkowe przyczyniają się do wzrostu przejrzystości rynku i pogłębienia wiedzy na jego temat wśród klientów i mogą w związku z tym przynosić korzyści. Jednak wymiana danych rynkowych istotnych ze względów handlowych oraz danych zindywidualizowanych może w określonych warunkach naruszać art. 81 Traktatu. Niniejsze wytyczne mają pomóc dostawcom usług żegluga liniowej w ocenie, czy wymiana informacji narusza reguły konkurencji.
40. W sektorze żegluga liniowej wymiana informacji pomiędzy liniami żeglugowymi wchodzącymi w skład konsorcjów liniowych, która w przeciwnym wypadku podlegałaby art. 81 ust. 1 Traktatu, jest dozwolona w takim stopniu, w jakim ułatwia wspólne świadczenie liniowych usług transportowych i podejmowanie innych form współpracy podlegających wyłączeniu grupowemu na mocy rozporządzenia (WE) nr 823/2000 <sup>(35)</sup>. Tego rodzaju wymiana informacji nie wchodzi w zakres niniejszych wytycznych.

### 3.2.1. Uwagi ogólne

41. Przy ocenie systemów wymiany informacji na podstawie przepisów wspólnotowego prawa konkurencji należy stosować poniższe rozróżnienia.
42. Wymiana informacji może stanowić mechanizm ułatwiający stosowanie praktyk antykonkurencyjnych, takich jak monitorowanie przestrzegania zasad działania kartelu; w przypadku gdy oprócz wymiany informacji dochodzi do praktyk antykonkurencyjnych, należy przeprowadzić jej ocenę w połączeniu z oceną tych praktyk. Wymiana informacji może nawet sama w sobie mieć na celu ograniczenie konkurencji <sup>(36)</sup>. Niniejsze wytyczne nie dotyczą takiej wymiany informacji.
43. Tym niemniej wymiana informacji sama w sobie może stanowić naruszenie art. 81 Traktatu z uwagi na swój skutek. Do sytuacji takiej dochodzi, kiedy wymiana informacji zmniejsza lub znosi stopień niepewności, co do funkcjonowania danego rynku i skutkuje ograniczeniem konkurencji między przedsiębiorstwami <sup>(37)</sup>. Każdy podmiot gospodarczy musi sam określać politykę, jaką zamierza prowadzić na rynku. Trybunał stwierdził ponadto, że przedsiębiorstwom nie wolno więc nawiązywać z innymi podmiotami bezpośrednich ani pośrednich kontaktów, które wpływają na postępowanie konkurenta lub ujawniają własne (zamierzone) postępowanie, jeśli celem lub skutkiem takich kontaktów jest ograniczenie konkurencji, tj. powstanie warunków konkurencji nieodpowiadających normalnym warunkom konkurencji na danym rynku, z uwzględnieniem charakteru produktów lub świadczonych usług, wielkości i liczby przedsiębiorstw oraz wielkości rynku <sup>(38)</sup>. Natomiast w przypadku rynku drzewnej masy włóknistej Trybunał uznał, że jednostronne i niezależne ogłaszanie użytkownikom cen przez producentów raz na kwartał stanowi samo w sobie zachowanie rynkowe, które nie zmniejsza niepewności każdego z przedsiębiorstw co do przyszłych zachowań jego konkurentów i w związku tym przy braku wstępnej praktyki uzgodnionej producentów nie stanowi samo w sobie naruszenia art. 81 ust. 1 Traktatu <sup>(39)</sup>.
44. Orzecznictwo sądów wspólnotowych zawiera pewne wskazówki ogólne dotyczące badania możliwych skutków wymiany informacji. Trybunał uznał, że w warunkach prawdziwej konkurencji na rynku przejrzystość będzie prawdopodobnie prowadzić do wzmożonej konkurencji między dostawcami <sup>(40)</sup>. Jednakże na bardzo skoncentrowanym rynku oligopolistycznym, na którym konkurencja już jest w dużym stopniu ograniczona, wymiana pomiędzy głównymi konkurentami szczegółowych informacji dotyczących poszczególnych transakcji w krótkich odstępach czasu, z wykluczeniem innych dostawców

<sup>(35)</sup> Rozporządzenie (WE) nr 823/2000 przywołane powyżej w przypisie 8 ma zastosowanie do usług międzynarodowych przewozów liniowych z lub do jednego portu lub większej liczby portów Wspólnoty wyłącznie w celu przewozu ładunku, głównie przy pomocy kontenera — zob. art. 1, art. 2 i art. 3 ust. 2 lit. g) rozporządzenia.

<sup>(36)</sup> Zob. również wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-49/92 P, Komisja przeciwko Anic Participazioni, Rec. (1999), str. I-4125, pkt 121–126.

<sup>(37)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-7/95 P, John Deere przeciwko Komisji, Rec. (1998), str. I-3111, pkt 90, oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-194/99 P, Thyssen Stahl przeciwko Komisji, Rec. (2003), str. I-10821, pkt 81.

<sup>(38)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 listopada 2006 r. w sprawie C-238/05, Asnef-Equifax przeciwko Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc), Rec. (2006), str. I-11125, pkt 52, oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-49/92 P, Komisja przeciwko Anic Participazioni, Rec. (1999), str. I-4125, przywołany powyżej w przypisie 36, pkt 116 i 117.

<sup>(39)</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawach połączonych C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 oraz C-125/85 do C-129/85, A. Ahlström Osakeyhtiö i inni przeciwko Komisji, Rec. (1993), str. I-1307, pkt 59–65.

<sup>(40)</sup> Wyrok w sprawie John Deere przeciwko Komisji, sprawa C-7/95 P, przywołany powyżej w przypisie 37, pkt 88.

i konsumentów, może znacznie zakłócić konkurencję pomiędzy dostawcami. W takich okolicznościach regularna i częsta wymiana informacji dotyczących funkcjonowania rynku prowadzi do okresowego ujawniania wszystkim konkurentom pozycji i strategii rynkowych poszczególnych konkurentów<sup>(41)</sup>. Trybunał uznał również, że system wymiany informacji może naruszać reguły konkurencji, nawet, jeśli rynek nie jest bardzo skoncentrowany, ale dochodzi do ograniczenia autonomii przedsiębiorstw w podejmowaniu decyzji w wyniku presji powstałej w trakcie kolejnych dyskusji z konkurentami<sup>(42)</sup>.

45. Wynika z tego, że faktyczne lub potencjalne skutki wymiany informacji muszą być rozpatrywane w każdym przypadku osobno, ponieważ wynik oceny zależy od różnych czynników, z których każdy jest charakterystyczny dla danego przypadku. Struktura rynku, na którym zachodzi wymiana informacji, i charakterystyka wymiany informacji to dwa podstawowe elementy brane przez Komisję pod uwagę przy ocenie wymiany informacji. W ocenie należy uwzględnić faktyczne lub potencjalne skutki wymiany informacji w porównaniu z sytuacją w zakresie konkurencji, jaka miałaby miejsce przy braku porozumienia o wymianie informacji<sup>(43)</sup>. Wymiana informacji podlega art. 81 ust. 1 Traktatu, kiedy ma znaczny niekorzystny wpływ na czynniki konkurencji<sup>(44)</sup>.
46. Poniższe wskazówki odnoszą się głównie do analizy ograniczenia konkurencji na mocy art. 81 ust. 1 Traktatu. Wskazówki w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu można znaleźć w pkt 58 poniżej oraz w ogólnym zawiadomieniu w tej sprawie<sup>(45)</sup>.

### 3.2.2. Struktura rynku

47. Poziom koncentracji oraz struktura podaży i popytu na danym rynku to podstawowe kwestie, które bierze się pod uwagę, aby stwierdzić, czy wymiana informacji podlega art. 81 ust. 1 Traktatu<sup>(46)</sup>.
48. Poziom koncentracji jest szczególnie istotny, ponieważ prawdopodobieństwo pojawienia i utrzymywania się skutków ograniczających konkurencję na rynkach oligopolistycznych o dużym stopniu koncentracji jest większe niż na rynkach o mniejszym stopniu koncentracji. Większa przejrzystość na rynku skoncentrowanym może przyczynić się do wzrostu współzależności przedsiębiorstw i zmniejszyć intensywność konkurencji.
49. Ważną rolę odgrywa również struktura podaży i popytu, a zwłaszcza liczba konkurujących podmiotów oraz symetria i stabilność ich udziałów w rynku, a także istnienie powiązań strukturalnych pomiędzy konkurentami<sup>(47)</sup>. Komisja może również przeanalizować inne czynniki, takie jak jednorodność usług i całościowa przejrzystość rynku.

### 3.2.3. Charakterystyka wymienianych informacji

50. Prawdopodobieństwo, że wymiana danych istotnych ze względów handlowych, dotyczących takich czynników konkurencji, jak np. cena, zdolności przewozowe czy koszty, będzie podlegała art. 81 ust. 1 Traktatu, jest większe niż w przypadku innej wymiany informacji. Stopień istotności informacji ze względów handlowych należy oceniać, uwzględniając kryteria wskazane poniżej.

<sup>(41)</sup> Orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-35/92 John Deere Ltd przeciwko Komisji, Rec. (1994), str. II-957, pkt 51, potwierdzone w odwołaniu wyrokiem w sprawie John Deere Ltd przeciwko Komisji, sprawa C-7/95 P, przywołanym powyżej w przypisie 37, pkt 89. Ostatnio także wyrok w sprawie Asnef-Equifax przeciwko Ausbanc, przywołany powyżej w przypisie 38.

<sup>(42)</sup> Orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-141/94 Thyssen Stahl AG przeciwko Komisji, Rec. (1999), str. II-347, pkt 402 i 403.

<sup>(43)</sup> Wyrok w sprawie John Deere Ltd przeciwko Komisji, sprawa C-7/95 P, przywołany powyżej w przypisie 37, pkt 75–77.

<sup>(44)</sup> Wytoczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3, przywołane powyżej w przypisie 7, pkt 16.

<sup>(45)</sup> Wytoczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3, przywołane powyżej w przypisie 7.

<sup>(46)</sup> Wytoczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3, przywołane powyżej w przypisie 7, pkt 25.

<sup>(47)</sup> W żegludze liniowej istnieją powiązania operacyjne lub strukturalne między konkurentami, przykładowo uczestnictwo w porozumieniach konsorcyjnych pozwalających liniom żegludowym na wymianę informacji na potrzeby wspólnego świadczenia usług. Istnienie tego rodzaju powiązań musi zostać uwzględnione w każdym z przypadków osobno przy ocenie wpływu dodatkowej wymiany informacji na badany rynek.



51. Wymiana informacji podanych uprzednio do wiadomości publicznej nie stanowi zasadniczo naruszenia art. 81 ust. 1 Traktatu <sup>(48)</sup>. Ważne jest jednak ustalenie poziomu przejrzystości rynku oraz stwierdzenie, czy wymiana wzbogaca informacje, sprawiając, że stają się one łatwiej dostępne, lub łączy informacje dostępne publicznie z innymi informacjami. Informacje z niej wynikające mogą stać się istotne ze względów handlowych, a ich wymiana może ograniczać konkurencję.
52. Informacje mogą być jednostkowe lub zagregowane. Dane jednostkowe dotyczą określonego lub możliwego do zidentyfikowania przedsiębiorstwa. Dane zagregowane to dane sumaryczne od wystarczającej liczby niezależnych przedsiębiorstw, uniemożliwiające rozpoznanie danych jednostkowych. Wymiana informacji jednostkowych pomiędzy konkurentami ma większe szanse podlegać art. 81 ust. 1 Traktatu <sup>(49)</sup> niż wymiana informacji zagregowanych, która zasadniczo nie podlega art. 81 ust. 1 Traktatu. Komisja będzie zwracać szczególną uwagę na poziom zagregowania. Powinien on być taki, by uniemożliwić wydzielenie informacji, które pozwoliłyby przedsiębiorstwom na bezpośrednie lub pośrednie zidentyfikowanie strategii konkurencyjnych ich rywali na rynku.
53. W żegludze liniowej należy natomiast ostrożnie podchodzić do oceny wymiany informacji na temat przewidywanej zdolności przewozowej, nawet w formie zagregowanej, zwłaszcza jeśli dochodzi do niej na rynkach skoncentrowanych. Na rynkach żeglugi liniowej dane dotyczące zdolności przewozowej są podstawowym czynnikiem koordynacji zachowań konkurencyjnych i mają bezpośredni wpływ na cenę. Wymiana zagregowanych danych na temat przewidywanej zdolności przewozowej, określających na jakich szlakach zostanie ona wykorzystana, może ograniczać konkurencję w ten sposób, że może spowodować przyjęcie wspólnej polityki przez kilku lub wszystkich przewoźników, skutkującej świadczeniem usług po cenach wyższych niż konkurencyjne. Ponadto istnieje ryzyko wydzielenia danych na podstawie indywidualnych ogłoszeń przewoźników liniowych. Umożliwiłyby to przedsiębiorstwom zidentyfikowanie pozycji rynkowych i strategii konkurentów.
54. Czynniki odgrywające również ważną rolę to aktualność danych i okres, którego dotyczą. Dane mogą być historyczne, aktualne lub mogą dotyczyć przyszłości. Wymiana informacji historycznych zasadniczo nie podlega art. 81 ust. 1 Traktatu, ponieważ nie może ona wywierać rzeczywistego wpływu na przyszłe zachowanie przedsiębiorstw. W sprawach już zakończonych Komisja uznawała za historyczne informacje pochodzące sprzed ponad roku <sup>(50)</sup>; informacje sprzed mniej niż 12 miesięcy uważane były za aktualne <sup>(51)</sup>. Historyczny bądź aktualny charakter informacji powinno się oceniać z zastosowaniem pewnej elastyczności oraz z uwzględnieniem stopnia, w jakim dane stają się nieaktualne na rynku właściwym. Dane zagregowane zyskują charakter historyczny prawdopodobnie w krótszym czasie niż dane jednostkowe. Wymiana aktualnych danych dotyczących ilości i zdolności przewozowych prawdopodobnie również nie prowadzi do ograniczenia konkurencji, jeśli poziom agregacji danych jest taki, że uniemożliwia bezpośrednią czy też pośrednią identyfikację transakcji indywidualnego nadawcy lub przewoźnika. Dane dotyczące przyszłości odnoszą się do wizji rozwoju rynku przyjętej przez przedsiębiorstwo lub do strategii, jaką zamierza ono realizować na tym rynku. Szczególnie wymiana danych przyszłościowych może wiązać się z problemami, zwłaszcza, jeżeli dotyczy cen lub poziomu sprzedaży. Dane te mogą ujawniać strategię handlową, jaką przedsiębiorstwo zamierza zastosować na rynku. Tym samym może dojść do odczuwalnego ograniczenia rywalizacji pomiędzy stronami wymiany i do potencjalnego zakłócenia konkurencji.
55. Należy również wziąć pod uwagę częstotliwość wymiany informacji. Im częściej dochodzi do wymiany danych, tym szybsza może być reakcja konkurentów. Ułatwia to konkurencji podejmowanie kontrakcji i w efekcie zmniejsza motywację do podejmowania działań konkurencyjnych na rynku. Mogłoby to prowadzić do ograniczenia tzw. ukrytej konkurencji.
56. Należy również przeanalizować sposób udostępniania danych, aby ocenić jego skutki na rynku (rynkach). Im więcej informacji udostępnia się klientom, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo, że stanie się to problematyczne. Natomiast zwiększanie przejrzystości rynku jedynie dla dostawców usług może pozbawić klientów możliwości odniesienia korzyści wynikających z wyższej „ukrytej konkurencji”.

<sup>(48)</sup> Orzeczenie TPK, przywołane powyżej w przypisie 20, pkt 1154.

<sup>(49)</sup> Decyzja Komisji 78/252/EWG z dnia 23 grudnia 1977 r. (sprawa IV/29.176 — *Vegetable Parchment*) (Dz.U. L 70 z 13.3.1978, str. 54).

<sup>(50)</sup> Decyzja Komisji 92/157/EWG z dnia 17 lutego 1992 r. (sprawie IV/31.370 — *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (wymiana informacji na temat rejestracji ciągników rolniczych w Zjednoczonym Królestwie)) (Dz.U. L 68 z 13.3.1992, str. 19) pkt 50.

<sup>(51)</sup> Decyzja Komisji 98/4/EWWiS z dnia 26 listopada 1997 r. (sprawie IV/36.069 — *Wirtschaftsvereinigung Stahl*) (Dz.U. L 1 z 3.1.1998, str. 10) pkt 17.

57. W sektorze żeglugi liniowej wskaźniki cen wykorzystuje się do zobrazowania zmian średnich cen przewozu kontenera morskiego. Ogłaszanie wskaźników cen opartych na odpowiednio zagregowanych danych dotyczących cen prawdopodobnie nie będzie stanowiło naruszenia art. 81 ust. 1 Traktatu, o ile poziom agregacji jest taki, że uniemożliwia wydzielenie informacji, które pozwoliłyby przedsiębiorstwom na bezpośrednie lub pośrednie zidentyfikowanie strategii konkurencji ich konkurentów. Jeżeli publikacja wskaźnika cen prowadzi do zmniejszenia lub zniesienia stopnia niepewności, co do funkcjonowania rynku i skutkuje ograniczeniem konkurencji między przedsiębiorstwami, stanowi naruszenie art. 81 ust. 1 Traktatu. Oceniając prawdopodobny wpływ takiego wskaźnika cen na dany rynek właściwy, należy uwzględnić poziom agregacji danych oraz ich historyczny lub aktualny charakter, a także częstotliwość publikacji wskaźnika. Ogólnie ważne jest, by dokonać oceny wszystkich poszczególnych elementów systemu wymiany informacji w ujęciu łącznym, tak by uwzględnić ewentualne zależności między nimi, np. między wymianą danych na temat zdolności przewozowych lub ilości z jednej strony a wskaźnikiem cen z drugiej strony.
58. Wymiana informacji pomiędzy przewoźnikami, która ogranicza konkurencję, może mimo to przynosić korzyści, np. umożliwiając lepsze planowanie inwestycji lub pozwalając na bardziej efektywne wykorzystanie zdolności przewozowej. Takie korzyści będą musiały być udowodnione i przeniesione na konsumentów oraz zestawione ze skutkami w postaci ograniczenia konkurencji wynikającymi z wymiany informacji w ramach art. 81 ust. 3 Traktatu. W tym kontekście należy podkreślić, że jeden z warunków wymienionych w art. 81 ust. 3 przewiduje, że konsument powinien otrzymywać słuszną część korzyści powstałych w wyniku zawarcia porozumienia ograniczającego konkurencję. Jeżeli wszystkie cztery warunki łączne wymienione w art. 81 ust. 3 są spełnione, zakaz zawarty w art. 81 ust. 1 nie ma zastosowania <sup>(52)</sup>.

#### 3.2.4. Stowarzyszenia branżowe

59. W branży przewozów liniowych, tak jak w każdym innym sektorze, dyskusja i wymiana informacji może odbywać się w ramach stowarzyszenia branżowego, pod warunkiem, że stowarzyszenie nie jest wykorzystywane: a) do organizowania spotkań kartelowych <sup>(53)</sup>; b) jako struktura, w oparciu o którą wydaje się naruszające konkurencję decyzje lub zalecenia dla członków <sup>(54)</sup>; lub c) do przekazywania informacji zmniejszających lub znoszących stopień niepewności co do funkcjonowania rynku, skutkującego ograniczeniem konkurencji między przedsiębiorstwami, bez spełnienia warunków zawartych w art. 81 ust. 3 <sup>(55)</sup>. Sytuacja ta różni się od dyskusji legalnie prowadzonych w ramach działalności stowarzyszeń branżowych na tematy takie jak standardy techniczne i normy ochrony środowiska.

### 3.3. Umowy dotyczące wspólnego korzystania z puli statków w usługach trampowych

60. Najczęstszą formą współpracy horyzontalnej w sektorze usług trampowych jest umowa wspólnego korzystania z puli statków. Nie istnieje uniwersalny model takiej umowy. Jednak niektóre jej cechy wydają się być wspólne w różnych segmentach rynku zgodnie z poniższym opisem.
61. Standardowa umowa wspólnego korzystania gromadzi kilka podobnych statków <sup>(56)</sup> należących do różnych właścicieli, podlegających wspólnej administracji. Zarządzający pulą statków jest zazwyczaj odpowiedzialny za zarządzanie od strony handlowej (np. za wspólny marketing <sup>(57)</sup>, negocjowanie stawek frachtowych, centralizację przychodów i kosztów rejsów <sup>(58)</sup>) oraz za działania handlowe — planowanie rejsów statków i przekazywanie im instrukcji, wybór agentów w portach, przekazywanie

<sup>(52)</sup> Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu przywołane powyżej w przypisie 7.

<sup>(53)</sup> Decyzja Komisji 2004/421/WE z dnia 16 grudnia 2003 r. (sprawa COMP/38.240 — *Industrial tubes*) (Dz.U. L 125 z 28.4.2004, str. 50).

<sup>(54)</sup> Decyzja Komisji 82/896/EWG z dnia 15 grudnia 1982 r. (sprawa IV/29.883 — AROW/BNIC) (Dz.U. L 379 z 31.12.1982, str. 1); decyzja Komisji 96/438/WE z dnia 5 czerwca 1996 r. w sprawie IV/34.983 — *Fenex* (Dz.U. L 181 z 20.7.1996, str. 28).

<sup>(55)</sup> Decyzja 92/157/EWG — *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* przywołana powyżej w przypisie 50.

<sup>(56)</sup> Dzięki temu pula statków jest w stanie pozyskiwać duże umowy o zafrachtowanie, łączyć je ze sobą i ograniczyć liczbę rejsów pod balastem dzięki precyzyjnemu planowaniu wykorzystania floty.

<sup>(57)</sup> Dla przykładu na potrzeby sprzedaży usług statki należące do jednej puli traktowane są jako jeden podmiot handlowy oferujący usługi transportowe bez względu na to, który ze statków faktycznie odbywa rejs.

<sup>(58)</sup> Przykładowo wpływy puli statków są zbierane przez administrację centralną, a dochód jest dystrybuowany wśród uczestników w oparciu o skomplikowany system podziału.

aktualnych informacji klientom, wystawianie faktur za przewóz, zamawianie paliwa, inkasowanie wpływów z tytułu usług świadczonych przez statki i ich dystrybucję zgodnie z wcześniej ustalonym systemem podziału itd. Zarządzający pulą często podlega nadzorowi generalnego komitetu wykonawczego, reprezentującego właścicieli statków. Za techniczną eksploatację statków odpowiada zazwyczaj każdy z właścicieli (bezpieczeństwo, załoga, naprawy, konserwacja itp.). Pomimo, że usługi oferowane są wspólnie, członkowie puli często świadczą usługi indywidualnie.

62. Z powyższego opisu wynika, że główną cechą standardowych umów wspólnego korzystania jest wspólna sprzedaż w połączeniu z cechami wspólnej realizacji. Tym samym istotne znaczenie mają zarówno wskazówki w sprawie wspólnej sprzedaży stanowiącej formę porozumienia o wspólnej komercjalizacji, jak i w sprawie wspólnej realizacji, zawarte w Wytycznych Komisji w sprawie zastosowania art. 81 Traktatu do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych<sup>(59)</sup>. Zważywszy na zróżnicowanie cech umów wspólnego korzystania, każde z nich należy poddać analizie osobno, tak, aby stwierdzić, poprzez odniesienie do „środka ciężkości”<sup>(60)</sup> każdego z nich, czy dana umowa podlega przepisom art. 81 ust. 1, a jeśli tak, to czy spełnia cztery łączne warunki określone w art. 81 ust. 3.
63. Zmiany wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006 nie mają bezpośredniego wpływu na umowy wspólnego korzystania objęte zakresem rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004<sup>(61)</sup> ze względu na to, że zostały one utworzone jako wspólne przedsiębiorstwo, pełniące w sposób trwały wszystkie funkcje samodzielnego podmiotu gospodarczego (tak zwane wspólne przedsiębiorstwa o pełnym zakresie funkcji, zob. art. 3 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 139/2004), i niniejsze wytyczne nie dotyczą tych umów. Wskazówki dotyczące pełnego zakresu funkcji można znaleźć m. in. w Skonsolidowanym obwieszczeniu Komisji dotyczącym kwestii jurysdykcyjnych na mocy rozporządzenia (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw<sup>(62)</sup>. Jeśli celem lub skutkiem działalności takich puli statków jest koordynowanie zachowań konkurencyjnych swoich przedsiębiorstw macierzystych, koordynacja powinna zostać oceniona zgodnie z kryteriami zawartymi w art. 81 ust. 1 i 3 Traktatu WE, tak, aby stwierdzić, czy ich funkcjonowanie jest zgodne ze wspólnym rynkiem<sup>(63)</sup>.

### 3.3.1. Umowy wspólnego korzystania z puli statków nieobjęte zakresem art. 81 ust. 1 Traktatu

64. Umowy dotyczące puli statków nie podlegają zakazowi określonemu w art. 81 ust. 1 Traktatu, jeżeli ich uczestnicy nie są rzeczywistymi lub potencjalnymi konkurentami. Byłoby tak w przypadku, gdyby dwóch lub kilku właścicieli statków utworzyło pulę w celu pozyskania lub wykonania umów o zafrachtowanie, których jako operatorzy indywidualni nie mogliby pozyskać lub których samodzielnie nie mogliby wykonać. Stwierdzenie to pozostaje ważne w przypadkach, gdy takie pule czasem przewożą inny ładunek stanowiący niewielką część łącznego ładunku.
65. Pule statków, których działalność nie wpływa na odnośne czynniki konkurencji ze względu na ich niewielkie znaczenie, lub które nie wpływają znacząco na wymianę handlową między państwami członkowskimi<sup>(64)</sup>, nie podlegają art. 81 ust. 1 Traktatu.

### 3.3.2. Umowy wspólnego korzystania z puli statków zasadniczo objęte zakresem art. 81 ust. 1 Traktatu

66. Celem i skutkiem działania umów wspólnego korzystania zawartych przez konkurentów ograniczonych do wspólnej sprzedaży jest zazwyczaj koordynacja polityki cenowej tych konkurentów<sup>(65)</sup>.

<sup>(59)</sup> Odpowiednio w sekcji 5 i 3 wytycznych przywołanych powyżej w przypisie 6.

<sup>(60)</sup> Wytyczne w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych przywołane powyżej w przypisie 6, pkt 12.

<sup>(61)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1).

<sup>(62)</sup> Dz.U. C 95 z 16.4.2008, str. 1.

<sup>(63)</sup> Artykuł 2 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004.

<sup>(64)</sup> Obwieszczenie Komisji w sprawie porozumień o mniejszym znaczeniu, które nie ograniczają odczuwalnie konkurencji na mocy art. 81 ust. 1 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Dz.U. C 368 z 22.12.2001, str. 13) i Wytyczne w sprawie pojęcia wpływu na handel, przywołane powyżej w przypisie 13.

<sup>(65)</sup> Wytyczne w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych przywołane powyżej w przypisie 6, pkt 5. Działania niezależnych pośredników handlowych przy zawieraniu umów o przewóz statkiem nie należą do tej kategorii.

### 3.3.3. Umowy wspólnego korzystania z puli statków, które mogą być objęte zakresem art. 81 ust. 1 Traktatu

67. Jeśli umowa wspólnego korzystania nie ma na celu ograniczenia konkurencji, należy przeprowadzić analizę jego wpływu na odnośny rynek. Umowa podlega art. 81 ust. 1 Traktatu wówczas, gdy może mieć znaczący, niekorzystny wpływ na czynniki konkurencji na rynku, takie jak ceny, koszty, zróżnicowanie usług, jakość usług i innowacyjność. O takich skutkach można mówić, gdy umowy w sposób znaczący ograniczają rywalizację między stronami umowy lub między nimi a osobami trzecimi <sup>(66)</sup>.
68. Niektóre umowy wspólnego korzystania z puli statków w zakresie usług trampowych nie wiążą się ze wspólną sprzedażą, a mimo to prowadzą do pewnej koordynacji czynników konkurencji (np. wspólne rozkłady lub wspólne zakupy). Takie przypadki podlegają postanowieniu art. 81 ust. 1 Traktatu jedynie wówczas, gdy strony umowy dysponują pewną władzą rynkową <sup>(67)</sup>.
69. Skłonność umów wspólnego korzystania z puli statków do wywoływania znaczących, niekorzystnych skutków na rynku zależy od kontekstu gospodarczego, z uwzględnieniem łącznej władzy rynkowej stron i charakteru umowy oraz innych czynników strukturalnych na rynku właściwym. Należy również rozważyć, czy umowa wpływa na zachowanie stron na rynkach sąsiednich, ściśle powiązanych z rynkiem, na który współpraca ta ma bezpośredni wpływ <sup>(68)</sup>. Może tak być w przypadku, gdy rynkiem dla puli statków jest rynek transportu produktów leśnych specjalistycznymi statkami o ładowniach typu *box-shape* (rynek A), a członkowie puli prowadzą również działalność przewozową na rynku przewozów suchych ładunków masowych (rynek B).
70. Jeśli chodzi o czynniki strukturalne na rynku właściwym, pula o małym udziale w rynku najprawdopodobniej nie spowoduje powstania skutków ograniczających konkurencję. Dodatkowe czynniki, które należy wziąć pod uwagę przy ocenie wpływu danej umowy wspólnego korzystania na rynek właściwy, to: koncentracja rynku, pozycja i liczba konkurentów, stabilność udziałów w rynku w danym okresie, członkostwo w wielu pulach, bariery i prawdopodobieństwo wejścia na rynek, przejrzystość rynku, wyrównawcza siła nabywczą użytkowników transportu i charakter usług (na przykład usługi jednorodne a usługi zróżnicowane).
71. Jeśli chodzi o charakter umowy, należy rozważyć, czy zawiera ona klauzule mające wpływ na zachowanie konkurencyjne puli lub jej członków na rynku, takie jak klauzule zakazujące członkom działalności na tym samym rynku poza pulą (klauzule zakazu konkurowania), klauzule określające okresy, w których nie ma możliwości rozwiązania umowy, i okresy wypowiedzenia (klauzule dotyczące wystąpienia) oraz klauzule dotyczące wymiany informacji istotnych ze względów handlowych. Należy również wziąć pod uwagę wszelkie powiązania między pulami, zarówno, jeśli chodzi o zarząd czy członków, jak i koszty oraz podział przychodów.

### 3.3.4. Zastosowanie art. 81 ust. 3 Traktatu

72. W przypadku, gdy umowy wspólnego korzystania są objęte art. 81 ust. 1 Traktatu, przedsiębiorstwa do niego należące muszą spełniać cztery łączne warunki określone w art. 81 ust. 3 <sup>(69)</sup>. Z zakresu art. 81 ust. 3 nie wyklucza się *a priori* żadnego rodzaju porozumień. Zasadniczo odstępstwo obejmuje wszystkie porozumienia ograniczające konkurencję, które spełniają cztery warunki wymienione w art. 81 ust. 3. Analiza dokonywana jest na podstawie skali ruchomej. Im większe ograniczenie konkurencji stwierdzone na podstawie art. 81 ust. 1, tym większe muszą być korzyści i tym większa ich część musi przypadać konsumentom.
73. Zadaniem przedsiębiorstw uczestniczących w umowie wspólnego korzystania jest wykazanie, że pula wpłynie na poprawę usług transportowych lub przyczyni się do postępu technicznego lub gospodarczego, przynosząc korzyści w postaci większej wydajności. Wzrost wydajności nie może polegać na uzyskiwaniu oszczędności w zakresie kosztów, które stanowią nieodłączny element ograniczenia konkurencji, ale musi wynikać z integracji działalności gospodarczej.

<sup>(66)</sup> Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 przywołane powyżej w przypisie 7.

<sup>(67)</sup> Wytyczne w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych przywołane powyżej w przypisie 6, pkt 149.

<sup>(68)</sup> Wytyczne w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych przywołane powyżej w przypisie 6, pkt 142.

<sup>(69)</sup> Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 przywołane powyżej w przypisie 7.

74. Korzyści umów wspólnego korzystania w postaci większej wydajności mogą wynikać np. z osiągnięcia lepszych wskaźników wykorzystania i korzyści skali. Wspólnie korzystający z puli w zakresie usług trampowych zazwyczaj wspólnie opracowują plany rejsów statków, tak by uzyskać odpowiedni rozkład geograficzny floty. Rozkład statków może przyczynić się do ograniczenia liczby rejsów pod balastem, co może zwiększać ogólny wskaźnik wykorzystania możliwości puli i przynosić efekty skali.
75. Konsumenci muszą otrzymywać słuszną część uzyskiwanych korzyści. Zgodnie z art. 81 ust. 3 Traktatu należy brać pod uwagę korzystny wpływ na wszystkich konsumentów na rynku właściwym, a nie wpływ na każdego indywidualnego konsumenta <sup>(70)</sup>. Przeniesienie korzyści musi przynajmniej rekompensować konsumentom rzeczywiste lub potencjalne negatywne skutki, jakie miało dla nich ograniczenie konkurencji stwierdzone na podstawie art. 81 ust. 1 <sup>(71)</sup>. Aby ocenić prawdopodobieństwo przeniesienia korzyści należy przeanalizować w tym kontekście strukturę rynków usług trampowych oraz elastyczność popytu.
76. Pula statków nie może nakładać ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych korzyści. W tym względzie konieczne jest zbadanie, czy strony mogłyby osiągnąć takie korzyści, działając samodzielnie. Przy tej ocenie istotne jest między innymi rozważenie, jaka jest minimalna skala umożliwiająca efektywne świadczenie różnego rodzaju usług trampowych. Ponadto każda klauzula ograniczająca konkurencję zawarta w umowie musi być racjonalnie niezbędna do osiągnięcia deklarowanych korzyści. Klauzule ograniczające konkurencję mogą być uzasadnione w dłuższym lub całym okresie działalności puli lub tylko w okresie przejściowym.
77. Ponadto, umowa wspólnego korzystania z puli statków nie może stwarzać uczestnikom możliwości eliminowania konkurencji w odniesieniu do znacznej części świadczonych w jego ramach usług.

---

<sup>(70)</sup> Wyrok w sprawie C-238/05 Asnef-Equifax przeciwko Ausbanc przywołany powyżej w przypisie 38, pkt 70.

<sup>(71)</sup> Wytoczne w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 przywołane powyżej w przypisie 7, pkt 24.