

ZAWIADOMIENIA DOTYCZĄCE EUROPEJSKIEGO OBSZARU GOSPODARCZEGO

URZĄD NADZORU EFTA

Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 Porozumienia EOG w sektorze usług transportu morskiego

(2012/C 35/06)

- A. Niniejsze zawiadomienie wydaje się na podstawie zasad zawartych w Porozumieniu o Europejskim Obszarze Gospodarczym (zwanym dalej „Porozumieniem EOG”) oraz w Porozumieniu między państwami EFTA w sprawie ustanowienia Urzędu Nadzoru i Trybunału Sprawiedliwości (zwanym dalej „porozumieniem o nadzorze i Trybunale”).
- B. Komisja Europejska (dalej „Komisja”) wydała „Wytyczne w sprawie stosowania art. 81 Traktatu WE w sektorze usług transportu morskiego”⁽¹⁾. Dokument ten, który nie ma mocy wiążącej, określa 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⁽²⁾.
- C. Urząd Nadzoru EFTA uważa, że wyżej wspomniany dokument ma znaczenie dla EOG. W celu zachowania jednakowych warunków konkurencji i zapewnienia jednolitego stosowania reguł konkurencji EOG w ramach całego Europejskiego Obszaru Gospodarczego, Urząd Nadzoru EFTA przyjmuje niniejsze zawiadomienie na mocy uprawnień, którymi dysponuje na podstawie art. 5 ust. 2 lit. b) porozumienia o nadzorze i Trybunale. Urząd zamierza kierować się zasadami i regułami ustanowionymi w niniejszym zawiadomieniu przy stosowaniu odpowiednich reguł EOG do konkretnych przypadków⁽³⁾.
- D. W szczególności niniejsze zawiadomienie ma na celu dostarczenie wskazówek co do sposobu stosowania art. 53 przez Urząd Nadzoru EFTA do określania definicji rynków i przeprowadzania oceny porozumień dotyczących współpracy w sektorach usług żeglugi liniowej, usług kabotażu i międzynarodowych usług trampowych.
- E. Niniejsze zawiadomienie stosuje się do przypadków, w których Urząd stanowi właściwy organ nadzoru na podstawie art. 56 Porozumienia EOG.

1. WPROWADZENIE

1. Omawiane wytyczne określają zasady, jakimi Urząd Nadzoru EFTA 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 uwzględnienia w Porozumieniu EOG rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006, tj. usług żeglugi liniowej, usług kabotażu i międzynarodowych usług trampowych⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. C 245 z 26.9.2008, s. 2.

⁽²⁾ 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 WE 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, s. 1). Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 zostało włączone do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 153/2006 zmieniającą załącznik XIII (Transport) i załącznik XIV (Konkurencja) oraz Protokół 21 do Porozumienia EOG (Dz.U. L 89 z 29.3.2007, s. 25, Suplement EOG nr 15 z 29.3.2007, s. 20).

⁽³⁾ Kompetencje w zakresie poszczególnych przypadków podlegających przepisom art. 53 i 54 Porozumienia EOG są podzielone między Urzędem Nadzoru EFTA i Komisją zgodnie z zasadami określonymi w art. 56 Porozumienia EOG. Właściwy do rozpatrywania jednej danej sprawy jest tylko jeden z organów nadzoru.

⁽⁴⁾ Zob. przypis 2 dotyczący rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006 z dnia 25 września 2006 r. oraz jego włączenia do Porozumienia EOG.

2. Wytyczne mają ułatwić przedsiębiorstwom i związkom przedsiębiorstw świadczącym te usługi, przede wszystkim do lub z portu bądź portów w Europejskim Obszarze Gospodarczym, ocenę zgodności swoich porozumień⁽⁵⁾ z art. 53 Porozumienia EOG. Wytyczne nie mają zastosowania do innych sektorów.
3. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 rozszerzyło zakres 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 WE⁽⁶⁾ 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 art. 82 Traktatu WE⁽⁷⁾ na usługi kabotażu i usługi trampowe. Właściwe zasady EOG zostały więc odpowiednio zmienione przez uwzględnienie w Porozumieniu EOG rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006. W związku z tym od dnia 9 grudnia 2006 r. wszelkie sektory usług transportu morskiego podlegają ogólnie stosowanym proceduralnym ramom prawnym.
4. Rozporządzenie Rady (WE) nr 1419/2006 uchyliło również rozporządzenie Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 (obecnie art. 81 i 82) Traktatu WE do transportu morskiego⁽⁸⁾ zawierające wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych, które pozwalało liniom żeglugowym należącym do konferencji na ustalanie stawek i innych warunków przewozu, ponieważ system konferencji nie spełniał kryteriów art. 81 ust. 3 Traktatu WE (obecnie art. 101 ust. 3 TFUE). Uwzględnienie rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006 w Porozumieniu EOG spowodowało więc, że od dnia 18 października 2008 r. system konferencji nie podlega wyłączeniu grupowemu z zakazu ustanowionego w art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG. Po tej dacie przewoźnicy liniowi świadczący usługi do lub z jednego portu bądź kilku portów w Europejskim Obszarze Gospodarczym muszą zaprzestać wszelkiej działalności w ramach konferencji linii żeglugowych niezgodnej z art. 53 Porozumienia EOG. 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. 53 Porozumienia EOG.
5. Niniejsze wytyczne stanowią uzupełnienie wskazówek już wydanych przez Urząd w innych zawiadomieniach. Ponieważ usługi transportu morskiego charakteryzują się istnieniem wielu porozumień kooperacyjnych między konkurującymi ze sobą przewoźnikami, szczególne znaczenie mają w ich przypadku Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych⁽⁹⁾ oraz Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG⁽¹⁰⁾.
6. Horyzontalne porozumienia kooperacyjne w żegludzie 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 WE do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja), które zostało uwzględnione w Porozumieniu EOG⁽¹¹⁾. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 823/2000 zostanie w dniu 26 kwietnia 2010 r. zastąpione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 906/2009 z dnia 28 września 2009 r.⁽¹²⁾. Rozporządzenia te, które

⁽⁵⁾ Termin „porozumienie” stosuje się w odniesieniu do porozumień, decyzji związków przedsiębiorstw oraz praktyk uzgodnionych.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1) zostało uwzględnione w załączniku XIV oraz Protokołach 21 i 23 do Porozumienia EOG na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 130/2004 z dnia 24 września 2004 r. (Dz.U. L 64 z 10.3.2005, s. 57 oraz Suplement EOG nr 12 z 10.3.2005, s. 42) oraz do rozdziału II Protokołu 4 do porozumienia o nadzorze i Trybunale na mocy porozumienia państw EFTA z dnia 24 września 2004 r.

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 (Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18) zostało uwzględnione w Protokołach 21 i 23 do Porozumienia EOG na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 178/2004 z dnia 3 grudnia 2004 r. (Dz.U. L 133 z 26.5.2005, s. 35 oraz Suplement EOG nr 26 z 26.5.2005, s. 25) oraz do rozdziału III Protokołu 4 do porozumienia o nadzorze i Trybunale na mocy porozumienia państw EFTA z dnia 3 grudnia 2004 r.

⁽⁸⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 4056/1986 (Dz.U. L 378 z 31.12.1986, s. 4) zostało uwzględnione w rozdziale G pkt 11 załącznika XIV do Porozumienia EOG.

⁽⁹⁾ Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych (Dz.U. C 266 z 31.10.2002, s. 1 oraz Suplement EOG nr 55 z 31.10.2002, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG (Dz.U. C 208 z 6.9.2007, s. 1 oraz Suplement EOG nr 42 z 6.9.2007, s. 1).

⁽¹¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 823/2000 (Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 24) zostało uwzględnione w rozdziale G w pkt 11c załącznika XIV do Porozumienia EOG na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 49/2000 (Dz.U. L 237 z 21.9.2000, s. 60 oraz Suplement EOG nr 42 z 21.9.2000, s. 3).

⁽¹²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 906/2009 (Dz.U. L 256 z 29.9.2009, s. 31) nie zostało jeszcze uwzględnione w Porozumieniu EOG.

zostały uwzględnione w Porozumieniu EOG, określają warunki, zgodnie z art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, przy spełnieniu których zakaz zawarty w art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG nie ma zastosowania do porozumień pomiędzy dwoma lub wieloma przewoźnikami morskimi (konsorcja).

7. Niniejsze wytyczne nie przesądzają o treści ewentualnej wykładni art. 53 Porozumienia EOG dokonanej przez Trybunał EFTA, Trybunał Sprawiedliwości lub Sąd. Zasady przedstawione w niniejszych wytycznych należy stosować z uwzględnieniem okoliczności specyficznych dla każdego przypadku.
8. Urząd 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 bezpośredni wpływ miały zmiany wprowadzone poprzez uwzględnienie rozporządzenia Rady (WE) nr 1419/2006 w Porozumieniu EOG.
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 Rady (EWG) nr 4056/86, które zostało włączone do rozdziału G, pkt 11 załącznika XIV Porozumienia EOG⁽¹³⁾, „usługi trampowe” zdefiniowano jako transport towarów luzem lub w otwartych ładowniach (break-bulk) statkiem wycarterowanym w całości lub w części jednemu lub więcej załodowcom 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⁽¹⁴⁾.
12. Kabotaż obejmuje świadczenie usług transportu morskiego, w tym usług trampowych i usług żeglugi liniowej, pomiędzy dwoma lub kilkoma portami w tym samym państwie EOG⁽¹⁵⁾. 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 EOG

13. Artykuł 53 Porozumienia EOG ma zastosowanie do wszystkich porozumień, które mogą znacząco wpływać na wymianę handlową między państwami EOG. 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 EOG⁽¹⁶⁾. Urząd zawarł wskazówki dotyczące sposobu stosowania pojęcia wpływu na handel w swoich Wytycznych w sprawie pojęcia wpływu na handel zawartego w art. 53 i 54 Porozumienia EOG⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Zob. powyżej przypis 8.

⁽¹⁴⁾ 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 umowę 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 transatlantyczne (Dz.U. L 376 z 31.12.1994, s. 1) (zwana dalej „decyzją PTA”), pkt 47–49.

⁽¹⁵⁾ 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, s. 7), włączonego do rozdziału V pkt 53a załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 70/97 (Dz.U. L 30 z 5.2.1998, s. 42 oraz Suplement EOG nr 5 z 5.2.1998, s. 175).

⁽¹⁶⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie 42/84 *Remia BV i in. przeciwko Komisji* [1985] Rec. 2545 pkt 22 oraz w sprawie 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est przeciwko Kerpen & Kerpen* [1983] Rec. 4173, pkt 9.

⁽¹⁷⁾ Dz.U. C 291 z 30.11.2006, s. 46 oraz Suplement EOG nr 59 z 30.11.2006, s. 18.

14. Usługi transportowe oferowane przez podmioty świadczące usługi żeglugi liniowej i usługi trampowe mają często charakter międzynarodowy, ponieważ łączą porty EOG z krajami trzecimi lub obejmują przywóz i wywóz towarów między dwoma państwami EOG lub większą ich liczbą (tj. wymianę handlową wewnątrz EOG)⁽¹⁸⁾. W większości przypadków prawdopodobne jest, że będą one miały wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami EOG między innymi ze względu na ich wpływ na rynki świadczenia usług transportowych i pośrednictwa⁽¹⁹⁾.
15. Wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami EOG ma szczególnie duże znaczenie w przypadku usług kabotażu morskiego, ponieważ określa on zakres stosowania art. 53 Porozumienia EOG oraz jego wzajemnej zależności z krajowym prawem konkurencji na podstawie art. 3 do rozdziału II Protokołu 4 do porozumienia o nadzorze i Trybunałe w sprawie wprowadzania w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 53 i 54 Porozumienia EOG. Stopień wpływu takich usług na handel między państwami EOG należy oceniać oddzielnie dla każdego przypadku⁽²⁰⁾.

2.3. Rynek właściwy

16. W celu dokonania oceny wpływu porozumienia na konkurencję zgodnie z art. 53 Porozumienia EOG, 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. Wytyczne dotyczące tej kwestii można znaleźć w Obwieszczeniu Urzędu Nadzoru EFTA w sprawie definicji rynku właściwego do celów prawa konkurencji w EOG⁽²¹⁾. Wskazówki te dotyczą również definicji rynku w przypadku usług transportu morskiego.
17. Właściwy rynek produktowy składa się z wszystkich tych produktów lub usług, które uważane są za zamienne lub za substytuty przez konsumenta, ze względu na właściwości produktów, ich ceny i ich zamierzone stosowanie. Właściwy rynek geograficzny obejmuje obszar, na którym przedmiotowe przedsiębiorstwa zaangażowane są w podaż i popyt dotyczące produktów lub usług, na którym panują wystarczająco jednolite warunki konkurencji, i który można odróżnić od sąsiadujących obszarów, na których panują wyraźnie odmienne warunki konkurencji⁽²²⁾. 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⁽²³⁾.

2.3.1. Żegluga liniowa

18. W szeregu decyzji Komisji oraz wyroków Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości za właściwy rynek produktowy w przypadku żeglugi liniowej uznano usługi przewozów kontenerowych⁽²⁴⁾. 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 zamienne. Wynikało to z faktu, że tylko niewielką część towarów transportowanych w kontenerach można z łatwością przewozić innymi środkami transportu, np. środkami transportu lotniczego⁽²⁵⁾.

⁽¹⁸⁾ Zasięg usługi obejmujący port położony poza terytorium EOG sam w sobie nie wyklucza wpływu na wymianę handlową pomiędzy państwami EOG. Określenie, czy usługi podlegają jurysdykcji EOG, wymaga dokładnego zbadania ich wpływu na klientów i na innych operatorów na terenie EOG, którzy korzystają z tych usług. Zob. Wytyczne w sprawie pojęcia wpływu na handel zawartego w art. 53 i 54 Porozumienia EOG, przywołane powyżej w przypisie 17.

⁽¹⁹⁾ 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, s. 1, pkt 90, potwierdzona wyrokiem Sądu 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), s. II-1201, pkt 205. Decyzja PTA, przywołana powyżej w przypisie 14, pkt 288–296, potwierdzona wyrokiem Sądu Pierwszej Instancji 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, s. 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, s. 53) pkt 73.

⁽²⁰⁾ W sprawie stosowania pojęcia wpływu na handel zob. wytyczne Urzędu w sprawie pojęcia wpływu na handel zawartego w art. 53 i 54 Porozumienia EOG, przywołane powyżej w przypisie 17.

⁽²¹⁾ Dz.U. L 200 z 16.7.1998, s. 48 oraz Suplement EOG nr 28 z 16.7.1998, s. 3.

⁽²²⁾ Obwieszczenie w sprawie definicji rynku, przywołane powyżej w przypisie 21, pkt 8.

⁽²³⁾ Obwieszczenie w sprawie definicji rynku, przywołane powyżej w przypisie 21, pkt 13.

⁽²⁴⁾ Decyzja PTA przywołana powyżej w przypisie 14 oraz decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 19, 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 214/98, *Atlantic Container Line AB i inni przeciwko Komisji*, [2003] REC II-3275, (zwanym dalej orzeczeniem TPK), pkt 781–883.

⁽²⁵⁾ Punkt 62 decyzji TPK przywołanej powyżej w przypisie 19 i pkt 783–789 orzeczenia TPK przywołanego powyżej w przypisie 24.

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⁽²⁶⁾, 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⁽²⁷⁾. Kiedy określony rodzaj ładunku zaczyna być regularnie transportowany w kontenerach, prawdopodobieństwo powrotu do transportu bez użycia kontenerów jest znikome⁽²⁸⁾. Kontenerowa żegluga liniowa podlega zatem substytucji głównie w jednym kierunku⁽²⁹⁾.
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⁽³⁰⁾.

2.3.2. Usługi trampowe

21. Urząd nie stosował dotychczas art. 53 Porozumienia EOG w przypadku usług trampowych. W ramach przeprowadzanej oceny przedsiębiorstwa mogą uwzględniać niższe 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 najważniejsze wymagane elementy⁽³¹⁾ przedmiotowego transportu. 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. Rodzaje statków dzieli się zazwyczaj na kilka standardowych wielkości przemysłowych⁽³²⁾. 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.

⁽²⁶⁾ Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 71.

⁽²⁷⁾ Orzeczenie PTA przywołane powyżej w przypisie 18, pkt 273, oraz orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 24, pkt 809.

⁽²⁸⁾ Orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 19, pkt 281. Decyzja Komisji z lipca 2005 r. w sprawie COMP/M.3829 – MAERSK/PONL, pkt 13 (Dz.U. C 147 z 17.6.2005, s. 18).

⁽²⁹⁾ Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 62–75; orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 24, pkt 795, oraz decyzja Komisji w sprawie MAERSK/PONL przywołana powyżej w przypisie 28, pkt 13 i 112–117.

⁽³⁰⁾ Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 76–83, oraz decyzja w sprawie zmienionego TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 39.

⁽³¹⁾ 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.

⁽³²⁾ Wydaje się, iż według opinii panującej w tym przemyśle 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⁽³³⁾. W przypadku gdy statki mogą zostać dostosowane do transportu danego rodzaju ładunku bez ponoszenia znaczących kosztów i w krótkim czasie⁽³⁴⁾, 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 zanurzenia 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 wymogi posiadania przez zbiornikowce na wodach EOG podwójnego kadłuba⁽³⁵⁾.

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 uwzględnić zmiany w rozlokowaniu statków, rejsy pod balastem i nierównowagę bilansu handlowego.

2.4. Obliczanie udziału w rynku

33. Udział w rynku dostarcza pierwszych przydatnych wskazówek dotyczących struktury rynku oraz znaczenia konkurencyjnego stron i ich konkurentów. Urząd i Komisja interpretują udział w rynku w świetle warunków rynkowych indywidualnie dla każdego przypadku. W żegludzie liniowej dane

⁽³³⁾ Na przykład ładunek masowy ciekły nie może być przewożony przez statki przystosowane do transportu suchego ładunku masowego, 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.

⁽³⁴⁾ Przystawienie 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.

⁽³⁵⁾ 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, s. 1), zostało włączone do rozdziału V pkt 56m załącznika XIII do Porozumienia EOG decyzją Wspólnego Komitetu EOG nr 132/2002 (Dz.U. L 336 z 12.12.2002, s. 32 oraz Supplement EOG nr 61 z 12.12.2002, s. 26).

dotyczące wielkości lub pojemności zostały uznane za podstawę do obliczania udziałów w rynku w wielu decyzjach Komisji i wyrokach Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ⁽³⁶⁾.

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 ⁽³⁷⁾, na przykład:
- a) liczba rejsów;
 - b) ilościowy udział stron w całkowitym transporcie określonego ładunku lub udział pod względem wartości (między parami portów lub zasięgami portów);
 - c) udział stron w rynku umów czarterowych na czas,
 - d) udział stron w pojemności 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 zróżnicowanie 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 zgodnie z art. 53 Porozumienia EOG 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 standardów ochrony środowiska mogą również zostać uznane za należące do tej kategorii. Porozumienia między konkurentami dotyczące ceny, zdolności przewozowej czy innych kryteriów dotyczących konkurencji z reguły nie będą się mieścić w tej kategorii ⁽³⁸⁾.

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.
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 wiedzy na jego temat wśród klientów

⁽³⁶⁾ Decyzja TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 85; decyzja w sprawie zmienionego TPK przywołana powyżej w przypisie 19, pkt 85 i 86, oraz orzeczenie TPK przywołane powyżej w przypisie 24, pkt 924, 925 i 927.

⁽³⁷⁾ 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.

⁽³⁸⁾ 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, s. 1) pkt 153. Orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-229/94, *Deutsche Bahn AG przeciwko Komisji*, Rec. [1997], s. II-1689, pkt 37.

i mogą przynieść korzyści w wyniku zwiększenia efektywności. Jednak wymiana szczególnie chronionych i zindywidualizowanych danych handlowych w określonych warunkach może naruszać art. 53 Porozumienia EOG. Niniejsze wytyczne mają pomóc dostawcom usług żeglugi liniowej w ocenie, czy wymiana informacji narusza reguły konkurencji.

40. W sektorze żeglugi liniowej wymiana informacji pomiędzy liniami żeglugowymi wchodzącymi w skład konsorcjów liniowych, która w przeciwnym wypadku podlegałaby art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, jest dozwolona w takim stopniu, w jakim stanowi ułatwienie i konieczność dla wspólnego świadczenia liniowych usług transportowych i podejmowania innych form współpracy podlegających wyłączeniu grupowemu na mocy rozporządzenia (WE) nr 823/2000, które zostało włączone do Porozumienia EOG⁽³⁹⁾. Tego rodzaju wymiana informacji nie wchodzi w zakres niniejszych wytycznych.

3.2.1. Ogółem

41. Dla potrzeb oceny systemów wymiany informacji zgodnie z przepisami prawa konkurencji w EOG należy stosować poniższe rozróżnienie.
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⁽⁴⁰⁾. Niniejsze wytyczne nie dotyczą takiej wymiany informacji.
43. Tym niemniej wymiana informacji sama w sobie może stanowić naruszenie art. 53 Porozumienia EOG z uwagi na swój skutek. Do sytuacji takiej dochodzi, kiedy wymiana informacji zmniejsza lub znosi stopień niepewności co do operacji na danym rynku i skutkuje ograniczeniem konkurencji między przedsiębiorstwami⁽⁴¹⁾. Każdy podmiot gospodarczy musi sam określać politykę, jaką zamierza prowadzić na rynku. Europejski Trybunał Sprawiedliwości stwierdził ponadto, że przedsiębiorstwom nie wolno więc nawiązywać z innymi podmiotami bezpośrednio ani pośrednio 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⁽⁴²⁾. 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 WE (obecnego art. 102 ust. 1 TFUE)⁽⁴³⁾.
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⁽⁴⁴⁾. 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 i konsumentów, może znacznie zakłócić konkurencję pomiędzy dostawcami. W takich okolicznościach

⁽³⁹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 823/2000 przywołane powyżej w przypisie 11 ma zastosowanie do usług międzynarodowych przewozów liniowych z lub do jednego portu lub większej liczby portów EOG wyłącznie w celu przewozu ładunku, głównie przy pomocy kontenera – zob. art. 1, art. 2 i art. 3 ust. 2 lit. g) rozporządzenia.

⁽⁴⁰⁾ Zob. również wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-49/92 *Komisja przeciwko Anic Partecipazioni*, Rec. [1999], s. I-4125, pkt 121–126.

⁽⁴¹⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-7/95 P, *John Deere przeciwko Komisji*, [1998] ECR I-3111, pkt 90 oraz w sprawie C-194/99 P, *Thyssen Stahl przeciwko Komisji*, [2003] ECR I-10821, pkt 81.

⁽⁴²⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-238/05, *Asnef-Equifax przeciwko Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, Rec. (2006), s. I-11125, pkt 52, oraz w sprawie C-49/92 P, *Komisja przeciwko Anic Partecipazioni*, Rec. (1999), s. I-4125, przywołany powyżej w przypisie 40, pkt 116 i 117.

⁽⁴³⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawach C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 i C-125/85 do C-129/85, *A. Ahlström Osakeyhtiö i inni przeciwko Komisji* [1993], REC I-01307, pkt 59–65.

⁽⁴⁴⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-7/95 P, *John Deere przeciwko Komisji*, cytowana powyżej w przypisie 41, pkt 88.

regularna i częsta wymiana informacji dotyczących funkcjonowania rynku prowadzi do okresowego ujawniania wszystkim konkurentom pozycji i strategii rynkowych poszczególnych konkurentów⁽⁴⁵⁾. Trybunał Sprawiedliwości uznał również, że system wymiany informacji może łamać 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⁽⁴⁶⁾.

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 kluczowe elementy brane przez Urząd 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⁽⁴⁷⁾. Wymiana informacji podlega art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, kiedy ma odczuwalny niekorzystny wpływ na kryteria konkurencji⁽⁴⁸⁾.
46. Poniższe wskazówki odnoszą się głównie do analizy ograniczenia konkurencji na mocy art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG. Wskazówki w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG można znaleźć w pkt 58 poniżej oraz w ogólnym zawiadomieniu w tej sprawie⁽⁴⁹⁾.

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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG⁽⁵⁰⁾.
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⁽⁵¹⁾. Urząd 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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, jest większe niż w przypadku innej wymiany informacji. Stopień istotności informacji ze względów handlowych należy oceniać, uwzględniając kryteria wskazane poniżej.

⁽⁴⁵⁾ Orzeczenie Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-35/92, *John Deere Ltd* przeciwko Komisji, [1994] REC II-957, pkt 51, potwierdzone w apelacji wyrokiem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-7/95 P, *John Deere Ltd* przeciwko Komisji, cytowanym powyżej w przypisie 41.

⁽⁴⁶⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji w sprawie T-141/94, *Thyssen Stahl AG* przeciwko Komisji, Rec. [1999], s. II-347, pkt 402 i 403.

⁽⁴⁷⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-7/95 P, *John Deere Ltd* przeciwko Komisji, cytowana powyżej w przypisie 41, pkt 75–77.

⁽⁴⁸⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, cytowane powyżej w przypisie 10, pkt 16.

⁽⁴⁹⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, przywołane powyżej w przypisie 10.

⁽⁵⁰⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, cytowane powyżej w przypisie 10, pkt 25.

⁽⁵¹⁾ W żegludze liniowej istnieją operacyjne i/lub strukturalne powiązania między konkurentami, przykładowo uczestnictwo w porozumieniach konsorcyjnych pozwalających liniom żegludowym na wymianę informacji dla celów wspólnego świadczenia usług. Istnienie takiego powiązania 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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG⁽⁵²⁾. 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 takie zestawienie danych od odpowiedniej liczby niezależnych przedsiębiorstw, które uniemożliwia rozpoznanie danych indywidualnych. Wymiana informacji jednostkowych pomiędzy konkurentami ma większe szanse podlegać art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG⁽⁵³⁾ niż wymiana informacji zagregowanych, która zasadniczo nie podlega art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG. Urząd będzie zwracać szczególną uwagę na poziom zagregowania. Powinien on uniemożliwiać wydzielenie informacji pozwalające przedsiębiorstwom bezpośrednio lub pośrednio zidentyfikowanie informacji dotyczących strategii konkurencji ich konkurentów.
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 kluczowym kryterium dla koordynowania konkurencyjnego postępowania i mają bezpośredni wpływ na ceny. 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. Umożliwiłoby 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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, ponieważ nie może ona wywierać rzeczywistego wpływu na przyszłe zachowanie przedsiębiorstw. W sprawach już zakończonych Komisja uznawała za historyczne informacje pochodzące sprzed ponad roku⁽⁵⁴⁾; informacje sprzed mniej niż 12 miesięcy uważane były za aktualne⁽⁵⁵⁾. 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 będą prawdopodobnie uznawane za historyczne po krótszym czasie niż ma to miejsce w przypadku danych indywidualnych. Wymiana aktualnych informacji dotyczących ilości lub zdolności przewozowej nie będzie raczej prowadzić do ograniczenia konkurencji, jeśli poziom agregacji danych uniemożliwia bezpośrednią czy też pośrednią identyfikację transakcji indywidualnego załadowcy lub przewoźnika. Dane przyszłościowe odnoszą się do przekonań przedsiębiorstwa co do rozwoju rynku lub do strategii, jaką zamierza ono wdrażać 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 w interesie dostawców usług może pozbawić klientów możliwości odniesienia korzyści wynikających z rozwoju „ukrytej konkurencji”.

⁽⁵²⁾ Orzeczenie TPK, przywołane powyżej w przypisie 24, pkt 1154.

⁽⁵³⁾ Decyzja Komisji 78/252/WE z dnia 23 grudnia 1977 r. (sprawa IV/29.176 – *Vegetable Parchment*), (Dz.U. L 70 z 13.3.1978, s. 54).

⁽⁵⁴⁾ Decyzja Komisji nr 92/157 z dnia 17 lutego 1992 r. w sprawie IV/31.370 – Wymiana rejestracji ciągników rolniczych w Zjednoczonym Królestwie (ang. *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*), (Dz.U. L 68 z 13.3.1992, s. 19), pkt 50.

⁽⁵⁵⁾ Decyzja Komisji 98/4/EWWiS z dnia 26 listopada 1997 w sprawie IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, (Dz.U. L 1 z 3.1.1998, s. 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 stanowić naruszenia art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, 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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG. W ocenie wpływu takiego wskaźnika cen na dany rynek właściwy uwzględnić należy poziom agregacji danych, ich historyczny lub aktualny charakter, a także częstotliwość publikowania 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 między przewoźnikami, która ogranicza konkurencję, może jednakże przynosić korzyści związane z podnoszeniem efektywności, np. lepszym planowaniem inwestycji i bardziej efektywnym wykorzystaniem 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. 53 ust. 3 Porozumienia EOG. W tym miejscu należy zauważyć, że jednym z warunków wymienionych w art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG jest uzyskanie przez konsumenta słusznej części zysku z porozumienia ograniczającego konkurencję. Jeżeli wszystkie cztery łączne warunki określone w art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG są spełnione, zakaz zawarty w art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG nie ma zastosowania⁽⁵⁶⁾.

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⁽⁵⁷⁾, b) jako struktura, w oparciu o którą wydaje się naruszające konkurencję decyzje lub zalecenia dla członków⁽⁵⁸⁾ 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. 53 ust. 3⁽⁵⁹⁾. 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 konsorcjum w usługach trampowych

60. Najczęstszą formą współpracy horyzontalnej w sektorze usług trampowych jest konsorcjum przewoźników. Nie istnieje uniwersalny model takiej umowy. Jednak niektóre jej cechy wydają się być wspólne w różnych segmentach rynku zgodnie z poniższym opisem.
61. Standardowe konsorcjum przewoźników gromadzi kilka podobnych statków⁽⁶⁰⁾ należących do różnych właścicieli, prowadzących działalność podlegającą wspólnej administracji. Zarządzający konsorcjum jest zazwyczaj odpowiedzialny za zarządzanie od strony handlowej (np. za wspólne wprowadzanie do obrotu⁽⁶¹⁾, negocjowanie stawek frachtowych, centralizację dochodów i kosztów rejsów)⁽⁶²⁾ oraz za działania handlowe – planowanie rejsów statków i przekazywanie im instrukcji, wybór agentów w portach, przekazywanie informacji klientom, wystawianie faktur za przewóz, zamawianie zbiorników

⁽⁵⁶⁾ Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, przywołane powyżej w przypisie 10.

⁽⁵⁷⁾ 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, s. 50).

⁽⁵⁸⁾ Decyzja Komisji 82/896/EWG z dnia 15 grudnia 1982 r. w sprawie IV/29.883 – AROW/BNIC (Dz.U. L 379 z 31.12.1982, s. 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, s. 28).

⁽⁵⁹⁾ Decyzja Komisji nr 92/157/EWG, *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, przywołana powyżej w przypisie 54.

⁽⁶⁰⁾ Dzięki temu konsorcjum jest w stanie pozyskiwać duże umowy o zafrachtowanie, łącząc je ze sobą i ograniczyć liczbę rejsów pod balastem dzięki precyzyjnemu planowaniu wykorzystania floty.

⁽⁶¹⁾ Dla przykładu z punktu widzenia marketingu statki należące do konsorcjum traktowane są jako jeden podmiot handlowy oferujący usługi transportowe bez względu na to, który ze statków faktycznie odbywa rejs.

⁽⁶²⁾ Przykładowo wpływy konsorcjum są zbierane przez administrację centralną, a przychód jest dystrybuowany wśród uczestników w oparciu o skomplikowany system podziału dochodu.

paliwa, zbieranie zarobków statków i ich dystrybucja zgodnie z wcześniej ustalonym systemem podziału itd. Zarządzający konsorcjum 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 konsorcjów przewozowych jest wspólna sprzedaż w połączeniu z pewnymi cechami wspólnej produkcji. Tym samym zastosowanie mają zarówno wytyczne w sprawie wspólnej sprzedaży stanowiącej formę wspólnego porozumienia o komercjalizacji, jak i w sprawie wspólnej produkcji, zawarte w Wytycznych Urzędu w sprawie zastosowania art. 53 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych⁽⁶³⁾. Zważywszy na zróżnicowanie cech konsorcjów, każde z nich należy poddać analizie osobno, tak aby stwierdzić, poprzez odniesienie do „środka ciężkości” każdego z nich⁽⁶⁴⁾, czy dane konsorcjum podlega przepisom art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, a jeśli tak, to czy spełnia cztery łączne warunki określone w art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG.
63. Zmiany wprowadzone rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006 nie mają bezpośredniego wpływu na konsorcja objęte zakresem rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽⁶⁵⁾ 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 Rady (WE) nr 139/2004), i niniejsze wytyczne nie dotyczą tych konsorcjów. Wskazówki dotyczące pełnego zakresu funkcji można znaleźć m.in. w Skonsolidowanym obwieszczeniu Komisji dotyczącym kwestii jurysdykcyjnych na mocy rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw⁽⁶⁶⁾. Jeśli celem lub skutkiem działalności takich konsorcjów jest koordynowanie zachowań konkurencyjnych swoich przedsiębiorstw macierzystych, koordynacja powinna zostać oceniona zgodnie z kryteriami zawartymi w art. 53 ust. 1 i 3 Porozumienia EOG, tak aby stwierdzić, czy ich funkcjonowanie jest zgodne z Porozumieniem EOG⁽⁶⁷⁾.

3.3.1. Konsorcja nieobjęte zakresem art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG.

64. Umowy konsorcjum nie podlegają zakazowi określonemu w art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, 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. Konsorcja, których działalność nie wpływa na odnośne kryteria konkurencji ze względu na ich niewielkie znaczenie, lub które nie wpływają odczuwalnie na wymianę handlową między państwami EOG⁽⁶⁸⁾, nie podlegają art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG. Niemniej jednak konsorcja nie są objęte zakresem Obwieszczenia Urzędu w sprawie porozumień o mniejszym znaczeniu, jeśli dotyczą ustalania cen, w tym wspólnej sprzedaży.

3.3.2. Konsorcja zasadniczo objęte zakresem art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG

66. Celem i skutkiem działania umów konsorcjów zawartych przez konkurentów ograniczonych do wspólnej sprzedaży jest zazwyczaj koordynacja polityki cenowej tych konkurentów⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶³⁾ Odpowiednio w rozdziale 5 i w rozdziale 3 Wytycznych, cytowanych powyżej w przypisie 9.

⁽⁶⁴⁾ Wytyczne w sprawie horyzontalnych porozumień kooperacyjnych przywołane powyżej w przypisie 9, pkt 12.

⁽⁶⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1) zostało uwzględnione w rozdziale A w pkt 1 załącznika XIV do Porozumienia EOG na mocy decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 78/2004 (Dz.U. L 219 z 19.6.2004, s. 13 oraz Supplement EOG nr 32 z 19.6.2004, s. 1).

⁽⁶⁶⁾ Dz.U. C 95 z 16.4.2008, s. 1.

⁽⁶⁷⁾ Artykuł 2 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004, przywołane powyżej w przypisie 65.

⁽⁶⁸⁾ Obwieszczenie Urzędu w sprawie porozumień o mniejszym znaczeniu, które nie ograniczają odczuwalnie konkurencji na mocy art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG (Dz.U. C 67 z 20.3.2003, s. 20 oraz Supplement EOG nr 15 z 20.3.2003, s. 11) oraz Wytyczne w sprawie pojęcia wpływu na handel, cytowane powyżej w przypisie 17.

⁽⁶⁹⁾ Wytyczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych, cytowane powyżej w przypisie 9, rozdział 5. Działania niezależnych pośredników handlowych przy zawieraniu umów o przewóz statkiem nie należą do tej kategorii.

3.3.3. Konsorcja zasadniczo objęte zakresem art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG

67. Jeśli konsorcjum nie ma na celu ograniczenia konkurencji, należy przeprowadzić analizę jego wpływu na odnośny rynek. Porozumienie podlega art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG wówczas, gdy może mieć odczuwalny, niekorzystny wpływ na kryteria konkurencji na rynku, takie jak ceny, koszty, zróżnicowanie usług, jakość usług i innowacyjność. O takich skutkach można mówić, gdy porozumienia odczuwalnie ograniczają rywalizację między stronami porozumienia lub między nimi a stronami trzecimi⁽⁷⁰⁾.
68. Niektóre konsorcja 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. 53 ust. 1 Porozumienia EOG jedynie wówczas, gdy strony umowy dysponują pewną władzą rynkową⁽⁷¹⁾.
69. Zdolność konsorcjum 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 konsorcjum wpływa na zachowanie stron na rynkach sąsiednich, ściśle powiązanych z rynkiem, na który współpracująca ta ma bezpośredni wpływ⁽⁷²⁾. 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, konsorcjum 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 nabywcza 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 konsorcjum lub jego członków na rynku, takie jak klauzule zakazujące członkom działalności na tym samym rynku poza konsorcjum (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. 53 ust. 3 Porozumienia EOG

72. W przypadku gdy konsorcjum jest objęte art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, przedsiębiorstwa do niego należące muszą spełniać cztery łączne warunki określone w art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG⁽⁷³⁾. Z zakresu art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG nie wyklucza się a priori żadnego rodzaju porozumień. Zasadniczo odstępstwo obejmuje wszystkie porozumienia ograniczające konkurencję, które spełniają cztery warunki wymienione w art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG. Analiza dokonywana jest na podstawie skali ruchomej. Im większe ograniczenie konkurencji stwierdzone na podstawie art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG, tym większe muszą być korzyści i tym większa ich część musi przypadać konsumentom.
73. Zadaniem przedsiębiorstw uczestniczących w konsorcjum jest wykazanie, że konsorcjum 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.

⁽⁷⁰⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3, cytowane powyżej w przypisie 10.

⁽⁷¹⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych, cytowane powyżej w przypisie 9, pkt 149.

⁽⁷²⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG do horyzontalnych porozumień kooperacyjnych, cytowane powyżej w przypisie 9, pkt 142.

⁽⁷³⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, przywołane powyżej w przypisie 10.

74. Korzyści konsorcjów 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. Konsumentom muszą otrzymywać słuszną część uzyskiwanych korzyści. Zgodnie z art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG należy brać pod uwagę korzystny wpływ na wszystkich konsumentów na rynku właściwym, a nie wpływ na każdego indywidualnego konsumenta⁽⁷⁴⁾. Przeniesienie korzyści musi przynajmniej rekompensować konsumentom rzeczywiste lub potencjalne negatywne skutki, jakie miało dla nich ograniczenie konkurencji stwierdzone na podstawie art. 53 ust. 1 Porozumienia EOG⁽⁷⁵⁾. Aby ocenić prawdopodobieństwo przeniesienia korzyści należy przeanalizować w tym kontekście strukturę rynków usług trampowych oraz elastyczność popytu.
76. Konsorcjum 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 konsorcjum nie może stwarzać uczestnikom możliwości eliminowania konkurencji w odniesieniu do znacznej części świadczonych w jego ramach usług.

⁽⁷⁴⁾ Wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-238/95 P, *Asnef-Equifax* przeciwko *Ausbanc*, cytowany powyżej w przypisie 42, pkt 70.

⁽⁷⁵⁾ Wytoczne w sprawie stosowania art. 53 ust. 3 Porozumienia EOG, cytowane powyżej w przypisie 10, pkt 24.