

Ochrona konkurencji: Komisja zwraca się o informacje zwrotne na temat stosowania wyłączenia dla konsorcjów żeglugi liniowej

Komisja Europejska ogłosiła dziś [zaproszenie do zgłaszania uwag](#), zwracając się o informacje zwrotne na temat ram prawnych UE, które wyłączają konsorcja żeglugi liniowej z unijnych przepisów ochrony konkurencji ([rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów](#), CBER).

Ponadto Komisja przesłała dziś zainteresowanym stronom w łańcuchu dostaw żeglugi liniowej (tj. przewoźnikom, spedytorom, operatorom portów i terminali) kwestionariusz dotyczący wpływu konsorcjów tworzonych przez przedsiębiorstwa żeglugi liniowej, a także oddziaływania rozporządzenia CBER na ich działalność po 2020 r.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi przez osiem tygodni, do 3 października 2022 r.

Ocena

Unijne przepisy ochrony konkurencji zasadniczo zakazują nawiązywania przez przedsiębiorstwa porozumień, które ograniczają konkurencję. Pod pewnymi warunkami rozporządzenie CBER zezwala jednak liniom żeglugi morskiej o łącznym udziale rynkowym poniżej 30 proc. na zawieranie porozumień o współpracy w celu świadczenia wspólnych usług transportu towarowego. Porozumienia takie zwane są również „konsorcjami”.

Rozporządzenie CBER wygasa 25 kwietnia 2024 r. W związku z tym Komisja musi przeprowadzić ocenę tego rozporządzenia oraz jego funkcjonowania po 2020 r.

Dzisiejsze zaproszenie do zgłaszania uwag i przesłanie ukierunkowanych kwestionariuszy to etap oceny rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów. Uwagi otrzymane przez Komisję uzupełnią informacje zgromadzone w ramach monitorowania sektorowego. W ciągu ostatnich dwóch lat Komisja prowadziła regularną wymianę informacji z uczestnikami rynku, takimi jak spedytorzy i przewoźnicy, a także z organami ds. konkurencji i organami regulacyjnymi w Europie, Stanach Zjednoczonych i w innych jurysdykcjach, dotyczącą wyzwań, przed którymi stoi sektor żeglugi morskiej. W grudniu 2021 r., w ramach swojej działalności polegającej na monitorowaniu sektorowym Komisja rozpoczęła również proces ustalania faktów, wysyłając do przewoźników prowadzących działalność handlową (przewóz do UE oraz z UE) kwestionariusze w celu zebrania informacji rynkowych, w szczególności na temat wpływu pandemii koronawirusa na ich działalność i na morski łańcuch dostaw.

Dalsze działania

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi w odpowiedzi na zaproszenie do zgłaszania uwag i ukierunkowane kwestionariusze do 3 października 2022 r.

Ocena pomoże Komisji w podjęciu decyzji o tym, czy rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych powinno wygasnąć, czy też czy należy je ponownie przedłużyć, a jeżeli tak – w zmienionej czy w niezmienionej formie. Komisja podsumuje wyniki oceny w dokumencie roboczym służb Komisji, którego opublikowanie planuje się na ostatni kwartał 2022 r.

Wszystkie szczegółowe informacje na temat oceny są dostępne [tutaj](#).

Kontekst

Usługi żeglugi liniowej obejmują regularne, rozkładowe morskie przewozy towarowe (większość w kontenerach) na określonej trasie. Odgrywają one zasadniczą rolę w wymianie handlowej UE oraz są istotne dla całej gospodarki UE. Wymagają one znacznych nakładów inwestycyjnych, w związku z czym są regularnie zapewniane przez kilka przedsiębiorstw żeglugowych, które współpracują w ramach „konsorcjów”.

[Art. 101 ust. 1](#) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) zakazuje zawierania między przedsiębiorstwami porozumień ograniczających konkurencję. Jednak na mocy [art. 101 ust. 3](#) TFUE można uznać takie porozumienia za zgodne z rynkiem wewnętrznym, pod warunkiem że przyczyniają się do polepszenia produkcji lub dystrybucji towarów bądź do popierania postępu technicznego lub gospodarczego, przy jednoczesnym zapewnieniu konsumentom słusznej części

wynikających z tego korzyści bez wyeliminowania konkurencji.

[Rozporządzenie Rady 246/2009](#) stanowi, że zgodnie z przepisami art. 101 ust. 3 TFUE Komisja może wyłączyć konsorcja ze stosowania art. 101 ust. 1 TFUE na okres ograniczony do pięciu lat, z możliwością przedłużenia. W związku z tym Komisja przyjęła w 2009 r. rozporządzenie CBER ([rozporządzenie Komisji \(WE\) nr 906/2009](#)), w którym określono szczegółowe warunki takiego wyłączenia. Warunki te mają w szczególności na celu zapewnienie klientom odpowiedniego udziału w wynikających z tego korzyściach.

Komisja przedłużyła ważność rozporządzenia CBER w [2014 r.](#) i w [2020 r.](#) Decyzję o [przedłużeniu w 2020 r.](#) podjęto, ponieważ ocena wykazała, iż mimo zmian na rynku (rosnąca konsolidacja, koncentracja, zmiany technologiczne, coraz większe statki) rozporządzenie CBER nadal jest adekwatne do założeń, w myśl stosowanego przez Komisję w ramach kształtowania polityki podejścia „[lepszego stanowienia prawa](#)”, a także spełnia swoje cele. Co więcej, porozumienia konsorcyjne spełniające warunki określone w rozporządzeniu CBER nadal spełniają warunki określone w [art. 101 ust. 3](#) TFUE. Mówiąc dokładniej, Komisja stwierdziła, że rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów przyniosło przewoźnikom korzyści, ponieważ mogli oni lepiej wykorzystywać pojemność statków oraz oferować więcej połączeń. Wyłączenie dotyczyło jedynie tych konsorcjów, których udział w rynku nie przekraczał 30 proc. oraz których członkowie mieli swobodę w ustalaniu cen. W tym kontekście wspomniane wcześniej korzyści zaowocowały dla konsumentów niższymi cenami i wyższą jakością usług. W wyniku oceny stwierdzono, że w minionych latach zarówno koszty ponoszone przez przewoźników, jak i ceny opłacane przez konsumentów za dwudziestostopową jednostkę ekwiwalentną (TEU) spadły o średnio 30 proc., zaś jakość utrzymywała się na stabilnym poziomie. Przedłużenie zostało ograniczone do czterech lat – w stosunku do pierwotnego pięcioletniego okresu obowiązywania rozporządzenia CBER, aby można było szybciej reagować na ewentualne zmiany warunków rynkowych.

Ochrona konkurencji [Pobierz \(40.253 kB - PDF\)](#)

Komunikat prasowy

9 sierpnia 2022, Bruksela