



## Przeciwdziałanie praktykom monopolistycznym: Komisja podejmuje decyzję o nieprzedłużaniu wyłączeń grupowych dla konsorcjów żeglugi liniowej

Brussels, 10 października 2023 r.

Komisja Europejska postanowiła nie przedłużać ram prawnych UE, które wyłączają konsorcja żeglugi liniowej z unijnych przepisów antymonopolowych ([rozporządzenie w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów](#) lub „CBER”). Komisja stwierdziła, że rozporządzenie CBER nie wspiera już konkurencji w sektorze żeglugi i w związku z tym pozwoli na jego wygaśnięcie z dniem 25 kwietnia 2024 r.

[Dzisiejsza decyzja](#) zostaje podjęta w następstwie procesu uruchomionego [w sierpniu 2022 r.](#), którego celem było zgromadzenie dowodów dotyczących funkcjonowania rozporządzenia CBER od 2020 r. w kontekście jego wygaśnięcia 25 kwietnia 2024 r. W określonych okolicznościach linie żeglugowe mogą, na podstawie rozporządzenia CBER, zawierać porozumienia o współpracy w celu świadczenia wspólnych usług transportu towarowego; takie porozumienia zwane są również „konsorcjami”.

### Ustalenia pozyskane w ramach oceny

W [sierpniu 2022 r.](#) Komisja ogłosiła [zaproszenie do zgłaszania uwag](#), w którym zwróciła się do zainteresowanych stron o informacje zwrotne na temat skuteczności rozporządzenia CBER. Tego samego dnia Komisja przesłała 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.

Przed dokonaniem oceny, w ramach realizacji swojej funkcji polegającej na monitorowaniu sektorowym, Komisja prowadziła regularną wymianę z uczestnikami rynku, a także z organami ds. konkurencji i organami regulacyjnymi w Europie, Stanach Zjednoczonych i innych jurysdykcjach. Wymiana ta dotyczyła wyzwań stojących przed sektorem żeglugi. Ponadto Komisja (i) rozesłała do przewoźników kwestionariusze dotyczące wpływu pandemii koronawirusa na ich działalność oraz na morski łańcuch dostaw, a także (ii) zleciła przeprowadzenie [niezależnego badania wyjaśniającego](#).

Dzisiaj Komisja opublikowała [dokument roboczy służb Komisji](#) podsumowujący ustalenia z dokonanej oceny. Ogólnie rzecz biorąc, informacje zgromadzone od zainteresowanych stron wskazują na niską lub ograniczoną skuteczność i wydajność rozporządzenia CBER w latach 2020–2023.

Biorąc pod uwagę niewielką liczbę konsorcjów objętych zakresem stosowania rozporządzenia CBER oraz ich profil, rozporządzenie to przynosi przewoźnikom ograniczone oszczędności pod względem kosztów przestrzegania przepisów i odgrywa drugorzędną rolę w podejmowaniu przez przewoźników decyzji o współpracy. Ponadto w okresie objętym oceną rozporządzenie CBER nie umożliwiało mniejszym przewoźnikom wzajemnej współpracy lub oferowania alternatywnych usług w konkurencji z większymi przewoźnikami.

Na podstawie otrzymanych informacji zwrotnych Komisja postanowiła nie przedłużać okresu obowiązywania rozporządzenia CBER i pozwolić, aby wygasło z dniem 25 kwietnia 2024 r. Wygaśnięcie rozporządzenia CBER nie oznacza, że współpraca między liniami żeglugowymi staje się – na podstawie unijnych przepisów antymonopolowych – niezgodna z prawem. Przewoźnicy wykonujący przewozy do UE lub z UE będą oceniać zgodność swoich porozumień o współpracy z unijnymi zasadami ochrony konkurencji na podstawie obszernych wytycznych zawartych w [rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień horyzontalnych](#) i [rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych dotyczących porozumień specjalizacyjnych](#).

### Kontekst

Usługi żeglugi liniowej obejmują regularne, rozkładowe morskie przewozy towarowe (większość w kontenerach) na określonej trasie. Wymagają one znacznych nakładów inwestycyjnych, w związku z czym są często zapewniane przez przedsiębiorstwa żeglugowe współpracujące w ramach „konsorcjów”. Konsorcja mogą prowadzić do korzyści skali i lepszego wykorzystania przestrzeni ładunkowej statków. Znacząca część korzyści wynikających z takiej poprawy efektywności może

zostać przeniesiona na użytkowników linii żeglugowych i przyjąć formę lepszego zasięgu portów oraz lepszych usług.

[Art. 101 ust. 1](#) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („TFUE”) zakazuje zawierania przez przedsiębiorstwa 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 produktów bądź do popierania postępu technicznego lub gospodarczego, przy zastrzeżeniu dla konsumentów słusznej części zysku, który z tego wynika, 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 konsumentom słusznej części wynikającego z konsorcjów zysku.

Komisja przedłużyła ważność rozporządzenia CBER w [2014 r.](#) i w [2020 r.](#) Decyzja o przedłużeniu w 2020 r. została zasadniczo uzasadniona brakiem pogorszenia parametrów konkurencji (głównie stawek frachtowych, dostępności i niezawodności usług) w latach 2014–2019. Przedłużenie to było jednak ograniczone do czterech lat, co pozwalało skuteczniej uwzględnić ewentualne zmiany sytuacji rynkowej.

Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej Komisji poświęconej [konkurencji](#), w sekcji dotyczącej [transportu morskiego](#), a także w odpowiednim dokumencie zawierającym [pytania i odpowiedzi](#).

IP/23/4742

Quotes:

Usługi żeglugowe mają istotne znaczenie dla handlu europejskiego i światowego. W tym kluczowym sektorze dokonały się poważne zmiany strukturalne, takie jak konsolidacja przewoźników, nawiązanie globalnych sojuszków oraz integracja pionowa. Przyczyniło się to do ukształtowania nowych warunków rynkowych, co można było zaobserwować w okresie pandemii koronawirusa. Nasza ocena pokazała, że specjalne wyłączenie grupowe dla linii żeglugowych nie jest już adekwatne w kontekście tych nowych warunków rynkowych. Postanowiliśmy zatem, że obecne ramy nie zostaną przedłużone i wygasną z dniem 25 kwietnia 2024 r.  
Komisarz Didier Reynders odpowiedzialny za politykę konkurencji - 10/10/2023

Kontakty z mediami:

[Arianna PODESTA](#) (+32 2 298 70 24)

[Sara SIMONINI](#) (+32 2 298 33 67)

Zapytania od obywateli: Serwis [Europe Direct](#) – tel. [ [00 800 67 89 10 11](#) ] lub [e-mail](#)