

Úřední věstník

Evropské unie

C 215

Svazek 50

České vydání

Informace a oznámení

14. září 2007

<u>Oznámení č.</u>	Obsah	Strana
	II <i>Sdělení</i>	
	SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 215/01	Bez námitek k navrhovanému spojení (Případ č. COMP/M.4695 – Alstom/SBB Cargo/JV) ⁽¹⁾	1
	IV <i>Informace</i>	
	INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE	
	Komise	
2007/C 215/02	Směnné kurzy vůči euru	2
2007/C 215/03	Pokyny o použití článku 81 Smlouvy o ES v námořní dopravě — Návrh ⁽¹⁾	3
	V <i>Oznámení</i>	
	POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE	
	Komise	
2007/C 215/04	Státní podpora – Portugalsko — Státní podpora C 30/07 (ex N 555/06) – Odvětví konzervování ryb – Podpora společnosti SANTA CATARINA – INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA. – Autonomní oblast Azory — Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ⁽¹⁾	16

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Bez námitek k navrhovanému spojení
(Případ č. COMP/M.4695 – Alstom/SBB Cargo/JV)

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 215/01)

Dne 22. srpna 2007 se Komise rozhodla nevznést námitky proti výše uvedenému spojení a prohlásit ho za slučitelné se společným trhem. Toto rozhodnutí je založeno na čl. 6 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES) č. 139/2004. Celý text rozhodnutí je přístupný pouze v angličtině a bude uveřejněn poté, co bude zbaven obchodního tajemství, které může případně obsahovat. Text bude dosažitelný:

- na webové stránce Europa – hospodářská soutěž (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Tato webová stránka umožňuje vyhledat jednotlivá rozhodnutí o spojení, a to včetně společnosti, čísla případu, data a indexu odvětví hospodářství,
 - v elektronické podobě na webové stránce EUR-Lex, pod dokumentem č. 32007M4695. EUR-Lex umožňuje přístup k Evropskému právu přes internet. (<http://eur-lex.europa.eu>)
-

IV

(Informace)

INFORMACE ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Směnné kurzy vůči euru ⁽¹⁾

13. září 2007

(2007/C 215/02)

1 euro =

měna	směnný kurz	měna	směnný kurz
USD americký dolar	1,3897	RON rumunský lei	3,3265
JPY japonský jen	159,52	SKK slovenská koruna	33,662
DKK dánská koruna	7,4476	TRY turecká lira	1,7576
GBP britská libra	0,68525	AUD australský dolar	1,6565
SEK švédská koruna	9,2766	CAD kanadský dolar	1,436
CHF švýcarský frank	1,6415	HKD hongkongský dolar	10,8256
ISK islandská koruna	88,74	NZD novozélandský dolar	1,9437
NOK norská koruna	7,8345	SGD singapurský dolar	2,0987
BGN bulharský lev	1,9558	KRW jihokorejský won	1 294,64
CYP kyperská libra	0,5842	ZAR jihoafrický rand	9,9189
CZK česká koruna	27,483	CNY čínský juan	10,4373
EEK estonská koruna	15,6466	HRK chorvatská kuna	7,3285
HUF maďarský forint	253,94	IDR indonéská rupie	13 066,65
LTL litevský litas	3,4528	MYR malajsijský ringgit	4,8327
LVL lotyšský latas	0,702	PHP filipínské peso	64,357
MTL maltská lira	0,4293	RUB ruský rubl	35,225
PLN polský zlotý	3,7815	THB thajský baht	44,535

⁽¹⁾ Zdroj: referenční směnné kurzy jsou publikovány ECB.

Pokyny o použití článku 81 Smlouvy o ES v námořní dopravě**Návrh****(Text s významem pro EHP)**

(2007/C 215/03)

1. Úvod

1. Těmito pokyny se stanoví zásady, které bude Komise Evropských společenství dodržovat při vymezování trhů a posuzování dohod o spolupráci v odvětvích námořní dopravy, jichž se přímo týkají změny, které přineslo nařízení Rady (ES) č. 1419/2006 ze dne 25. září 2006, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 (nyní články 81 a 82) Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho působnosti na kabotáž a trampovou dopravu ⁽¹⁾.
2. Tyto pokyny mají podnikům a sdružením podniků provozujícím tyto služby do a/nebo z přístavu (přístavů) Evropské unie pomoci posoudit, zda jsou jejich dohody ⁽²⁾ slučitelné s článkem 81 Smlouvy o založení Evropských společenství. Na ostatní odvětví se tyto pokyny nevztahují.
3. Nařízení (ES) č. 1419/2006 rozšířilo oblast působnosti nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích 81 a 82 Smlouvy ⁽³⁾ a nařízení Komise (ES) č. 773/2004 ze dne 7. dubna 2004 o vedení řízení Komise podle článků 81 a 82 Smlouvy o ES ⁽⁴⁾ na kabotáž a trampovou dopravu. Od 18. října 2006 podléhají všechna odvětví námořní dopravy obecně použitelnému procesnímu rámci.
4. Nařízení (ES) č. 1419/2006 zrušilo rovněž nařízení Rady (EHS) č. 4056/1986 ze dne 22. prosince 1986, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 (nyní články 81 a 82) Smlouvy v námořní dopravě ⁽⁵⁾, které obsahovalo blokovou výjimku pro liniové konference, která povolovala, aby námořní linky, které jsou členy liniových konferencí, stanovovaly sazby a ostatní podmínky přepravy, jelikož systém konferencí již nesplňoval kritéria čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Zrušení blokové výjimky nabude účinnosti ode dne 18. října 2008. Po tomto datu musí všichni linioví dopravci provozující dopravu do a/nebo z přístavu (přístavů) Evropské unie ukončit veškerou činnost v oblasti liniových konferencí, která je v rozporu s článkem 81 Smlouvy. Tak tomu bude bez ohledu na to, zda ostatní jurisdikce (výslovně či mlčky) povolují stanovování sazeb liniovými konferencemi nebo tzv. diskusní dohody.
5. Tyto pokyny doplňují pokyny, které již Komise vydala. Jelikož pro námořní dopravu jsou typické rozsáhlé dohody o spolupráci mezi vzájemně soutěžícími dopravci, zvláštní význam mají pokyny o použitelnosti článku 81 Smlouvy o ES na dohody o horizontální spolupráci ⁽⁶⁾ (dále jen „pokyny o horizontální spolupráci“) a pokyny o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy ⁽⁷⁾.
6. Na dohody o horizontální spolupráci v liniové dopravě, pokud jde o poskytování společných služeb, se vztahuje nařízení Komise (ES) č. 823/2000 ze dne 19. dubna 2000 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii) ⁽⁸⁾. Stanoví se v něm podmínky podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy, za nichž se zákaz v čl. 81 odst. 1 Smlouvy nevztahuje na dohody mezi dvěma či více přepravci provozujícími plavidla (konsorcii). Vzhledem ke změnám, které zavedlo nařízení (ES) č. 1419 /2006, bude provedena jeho revize ⁽⁹⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 269, 28.9.2006, s. 1.

⁽²⁾ Výraz „dohoda“ se používá pro dohody, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě.

⁽³⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ Úř. věst. L 123, 27.4.2004, s. 18.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 378, 31.12.1986, s. 4.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 3, 6.1.2001, s. 2.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 101, 27.4.2004, s. 97.

⁽⁸⁾ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 24. Ve znění nařízení Komise (ES) č. 463/2004, Úř. věst. L 77, 13.3.2004, s. 23, a nařízení Komise (ES) č. 611/2005, Úř. věst. L 101, 21.4.2005, s. 10.

⁽⁹⁾ Bod odůvodnění 3 nařízení Komise (ES) č. 611/2005.

7. Těmito pokyny není dotčen výklad článku 81 Smlouvy, který může podat Soudní dvůr nebo Soud prvního stupně Evropských společenství. Zásady v těchto pokynech je nutno uplatňovat podle zvláštních okolností daného případu.
8. Komise tyto pokyny použije pro počáteční období pěti let.

2. Služby námořní dopravy

2.1 Oblast působnosti

9. Liniová doprava, kabotáž a trampová doprava jsou odvětví námořní dopravy, jichž se přímo dotýkají změny, které přineslo nařízení (ES) č. 1419/2006.
10. Liniová doprava zahrnuje pravidelnou nákladní dopravu, zejména v kontejnerech, do přístavů na určité zeměpisné trati, obvykle nazývané námořní trať. K dalším obecným rysům liniové dopravy patří, že plavební jízdní řády a data plaveb jsou ohlášena předem a služby jsou dostupné všem uživatelům dopravy. Podle definice uvedené v čl. 1 odst. 3 písm. a) nařízení (EHS) č. 4056/86 se trampovou dopravou rozumí doprava hromadného nebo samostatného zboží plavidly používanými jedním nebo více zasilateli na základě smlouvy o pronájmu uzavřené na cestu nebo na čas, nebo na základě jiné formy smlouvy o nepravidelné nebo neohlášené plavbě, přičemž sazby za přepravu jsou volně sjednávány případ od případu v souladu s podmínkami nabídky a poptávky. Většinou se jedná o nepravidelnou dopravu jediného druhu zboží, jímž je plavidlo naloženo⁽¹⁰⁾. Kabotáž zahrnuje poskytování služeb námořní dopravy včetně trampové a liniové dopravy mezi dvěma či více přístavy v téže členské státě⁽¹¹⁾. Přestože se tyto pokyny nevztahují konkrétně na služby kabotáže, použijí se i na tyto služby, a to za předpokladu, že jsou poskytovány jako služby liniové či trampové dopravy.

2.2 Ovlivnění obchodu mezi členskými státy

11. Článek 81 Smlouvy se vztahuje na všechny dohody, které mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy. Ovlivněním obchodu se rozumí, že je možné s určitou mírou pravděpodobnosti na základě souboru objektivních právních nebo věcných faktorů předvídat, že dohoda nebo postup může mít vliv, přímý nebo nepřímý, skutečný nebo potenciální, na strukturu obchodování mezi členskými státy, např. může bránit dosažení cíle jednotného trhu⁽¹²⁾. Komise zveřejnila informace o tom, jak bude uplatňovat pojem ovlivnění obchodu, ve svých pokynech k pojmu ovlivnění obchodu podle článků 81 a 82 Smlouvy⁽¹³⁾.
12. Dopravní služby poskytované provozovateli liniové dopravy a účastníky společného fondu mají často mezinárodní charakter, poněvadž probíhají mezi přístavy Společenství a třetími zeměmi nebo se týkají vývozu a dovozu mezi dvěma či více členskými státy (tj. obchod uvnitř Společenství)⁽¹⁴⁾. Ve většině

⁽¹⁰⁾ Komise zjistila řadu vlastností specifických pro specializovanou dopravu, které ji odlišují od liniové dopravy a trampové dopravy. Patří k nim poskytování pravidelných služeb pro konkrétní druh nákladu. Služba je obvykle poskytována na základě smluv o lodní dopravě pomocí specializovaných plavidel, která jsou technicky uzpůsobena nebo postavena za účelem dopravy zvláštního nákladu. Rozhodnutí Komise č. 94/980/ES ve věci IV/34.446 – Transatlantic Agreement, Úř. věst. L 376, 31.12.1994, s. 1 (dále jen „rozhodnutí ve věci TAA“), odstavce 47–49.

⁽¹¹⁾ Článek 1 nařízení Rady (EHS) č. 3577/92 ze dne 7. prosince 1992 o uplatňování zásady volného pohybu služeb v námořní dopravě v členských státech (námořní kabotáž), Úř. věst. L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁽¹²⁾ Věc č. 42/84 Remia BV a ostatní v. Komise, [1985] Sb. rozh. 2545, odstavec 22. Vliv na obchod mezi státy musí být mimoto výrazný, věc č. 319/82 Ciments et Bétons de l'Est v. Kerpen & Kerpen [1983] Sb. rozh. 4173, odstavec 9.

⁽¹³⁾ Úř. věst. L 101, 27.4.2004, s. 81.

⁽¹⁴⁾ Skutečnost, že se jedná o službu z přístavu nebo do přístavu mimo EU, sama o sobě neznamená, že obchod mezi členskými státy není ovlivněn. Aby bylo možno určit, zda takové služby spadají do pravomoci Společenství, je zapotřebí podrobná analýza jejich dopadu na zákazníky a ostatní provozovatele uvnitř Společenství, kteří jsou na těchto službách závislí. Viz pokyny k pojmu ovlivnění obchodu podle článků 81 a 82 Smlouvy.

případů je možnost ovlivnění obchodu mezi členskými státy mimo jiné kvůli dopadu, který mají na trhy poskytující dopravní a zprostředkovatelské služby, velmi pravděpodobná ⁽¹⁵⁾.

13. Ovlivnění obchodu mezi členskými státy má v souvislosti se službami námořní kaboťáže obzvláštní význam, určuje-li rovněž oblast působnosti článku 3 nařízení (ES) č. 1/2003 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článku 81 Smlouvy. Nakolik tyto služby mohou ovlivnit obchod mezi členskými státy, je nutno posuzovat případ od případu ⁽¹⁶⁾.

2.3 Relevantní trh

14. K posouzení účinků dohody na hospodářskou soutěž pro účely článku 81 Smlouvy je nutno vymezit relevantní výrobový a zeměpisný trh (trhy). Hlavním účelem definice trhu je systematicky určit konkurenční překážky, s nimiž se podnik potýká. Pokyny ohledně této záležitosti jsou uvedeny v oznámení Komise o definici relevantního trhu pro účely práva Společenství pro hospodářskou soutěž ⁽¹⁷⁾. Tyto pokyny se vztahují rovněž na definici trhu pro námořní dopravu.
15. Relevantní výrobový trh zahrnuje všechny výrobky nebo služby, které jsou spotřebitelem s ohledem na jejich vlastnosti, ceny a zamýšlené použití považovány za zaměnitelné nebo zastupitelné ⁽¹⁸⁾. Relevantní zeměpisný trh zahrnuje oblast, ve které se dotyčné podniky účastní dodávky výrobků nebo služeb a poptávky po nich, kde jsou podmínky hospodářské soutěže dostatečně stejnorodé a která může být odlišena od sousedních zeměpisných oblastí, protože zejména podmínky hospodářské soutěže jsou v těchto oblastech zjevně odlišné ⁽¹⁹⁾. Dopravce (dopravci) nemůže (nemohou) mít významný vliv na převládající tržní podmínky, jestliže zákazníci mohou v reakci na malé a trvalé změny relativní ceny změnit poskytovatele služeb v krátké době, aniž by to pro ně znamenalo významné dodatečné náklady nebo rizika ⁽²⁰⁾.

2.3.1 Liniová doprava

16. Pro liniovou dopravu byly jako relevantní výrobový trh stanoveny v několika rozhodnutích Komise a rozsudcích soudu služby kontejnerové liniové dopravy ⁽²¹⁾. Ostatní druhy dopravy nebyly na stejný trh služeb zařazeny, ačkoli v některých případech mohou být tyto služby v omezené míře zaměnitelné. Důvodem je to, že u značného podílu zboží přepravovaného v kontejnerech nelze snadno přejít na jiný druh přepravy, např. leteckou dopravu ⁽²²⁾.

⁽¹⁵⁾ Rozhodnutí Komise 93/82/EHS (věci IV/32.448, IV/32.450, IV/32.448 a IV/32.450 CEWAL), Úř. věst. L 34, 10.2.1993, s. 1, odstavec 90, potvrzené Soudem prvního stupně ve spojených věcech T-24/93, T-25/93 a T-2828/93, *Compagnie Maritime Belge a ostatní v. Komise Evropských společenství*, [1996] Sb. rozh. II-1201, odstavec 205. Rozhodnutí ve věci TAA, uvedené v poznámce pod čarou 10, odstavce 288–296, potvrzené rozsudkem Soudu prvního stupně ze dne 28. února 2002, ve věci T-395/94, *Atlantic Container Line a ostatní v. Komise* (dále jen „rozsudek ve věci TAA“), odstavce 72–74; Rozhodnutí Komise 1999/243/ES (věc IV/35.134 – *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (dále jen „rozhodnutí ve věci TACA“), Úř. věst. L 95, 9.4.1999, s. 1, odstavce 386–396, rozhodnutí Komise 2003/68/ES (věc COMP/37.396/D2 – revidovaná TACA) (dále jen „revidované rozhodnutí ve věci TACA“), Úř. věst. L 26, 31.1.2003, s. 53, odstavec 73.

⁽¹⁶⁾ Pokud jde o pokyny k uplatňování pojmu ovlivnění obchodu, viz pokyny Komise uvedené v poznámce pod čarou 13.

⁽¹⁷⁾ Úř. věst. L 372, 9.12.1997, s. 5.

⁽¹⁸⁾ Podniky podléhají třem hlavním zdrojům konkurenčního omezování: nahraditelnosti poptávky, nahraditelnosti nabídky a potenciální hospodářské soutěži. Z hospodářského hlediska představuje pro definici relevantního trhu nahraditelnost poptávky nejbezprostřednější a nejúčinnější tlak na dodavatele určité služby. Omezování hospodářské soutěže vyvolané nahraditelností nabídky je obecně méně bezprostřední a v každém případě vyžaduje analýzu dalších faktorů. Potenciální hospodářská soutěž se při definování trhů nebere v úvahu, jelikož podmínky, za nichž bude potenciální hospodářská soutěž skutečně představovat účinnou konkurenční překážku, závisí na analýze specifických činitelů a okolností souvisejících s podmínkami vstupu.

⁽¹⁹⁾ Oznámení o definici trhu uvedené v poznámce pod čarou 17, odstavec 10.

⁽²⁰⁾ Oznámení o definici trhu uvedené v poznámce pod čarou 17, odstavec 13 a 20.

⁽²¹⁾ Rozhodnutí Komise 1999/48/ES (věc IV/34.250 – *Europe Asia Trades Agreement*), Úř. věst. L 193, 26.7.1999, s. 23; rozhodnutí ve věci TAA, uvedené v poznámce pod čarou 10, a rozhodnutí ve věci TACA, uvedené výše v poznámce pod čarou 15, odstavce 60–84. Definice trhu v rozhodnutí ve věci TACA byla potvrzena Soudem prvního stupně v jeho rozsudku ve spojených věcech T-191/98, T-212/98 až 214/98, *Atlantic Container Line AB a ostatní v. Komise*, [2003] Sb. rozh. II-3275, (dále jen „rozsudek ve věci TACA“), odstavce 781–883.

⁽²²⁾ Odstavec 62 rozhodnutí ve věci TACA, uvedeného výše v poznámce pod čarou 15, a odstavce 783–789 rozsudku ve věci TACA, uvedeného výše v poznámce pod čarou 21.

17. Za určitých okolností může být vhodné vymezit užší výrobní trh omezený na určitý druh výrobku dopravovaného po moři. Například doprava zboží, které snadno podléhá zkáze, by mohla být omezena na mrazírenské kontejnery nebo zahrnovat přepravu na tradičních mrazírenských plavidlech⁽²³⁾. Ačkoliv ve výjimečných případech je možná určitá zastupitelnost mezi dopravou samostatného zboží a kontejnerovou dopravou⁽²⁴⁾, zdá se, že k trvalému přechodu od kontejnerové dopravy k hromadné dopravě nedochází. Pro velkou většinu kategorií zboží a uživatelů zboží v kontejnerech není doprava samostatného zboží přiměřenou alternativou kontejnerové liniové dopravy⁽²⁵⁾. Jakmile se náklad začne přepravovat pravidelně v kontejnerech, není pravděpodobné, že by se někdy přepravoval zase jako náklad, který v kontejnerech uložen není⁽²⁶⁾. Kontejnerová liniová doprava má proto tendenci převážně k jednosměrné zastupitelnosti⁽²⁷⁾.
18. Relevantní zeměpisný trh zahrnuje oblast, v níž jsou služby uváděny na trh, obvykle řadu přístavů mezi jednotlivými konci námořní tratě⁽²⁸⁾. Pokud jde o evropský konec trati, zeměpisný trh byl dosud vymezen jako řada přístavů v severní Evropě nebo ve Středomoří. Jelikož služby liniové dopravy ze Středomoří jsou jen okrajově nahraditelné službami ze severoevropských přístavů, byly tyto vymezeny jako samostatné trhy⁽²⁹⁾.

2.3.2 Trampová doprava

19. Komise dosud článek 81 Smlouvy na trampovou dopravu neuplatnila. Podniky mohou při svém posuzování vzít v úvahu následující prvky, pokud mají souvislost se službami trampové dopravy, které poskytují:

Prvky, jež je nutno vzít v úvahu při určování relevantního výrobního trhu ze strany poptávky (nahrazení poptávky)

20. Výchozím bodem pro vymezení relevantních trhů služeb v trampové dopravě jsou „hlavní podmínky“ jednotlivé žádosti o přepravu, jelikož obecně určují její základní prvky⁽³⁰⁾. V závislosti na konkrétních potřebách uživatelů dopravy budou tvořeny sjednatelnými a nesjednatelnými prvky. Je-li sjednatelný prvek hlavních podmínek, např. druh nebo velikost plavidla, určen, může např. naznačovat, že relevantní trh s ohledem na tento specifický prvek je širší, než bylo stanoveno v původním požadavku na přepravu.
21. Povaha služby v trampové dopravě se může lišit a existuje celá škála přepravních smluv. Může být proto nutné zjistit, zda strana poptávky považuje služby poskytované na základě nájemní smlouvy uzavřené na čas nebo na cestu o lodní dopravě za zastupitelné. Je-li tomu tak, mohou patřit na stejný relevantní trh.

⁽²³⁾ Tato otázka zůstala otevřená v rozhodnutí Komise ze dne 29. března 2004 (věc COMP/ M.3379 – P&O/Royal Nedlloyd/ P&O Nedlloyd), Úř. věst. C 49, 28.2.2006, s. 4; v rozhodnutí Komise ze dne 29. července 2005 (věc COMP/M.3829 – MAERSK/PONL), Úř. věst. C 207, 24.8.2005, s. 8, a v rozhodnutí Komise ze dne 19. srpna 2005 (věc COMP/M.3798 – NYK/Lauritzen Cool/Laucool JV), Úř. věst. C 224, 13.9.2005, s. 4.

⁽²⁴⁾ Rozhodnutí ve věci TACA, uvedené v poznámce pod čarou 15, odstavec 71.

⁽²⁵⁾ Rozsudek ve věci TAA, uvedený výše v poznámce pod čarou 15, odstavec 273, a rozsudek ve věci TACA, uvedený v poznámce pod čarou 21, odstavec 809.

⁽²⁶⁾ Rozsudek ve věci TAA, uvedený výše v poznámce pod čarou 15, odstavec 281, rozhodnutí Komise ve věci MAERSK / PONL, uvedené výše v poznámce pod čarou 23, odstavec 13.

⁽²⁷⁾ Rozhodnutí ve věci TACA, uvedené v poznámce pod čarou 15, odstavce 62–75; rozsudek ve věci TACA, uvedený v poznámce pod čarou 21, odstavec 795; a rozhodnutí Komise – MAERSK/PONL, uvedené v poznámce pod čarou 23, odstavce 13 a 112–117.

⁽²⁸⁾ Revidované rozhodnutí ve věci TACA, uvedené výše v poznámce pod čarou 18, odstavec 36.

⁽²⁹⁾ Rozhodnutí ve věci TACA, uvedené v poznámce pod čarou 15, odstavce 76–83, a revidované rozhodnutí ve věci TACA, uvedené v poznámce pod čarou 15, odstavec 39.

⁽³⁰⁾ Například v případě nájemní smlouvy uzavřené na jednotlivou plavbu jsou základními prvky požadavku na dopravu náklad, jenž má být přepraven, objem tohoto nákladu, přístav nakládky a vykládky, počet dnů v ukotvení a technické detaily týkající se požadovaného plavidla.

Prvky, jež je nutno vzít v úvahu při určování relevantního výrobního trhu ze strany nabídky (nahrazení nabídky)

22. Fyzické a technické podmínky nákladu, který má být přepraven, a druh plavidla poskytují první náznaky, co se týká relevantního trhu ze strany nabídky ⁽³¹⁾. Lze-li plavidla přizpůsobit přepravě různých nákladů se zanedbatelnými náklady a v krátkém čase ⁽³²⁾, jsou poskytovatelé trampové dopravy schopni soutěžit o přepravu nákladu různého druhu. V těchto případech bude relevantní trh zahrnovat více než jeden druh nákladu.
23. Existuje však řada druhů plavidel, která jsou technicky přizpůsobená nebo speciálně postavená za účelem poskytování specializovaných dopravních služeb. Ačkoliv specializovaná plavidla mohou přepravovat rovněž jiné druhy nákladu, obecně mají konkurenční nevýhodu. Schopnost poskytovatelů specializovaných služeb soutěžit na jiných trzích může být proto omezená.
24. Jednotlivé druhy plavidel jsou obvykle dále rozděleny do řady standardních průmyslových velikostí ⁽³³⁾. Nezdá se, že by za běžných tržních podmínek byla služba s objemem nákladu neodpovídajícím velikosti plavidla vzhledem k značným úsporám z rozsahu schopna nabízet konkurenceschopné sazby za přepravu. Zastupitelnost jednotlivých velikostí plavidel je mimoto omezena možnou hloubkou ponoru v přístavech a kanálech. Obecně je proto při zjišťování, zda jednotlivé plavidlo tvoří samostatný relevantní trh, třeba posuzovat zastupitelnost různých velikostí plavidel.
25. V úvahu by se s ohledem na velikost plavidel v trampové dopravě měla vzít rovněž existence substitučních řetězců. Na některých trzích trampové dopravy nejsou velikosti plavidel v okrajové oblasti trhu přímo nahraditelné. Účinky substitučního řetězce mohou nicméně omezovat cenotvorbu na okrajích a vést k jejich zahrnutí do širší definice trhu.
26. Na některých trzích trampové dopravy se musí vzít v potaz to, zda lze plavidla považovat za vlastní kapacitu podniku dopravce, a tudíž by se neměla zohledňovat při posuzování relevantního trhu.
27. Nahraditelnost na straně nabídky a poptávky mohou ovlivnit dodatečné faktory, např. spolehlivost poskytovatele služeb, bezpečnostní a právní požadavky, např. požadavek na tankery s dvojitým trupem ve vodách Společenství.

Zeměpisný rozměr

28. Požadavky na přepravu obvykle zahrnují zeměpisné prvky, např. přístav nebo oblast nakládky a vykládky. Tyto přístavy poskytují první vodítko pro definici relevantního zeměpisného trhu ze strany poptávky.
29. V trampové dopravě jsou přístavy obvykle nahraditelné ze strany nabídky, jelikož se nejedná o pravidelnou dopravu, ale o služby v závislosti na konkrétní poptávce. Zastupitelnost přístavů může být omezena, pokud jde o mobilitu plavidla, např. omezení týkající se terminálu a ponoru nebo ekologické normy pro konkrétní druhy plavidel v některých přístavech nebo oblastech.

⁽³¹⁾ Například hromadně přepravovaný kapalný náklad nelze dopravovat na plavidlech pro přepravu pevného hromadného nákladu nebo náklad přepravovaný na mrazírenských plavidlech nelze dopravovat na lodích pro přepravu automobilů. Mnoho ropných tankerů může přepravovat špinavé i čisté ropné produkty. Tanker však nemůže přepravovat čisté produkty ihned poté, co přepravoval špinavé produkty.

⁽³²⁾ Přejed plavidla pro přepravu pevného hromadného nákladu z dopravy uhlí na dopravu obilí může vyžadovat proces čištění v délce pouze jednoho dne, který by bylo možno provést během cesty se zátěží.

⁽³³⁾ Zdá se, že v daném odvětví se má za to, že velikosti plavidel představují samostatné trhy. Obchodní tisk a *Baltic Exchange* zveřejňují cenové indexy pro každou standardní velikost plavidla. Zprávy konzultantů rozdělují trh podle velikostí plavidel.

30. Při vymezování relevantních zeměpisných trhů je nutno vzít v úvahu přemísťování plavidel, cesty se zátěží a obchodní nerovnováhy. Některé zeměpisné trhy mohou být definovány podle směru nebo se mohou vyskytovat pouze dočasně, např. pokud poptávku po přepravě určitého nákladu pravidelně ovlivňují klimatické podmínky nebo období sklizně.

2.4 Výpočet tržního podílu

31. Několik rozhodnutí Komise a rozsudků Soudu vzalo za základ výpočtu tržního podílu v liniové lodní dopravě údaje o objemu a kapacitě ⁽³⁴⁾.
32. Na trzích trampové dopravy soutěží poskytovatelé služeb o přepravní smlouvy, tj. prodávají cesty. V závislosti na konkrétních předmětných službách mohou operátoři vypočítávat své roční tržní podíly na základě různých údajů ⁽³⁵⁾, například:
- a) počtu cest;
 - b) podílu stran na objemu nebo hodnotě celkové přepravy určitého nákladu;
 - c) podílu stran na trhu nájemných smluv uzavřených na čas;
 - d) údajů vztahujících se k smluvním jednáním stran;
 - e) podílů stran na kapacitě v příslušné flotile (podle druhu a velikosti plavidla) ⁽³⁶⁾.

3. Horizontální dohody v odvětví námořní dopravy

33. Dohody o spolupráci jsou obvyklým rysem trhů námořní dopravy. Vzhledem k tomu, že tyto dohody mohou uzavírat skuteční i potenciální soutěžitelé a že mohou mít negativní vliv na parametry hospodářské soutěže, musí podniky věnovat zvláštní pozornost tomu, aby zajistily jejich soulad s pravidly hospodářské soutěže. Na trzích služeb, jako je námořní doprava, mají zvláštní význam pro hodnocení účinku dohody na relevantním trhu tyto prvky: ceny, náklady, kvalita, četnost a diferenciací poskytované služby, inovace, marketing a komercializace služby.
34. Pro služby, na něž se vztahují tyto pokyny, mají zvláštní význam tři typy dohod: technické dohody, dohody o výměně informací a dohody o společném fondu.

3.1 Technické dohody

35. Na některé druhy technických dohod se nemusí vztahovat zákaz stanovený v článku 81 Smlouvy, a to z toho důvodu, že neomezují hospodářskou soutěž. Tak tomu je třeba v případě horizontálních dohod, jejichž jediným cílem a důsledkem je provedení technických zlepšení nebo zajištění technické spolupráce. Za dohody, které patří do této kategorie, lze považovat rovněž dohody týkající se zavedení ekologických norem. Dohody mezi soutěžiteli, které se týkají cen, kapacity nebo jiných parametrů hospodářské soutěže do této kategorie v zásadě nepatří ⁽³⁷⁾.

⁽³⁴⁾ Rozhodnutí ve věci TACA, uvedené v poznámce pod čarou 15, odstavec 85, revidované rozhodnutí ve věci TACA, uvedené výše v poznámce pod čarou 15, odstavce 85 a 86, a rozsudek ve věci TACA, uvedený v poznámce pod čarou 21, odstavce 924, 925 a 927.

⁽³⁵⁾ V závislosti od specifčnosti relevantního trhu trampové dopravy lze uvažovat o kratších obdobích.

⁽³⁶⁾ Kapacita plavidla poskytuje informace o schopnosti jednotlivých stran soutěžit o cesty. Údaje o podílech na objemu a hodnotě mohou dokládat celkové postavení stran na trhu. Údaje týkající se smluvních jednání mohou naznačovat možnosti stran uplatnit tržní sílu při sjednávání smluv.

⁽³⁷⁾ Rozhodnutí Komise 2000/627/ES (věc IV/34.018 – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTSCA)*), Úř. věst. L 268, 20.10.2000, s. 1, odstavec 153. Rozsudek Soudu prvního stupně ve věci T-229/94, *Deutsche Bahn AG v. Komise Evropských společenství*, [1997] Sb. rozh. II-1689, odstavec 37.

3.2 Výměna informací mezi soutěžiteli v liniové dopravě

36. Systém výměny informací znamená dohodu, na jejímž základě si podniky vyměňují informace vzájemně nebo je poskytují společné agentuře odpovědné za jejich soustředování, sestavování a zpracování, než se tyto informace vrátí zpět účastníkům v dohodnuté podobě a se sjednanou četností.
37. V mnoha odvětvích je běžnou praxí, že se shromažďují, vyměňují a zveřejňují souhrnné statistické údaje a obecné informace o trhu. Tyto zveřejňované informace o trhu jsou vhodným prostředkem k zvýšení transparentnosti trhu a informovanosti zákazníků, a mohou tak přispívat k efektivnímu hospodaření. Výměna obchodně citlivých a individuálních údajů o trhu však může za určitých okolností porušovat článek 81 Smlouvy. Tyto pokyny mají poskytovatelům služeb námořní dopravy pomoci při posuzování, zda takovéto výměny informací porušují pravidla hospodářské soutěže.
38. V odvětví liniové dopravy je výměna informací mezi jednotlivými námořními linkami, které jsou účastníky liniových konsorcií, která by jinak spadala do působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy, přípustná v rozsahu, v jakém tyto informace napomáhají a jsou nezbytné pro společné provozování služeb liniové dopravy a jiné formy spolupráce, na něž se vztahuje bloková výjimka podle nařízení Komise (ES) č. 823/2000 ⁽³⁸⁾, nebo bez ohledu na blokovou výjimku či nad její rámec, pokud a pouze je-li možné je individuálně zdůvodnit na základě článku 81 Smlouvy.

3.2.1 Obecně

39. Při posuzování systémů výměny informací podle právních předpisů Společenství týkajících se hospodářské soutěže je nutno rozlišovat níže uvedené skutečnosti.
40. Výměna informací může být mechanismem, který umožňuje provádění protisoutěžních praktik, např. sledování dodržování dohod v rámci kartelu. Pokud výměna informací slouží jednání, jež poškozuje hospodářskou soutěž, její posouzení je nutno provést spolu s posouzením tohoto jednání. Tyto pokyny se takovýchto výměn informací netýkají.
41. Výměna informací však může sama o sobě představovat porušení článku 81 Smlouvy. Tato situace nastává, jestliže výměna informací snižuje nebo odstraňuje míru nejistoty, pokud jde o fungování dotyčného trhu, což má za následek omezení hospodářské soutěže mezi podniky ⁽³⁹⁾.
42. Pokud existuje skutečně konkurenční trh, je pravděpodobné, že transparentnost mezi obchodníky povede ke zvýšení hospodářské soutěže mezi dodavateli ⁽⁴⁰⁾. Kromě toho podle konstantní judikatury článek 81 Smlouvy nebrání podnikům, aby se rozumně přizpůsobily stávajícímu nebo očekávanému chování ostatních soutěžitelů ⁽⁴¹⁾.
43. Každý hospodářský subjekt však musí určit nezávisle politiku, kterou hodlá na trhu sledovat. Proto jsou vyloučeny přímé nebo nepřímé kontakty podniků s ostatními hospodářskými subjekty, které ovlivňují chování soutěžitele nebo které odhalují vlastní (zamýšlené) chování, jestliže cílem nebo důsledkem těchto kontaktů je zajistit vznik podmínek hospodářské soutěže, jež neodpovídají běžným podmínkám na dotyčném trhu, s přihlédnutím k povaze dodávaných výrobků nebo poskytovaných služeb, velikosti a počtu podniků a objemu trhu ⁽⁴²⁾.

⁽³⁸⁾ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 24. Nařízení Komise (ES) č. 823/2000 se vztahuje na mezinárodní liniové dopravní služby z jednoho nebo do jednoho či více přístavů Společenství výlučně za účelem přepravy nákladu zejména v kontejnerech – viz články 1 a 2 a čl. 3 odst. 2 písm. g) tohoto nařízení.

⁽³⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věci C-7/95 P, *John Deere v. Komise*, [1998] Sb. rozh. I-3111, odstavec 90, a rozsudek Soudního dvora ve věci C-194/99 P, *Thyssen Stahl v. Komise* [2003], Sb. rozh. I-10821, odstavec 81.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudek ve věci *John Deere v. Komise* C-7/95 P, uvedený v poznámce pod čarou 39, odstavec 88.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ve spojených věcech 40 až 48, 50, 54 až 56, 111, 113 a 114/73, *Suiker Unie v. Komise*, [1975] Sb. rozh. 1663, odstavce 173–174.

⁽⁴²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 23. listopadu 2006, věc C-238/05, *Asnef-Equifax v. Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, Úř. věst. C 331, 30.12.2006, s. 10, odstavec 52, a rozsudek Soudního dvora ve věci C-49/92 P, *Komise v. Anic Partecipazioni*, [1999] Sb. rozh. I-4125, odstavce 116 a 117.

44. Při zkoumání pravděpodobných účinků výměny informací poskytuje určité obecné vodítko judikatura soudů Společenství. Soud shledal, že na vysoce koncentrovaném oligopolním trhu, kde je hospodářská soutěž už značně oslabena, povede častá výměna přesných informací o jednotlivých prodejkách, která probíhá mezi hlavními soutěžiteli a při vyloučení ostatních dodavatelů a odběratelů, pravděpodobně k značnému narušení soutěže mezi obchodníky. Za takových okolností má pravidelné a časté sdílení informací o fungování trhu ten účinek, že se všem soutěžitelům odhalují tržní pozice a strategie různých jednotlivých soutěžitelů⁽⁴³⁾. Soudní dvůr rovněž shledal, že systém výměny informací může představovat porušení pravidel hospodářské soutěže i v případě, že trh není vysoce koncentrovaný, je zde však omezena nezávislost podniků při rozhodování v důsledku tlaku během následných jednání s ostatními soutěžiteli⁽⁴⁴⁾. Na druhé straně Soudní dvůr shledává, že systém čtvrtletního oznamování cen, které nesnižuje nejistotu jednotlivých podniků týkající se strategie jejich konkurentů v budoucnosti, nepředstavuje porušení čl. 81 odst. 1 Smlouvy⁽⁴⁵⁾.
45. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že skutečné nebo možné účinky výměny informací musí být posuzovány případ od případu, jelikož výsledky posouzení závisí na kombinaci faktorů, které jsou specifické pro daný případ. Dvěma hlavními prvky, které Komise při posuzování výměny informací prověřuje, jsou *struktura trhu*, na němž k výměně informací dochází, a *charakter informací*, které jsou vyměňovány. Při posuzování je nutno vzít v úvahu rovněž možné účinky, které by výměna informací mohla na daném trhu mít v porovnání s mírou hospodářské soutěže v případě, že by dohoda o výměně informací neexistovala⁽⁴⁶⁾. Aby se na výměnu informací vztahoval čl. 81 odst. 1 Smlouvy, musí mít výrazný nepříznivý vliv na parametry hospodářské soutěže⁽⁴⁷⁾.
46. Níže uvedené pokyny se týkají analýzy omezení hospodářské soutěže podle čl. 81 odst. 1 Smlouvy. Pokyny k použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy jsou uvedeny v obecném oznámení týkajícím se dané věci⁽⁴⁸⁾.

3.2.2 Struktura trhu

47. Úroveň koncentrace a struktura nabídky a poptávky na daném trhu jsou hlavními otázkami při posuzování, zda výměna informací spadá do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy⁽⁴⁹⁾.
48. Úroveň koncentrace je obzvláště důležitá, neboť na vysoce koncentrovaných oligopolních trzích⁽⁵⁰⁾ se s větší pravděpodobností než na roztržitějších trzích objeví omezující účinky a s větší pravděpodobností budou tyto účinky trvalé. Větší transparentnost na koncentrovaném trhu může posílit vzájemnou závislost podniků a oslabit intenzitu hospodářské soutěže⁽⁵¹⁾.

⁽⁴³⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ve věci T-35/92, *John Deere Ltd v. Komise*, [1994] Sb. rozh. II-957, odstavce 51, potvrzen při odvolání rozsudkem ve věci *John Deere Ltd v. Komise*, C-7/95 P, uvedeným v poznámce pod čarou 39, odstavec 89. Nejnověji rozsudek ve věci *Asnef-Equifax v. Ausbanc*, uvedený v poznámce pod čarou 42.

⁽⁴⁴⁾ Rozsudek Soudu prvního stupně ve věci T-141/94, *Thyssen Stahl AG v. Komise*, [1999] Sb. rozh. II-347, odstavce 402 a 403.

⁽⁴⁵⁾ Rozsudek Soudního dvora ve věcech C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 a C-125/85 až C-129/85 A. *Ahlström Osakeyhtiö a ostatní v. Komise*, [1993] Sb. rozh. I-01307, odstavce 59–65.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudek ve věci *John Deere Ltd v. Komise*, věc C-7/95 P, uvedený v poznámce pod čarou 39, odstavce 75–77.

⁽⁴⁷⁾ Pokyny o použití čl. 81 odst. 3, uvedené v poznámce pod čarou 7, odstavec 16.

⁽⁴⁸⁾ Pokyny o použití čl. 81 odst. 3, uvedené v poznámce pod čarou 7.

⁽⁴⁹⁾ Pokyny o použití čl. 81 odst. 3, uvedené v poznámce pod čarou 7, odstavec 25.

⁽⁵⁰⁾ Existuje několik způsobů, jak posoudit míru koncentrace na trhu. Jedním z nich je Herfindahl-Hirschmannův index (HHI).

⁽⁵¹⁾ Ačkoliv je pravděpodobné, že na skutečně konkurenčním trhu transparentnost mezi obchodníky zintenzivní hospodářskou soutěž, výměna podrobných tržních informací na vysoce koncentrovaném oligopolním trhu může obchodníkům umožnit, aby znali postavení na trhu a strategie ostatních soutěžitelů, a tak výrazně narušit hospodářskou soutěž mezi nimi. Viz rozsudek ve věci *John Deere Ltd v. Komise*, věc C-7/95 P, uvedený v poznámce pod čarou 39, odstavec 88.

49. Důležitá je rovněž *struktura nabídky a poptávky*, zejména počet vzájemně soutěžících hospodářských subjektů a symetrie a stálost jejich podílů na trhu a existence strukturálních vazeb mezi soutěžiteli ⁽⁵²⁾. Komise může analyzovat rovněž jiné faktory, např. stejnorodost služeb a celkovou transparentnost na trhu.

3.2.3 Charakter vyměňovaných informací

50. Výměna informací, které jsou již *veřejně dostupné*, nepředstavuje porušení čl. 81 odst. 1 Smlouvy ⁽⁵³⁾. Je však důležité stanovit, zda výměna informací zvyšuje hodnotu veřejně dostupných informací nebo je kombinuje s ostatními informacemi, což vede k tomu, že se tyto kombinované informace stávají komerčně citlivými a jejich výměna může omezit hospodářskou soutěž.
51. Za *komerčně citlivé* se považují informace, které nejsou historické a týkají se parametrů hospodářské soutěže, např. cen, kapacity nebo nákladů. Je pravděpodobnější, že se na výměnu takovýchto údajů mezi soutěžiteli bude čl. 81 odst. 1 Smlouvy vztahovat spíše než na výměnu informací, které jsou komerčně méně citlivé.
52. Informace mohou být *individuální nebo souhrnné*. Individuální údaje se týkají určeného nebo identifikovatelného podniku. Souhrnné údaje kombinují údaje z dostatečného počtu nezávislých podniků, takže jednotlivé údaje není možno rozlišit. Na výměnu individuálních údajů mezi soutěžiteli se bude vztahovat 81 odst. 1 Smlouvy pravděpodobněji v případě komerčně citlivých údajů ⁽⁵⁴⁾. Výměna souhrnných informací do působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy v zásadě nespadá. Komise bude věnovat náležitou pozornost úrovni agregace. Ta by měla být taková, aby nebylo možno dané informace od sebe oddělit, a umožnit tak podnikům přímo či nepřímo rozpoznat konkurenční strategie ostatních soutěžitelů.
53. Důležitými činiteli jsou rovněž *stáří údajů a období, k němuž se vztahují*. Údaje mohou být historické, aktuální, nebo se může jednat o údaje týkající se budoucnosti. Výměna historických údajů se obvykle nepovažuje za výměnu, která spadá do působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy, jelikož nemůže mít žádný skutečný dopad na budoucí chování podniku. V minulosti Komise shledala historickými informace starší jednoho roku ⁽⁵⁵⁾, zatímco informace, jejichž stáří je méně než jeden rok, pokládala za aktuální ⁽⁵⁶⁾. Historická nebo aktuální povaha informací by se měla posuzovat pružně s přihlédnutím k tomu, v jaké míře dané údaje na relevantním trhu zastarávají. Údaje o budoucnosti se týkají názoru podniku na to, jak se bude trh vyvíjet nebo jakou strategii podnik hodlá na tomto trhu sledovat. Výměna údajů týkajících se budoucnosti bude s velkou pravděpodobností problematická, zejména pokud jde o údaje o cenách či o produkci. Tyto údaje mohou odhalit obchodní strategii, kterou podnik hodlá na trhu přijmout. To může značně omezit soupeření mezi stranami, které se na výměně informací podílejí, a tak potenciálně omezit hospodářskou soutěž.
54. Je nutno uvážit rovněž *četnost*, s jakou k výměně informací dochází. Čím častěji jsou informace vyměňovány, tím rychleji mohou soutěžitelé reagovat. To usnadňuje odvetná opatření a v konečném důsledku oslabuje pobídky k soutěžnímu chování na trhu. Mohla by být omezena tzv. skrytá hospodářská soutěž.
55. V liniové dopravě není například pravděpodobné, že by výměna historických údajů o objemu a kapacitě omezovala hospodářskou soutěž, i když se nejedná o souhrnné informace; zda lze údaje považovat za historické je nutno stanovit podle toho, jaký pravděpodobný účinek na relevantní trh by mělo jejich prozrazení. Je pravděpodobné, že doba, za kterou údaje zastarávají, je kratší u souhrnných

⁽⁵²⁾ V liniové dopravě existují mezi soutěžiteli operační a strukturální vazby, např. účast na dohodách konsorcií, které umožňují, aby si námořní linky vyměňovaly informace za účelem poskytování společné služby. Existence takových vazeb je případ od případu nutno vzít v úvahu při posuzování dopadu dodatečné výměny informací na dotýčný trh.

⁽⁵³⁾ Rozsudek ve věci TACA, uvedený v poznámce pod čarou 21, odstavec 1154.

⁽⁵⁴⁾ Rozhodnutí Komise 78/252/EHS ze dne 23. prosince 1977 týkající se řízení podle článku 85 Smlouvy (věc IV/29.176 – *Vegetable Parchment*), Úř. věst. L 70, 13.3.1978, s. 54.

⁽⁵⁵⁾ Rozhodnutí Komise 92/157 ve věci IV/31.370 – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, Úř. věst. L 68, 13.3.1992, s. 19, odstavec 50.

⁽⁵⁶⁾ Rozhodnutí Komise 98/4/ESUO ve věci IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl*, Úř. věst. L 1, 3.1.1998, s. 10, odstavec 17.

informací než u informací individuálních. Podobně je nepravděpodobné, že by výměna aktuálních informací o objemu a kapacitě omezovala hospodářskou soutěž, jsou-li tyto údaje v odpovídající míře agregovány, takže není možno přímo či nepřímo určit operace jednotlivých zasílatelů nebo dopravců.

56. Opatrnost je naopak namístě při posuzování výměn prognóz týkajících se kapacity, a to i v souhrnné podobě, pokud taková prognóza nevychází z údajů dostupných široké veřejnosti a zejména probíhá-li tato výměna na koncentrovaných trzích. Na trzích liniové dopravy jsou údaje o kapacitě hlavním parametrem pro koordinaci soutěžního chování a mají přímý účinek na ceny. Souhrnné prognózy týkající se kapacity, které udávají, na kterých tratích bude kapacita využita, mohou být protisoutěžní, pokud povedou k přijetí společné strategie ze strany několika či všech dopravců a k poskytování služeb za ceny, jež jsou vyšší než konkurenční ceny. Mimoto zde existuje nebezpečí oddělení údajů, poněvadž je možno je porovnat s individuálními oznámeními liniových dopravců. To by podnikům umožnilo zjistit postavení na trhu a strategie soutěžitelů.
57. V liniové dopravě ukazuje cenový index průměrný pohyb cen za přepravu námořního kontejneru. Cenový index vycházející z řádně vytvořených souhrnných informací o cenách pravděpodobně čl. 81 odst. 1 Smlouvy neporuší, za předpokladu, že jsou dané údaje agregovány natolik, že není možno je od sebe oddělit, a umožnit tak podnikům přímo či nepřímo rozpoznat konkurenční strategie ostatních soutěžitelů. Jestliže se vlivem cenového indexu sníží nejistota dopravce, pokud jde o budoucí postoj soutěžitelů, je čl. 81 odst. 1 Smlouvy porušen. Při posuzování pravděpodobného vlivu cenového indexu na daný relevantní trh je třeba přihlédnout k úrovni agregace údajů, k tomu, zda jsou dané údaje historické či aktuální povahy, a k četnosti, s jakou je tento index zveřejňován. Rovněž je důležité posoudit společně všechny jednotlivé prvky jakéhokoli systému výměny informací, aby bylo možno postihnout možné vzájemné ovlivňování, např. mezi výměnou údajů o kapacitě a objemu na jedné straně a cenovým indexem na straně druhé.
58. Výměna informací mezi dopravci, která omezuje hospodářskou soutěž, může nicméně vést ke zvýšení hospodářské účinnosti, např. lepším plánováním investic a účinnějším využíváním kapacit. Je třeba, aby v souladu s čl. 81 odst. 3 Smlouvy měl z těchto pozitivních účinků prospěch zákazník a aby byly vyhodnoceny v porovnání s negativními účinky, které výměna informací v oblasti hospodářské soutěže přináší. V souvislosti s tím je důležité připomenout, že jednou z podmínek uvedených v čl. 81 odst. 3 Smlouvy je požadavek, aby byl spotřebitelům vyhrazen přiměřený podíl na výhodách, které z omezujících dohod vyplývají. Pokud jsou splněny všechny čtyři kumulativní podmínky uvedené v čl. 81 odst. 3 Smlouvy, zákaz stanovený v čl. 81 odst. 1 Smlouvy se nepoužije ⁽⁵⁷⁾.

3.2.4 Dostupnost informací a organizační struktura

59. Čím více informací je sdíleno se zákazníky, tím méně je pravděpodobná problematičnost těchto údajů. Pokud se transparentnost trhu zvýší pouze ve prospěch dodavatelů, může to zákazníky připravit o možnost získat výhodu z vyšší „skryté hospodářské soutěže“. Výměna informací pouze mezi dodavateli může rovněž představovat překážku vstupu.
60. V liniové dopravě například dochází k porušení čl. 81 odst. 1 Smlouvy při schůzkách, jichž se účastní pouze dopravci a jež jsou svolávány za účelem projednání aktuálních a podrobných údajů, pokud vylučují soupeření mezi stranami, které se výměny informací účastní. V tomto případě by účastníci museli prokázat, že tato výměna splňuje čtyři kumulativní podmínky čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Tuto situaci je nutno odlišit od diskusí, které se uskutečňují legitimně v rámci obchodního sdružení, např. na základě veřejně dostupných informací o trhu nebo na základě technických a ekologických norem.

3.3 Dohody o společném fondu v trampové dopravě

61. Nejčastěji se opakující formou horizontální spolupráce v odvětví trampové dopravy je společný fond. Neexistuje jeden univerzální model společného fondu. Zdá se však, že některé rysy jsou shodné pro všechny společné fondy v různých segmentech trhu, jak je objasněno níže.

⁽⁵⁷⁾ Pokyny o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy, uvedené v poznámce pod čarou 7.

62. Běžný společný fond spojuje řadu obdobných plavidel⁽⁵⁸⁾ patřících různým vlastníkům a provozovaných v rámci jedné správy. Správce společného fondu obvykle odpovídá za obchodní řízení (např. společný marketing⁽⁵⁹⁾, sjednávání sazeb za přepravu a centralizaci příjmů a dopravních nákladů⁽⁶⁰⁾) a za komerční provoz (plánování plaveb a vydávání pokynů plavidlům, jmenování zástupců v přístavech, informování zákazníků, vystavování faktur za přepravu, objednávání zásobníků, vybírání příjmů plavidel a jejich rozdělování podle předem dohodnutého systému zohledňujícího podíl jednotlivých účastníků atd.). Na činnost správce společného fondu často dohlíží výkonný výbor, v němž jsou zastoupeni majitelé plavidel. Za technický provoz plavidel (bezpečnost, posádka, opravy, údržba atd.) jsou i nadále odpovědní jednotliví majitelé. Ačkoliv členové společného fondu uvádějí své služby na trh společně, své služby poskytují individuálně.
63. Z výše uvedeného popisu vyplývá, že hlavním rysem běžných společných fondů je společný prodej ve spojení s některými rysy společné výroby. Proto jsou důležité zásady týkající se jak společného prodeje jako varianty dohody o společném obchodním využití, tak i společné výroby v pokynech Komise o použitelnosti článku 81 Smlouvy o ES na dohody o horizontální spolupráci⁽⁶¹⁾. Avšak vzhledem k rozdílným rysům jednotlivých společných fondů je nutno každý společný fond analyzovat případ od případu s cílem určit, zda se na něj vztahuje čl. 81 odst. 1 Smlouvy, a pokud ano, zda splňuje čtyři kumulativní podmínky stanovené v čl. 81 odst. 3 Smlouvy.
64. Na společné fondy, které spadají do působnosti nařízení Rady (ES) č. 139/2004⁽⁶²⁾, jelikož byly vytvořeny jako společné podniky plnící na trvalém základě všechny funkce samostatné hospodářské jednotky (tzv. plně funkční společný podnik, viz čl. 3 odst. 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004), se přímo nevztahují změny zavedené nařízením (ES) č. 1419/2006. Pokyny k příslušné problematice lze najít mimo jiné v konsolidovaném jurisdikčním oznámení Komise podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole spojování podniků⁽⁶³⁾. Mají-li tyto společné fondy za svůj cíl nebo následek koordinaci soutěžního chování svých mateřských společností, bude tato koordinace hodnocena v souladu s kritérii čl. 81 odst. 1 a 3 Smlouvy s cílem zjistit, zda je či není toto spojení slučitelné se společným trhem⁽⁶⁴⁾.

3.3.1 Společné fondy, které nespádají do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy

65. Zákaz podle čl. 81 odst. 1 Smlouvy se nevztahuje na dohody o společném fondu, pokud účastníci společného fondu nejsou skutečnými nebo potenciálními soutěžiteli, nebo se jedná o konkurenční společnosti, které nemohou v žádném případě poskytovat služby, na něž se dohoda vztahuje, individuálně. Tak by tomu bylo např. tehdy, pokud by dva či více majitelů lodí vytvořili společný fond, jehož jediným účelem by bylo předkládat nabídky v rámci zadávacích řízení, jejichž předmětem jsou dohody o lodní dopravě, a provádět tyto dohody, o něž by se nemohly úspěšně ucházet jako jednotlivé hospodářské subjekty nebo by je nemohly samy realizovat. V praxi však společné fondy často nemusí vyhradit všechny své lodě pro dohody o lodní dopravě, jelikož zapojení všech plavidel společného fondu do jednoho druhu smlouvy by mohlo vést k tomu, že by společný fond přišel o jiné příležitosti k maximalizaci zisku, což by znamenalo, že je znemožněno dosáhnout cílů, pro něž jsou společné fondy obvykle zřizovány.
66. Na společné fondy, jejichž činnost neovlivňuje příslušné parametry hospodářské soutěže, jelikož mají menší význam nebo neovlivňují výrazně obchod mezi členskými státy⁽⁶⁵⁾, se čl. 81 odst. 1 Smlouvy nevztahuje. Aby platilo první kritérium, dotýcný společný fond nesmí obsahovat ustanovení

⁽⁵⁸⁾ Plavidla, která patří do společného fondu, jsou často více či méně obdobná. To vede k tomu, že je společný fond schopen získat velké dohody o lodní dopravě, kombinovat různé dohody o lodní dopravě a pečlivým plánováním snižovat počet úseků cesty se zátěží.

⁽⁵⁹⁾ Plavidla ve společném fondu jsou např. uváděna na trh jako jedna obchodní jednotka nabízející dopravní řešení bez ohledu na to, která loď cestu skutečně uskuteční.

⁽⁶⁰⁾ Příjem společného fondu např. vybírá ústřední správa a výnosy jsou účastníkům rozdělovány na základě složitého systému zohledňujícího podíl jednotlivých účastníků.

⁽⁶¹⁾ V oddíle 5 a oddíle 3 pokynů uvedených v poznámce pod čarou 5.

⁽⁶²⁾ Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování), Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1.

⁽⁶³⁾ Bude zveřejněno.

⁽⁶⁴⁾ Ustanovení čl. 2 odst. 4 nařízení Rady (ES) č. 139/2004.

⁽⁶⁵⁾ Oznámení Komise o dohodách menšího významu, které výrazně neomezuji hospodářskou soutěž podle čl. 81 odst. 1 Smlouvy, Úř. věst. C 368, 22.12.2001, s. 13, a pokyny k pojmu ovlivnění obchodu, uvedené výše v poznámce pod čarou 13.

o společném stanovování cen a o společném marketingu. Pokud jde o druhé kritérium, vzhledem ke své povaze mohou dopravní služby nabízené společnými fondy obchodu mezi členskými státy pravděpodobně ovlivnit ⁽⁶⁶⁾.

3.3.2 Společné fondy, které obecně spadají do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy

67. Je-li cílem dohody mezi soutěžiteli o společném fondu omezení hospodářské soutěže prostřednictvím stanovování cen, omezování výstupu nebo rozdělování trhů či zákazníků, spadá tato dohoda do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy. Dohody mezi soutěžiteli, které zahrnují stanovování cen ⁽⁶⁷⁾, spadají do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy vždy, a to bez ohledu na tržní sílu jednotlivých stran ⁽⁶⁸⁾.

3.3.3 Společné fondy, které mohou spadat do oblasti působnosti čl. 81 odst. 1 Smlouvy

68. Jestliže cílem společného fondu není omezení hospodářské soutěže, je nezbytná analýza jeho účinků na dotčeném trhu. Na dohodu se vztahuje čl. 81 odst. 1 Smlouvy, je-li pravděpodobné, že bude mít výrazný nepříznivý dopad na parametry hospodářské soutěže na trhu, např. na ceny, náklady, diferenciace služeb, kvalitu služeb a inovace. Dohody mohou mít tento účinek v důsledku výrazného omezení soupeření mezi stranami dohody nebo mezi nimi a třetími stranami ⁽⁶⁹⁾.
69. Schopnost společného fondu vyvolat výrazně nepříznivé účinky na trhu závisí na hospodářských okolnostech s přihlédnutím k povaze dané dohody a společné tržní síle jejích stran společně s ostatními strukturálními faktory na relevantním trhu. Rovněž je nutno posoudit, zda dohoda o společném fondu ovlivňuje chování jejích stran na sousedních trzích úzce spojených s trhem, který je spoluprací přímo dotčen ⁽⁷⁰⁾. Tak tomu může být např. tehdy, je-li relevantním trhem společného fondu trh pro přepravu automobilů na speciálních plavidlech pro přepravu automobilů (trh A) a členové společného fondu na trhu provozují rovněž plavidla typu ro-ro (trh B).
70. Pokud jde o povahu dané dohody, je nutno uvážit rovněž to, zda dohoda o společném fondu obsahuje ustanovení, která jeho členům zakazují, aby mimo společný fond působili na stejném trhu, a nakolik dochází k výměně hospodářsky citlivých informací, které by členům působícím na stejném trhu mimo společný fond mohly umožnit porovnávat ceny ve vztahu k obchodní politice společného fondu. Zvážit by se měly také případné vazby mezi společnými fondy, ať už na úrovni vedení či členů, nebo při sdílení nákladů a výnosů.
71. Co se týče strukturálních faktorů na relevantním trhu, pokud má společný fond nízký tržní podíl, omezující účinky na hospodářskou soutěž pravděpodobně nevyvolá. Při posuzování dopadu daného společného fondu na relevantní trh je třeba vzít v úvahu i další faktory, jako jsou koncentrace trhu, pozice a počet soutěžitelů, stabilita tržních podílů v čase, vícenásobné členství ve společných fondech, překážky vstupu na trh a pravděpodobnost vstupu, transparentnost trhu, vyvažující kupní síla uživatelů dopravy a charakter služeb (například homogenní versus diferencované služby).

3.3.3 Použitelnost čl. 81 odst. 3 Smlouvy

72. Pokud se na společné fondy vztahuje čl. 81 odst. 1 Smlouvy, je nutné posoudit, zda tyto společné fondy splňují čtyři kumulativní podmínky stanovené v čl. 81 odst. 3. Dotyčné podniky musí prokázat, že:
- a) společný fond zlepšuje dopravní služby či podporuje technický nebo hospodářský pokrok. Je nutno prokázat, že společný fond zvyšuje hospodářskou účinnost. Vytvořená efektivita nesmí představovat úspory nákladů, které jsou vlastní hospodářské soutěži, nýbrž musí vyplývat z integrace hospodářských činností. Je nutno vzít v úvahu míru příspěvku jednotlivých stran, pokud jde o investice a technologii;

⁽⁶⁶⁾ Viz výše uvedená poznámka pod čarou 13.

⁽⁶⁷⁾ Do této kategorie nepatří domluva nezávislých lodních špeditérů na cenách plavidla.

⁽⁶⁸⁾ Pokyny k horizontálním dohodám o spolupráci, uvedené v poznámce pod čarou 6, odstavce 144 a 148.

⁽⁶⁹⁾ Pokyny o použití čl. 81 odst. 3, uvedené v poznámce pod čarou 7, odstavec 16.

⁽⁷⁰⁾ Horizontální pokyny uvedené v poznámce pod čarou 6, odstavec 142.

- b) hospodářská účinnost uvedená v písmeni a) je přínosem nejen pro členy společného fondu, ale rovněž pro spotřebitele v tom smyslu, že musí spotřebitelům přinejmenším nahradit ztrátu vyplývající z omezení hospodářské soutěže. Čím více je hospodářská soutěž omezena, tím vyšší musí být účinnost a postoupení výhod uživatelům dopravy. Nižší náklady by se mohly např. promítnout do nižších sazeb nebo pružnějších podmínek. Společné fondy mohou být reakcí na poptávku zákazníků po zvláštní službě;
 - c) neexistují žádné jiné, méně omezující způsoby, jak dosáhnout obdobného užitku;
 - d) společnému fondu není umožněno vyloučit hospodářskou soutěž ve vztahu k podstatné části dotyčných služeb.
-

V

(Oznámení)

POSTUPY TÝKAJÍCÍ SE PROVÁDĚNÍ POLITIKY HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE

KOMISE

STÁTNÍ PODPORA – PORTUGALSKO

Státní podpora C 30/07 (ex N 555/06) – Odvětví konzervování ryb – Podpora společnosti SANTA CATARINA – INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA. – Autonomní oblast Azory

Výzva k podání připomínek podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES

(Text s významem pro EHP)

(2007/C 215/04)

Dopisem ze dne 18. července 2007 uvedeném v závazném znění na stránkách, které následují po tomto shrnutí, oznámila Komise Portugalské republice své rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES ohledně výše uvedené podpory.

Zúčastněné strany mohou zaslat své připomínky do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto shrnutí a dopisu, který za ním následuje, na adresu Generálního ředitelství pro rybolov:

European Commission
Directorate General for Fisheries
DG FISH/D/3 „Legal Issues“
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 295 19 42

Tyto připomínky budou sděleny Portugalské republice. Zúčastněné strany podávající připomínky mohou písemně a s uvedením důvodů požádat o zachování důvěrnosti ohledně své totožnosti.

SHRNUTÍ

smlouvy na dobu neurčitou, a složit bankovní záruku na období čtyř let, aby bylo zaručeno, že během tohoto období bude udržena úroveň zaměstnanosti ve společnosti.

Dopisem ze dne 18. srpna 2006 Stálé zastoupení Portugalské republiky při Evropské unii oznámilo Komisi předlohu rozhodnutí vlády autonomní oblasti Azory, které stanoví státní podporu, jež by měla být poskytnuta společnosti SANTA CATARINA – INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA., podniku na konzervování ryb v regionu, ve výši 526 760 EUR. Tato podpora má sloužit na přeměnu 65 dočasných pracovních smluv na smlouvy na dobu neurčitou. Podle portugalských orgánů se budou v případě navrhované podpory uplatňovat tyto požadavky:

— Předloha rozhodnutí fakticky požaduje, aby příjemce udržel počet pracovních míst minimálně po dobu čtyř let od data přeměny pracovních smluv.

— Podporu není možné kumulovat s jinou podporou, která je zaměřena na vytváření pracovních míst.

— Podpora bude poskytnuta po schválení Evropskou komisí.

— Příjemce musí v okamžiku platby předložit dokument, který prokáže přeměnu 65 dočasných pracovních smluv na

Porušení povinností stanovených rozhodnutím autonomní vlády Azor, především povinnosti udržet počet pracovních míst minimálně po dobu čtyř let, by znamenalo okamžité vrácení poskytnuté podpory navýšené o úroky. Kromě toho může být zahájeno řízení (trestní nebo občanskoprávní) proti společnosti.

POSOUZENÍ

Posouzení navržené podpory provedené útvary Komise v této úvodní fázi ukazuje, že by mohla mít velký dopad na hospodářskou soutěž, protože zvýhodňuje tento podnik oproti ostatním, které takovou podporu nedostaly. Mimo to neposkytly portugalské orgány záruku, že tato podpora bude mít výrazně pozitivní vliv na zaměstnanost, ačkoliv se poskytuje jednotlivému podniku. Hlavními důvody pro tyto závěry jsou:

- a) Komise má za to, že portugalské orgány přes výslovnou žádost neposkytly informace nezbytné k určení toho, zda bude mít podpora pozitivní vliv na azorský pracovní trh, nebo zda se jedná pouze o mechanismus, pomocí kterého bude moci příjemce snížit své běžné provozní náklady.
- b) Komise je toho názoru, že míra podpory uvedená v navrženém režimu podpory se zdá být zjevně vyšší než jsou maximální stropy povolené v případě podpory pro vytváření pracovních příležitostí podle nařízení Komise (ES) č. 2204/2002.

ZNĚNÍ DOPISU

„A Comissão informa o Governo português de que, após ter examinado as informações comunicadas pelas autoridades portuguesas sobre a medida em epígrafe, decidiu dar início ao procedimento formal de investigação previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e enunciado no Regulamento (CE) n.º 659/1999 do Conselho, de 22 de Março de 1999, que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE (¹).“

1. PROCEDIMENTO

Por ofício de 18 de Agosto de 2006, a Representação Permanente de Portugal junto da União Europeia notificou a Comissão de uma proposta de resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores, que prevê a atribuição de um auxílio estatal à empresa SANTA CATARINA — INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA.

Por ofícios de 12 de Setembro de 2006, 21 de Dezembro de 2006 e 22 de Março de 2007, os serviços da Comissão enviaram três pedidos de informações complementares às autoridades portuguesas, aos quais estas últimas responderam por ofícios da Representação Permanente junto da União Europeia de 6 e 14 de Novembro de 2006, 19 de Janeiro de 2007 e 30 de Abril de 2007.

2. DESCRIÇÃO

2.1. Natureza e montante do auxílio

A informação que se segue foi comunicada por meio do formulário normalizado de notificação de auxílios estatais estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão (²) e das subsequentes respostas enviadas pelas autoridades portuguesas a pedido da Comissão.

A resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores prevê a atribuição à empresa SANTA CATARINA — INDÚSTRIA

CONSERVEIRA, LDA, uma indústria conserveira com sede na região, de uma subvenção no montante de 526 760 EUR com vista à conversão de contratos de trabalho com termo em contratos de trabalho sem termo (ponto 5 do formulário de notificação).

O auxílio proposto prevê uma subvenção directa destinada a apoiar a conversão de 65 contratos de trabalho com termo em contratos sem termo. A subvenção não seria cumulável com outros auxílios à criação de emprego.

O montante da subvenção foi apurado pelas autoridades portuguesas de acordo com a seguinte fórmula: 65 postos de trabalho × 20 meses × 405,20 EUR (salário mínimo oficial vigente na Região Autónoma dos Açores em 2006).

A intensidade do auxílio é expressa sob forma de uma percentagem do salário e dos encargos sociais dos empregos em causa, a saber, 57,72 % do custo médio por trabalhador, durante dois anos (ponto 6 do formulário de notificação). Esta percentagem foi calculada de acordo com a seguinte fórmula:

$$a / (b \times 14 \text{ meses} \times 2 \text{ anos}),$$

em que a é o montante do auxílio por trabalhador (8 104 EUR) e b é o custo mensal médio por trabalhador (405,20 EUR, correspondentes ao salário mensal mínimo oficial na Região Autónoma dos Açores, mais o montante de 96,24 EUR devido à Segurança Social) (ponto 6 do formulário de notificação).

O cálculo dos custos salariais subjacentes ao emprego criado é efectuado com base em 14 meses, que incluem doze meses de remuneração base por ano, acrescidos dos subsídios de férias e de Natal. Consequentemente, as autoridades portuguesas tomam em consideração, para o cálculo dos custos salariais, 28 remunerações mensais durante um período de dois anos (14 040,32 EUR), enquanto o período de referência que utilizam para o cálculo do montante do auxílio é de apenas 20 meses por trabalhador (com garantia bancária por quatro anos, durante os quais o beneficiário está obrigado a manter o número de postos de trabalho).

As autoridades portuguesas indicaram que, para o cálculo do montante da subvenção, escolheram deliberadamente um período inferior (20 meses) ao período de 28 meses utilizado para o cálculo da intensidade da subvenção. Efectivamente, as referidas autoridades consideram que deste modo asseguram o objectivo de incentivar a conversão dos contratos, com a obrigação de manutenção do nível de emprego por um período de quatro anos.

2.2. Procedimento e requisitos

O auxílio proposto será concedido ao beneficiário sob forma de um pagamento único (ponto 2 da Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores). Segundo as autoridades portuguesas, aplicar-se-ão ao auxílio proposto os seguintes requisitos:

— O auxílio será consumado mediante decisão favorável da Comissão Europeia.

(¹) JO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

(²) JO L 140 de 30.4.2004, p. 1.

- O beneficiário deve entregar, no momento do pagamento, um documento comprovativo da conversão de 65 contratos de trabalho a termo em contratos de trabalho sem termo e da realização de uma garantia bancária válida por quatro anos, a fim de assegurar a manutenção do nível de emprego da empresa durante esse período (ponto 3 da Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores).
- A proposta de decisão exige, de facto, que o beneficiário mantenha o nível de emprego durante um prazo mínimo de quatro anos, contados a partir da data de conversão dos contratos de emprego (ponto 3 da Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores).
- A subvenção não pode ser cumulável com nenhum outro auxílio à criação de postos de trabalho (ponto 8 da Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores).

O incumprimento das obrigações estabelecidas pela Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores, particularmente a obrigação de manter o número de postos de trabalho pelo prazo mínimo de quatro anos, implicaria o reembolso imediato do auxílio concedido, acrescido dos juros legais, sem prejuízo do procedimento civil ou criminal a que haja lugar contra a empresa (ponto 4 da Resolução do Governo da Região Autónoma dos Açores).

2.3. Descrição da indústria de conservas de peixe nos Açores. Justificação do auxílio pelas autoridades portuguesas

De acordo com a informação apresentada pelas autoridades portuguesas, a indústria de conservas de peixe (essencialmente atum) representa quase 90 % do emprego no sector da transformação dos produtos da pesca na Região Autónoma dos Açores. A produção desta indústria é quase inteiramente exportada para o território continental europeu. As autoridades portuguesas destacam a importância da indústria para a frota regional de pesca de atum, sobretudo no que se refere à espécie albacora, que não é vendida fresca.

Na indústria açoriana de conservas de atum, há quatro empresas, as quais, no seu conjunto, mantêm em actividade seis unidades fabris, em cinco ilhas diferentes. O número total de postos de trabalho existentes na indústria de conservas de atum nos Açores é de 841, dos quais 111 correspondiam à empresa SANTA CATARINA — INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA, em 2005. De acordo com as autoridades portuguesas, devido ao seu tamanho e características, esta empresa constitui um empregador de dimensão considerável na ilha onde se encontra situada a respectiva unidade fabril (São Jorge). No entanto, a empresa cabe na categoria de pequena ou média empresa, segundo a definição constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 364/2004 da Comissão ⁽³⁾.

As autoridades portuguesas acrescentaram que, tendo em conta a sua particular ultraperifericidade, esta parte da Região Autónoma dos Açores está sujeita a grande vulnerabilidade socio-económica. As mesmas autoridades consideram que uma subvenção desta natureza seria um mecanismo relevante de apoio à estabilidade dos vínculos laborais, que, por conseguinte, contribuiria para impedir o êxodo da população.

As autoridades portuguesas consideram que a subvenção proposta não é susceptível de falsear a concorrência, dado o limitado montante do auxílio a conceder e o facto de que cada empresa no mercado açoriano tem a sua quota de mercado perfeitamente definida, que não seria alterada pela subvenção projectada.

3. APRECIACÃO

As autoridades portuguesas notificaram a medida de auxílio à Comissão antes de a porem em execução, deste modo cumprindo a obrigação decorrente do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE.

3.1. Existência de auxílio na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE

Mediante o auxílio proposto, o Governo da Região Autónoma dos Açores pretende subsidiar uma empresa específica do sector das pescas. Por conseguinte, a medida confere a esta empresa uma vantagem proveniente de recursos estatais e é de natureza selectiva. O beneficiário está, além disso, em concorrência directa com outras empresas do sector das pescas, quer em Portugal quer noutros Estados-Membros, devendo notar-se que as conservas de atum são transaccionadas a nível internacional. Portanto, à luz do disposto no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE, este auxílio é susceptível de falsear a concorrência e de afectar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.

O auxílio previsto pelas autoridades portuguesas constitui, pois, um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado CE.

3.2. Compatibilidade da medida

3.2. a) Base jurídica da apreciação

Os auxílios estatais podem ser declarados compatíveis com o mercado comum se corresponderem a uma das excepções previstas no Tratado CE.

Em princípio, o auxílio ao emprego é avaliado pela Comissão, nomeadamente, à luz dos critérios estabelecidos no supramencionado Regulamento (CE) n.º 2204/2002 da Comissão, de 12 de Dezembro de 2002, relativo à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais ao emprego. Em conformidade com o n.º 2 do artigo 1.º, este regulamento “*é aplicável aos auxílios concedidos em todos os sectores, incluindo as actividades relativas à produção, tratamento e comercialização dos produtos enumerados no anexo I do Tratado*”. O anexo I do Tratado inclui igualmente os produtos da pesca.

Por outro lado, as directrizes para o exame dos auxílios estatais no sector das pescas e da aquicultura ⁽⁴⁾ não incluem normas específicas para auxílios estatais ao emprego no sector das pescas. Um auxílio ao emprego no sector das pescas tem, portanto, de ser avaliado segundo as condições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 2204/2002.

⁽³⁾ JO L 63 de 28.2.2004, p. 22.

⁽⁴⁾ JO C 229 de 14.9.2004, p. 5.

O Regulamento (CE) n.º 2204/2002 refere especificamente que os auxílios para a conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo certo em contratos de duração indeterminada (n.º 6 do artigo 9.º) e os casos de auxílios individuais ao emprego concedidos independentemente de qualquer regime (n.º 9 do artigo 9.º) continuarão sujeitos à obrigação de notificação prevista no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

O auxílio proposto pelas autoridades portuguesas foi notificado à Comissão, dado constituir um auxílio à conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo certo em contratos de duração indeterminada, concedido a uma determinada empresa.

3.2. b) *Compatibilidade do auxílio*

Conforme indica o considerando 7 do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, os auxílios ao emprego concedidos a uma dada empresa podem ter um impacto significativo na concorrência no mercado relevante, uma vez que favorecem essa empresa em relação às que não beneficiaram de tais auxílios. Acresce que o auxílio é susceptível de produzir no emprego um efeito meramente limitado, pois é concedido individualmente a uma empresa. Por conseguinte, o n.º 9 do artigo 9.º estipula claramente que os auxílios individuais ao emprego só podem ser autorizados se forem compatíveis com quaisquer regras específicas aplicáveis ao sector em que o beneficiário opera e apenas se puder ser demonstrado que os efeitos dos auxílios sobre o emprego compensam o impacto sobre a concorrência no mercado relevante.

Por outro lado, como os custos do emprego fazem necessariamente parte dos custos normais de funcionamento de qualquer empresa, o considerando 16 do Regulamento (CE) n.º 2204/2002 incide na importância de verificar os efeitos positivos que o auxílio é susceptível de ter no emprego numa base global, a fim de impedir que ele apenas permita ao beneficiário reduzir custos que teria de qualquer modo de suportar. Por sua vez, o considerando 20 refere-se à necessidade de a Comissão determinar se os auxílios concedidos para a conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo em contratos de duração indeterminada têm efeitos positivos no emprego.

A justificação fornecida pelas autoridades portuguesas para o auxílio proposto é a de que a empresa beneficiária — SANTA CATARINA — INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA — é um dos principais empregadores da ilha de São Jorge, onde a unidade fabril está situada. Além disso, a situação desta ilha é particularmente periférica, o que a torna muito vulnerável socio-economicamente e são necessárias subvenções para garantir a estabilidade dos contratos de trabalho e, assim, impedir o êxodo da população.

As autoridades portuguesas acrescentam que a subvenção proposta não é susceptível de falsear a concorrência, dado o limitado montante do auxílio a conceder e o facto de que cada empresa no mercado açoriano tem a sua quota de mercado perfeitamente definida que não seria alterada pela subvenção projectada.

A Comissão considera, porém, que fundamentar o auxílio na dimensão da empresa e na sua posição no mercado do emprego

da ilha não justifica suficientemente a conformidade do mesmo com o disposto no Regulamento (CE) n.º 2204/2002. Note-se que o n.º 9 do artigo 9.º do mesmo regulamento sublinha a necessidade de se demonstrar que os efeitos dos auxílios sobre o emprego compensam o impacto sobre a concorrência no mercado relevante. Apesar do pedido da Comissão de explicações mais circunstanciadas neste aspecto, a informação transmitida pelas autoridades portuguesas não permitiu porém apoiar os seus argumentos de que o auxílio produzirá efeitos positivos no mercado do emprego açoriano e de que não é apenas um mecanismo para ajudar o beneficiário a diminuir os seus custos normais de funcionamento.

Consequentemente, a Comissão tem, na fase actual, sérias dúvidas de que os efeitos do auxílio ao emprego produzam efeitos positivos no mercado do emprego a nível regional.

Intensidade de auxílio

Para determinar se um auxílio é ou não compatível com o mercado comum à luz do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, é também necessário ter em conta a intensidade do auxílio e, por conseguinte, o montante do auxílio expresso em equivalente-subvenção. Tendo em conta a intensidade do auxílio e o montante do auxílio expresso em equivalente-subvenção, a Comissão chegou às seguintes conclusões:

Segundo a informação notificada pelas autoridades portuguesas, a intensidade do auxílio corresponde a 57,72 % do custo médio por trabalhador (salário e encargos sociais dos postos de trabalho em causa) durante um período de dois anos (ver acima a fórmula de cálculo desta percentagem). A Comissão tem igualmente sérias dúvidas de que a fórmula aplicada reflecta em grau suficiente os critérios a seguir referidos.

Embora o Regulamento (CE) n.º 2204/2002 não contenha disposições específicas quanto à intensidade do auxílio concedido para conversão de contratos de trabalho a termo em contratos de duração indeterminada, os limites máximos de intensidade de auxílio devem, segundo o considerando 15, ser fixados a um nível consentâneo com o equilíbrio adequado entre a redução ao mínimo das distorções da concorrência e o objectivo de promoção do emprego.

Por sua vez, o considerando 20 explica que as medidas estatais não devem permitir que o emprego seja objecto cumulativamente de auxílio na criação do posto e na conversão do contrato, de forma que o limite máximo para os auxílios ao investimento inicial ou à criação de emprego seja ultrapassado.

O limite máximo para os auxílios ao investimento inicial é determinado nas "Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013" ⁽⁵⁾ (pontos 42 e seguintes), que contemplam igualmente a concessão de auxílios à criação de emprego. No entanto, em conformidade com o ponto 8 destas orientações, o sector das pescas está excluído dos auxílios regionais. Acresce que, no âmbito das mesmas orientações, os auxílios à criação de emprego só podem ser concedidos se os postos de trabalho estiverem ligados à realização de um investimento inicial, o que não é o caso vertente.

⁽⁵⁾ JO C 54 de 4.3.2006, p. 13.

Por conseguinte, a Comissão considera que só pode ser estabelecida uma analogia com os limites máximos permitidos pelo Regulamento (CE) n.º 2204/2002 para os auxílios à criação de emprego.

Em particular, o n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2204/2002 especifica que *“quando o emprego é criado em regiões ou em sectores não elegíveis para auxílios com finalidade regional nos termos do n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º no momento da concessão do auxílio, a intensidade bruta do auxílio não deve exceder:*

- a) 15 % no caso de pequenas empresas;
- b) 7,5 % no caso de médias empresas.”

Nos termos do n.º 4 do artigo 4.º, estes limites máximos serão aplicáveis à intensidade do auxílio calculado em percentagem dos custos salariais subjacentes ao emprego criado durante um período de dois anos.

Segundo as informações fornecidas pelas autoridades portuguesas, a empresa SANTA CATARINA — INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA., cabe na categoria de pequena ou média empresa, segundo a definição constante do anexo I do Regulamento (CE) n.º 364/2004, dado que emprega menos de 250 trabalhadores e o seu volume de negócios anual não excede 50 milhões de EUR.

A intensidade de auxílio prevista no regime de auxílio proposto afigura-se claramente superior aos limites máximos permitidos para o auxílio à criação de emprego no âmbito do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, quando tais limites se aplicam, por analogia, ao auxílio à conversão de contratos de trabalho temporários em contratos de duração indeterminada (57,72 % contra 15 %).

Por outro lado, não é pertinente neste caso aplicar o n.º 3 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, que permite aumentar o supramencionado limite máximo de auxílio no que se refere à criação de emprego “em regiões e em sectores elegíveis para auxílios com finalidade regional” nos termos do n.º 3, alíneas a) e c), do artigo 87.º, porquanto, de acordo com o ponto 2 das “Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional”, o sector das pescas está excluído dos auxílios regionais. O n.º 3 do artigo 4.º permite igualmente aplicar limites mais elevados *“quando o emprego é criado na produção, transformação e comercialização de produtos enumerados no anexo I do Tratado em regiões qualificadas como regiões menos favorecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 1257/1999 do Conselho (º)”*. Todavia, este regulamento aplica-se apenas à agricultura e não ao sector das pescas. Assinale-se igualmente que no sector das pescas não existem regiões desfavorecidas semelhantes.

Por último, é de notar que, como previsto no considerando 20 do Regulamento (CE) n.º 2204/2002, no caso dos auxílios

concedidos a empregadores para a conversão de contratos de trabalho temporário ou a termo em contratos de duração indeterminada, a Comissão deve garantir que tais medidas não permitam que o emprego seja objecto cumulativamente de auxílio na criação do posto e na conversão do contrato, de forma que o limite máximo para os auxílios ao investimento inicial ou à criação de emprego seja ultrapassado.

Perante o exposto, a Comissão tem, na fase actual, sérias dúvidas de que o auxílio ao emprego a conceder à empresa SANTA CATARINA — INDÚSTRIA CONSERVEIRA, LDA., satisfaça as condições estipuladas no Regulamento (CE) n.º 2204/2002 e possa ser considerado compatível com o mercado comum.

4. PROPOSTA

A Comissão assinala que, na presente etapa da análise preliminar, prevista no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999 que estabelece as regras de execução do artigo 93.º do Tratado CE, existem sérias dúvidas quanto à compatibilidade do auxílio proposto com o mercado comum.

À luz das condições *supra*, no âmbito do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE e no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, a Comissão convida a República Portuguesa a apresentar as suas observações e a prestar todas as informações que possam ajudar a avaliar o auxílio proposto, no prazo de um mês a contar da data de recepção do presente ofício. A Comissão solicita às autoridades portuguesas o envio imediato de uma cópia do presente ofício aos potenciais beneficiários do auxílio.

A Comissão recorda às autoridades portuguesas o efeito suspensivo decorrente do n.º 3 do artigo 88.º do Tratado CE e remete para o artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 659/1999, nos termos do qual, no caso de uma decisão negativa, qualquer auxílio concedido ilegalmente pode ser objecto de recuperação junto do beneficiário.

Por último, a Comissão comunica às autoridades portuguesas que informará as partes interessadas através da publicação do presente ofício e de um resumo do mesmo no *Jornal Oficial da União Europeia*. A Comissão informará igualmente os interessados dos países da EFTA signatários do Acordo EEE, mediante publicação de uma comunicação no suplemento EEE do *Jornal Oficial da União Europeia*, bem como o Órgão de Fiscalização da EFTA, através do envio de uma cópia do presente ofício. Todas as partes interessadas serão convidadas a apresentar as suas observações no prazo de um mês a contar da data de publicação da referida comunicação.”

(º) JO L 160 de 26.6.1999, p. 80.