

INFORMĂRI REFERITOARE LA SPAȚIUL ECONOMIC EUROPEAN

AUTORITATEA AELS DE SUPRAVEGHERE

Orientările privind aplicarea articolului 53 din Acordul privind SEE la serviciile de transport maritim

(2012/C 35/06)

- A. Prezenta comunicare este publicată în conformitate cu normele Acordului privind Spațiul Economic European (denumit în continuare „Acordul privind SEE”) și ale Acordului dintre statele AELS privind înființarea unei Autorități de Supraveghere și a unei Curți de Justiție (denumit în continuare „Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea”).
- B. Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia”) a publicat documentul „Orientări privind aplicarea articolului 81 din Tratatul CE la serviciile de transport maritim” ⁽¹⁾. Respectivul act care nu are caracter obligatoriu stabilește principiile pe care Comisia le va urma pentru a defini piețele și a evalua acordurile de cooperare privind serviciile de transport maritim afectate în mod direct de schimbările aduse de Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006, respectiv serviciile de transport maritim de linie, cabotajul și serviciile tramp internaționale ⁽²⁾.
- C. Autoritatea AELS de Supraveghere consideră actul menționat anterior ca fiind relevant pentru SEE. Pentru a menține condiții egale de concurență și pentru a asigura aplicarea uniformă a normelor în materie de concurență ale SEE în întreg Spațiul Economic European, Autoritatea AELS de Supraveghere adoptă prezenta comunicare în baza competențelor care i-au fost conferite prin articolul 5 alineatul (2) litera (b) din Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea. Autoritatea intenționează să urmeze principiile și normele stabilite în prezenta comunicare atunci când aplică normele relevante ale SEE unui caz particular ⁽³⁾.
- D. În special, scopul prezentei comunicări este de a furniza orientări cu privire la modul în care Autoritatea AELS de Supraveghere va aplica articolul 53 la definirea piețelor și evaluarea acordurilor de cooperare privind serviciile de transport maritim de linie, cabotajul și serviciile tramp internaționale.
- E. Prezenta comunicare se aplică doar cazurilor în care Autoritatea are rolul de autoritate de supraveghere competentă în temeiul articolului 56 din Acordul privind SEE.

1. INTRODUCERE

1. Prezentele orientări stabilesc principiile pe care Autoritatea AELS de Supraveghere le va urma pentru a defini piețele și a evalua acordurile de cooperare din serviciile de transport maritim afectate în mod direct de schimbările determinate de încorporarea în Acordul privind SEE a Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului, respectiv serviciile de transport maritim de linie, cabotajul și serviciile tramp internaționale ⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ JO C 245, 26.9.2008, p. 2.

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006 de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 4056/86 de stabilire a normelor detaliate de aplicare a dispozițiilor articolelor 85 și 86 (în prezent articolele 81 și 82) din tratat la transportul maritim și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 în sensul extinderii domeniului de aplicare al acestuia pentru a include cabotajul și serviciile tramp internaționale (JO L 269, 28.9.2006, p. 1). Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului a fost încorporat în Acordul privind SEE prin Decizia nr. 153/2006 a Comitetului mixt al SEE de modificare a anexelor XIII (Transporturile) și XIV (Concurență) și a Protocolului 21 (JO L 89, 29.3.2007, p. 25 și suplimentul SEE nr. 15, 29.3.2007, p. 20).

⁽³⁾ Competența de a examina cazuri individuale în temeiul articolelor 53 și 54 din Acordul privind SEE este împărțită între Autoritatea AELS de Supraveghere și Comisie, în conformitate cu normele stabilite la articolul 56 din Acordul privind SEE. Doar una dintre autoritățile de supraveghere are competența să examineze un caz particular.

⁽⁴⁾ A se vedea nota de subsol 2 referitoare la Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului din 25 septembrie 2006 și la încorporarea acestuia în Acordul privind SEE.

2. Prezentele orientări sunt menite să sprijine întreprinderile și asociațiile de întreprinderi care desfășoară aceste servicii, în special dinspre și/sau înspre unul sau mai multe porturi din Spațiul Economic European, să evalueze dacă acordurile lor ⁽⁵⁾ sunt compatibile cu articolul 53 din Acordul privind SEE. Orientările nu se aplică altor sectoare.
3. Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului a extins domeniul de aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor în materie de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat ⁽⁶⁾ și a Regulamentului (CE) nr. 773/2004 al Comisiei din 7 aprilie 2004 privind desfășurarea procedurilor puse în aplicare de Comisie în temeiul articolelor 81 și 82 din Tratatul CE ⁽⁷⁾, în vederea includerii cabotajului și serviciilor navelor tramp. Incorporarea în Acordul privind SEE a Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului a condus la modificarea, în mod corespunzător, a normelor SEE relevante. În consecință, începând cu 9 decembrie 2006, toate sectoarele serviciilor de transport maritim se supun cadrului procedural general aplicabil.
4. Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului a abrogat, de asemenea, Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 privind aplicarea articolelor 85 și 86 (în prezent 81 și 82) din Tratatul CE la transportul maritim ⁽⁸⁾, incluzând exceptarea pe categorii a cartelurilor armatorilor navelor de linie, care permitea companiilor maritime reunite în carteluri ale armatorilor navelor de linie să stabilească tarife și alte condiții de transport, deoarece sistemul cartelurilor nu mai îndeplinea criteriile prevăzute la articolul 81 alineatul (3) din Tratatul CE [în prezent articolul 101 alineatul (3) din TFUE]. Incorporarea în Acordul privind SEE a Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului a condus astfel la eliminarea exceptării pe categorii a cartelurilor armatorilor navelor de linie de la interdicția stabilită la articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, cu începere de la 18 octombrie 2008. De la această dată, companiile de transport maritim de linie care oferă servicii dinspre și/sau înspre unul sau mai multe porturi din Spațiul Economic European sunt obligate să înceteze toate activitățile cartelurilor armatorilor navelor de linie care contravin prevederilor articolului 53 din Acordul privind SEE. Această interdicție este valabilă indiferent dacă alte jurisdicții permit, în mod expres sau tacit, fixarea de tarife, fie prin carteluri ale armatorilor, fie prin „acorduri de discuție”. În plus, membrii cartelului ar trebui să se asigure că din 18 octombrie 2008 orice acord încheiat în sistemul cartelurilor respectă articolul 53 din Acordul privind SEE.
5. Prezentele orientări completează orientările anterioare ale Autorității formulate în cadrul altor comunicări. Dat fiind că serviciile de transport maritim se caracterizează prin acorduri de cooperare extinse între transportatorii concurenți, Orientările privind aplicabilitatea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală ⁽⁹⁾ și Orientările de aplicare a articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE ⁽¹⁰⁾ sunt deosebit de relevante.
6. Acordurile de cooperare orizontală în sectorul transportului maritim de linie privind furnizarea de servicii comune cad sub incidența Regulamentului (CE) nr. 823/2000 al Comisiei din 19 aprilie 2000 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat anumitor categorii de acorduri, decizii și practici concertate între companiile maritime de linie (consorții), astfel cum au fost încorporate în Acordul privind SEE ⁽¹¹⁾. Regulamentul (CE) nr. 823/2000 al Comisiei va fi înlocuit de Regulamentul (CE) nr. 906/2009 al Comisiei din 28 septembrie 2009 la 26 aprilie 2010 ⁽¹²⁾. Aceste regulamente,

⁽⁵⁾ Termenul „acord” se referă la acorduri, la decizii ale asociațiilor de întreprinderi și la practici concertate.

⁽⁶⁾ Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului (JO L 1, 4.1.2003, p. 1) a fost încorporat în anexa XIV și în Protocoloalele 21 și 23 la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 130/2004 a Comitetului mixt al SEE din 24 septembrie 2004 (JO L 64, 10.3.2005, p. 57 și suplimentul SEE nr. 12, 10.3.2005, p. 42) și în capitolul II din Protocolul 4 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea, prin acordul dintre statele AELS din 24 septembrie 2004.

⁽⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 773/2004 al Consiliului (JO L 123, 27.4.2004, p. 18) a fost încorporat în Protocoloalele 21 și 23 la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 178/2004 a Comitetului mixt al SEE din 3 decembrie 2004 (JO L 133, 26.5.2005, p. 35 și suplimentul SEE nr. 26, 26.5.2005, p. 25) și în capitolul III din Protocolul 4 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea, prin acordul dintre statele AELS din 3 decembrie 2004.

⁽⁸⁾ Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului (JO L 378, 31.12.1986, p. 4) a fost încorporat în capitolul G punctul 11 din anexa XIV la Acordul privind SEE.

⁽⁹⁾ Orientări privind aplicabilitatea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală (JO C 266, 31.10.2002, p. 1 și suplimentul SEE nr. 55, 31.10.2002, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE (JO C 208, 6.9.2007, p. 1 și suplimentul SEE nr. 42, 6.9.2007, p. 1).

⁽¹¹⁾ Regulamentul (CE) nr. 823/2000 al Comisiei (JO L 100, 20.4.2000, p. 24) a fost încorporat în capitolul G punctul 11 litera (c) din anexa XIV la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 49/2000 a Comitetului mixt al SEE (JO L 237, 21.9.2000, p. 60 și suplimentul SEE nr. 42, 21.9.2000, p. 3).

⁽¹²⁾ Regulamentul (CE) nr. 906/2009 (JO L 256, 29.9.2009, p. 31), neîncorporat încă în Acordul privind SEE.

astfel cum au fost încorporate în Acordul privind SEE, stabilesc condițiile în care interdicția prevăzută la articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE nu se aplică, în temeiul articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, acordurilor dintre doi sau mai mulți transportatori navali (consorții).

7. Prezentele orientări nu aduc atingere interpretării articolului 53 din Acordul privind SEE care poate fi dată de Curtea de Justiție a AELS, de Curtea de Justiție sau de Tribunalul Uniunii Europene. Principiile enunțate în prezentele orientări trebuie aplicate în funcție de circumstanțele specifice fiecărui caz.
8. Autoritatea va aplica aceste orientări pentru o perioadă de cinci ani.

2. SERVICIILE DE TRANSPORT MARITIM

2.1. Domeniul de aplicare

9. Sectoarele de transport maritim afectate în mod direct de schimbările determinate de încorporarea Regulamentului (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului în Acordul privind SEE sunt serviciile de transport maritim de linie, cabotajul și serviciile tramp.
10. Transportul maritim de linie presupune transportul regulat de mărfuri, de obicei în containere, spre porturi aflate pe un traseu geografic stabilit, cunoscut în general sub numele de rută. Alte caracteristici generale ale serviciilor maritime sunt următoarele: orarele și datele de navigație sunt anunțate în prealabil, iar serviciile sunt oferite oricărui utilizator de transport.
11. Articolul 1 alineatul (3) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 4056/86 al Consiliului, astfel cum a fost încorporat în capitolul G punctul 11 din anexa XIV la Acordul privind SEE⁽¹³⁾, definește serviciile navelor tramp drept transportul de bunuri în vrac sau în vrac plasat în ambalaj pe o navă navlosită integral sau parțial unuia sau mai multor expeditori pe baza unui contract de navlosire pe cursă sau timp sau a oricărei forme de contract cu dată de plecare neplanificată în mod regulat sau neanunțată unde navlul este negociat liber, de la caz la caz, în conformitate cu condițiile de cerere și ofertă. Acesta reprezintă, de cele mai multe ori, transportul ocazional al unui singur tip de marfă cu care se încarcă întreaga navă⁽¹⁴⁾.
12. Cabotajul presupune prestarea de servicii de transport maritim, inclusiv cu nave de linie și nave tramp, între două sau mai multe porturi din cadrul aceleiași stat SEE⁽¹⁵⁾. Cu toate că prezentele orientări nu se adresează în mod specific serviciilor de cabotaj, ele sunt aplicabile acestora în măsura în care sunt oferite fie ca servicii de transport maritim de linie, fie de tramp.

2.2. Efectul asupra comerțului dintre statele SEE

13. Articolul 53 din Acordul privind SEE se aplică tuturor acordurilor care pot afecta în mod semnificativ comerțul dintre statele SEE. Pentru a exista un efect asupra comerțului, trebuie să se poată preconiza cu un grad suficient de probabilitate, pe baza unui set de factori obiectivi de fapt sau de drept, că acordul sau conduita respectivă pot avea o influență, directă sau indirectă, reală sau potențială, asupra schimburilor comerciale dintre statele AELS⁽¹⁶⁾. Autoritatea a elaborat îndrumări privind modul în care va aplica acest concept de afectare a comerțului în orientările sale privind conceptul de afectare a comerțului prevăzut la articolele 53 și 54 din Acordul privind SEE⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ A se vedea mai sus nota de subsol 8.

⁽¹⁴⁾ Comisia a identificat o serie de caracteristici specifice transportului specializat care îl diferențiază de serviciile maritime de linie și de serviciile navelor tramp. Aceste caracteristici implică furnizarea de servicii periodice pentru un anumit tip de marfă. Serviciul este furnizat de obicei în baza unor contracte de afretare, folosindu-se nave specializate adaptate din punct de vedere tehnic și/sau construite pentru a transporta un anumit tip de marfă. Decizia 94/980/CE a Comisiei din 19 octombrie 1994 în cazul IV/34.446 – *Trans-Atlantic Agreement* (JO L 376, 31.12.1994, p. 1) (denumită în continuare decizia TAA), punctele 47-49.

⁽¹⁵⁾ Articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7), încorporat în capitolul V punctul 53 litera (a) din anexa XIII la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 70/97 a Comitetului mixt al SEE (JO L 30, 5.2.1998, p. 42 și suplimentul SEE nr. 5 al JO, 5.2.1998, p. 175).

⁽¹⁶⁾ Hotărârile Curții Europene de Justiție în cauza 42/84 Remia BV și alții/Comisia, Rec., 1985, p. 2545, punctul 22 și cauza 319/82 Ciments et Bétons de l'Est/Kerpen & Kerpen, Rec., 1983, p. 4173, punctul 9.

⁽¹⁷⁾ JO C 291, 30.11.2006, p. 46 și suplimentul SEE nr. 59, 30.11.2006, p. 18.

14. Serviciile de transport oferite de companiile de linie sau de operatorii de transport cu nave tramp au adesea un caracter internațional, conectând porturi din SEE cu țări terțe și/sau implicând exporturi sau importuri între două sau mai multe state din spațiul SEE (comerț în cadrul SEE) ⁽¹⁸⁾. În majoritatea cazurilor este probabil ca acestea să afecteze comerțul între statele din SEE, ținând seama, printre altele, de impactul pe care îl au asupra piețelor serviciilor de transport și serviciilor intermediare ⁽¹⁹⁾.
15. Conceptul de afectare a comerțului între statele SEE este de o importanță deosebită pentru serviciile de cabotaj maritim, din moment ce determină domeniul de aplicare a articolului 53 din Acordul privind SEE și interacțiunea acestuia cu dreptul în domeniul concurenței național, în conformitate cu articolul 3 de la capitolul II din Protocolul 4 la Acordul privind Autoritatea de Supraveghere și Curtea, privind punerea în aplicare a normelor în materie de concurență prevăzute la articolele 53 și 54 din Acordul privind SEE. Măsura în care aceste servicii pot afecta comerțul dintre statele SEE trebuie evaluată de la caz la caz ⁽²⁰⁾.

2.3. Piața relevantă

16. Pentru a evalua efectele unui acord asupra concurenței, în sensul articolului 53 din Acordul privind SEE, este necesară definirea pieței (piețelor) geografice relevante și pieței (piețelor) relevante de produse. Principalul obiectiv al definirii pieței este acela de a identifica în mod sistematic presiunile concurențiale cu care se confruntă o întreprindere. Orientări pe această temă pot fi găsite în Comunicarea Autorității referitoare la definirea pieței relevante în sensul dreptului concurenței din cadrul SEE ⁽²¹⁾. Aceste orientări sunt în aceeași măsură aplicabile pentru definirea pieței din perspectiva serviciilor de transport maritim.
17. Piața relevantă de produse cuprinde toate produsele și/sau serviciile considerate interschimbabile sau substituibile de către consumator, datorită caracteristicilor produselor, a prețurilor și utilizării căreia acestea îi sunt destinate. Piața geografică relevantă reprezintă zona în care întreprinderile interesate sunt implicate în oferta și cererea de produse și servicii, în care condițiile concurențiale sunt suficient de omogene și care poate fi distinsă de zonele învecinate, deoarece condițiile concurențiale diferă într-o măsură apreciabilă în acele zone ⁽²²⁾. Un transportator (sau mai mulți transportatori) nu poate (pot) avea un impact semnificativ asupra condițiilor predominante ale pieței în cazul în care clienții pot schimba cu ușurință furnizorii de servicii ⁽²³⁾.

2.3.1. Transportul maritim de linie

18. Serviciile de transport maritim de linie containerizat au fost identificate ca piața relevantă de produse în ceea ce privește transportul maritim de linie în mai multe decizii ale Comisiei și hotărâri ale Curții Europene de Justiție ⁽²⁴⁾. Acele decizii și hotărâri priveau transportul maritim de cursă lungă. Alte modalități de transport nu au fost incluse în aceeași piață a serviciilor chiar dacă, în unele cazuri, aceste servicii ar putea fi interschimbabile, într-o măsură limitată. Aceasta deoarece doar un procentaj insuficient din mărfurile transportate în containere poate fi transportat folosind alte mijloace, cum ar fi serviciile de transport aerian ⁽²⁵⁾.

⁽¹⁸⁾ Faptul că un serviciu își are originea într-un port sau este destinat unui port din afara SEE nu împiedică, în sine, posibilitatea existenței unui efect asupra comerțului între statele SEE. Trebuie efectuată o analiză atentă a efectelor asupra clienților și asupra altor operatori din cadrul SEE care se bazează pe aceste servicii, cu scopul de a determina dacă aceste servicii intră în sfera competenței jurisdicționale a SEE. A se vedea orientările privind conceptul de afectare a comerțului de la articolele 53 și 54 din Acordul privind SEE, citate la nota de subsol 17 de mai sus.

⁽¹⁹⁾ Decizia 93/82/CEE a Comisiei din 23 decembrie 1992 (cazurile IV/32.448 și IV/32.450 – CEWAL) (JO L 34, 10.2.1993, p. 1) punctul 90, confirmată de hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cauzele conexe T-24/93 – T-26/93 și T-28/93, *Compagnie Maritime Belge și alții/Comisia*, Rec., 1996, p. II-1201, punctul 205. Decizia TAA, citată mai sus la nota de subsol 14, punctele 288-296, confirmată de hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cazul T-395/94, *Atlantic Container Line și alții/Comisia* (denumită în continuare „hotărârea TAA”), punctele 72-74; Decizia 1999/243/CE a Comisiei din 16 septembrie 1998 (cazul IV/35.134 – *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (denumită în continuare Decizia TACA) (JO L 95, 9.4.1999, p. 1) punctele 386-396, Decizia 2003/68/CE a Comisiei din 14 noiembrie 2002 (cazul COMP/37.396 – *TACA revizuit*) (denumită în continuare „decizia TACA revizuită”) (JO L 26, 31.1.2003, p. 53), punctul 73.

⁽²⁰⁾ Pentru îndrumări cu privire la aplicarea conceptului de afectare a comerțului, a se vedea Orientările Autorității privind conceptul de afectare a comerțului prevăzute la articolele 53 și 54 din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 17.

⁽²¹⁾ JO L 200, 16.7.1998, p. 48 și suplimentul SEE nr. 28, 16.7.1998, p. 3.

⁽²²⁾ Comunicare privind definirea pieței, citată la nota de subsol 21, punctul 8.

⁽²³⁾ Comunicare privind definirea pieței, citată mai sus, la nota de subsol 21, punctul 13.

⁽²⁴⁾ Decizia TAA, citată mai sus la nota de subsol 14 și decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctele 60-84. Definiția pieței în decizia TACA a fost confirmată de Tribunalul de Primă Instanță în hotărârea sa în cauzele conexe T-191/98, T-212/98 – 214/98, *Atlantic Container Line AB și alții/Comisia*, Rec., 2003, p. II-3275 (denumită mai jos hotărârea TACA), punctele 781-883.

⁽²⁵⁾ Punctul 62 din decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19 și punctele 783-789 din hotărârea TACA, ambele citate la nota de subsol 24.

19. În anumite circumstanțe, poate fi oportună definirea unei piețe de produse mai restrânse, limitată la un anumit tip de produse transportate pe mare. De exemplu, transportul bunurilor perisabile ar putea să fie limitat la containere frigorifice sau să includă transportul cu nave frigorifice convenționale. Dacă, în condiții excepționale, este posibilă substituirea transportului convențional (în vrac plasat în ambalaj) cu transportul containerizat ⁽²⁶⁾, se pare că invers – înlocuirea containerelor cu sistemul vrac – nu reprezintă o opțiune de durată. Pentru marea majoritate a categoriilor de bunuri și a utilizatorilor mărfurilor containerizate, transportul în vrac plasat în ambalaj nu oferă o alternativă rezonabilă la transportul maritim de linie containerizat ⁽²⁷⁾. Odată ce marfa este în mod regulat containerizată, este puțin probabil să mai fie vreodată transportată ca marfă necontainerizată ⁽²⁸⁾. În prezent, transportul maritim de linie containerizat este, prin urmare, substituibil într-o singură direcție ⁽²⁹⁾.
20. Piața geografică relevantă reprezintă zona în care serviciile sunt comercializate, în general o serie de porturi la fiecare capăt al serviciului, determinată prin suprapunerea zonelor portuare deservite. În ceea ce privește capătul european al serviciului, în cazul transportului de linie, până la ora actuală, piața geografică a fost identificată ca fiind reprezentată de o serie de porturi din nordul Europei sau de la Marea Mediterană. Deoarece serviciile de transport maritim de linie de la Marea Mediterană sunt doar într-un procentaj nesemnificativ substituibile celor desfășurate în porturile din nordul Europei, acestea au fost identificate ca piețe separate ⁽³⁰⁾.

2.3.2. Serviciile tramp

21. Autoritatea nu a aplicat încă articolul 53 din Acordul privind SEE la serviciile de transport maritim cu nave tramp. Întreprinderile pot ține seama în analiza lor de elementele de mai jos, în măsura în care acestea sunt relevante pentru serviciile de transport cu nave tramp pe care le furnizează.

Elemente de luat în considerare pentru a determina piața relevantă de produse din punctul de vedere al cererii (substituirea cererii)

22. „Condițiile esențiale” ale unei cereri individuale de transport reprezintă punctul de plecare pentru definirea piețelor relevante în transportul cu nave tramp, deoarece acestea identifică, în general, elementele esențiale ⁽³¹⁾ ale cererii de transport în cauză. În funcție de nevoile specifice ale utilizatorilor de transport, acestea vor fi alcătuite din elemente negociabile și non-negociabile. Odată identificat, un element negociabil din cadrul condițiilor esențiale, cum ar fi tipul sau mărimea navei, poate indica, de exemplu, faptul că piața relevantă este, din perspectiva acestui element specific, mai extinsă decât se precizase în cererea de transport inițială.
23. Natura serviciului în transportul cu nave tramp poate diferi și există o varietate de contracte de transport. De aceea, poate fi necesar să se stabilească dacă solicitantul consideră că serviciile furnizate în cadrul unui contract de navlosire pe timp, a unui contract de navlosire pe cursă și a unui contract de afretare sunt substituibile. În caz afirmativ, acestea pot aparține aceleiași piețe relevante.
24. Tipurile de nave sunt de obicei clasificate într-o serie de mărimi industriale standard ⁽³²⁾. Datorită unor economii de scară considerabile, un serviciu în care există o neconcordanță semnificativă între volumul mărfurilor și mărimea navei ar putea să nu poată fi capabil să ofere un navlu competitiv. Așadar, posibilitatea substituirii navelor de diferite mărimi trebuie evaluată de la caz la caz pentru a stabili dacă fiecare mărime de navă poate constitui o piață relevantă separată.

⁽²⁶⁾ Decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctul 71.

⁽²⁷⁾ Hotărârea TAA, citată mai sus la nota de subsol 18, punctul 273 și hotărârea TACA, citată mai sus la nota de subsol 24, punctul 809.

⁽²⁸⁾ Hotărârea TAA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctul 281; Decizia Comisiei din iulie 2005 în cazul COMP/M.3829 – MAERSK/PONL (JO C 147, 17.6.2005, p. 18), punctul 13.

⁽²⁹⁾ Decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctele 62-75; hotărârea TACA, citată mai sus la nota de subsol 24, punctul 795 și Decizia Comisiei în cazul MAERSK/PONL, citată mai sus la nota de subsol 28, punctele 13 și 112-117.

⁽³⁰⁾ Decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctele 76-83 și decizia TACA revizuită, citată mai sus la nota de subsol 19, punctul 39.

⁽³¹⁾ Pentru transporturile de tip charter, de exemplu, elementele esențiale ale unui transport sunt: marfa care trebuie transportată, volumul acesteia, porturile de încărcare și descărcare, stațiile sau ultima zi până la care trebuie să ajungă transportul și detaliile tehnice cu privire la nava necesară.

⁽³²⁾ Percepția generală în cadrul sectorului pare a fi că o mărime diferită a navei corespunde unei piețe separate. Presa specializată din domeniu și Baltic Exchange publică indici de prețuri pentru fiecare mărime-standard de navă. Rapoartele consultanților împart piața pe baza mărimii navelor.

Elemente de luat în considerare pentru a determina piața relevantă de produse din perspectiva ofertei (substituirea ofertei)

25. Condițiile fizice și tehnice ale mărfii ce urmează a fi transportată și tipul de navă furnizează primele indicii cu privire la piața relevantă din perspectiva ofertei ⁽³³⁾. Dacă navele pot fi adaptate la transportul anumitor mărfuri cu costuri neglijabile și într-un interval de timp scurt ⁽³⁴⁾, diferiții furnizori de servicii de transport cu nave tramp pot concura pentru transportul acestora. În astfel de circumstanțe, piața relevantă din perspectiva ofertei va cuprinde mai mult de un singur tip de navă.
26. Cu toate acestea, există o serie de tipuri de nave adaptate din punct de vedere tehnic și/sau construite special pentru a furniza servicii specializate de transport. Deși navele specializate pot transporta și alte tipuri de marfă, acestea ar putea fi dezavantajate în ceea ce privește concurența. Capacitatea furnizorilor de servicii specializate de a concura pentru transportul altor tipuri de marfă poate fi, așadar, limitată.
27. În transportul cu nave tramp, escalele se efectuează în funcție de fiecare cerere. Cu toate acestea, mobilitatea navelor poate fi limitată în funcție de restricțiile de terminal și de pescaj sau de standardele de mediu pentru anumite tipuri de nave, în anumite porturi sau regiuni.

Elemente suplimentare de luat în considerare pentru a determina piața relevantă de produse

28. Existența unor lanțuri de substituie a mărimilor navelor în transportul cu nave tramp ar trebui, de asemenea, luată în considerare. Pe anumite piețe de transport cu nave tramp, navele de mărimi extreme nu pot fi în mod direct substituibile. Efectele lanțului de substituție pot, cu toate acestea, să exercite o presiune în stabilirea prețului și să conducă la includerea lor într-o definiție mai largă a pieței.
29. Pe anumite piețe de transport cu nave tramp, trebuie să se țină seama de măsura în care navele pot fi considerate drept capacitate de rezervă și deci nu ar trebui să fie luate în considerare la evaluarea pieței relevante pentru fiecare caz în parte.
30. Alți factori, cum ar fi fiabilitatea furnizorului de servicii, cerințele de securitate, siguranță și dispozițiile de reglementare, pot influența posibilitatea substituirii din perspectiva cererii și a ofertei, de exemplu cerințele referitoare la coca dublă pentru navele petroliere din apele SEE ⁽³⁵⁾.

Dimensiunea geografică

31. Cerințele de transport conțin, de obicei, elemente geografice cum sunt, de exemplu, porturile sau regiunile de încărcare și de descărcare. Aceste porturi furnizează primul indiciu în vederea stabilirii pieței geografice relevante din perspectiva cererii, fără a influența stabilirea finală a pieței geografice relevante.
32. Unele piețe geografice pot fi definite pe o bază direcțională și pot funcționa doar temporar, de exemplu atunci când condițiile climatice sau perioadele de recoltă afectează periodic cererea de transport a unor anumite mărfuri. În acest context, re poziționarea navelor, călătoriile în balast și dezechilibrele comerciale ar trebui avute în vedere pentru delimitarea piețelor geografice relevante.

2.4. Calcularea cotelor de piață

33. Cotele de piață oferă primele indicii utile privind structura pieței și importanța din punct de vedere al concurenței a părților, precum și a concurenților acestora. Autoritatea și Comisia determină cotele de

⁽³³⁾ De exemplu, marfa vrac lichidă nu poate fi transportată pe nave de mărfuri uscate, iar mărfurile congelate nu pot fi transportate pe nave de transport vehicule. Multe nave petroliere pot transporta produse petroliere atât poluante, cât și nepoluante. Totuși, un petrolier nu poate transporta produse nepoluante imediat după ce a transportat produse poluante.

⁽³⁴⁾ Trecerea unei nave de mărfuri uscate de la transportul de cărbune la cel de cereale poate necesita un proces de curățare cu o durată de numai o zi, care ar putea fi efectuat în timpul unei călătorii în balast. Pe alte piețe de transport cu nave tramp, această perioadă de curățare poate fi mai lungă.

⁽³⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 417/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 februarie 2002 privind accelerarea introducerii cerințelor referitoare la coca dublă sau a unor standarde de proiectare echivalente pentru petrolierele cu cocă simplă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2978/94 al Consiliului (JO L 64, 7.3.2002, p. 1) a fost încorporat în capitolul V punctul 56m din anexa XIII la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 132/2002 a Comitetului mixt al SEE (JO L 336, 12.12.2002, p. 32 și suplimentul SEE nr. 61, 12.12.2002, p. 26).

piață în funcție de condițiile pieței, pentru fiecare caz în parte. În transportul maritim de linie, datele privind volumul și/sau capacitatea sunt luate drept bază pentru calcularea cotelor de piață într-o serie de decizii ale Comisiei și hotărâri ale Curții Europene de Justiție ⁽³⁶⁾.

34. Pe piețele de transport cu nave tramp, furnizorii de servicii concurează pentru a obține contracte de transport, cu alte cuvinte aceștia vând călătorii sau capacitate de transport. În funcție de serviciile specifice în cauză, diversele date le pot permite operatorilor să își calculeze cotele anuale de piață ⁽³⁷⁾, de exemplu:
- (a) numărul de călătorii;
 - (b) ponderea volumului sau a valorii părților în valoarea totală a transportului pentru o anumită marfă (între perechi de porturi sau amenajări portuare);
 - (c) cota deținută de părți pe piața contractelor de navlosire pe timp;
 - (d) disponibilul de capacitate al părților din flota relevantă (în funcție de tipul și de mărimea navei).

3. ACORDURILE ORIZONTALE ÎN SECTORUL TRANSPORTULUI MARITIM

35. Acordurile de cooperare reprezintă o caracteristică comună a piețelor de transport maritim. Având în vedere că participanții la astfel de acorduri pot fi concurenți reali sau potențiali, iar parametrii concurenței pot fi afectați negativ, întreprinderile trebuie să acorde o atenție deosebită asigurării respectării normelor în materie de concurență. În cadrul piețelor de servicii, cum ar fi transportul maritim, următoarele elemente sunt deosebit de relevante pentru evaluarea efectului pe care un acord îl poate avea pe piața relevantă: prețurile, cheltuielile, calitatea, frecvența și diferențierea serviciului furnizat, inovarea, marketingul și comercializarea serviciului.
36. Trei chestiuni au o importanță specială pentru serviciile la care se referă prezentele orientări: acordurile tehnice, schimburile de informații și acordurile de utilizare în comun (grupuri).

3.1. Acordurile tehnice

37. Anumite tipuri de acorduri tehnice pot să nu se afle sub incidența interdicției prevăzute la articolul 53 din Acordul privind SEE pe motivul că acestea nu restrâng concurența. Este cazul acordurilor orizontale, de exemplu, al căror unic obiect și efect este acela de a pune în aplicare îmbunătățiri de natură tehnică sau de cooperare în domeniul tehnic. Se poate considera că acordurile referitoare la punerea în aplicare a standardelor de mediu fac parte din aceeași categorie. Acordurile dintre concurenți referitoare la preț, capacitate sau alți parametri concurențiali nu vor face parte, în principiu, din această categorie ⁽³⁸⁾.

3.2. Schimburile de informații dintre întreprinderile concurente în sectorul transportului de linie

38. Un sistem de schimb de informații presupune existența unei înțelegeri în baza căreia întreprinderile schimbă informații între ele sau furnizează informații unei agenții comune responsabile cu centralizarea, colectarea și procesarea informației înainte de a o returna participanților, în forma și cu frecvența stabilită.
39. Este o practică des întâlnită în multe domenii ca statisticile agregate și informațiile cu caracter general de pe piață să fie colectate, comunicate și publicate. Aceste informații publicate privind piața reprezintă un mijloc bun de creștere a transparenței pieței și a cunoștințelor clienților, contribuind astfel la sporirea

⁽³⁶⁾ Decizia TACA, citată mai sus la nota de subsol 19, punctul 85; decizia TACA revizuită, citată mai sus la nota de subsol 19, punctele 85 și 86, și hotărârea TACA, citată mai sus la nota de subsol 24, punctele 924, 925 și 927.

⁽³⁷⁾ În funcție de particularitățile pieței relevante a serviciilor cu nave tramp, pot fi prevăzute perioade mai scurte de timp, de exemplu pe piețele în care contractele de afretare sunt oferite pentru perioade mai scurte de un an.

⁽³⁸⁾ Decizia 2000/627/CE a Comisiei din 16 mai 2000 [cazul IV/34.018 – Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)] (JO L 268, 20.10.2000, p. 1), punctul 153. Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cauza T-229/94, Deutsche Bahn AG/Comisia, Rec., 1997, p. II-1689, punctul 37.

eficienței. Totuși, în anumite circumstanțe, schimbul de date privind piața, individualizate și sensibile din punct de vedere comercial, poate încălca articolul 53 din Acordul privind SEE. Prezentele orientări sunt menite să ajute furnizorii de servicii de transport de linie să evalueze situațiile în care astfel de schimburi de informații încălcă normele în materie de concurență.

40. În sectorul transportului de linie, schimburile de informații dintre companiile maritime de linie reunite în consorții, care altfel ar cădea sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, sunt permise în măsura în care acestea sunt auxiliare și necesare funcționării în comun a serviciilor de transport de linie și a altor forme de cooperare prevăzute de exceptarea pe categorii din Regulamentul (CE) nr. 823/2000 astfel cum a fost încorporat în Acordul privind SEE ⁽³⁹⁾. Prezentele orientări nu au ca obiect aceste schimburi de informații.

3.2.1. În general

41. Pentru a evalua sistemele de schimburi de informații în conformitate cu legislația din cadrul SEE privind concurența, trebuie operate următoarele distincții.
42. Schimbul de informații poate fi un mecanism de facilitare a punerii în aplicare a unei practici anti-concurențiale, cum ar fi monitorizarea conformității cu un cartel; atunci când schimbul de informații este auxiliar unei astfel de practici anticoncurențiale, evaluarea acestuia trebuie coroborată cu evaluarea practicii în cauză. Un schimb de informații poate avea în sine ca obiect restrângerea concurenței ⁽⁴⁰⁾. Prezentele orientări nu se referă la astfel de schimburi de informații.
43. Cu toate acestea, un schimb de informații poate constitui în sine o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE, prin efectul pe care îl produce. Această situație apare atunci când schimbul de informații limitează sau anulează gradul de nesiguranță privind funcționarea pieței în cauză, având ca rezultat restrângerea concurenței dintre întreprinderi ⁽⁴¹⁾. Fiecare operator economic trebuie să decidă în mod autonom politica de piață pe care intenționează să o pună în aplicare. Curtea Europeană de Justiție a considerat, în continuare, că întreprinderile sunt, în consecință, împiedicate să aibă contacte directe sau indirecte cu alți operatori care pot influența comportamentul unui concurent sau revela propriul comportament (pe care intenționează să îl adopte) dacă obiectul sau efectul acestor contacte este acela de a restrânge concurența, adică de a genera condiții concurențiale care nu corespund condițiilor normale ale pieței în cauză, ținându-se cont de natura produselor sau a serviciilor oferite, de mărimea și numărul întreprinderilor și de volumul pieței ⁽⁴²⁾. Invers, pe piața celulozei din lemn, Curtea Europeană de Justiție a estimat că anunțurile unilaterale trimestriale privind prețurile, făcute independent de producători către utilizatori constituie, în sine, un comportament pe piață care nu este de natură să reducă incertitudinile fiecărei întreprinderi în ceea ce privește atitudinea viitoare a concurenților săi și, în consecință, în absența unor practici concertate prealabile între producători, acestea nu constituie în sine o încălcare a articolului 81 alineatul (1) din Tratatul CE [în prezent articolul 102 alineatul (1) din TFUE] ⁽⁴³⁾.
44. Jurisprudența instanțelor Comunității Europene oferă orientări generale privind examinarea efectelor probabile ale unui schimb de informații. Curtea Europeană de Justiție a concluzionat că acolo unde există o piață cu adevărat competitivă, este probabil ca transparența să conducă la intensificarea concurenței dintre furnizori ⁽⁴⁴⁾. Cu toate acestea, pe o piață extrem de concentrată și oligopolistă, în care concurența este deja foarte redusă, schimburile de informații detaliate, la perioade scurte de timp, privind vânzările individuale între principalii concurenți, excluzând alți furnizori sau consumatori, sunt în măsură să împiedice în mod substanțial concurența dintre furnizori. În astfel de circumstanțe,

⁽³⁹⁾ Regulamentul (CE) nr. 823/2000, citat mai sus în nota de subsol 11, se aplică serviciilor internaționale de transport de linie de la sau către unul sau mai multe porturi din SEE, exclusiv pentru transportul de mărfuri, în special în containere – a se vedea articolele 1, 2 și articolul 3 alineatul (2) litera (g).

⁽⁴⁰⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-49/92 P, Comisia/Anic Partecipazioni, Rec., 1999, p. I-4125, punctele 121-126.

⁽⁴¹⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-7/95 P, John Deere/Comisia, Rec., 1998, p. I-3111, punctul 90 și în cauza C-194/99 P, Thyssen Stahl/Comisia, Rec., 2003, p. I-10821, punctul 81.

⁽⁴²⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție, în cauza C-238/05, Asnef-Equifax/Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc), Rec., 2006, p. I-11125, punctul 52 și în cauza C-49/92 P, Comisia/Anic Partecipazioni, Rec., 1999, p. I-4125, citată mai sus la nota de subsol 40, punctele 116 și 117.

⁽⁴³⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauzele C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 și C-125/85 - C-129/85 A. Ahlström Osakeyhtiö și alții/Comisia, Rec., 1993, p. I-1307, punctele 59-65.

⁽⁴⁴⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-7/95 P John Deere/Comisia, citată mai sus, la nota 41, punctul 88.

schimbul frecvent și periodic de informații privind funcționarea pieței are efectul de a revela periodic tuturor concurenților pozițiile pe piață și strategiile diverșilor concurenți⁽⁴⁵⁾. Curtea Europeană de Justiție a mai constatat faptul că un sistem de schimb de informații poate constitui o încălcare a normelor în materie de concurență chiar și atunci când piața nu este foarte concentrată, dar există o limitare a autonomiei de decizie a întreprinderilor datorată presiunii exercitate în timpul discuțiilor ulterioare cu firmele concurente⁽⁴⁶⁾.

45. Rezultă că efectele reale sau potențiale ale unui schimb de informații trebuie să fie analizate de la caz la caz, deoarece rezultatele evaluării depind de o combinație de factori specifici fiecărui caz particular. Structura pieței, acolo unde are loc schimbul de informații, și caracteristicile schimbului de informații sunt cele două elemente-cheie pe care Autoritatea le examinează pentru a evalua un schimb de informații. Evaluarea trebuie să ia în calcul, de asemenea, efectele reale sau potențiale ale schimbului de informații în comparație cu situația concurențială care ar rezulta în absența acordului privind schimbul de informații⁽⁴⁷⁾. Pentru a intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, schimbul de informații trebuie să aibă efecte adverse apreciable asupra parametrilor concurenței⁽⁴⁸⁾.
46. Orientările următoare se referă, în principal, la analiza unei restrângeri a concurenței în sensul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Orientările de aplicare a articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE se găsesc la punctul 58 de mai jos și în comunicarea generală pe această temă⁽⁴⁹⁾.

3.2.2. Structura pieței

47. Nivelul de concentrare și structura cererii și ofertei pe o anumită piață sunt elemente-cheie pentru a analiza dacă un schimb de informații se află sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE⁽⁵⁰⁾.
48. Nivelul de concentrare este deosebit de relevant, deoarece pe piețele oligopoliste foarte concentrate este mai probabil ca efectele restrictive să apară și să fie durabile decât pe piețele mai puțin concentrate. O mai mare transparență pe o piață concentrată poate consolida interdependența firmelor și reduce intensitatea concurenței.
49. Structura cererii și a ofertei este, de asemenea, importantă, în special numărul operatorilor concurenți, simetria și stabilitatea cotelor lor de piață, precum și existența unor legături structurale între concurenți⁽⁵¹⁾. Autoritatea mai poate analiza și alți factori, cum sunt omogenitatea serviciilor și transparența de ansamblu a pieței.

3.2.3. Caracteristicile informațiilor comunicate

50. Schimbul de informații sensibile din punct de vedere comercial privind parametrii concurenței, cum ar fi prețul, capacitatea sau cheltuielile, care are loc între concurenți, are o probabilitate mai mare de a intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE în comparație cu alte schimburi de informații. Sensibilitatea din punct de vedere comercial a informațiilor trebuie evaluată luându-se în calcul criteriile de mai jos.

⁽⁴⁵⁾ Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cauza T-35/92 John Deere Ltd/Comisia, Rec., 1994, p. II-957, punctul 51, confirmată în apel prin Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-7/95P John Deere Ltd/Comisia, citată mai sus la nota de subsol 41.

⁽⁴⁶⁾ Hotărârea Tribunalului de Primă Instanță în cauza T-141/94, Thyssen Stahl AG/Comisia, Rec., 1999, p. II-347, punctele 402 și 403.

⁽⁴⁷⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-7/95P John Deere/Comisia, citată mai sus, la nota de subsol 41, punctele 75-77.

⁽⁴⁸⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10, punctul 16.

⁽⁴⁹⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10.

⁽⁵⁰⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10, punctul 25.

⁽⁵¹⁾ În cazul transportului maritim de linie, există legături structurale și/sau operaționale între concurenți, de exemplu apartenența la acordurile unor consorții care permit companiilor maritime să comunice informații în scopul furnizării unui serviciu comun. Existența oricăror astfel de legături va trebui luată în considerare, de la caz la caz, pentru a se evalua impactul pe care un schimb suplimentar de informații îl are asupra pieței în cauză.

51. Schimbul de informații care sunt deja date publice nu constituie, în principiu, o încălcare a articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE ⁽⁵²⁾. Cu toate acestea, este important să se determine nivelul de transparență a pieței și măsura în care schimbul îmbunătățește informațiile, făcându-le mai accesibile și/sau combinând informații disponibile public cu alte informații. Informația care rezultă poate deveni sensibilă din punct de vedere comercial, iar diseminarea acesteia – susceptibilă să restrângă concurența.
52. Informațiile pot fi individuale sau agregate. Datele individuale se referă la o întreprindere desemnată sau identificabilă. Datele agregate combină datele de la un număr de întreprinderi independente suficient de mare ca să facă imposibilă recunoașterea datelor individuale. Schimbul de informații individuale între concurenți este mai probabil să intre sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE ⁽⁵³⁾, decât schimbul de informații agregate care, în principiu, nu cade sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Autoritatea va acorda o atenție specială nivelului de agregare. Acesta va trebui să fie de așa natură încât informațiile să nu poată fi dezagregate, permițând astfel întreprinderilor să identifice, în mod direct sau indirect, strategiile concurențiale ale concurenților.
53. Cu toate acestea, în cazul transportului de linie, este necesară examinarea cu prudență a schimbului de previziuni privind disponibilul de capacitate, chiar și sub formă agregată, în special când se desfășoară pe piețe concentrate. Pe piețele serviciilor transportului de linie, datele privind capacitatea reprezintă parametrul-cheie de coordonare a comportamentului concurențial și au un efect direct asupra prețurilor. Schimburile de previziuni agregate privind disponibilul de capacitate care indică rutele pentru care va fi utilizat acesta pot fi anticoncurențiale în măsura în care pot conduce la adoptarea unei politici comune de către mai mulți sau toți transportatorii și pot avea ca rezultat furnizarea de servicii la prețuri superioare celor competitive. În plus, există un risc de dezagregare a datelor, deoarece pot fi combinate cu anunțurile publicate în mod individual de transportatorii de linie. Aceasta ar permite întreprinderilor să identifice poziția pe piață și strategiile firmelor concurente.
54. Vechimea datelor și perioada la care se referă sunt factori la fel de importanți. Datele pot fi vechi, recente sau viitoare. În general, nu se consideră că schimbul de informații vechi intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, deoarece acesta nu poate avea un impact real asupra comportamentului viitor al întreprinderilor. În trecut, Comisia, a considerat că informațiile care datează de peste un an sunt „vechi” ⁽⁵⁴⁾, în vreme ce informațiile a căror vechime este mai mică de un an erau apreciate drept „recente” ⁽⁵⁵⁾. Caracterul de vechi sau recent al informațiilor trebuie evaluat cu o anumită flexibilitate, ținându-se cont de măsura în care acestea devin caduce pe piața relevantă. Este probabil ca durata în care informațiile devin „vechi” să fie mai scurtă dacă informațiile sunt agregate și nu individuale. Schimburile de informații recente privind volumul și capacitatea nu sunt, de asemenea, susceptibile să producă o restrângere a concurenței dacă informațiile sunt agregate într-un grad adecvat, astfel încât tranzacțiile expeditorilor sau transportatorilor individuali să nu poată fi identificate, nici direct, nici indirect. Datele viitoare se referă la viziunea unei întreprinderi privind modul în care se va dezvolta piața sau la strategia pe care aceasta intenționează să o urmărească pe piața respectivă. Schimbul de date viitoare este cel mai susceptibil să fie problematic, în special atunci când se referă la prețuri sau la rezultate. Acesta poate revela strategia comercială pe care o întreprindere intenționează să o adopte pe piață. Procedând astfel, se poate reduce în mod considerabil rivalitatea dintre părțile care efectuează schimbul de informații și poate, prin urmare, conduce la restrângerea concurenței.
55. Frecvența schimbului trebuie, de asemenea, luată în considerare. Cu cât frecvența schimbului de informații este mai mare, cu atât concurenții pot reacționa mai rapid. Aceasta facilitează represaliile și, în cele din urmă, reduce dorința de a iniția acțiuni competitive pe piață. Așa-numita „concurență ascunsă” ar putea fi restrânsă.
56. De asemenea, ar trebui să fie analizat modul în care informațiile sunt prezentate, pentru a evalua efectul (efectele) pe care le-ar putea avea asupra pieței (piețelor). Cu cât informațiile sunt mai ușor comunicate clienților, cu atât acestea sunt mai puțin problematice. Invers, dacă transparența pieței este ameliorată exclusiv în beneficiul furnizorilor, aceasta poate priva clienții de avantajul unei „concurențe ascunse” crescute.

⁽⁵²⁾ Hotărârea TACA, citată mai sus la nota de subsol 24, punctul 1154.

⁽⁵³⁾ Decizia 78/252/CEE a Comisiei din 23 decembrie 1977 în cazul IV/29.176 – Vegetable Parchment (JO L 70, 13.3.1978, p. 54).

⁽⁵⁴⁾ Decizia 92/157/CEE a Comisiei din 17 februarie 1992 în cazul IV/31.370 – UK Agricultural Tractor Registration Exchange (JO L 68, 13.3.1992, p. 19), punctul 50.

⁽⁵⁵⁾ Decizia 98/4/CECO a Comisiei din 26 noiembrie 1997 în cazul IV/36.069 – Wirtschaftsvereinigung Stahl (JO L 1, 3.1.1998, p. 10), punctul 17.

57. În sectorul transportului de linie se folosesc indici de prețuri pentru a arăta modificările medii ale prețului pentru transportul unui container maritim. Un indice de prețuri bazat pe informații privind prețurile agregate în mod corespunzător nu este susceptibil de a încălca articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, cu condiția ca gradul de agregare să nu permită întreprinderilor să identifice, prin dezagregare, în mod direct sau indirect, strategiile competitive ale concurenților. Dacă un indice de prețuri reduce sau înlătură gradul de nesiguranță în ceea ce privește funcționarea pieței, având drept rezultat restrângerea concurenței dintre întreprinderi, aceasta ar reprezenta o încălcare a articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE. În procesul de evaluare a efectului probabil al unui astfel de indice de prețuri pe o anumită piață relevantă, trebuie să se țină seama de gradul de agregare a datelor, de vechimea acestora (date vechi sau recente) și de frecvența de publicare a indicelui. În general este importantă efectuarea unei evaluări de ansamblu a tuturor elementelor oricărui sistem de schimb de informații, pentru a se ține seama de interacțiunile potențiale, de exemplu între schimbul de date privind capacitatea și volumul, pe de o parte, și privind indicele de prețuri, pe de altă parte.
58. Un schimb de informații între transportatori care restrânge concurența poate totuși să crească gradul de eficiență, cum ar fi o mai bună planificare a investițiilor și utilizarea mai eficientă a capacității. Astfel de beneficii vor trebui să fie bine întemeiate, să se transmită consumatorilor și să contrabalanseze efectele anticoncurențiale ale schimbului de informații, în cadrul articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE. În acest context, este important de menționat că una dintre condițiile articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE este că și consumatorii ar trebui să se bucure de o parte echitabilă din beneficiile generate de un acord care restrânge concurența. În cazul în care toate cele patru condiții cumulative prevăzute la articolul 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE sunt îndeplinite, interdicția de la articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE nu se aplică ⁽⁵⁶⁾.

3.2.4. Asociațiile profesionale

59. În sectorul transportului maritim de linie, ca în orice alt domeniu, discuțiile și schimburile de informații pot avea loc în cadrul unei asociații profesionale, cu condiția ca aceasta să nu fie folosită ca (a) un forum pentru reuniuni de cartel ⁽⁵⁷⁾, (b) o structură care emite decizii sau recomandări anticoncurențiale membrilor săi ⁽⁵⁸⁾ sau (c) un mijloc de schimb de informații care reduce sau înlătură gradul de incertitudine în ceea ce privește funcționarea pieței, având drept rezultat restrângerea concurenței dintre întreprinderi prin neîndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 53 alineatul (3) ⁽⁵⁹⁾. Ar trebui să se facă distincția între această situație și discuțiile legitime întreprinse în cadrul unei asociații profesionale cum ar fi cele privind standardele tehnice și de mediu.

3.3. Acordurile de utilizare în comun în transportul cu nave tramp

60. Forma de cooperare orizontală cel mai des întâlnită în sectorul transportului cu nave tramp este acordul de utilizare în comun (grup de transport maritim). Nu există un model universal de astfel de grup. Unele caracteristici, însă, apar ca fiind comune celor mai multe grupuri de transport maritim pe diferitele segmente de piață, astfel cum se poate vedea mai jos.
61. Un model-standard de grup de transport maritim reunește un număr de nave similare ⁽⁶⁰⁾ aflate în proprietatea unor armatori diferiți și funcționând sub administrație unică. Un administrator al unui grup este de obicei responsabil de administrarea din punct de vedere comercial (de exemplu, marketingul comun ⁽⁶¹⁾, negocierea navlului și centralizarea veniturilor și a costurilor voiajelor) ⁽⁶²⁾, precum și de funcționarea comercială (programarea mișcărilor navelor și dirijarea acestora, desemnarea agenților portuari, informarea la zi a clienților, emiterea facturilor, comandarea combustibililor, colectarea

⁽⁵⁶⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10.

⁽⁵⁷⁾ Decizia 2004/421/CE a Comisiei din 16 decembrie 2003 în cazul COMP/38.240 – Industrial tubes (JO L 125, 28.4.2004, p. 50).

⁽⁵⁸⁾ Decizia 82/896/CEE a Comisiei din 15 decembrie 1982 în cazul IV/29.883 – AROW/BNIC (JO L 379, 31.12.1982, p. 1); Decizia 96/438/CE a Comisiei din 5 iunie 1996 în cazul IV/34.983 – Fenex (JO L 181, 20.7.1996, p. 28).

⁽⁵⁹⁾ Decizia 92/157/CEE a Comisiei, UK Agricultural Tractor Registration Exchange citată mai sus la nota de subsol 54.

⁽⁶⁰⁾ Prin urmare, grupul poate atrage contracte mari de afretare, poate combina diferite astfel de contracte și reduce numărul de călătorii în balast prin planificarea atentă a flotei.

⁽⁶¹⁾ De exemplu, navele grupului sunt puse pe piață ca un singur produs comercial, oferind soluții de transport indiferent care sunt navele care efectuează transportul propriu-zis.

⁽⁶²⁾ De exemplu, veniturile grupului sunt colectate de administrația centrală și profitul este distribuit participanților în baza unui sistem complex de repartitie.

veniturilor navelor și distribuirea acestora în baza unui sistem complex prestabilit de repartitie etc.). Administratorul de grup acționează adesea sub supravegherea unui comitet executiv general care reprezintă armatorii. Funcționarea tehnică a navei este, de obicei, în responsabilitatea fiecărui armator (siguranță, echipaj, reparații, întreținere etc.). Deși își comercializează serviciile în comun, de cele mai multe ori membrii grupului efectuează aceste servicii în mod individual.

62. Rezultă din această descriere că trăsătura-cheie a grupurilor tipice de transport maritim este vânzarea în comun, împreună cu câteva caracteristici de producție în comun. Prin urmare, sunt relevante atât orientările privind vânzarea în comun, ca variantă a unui acord de comercializare în comun, cât și cele privind producția în comun din Orientările Autorității privind aplicabilitatea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală⁽⁶³⁾. Dată fiind varietatea caracteristicilor grupurilor, fiecare grup trebuie analizat individual pentru a se determina, pe baza centrului său de gravitație⁽⁶⁴⁾, dacă se află sub incidența articolului 53 alineatul (1) și, în caz afirmativ, dacă îndeplinește cele patru condiții cumulative ale articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE.

63. Grupurile care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului⁽⁶⁵⁾ deoarece sunt create ca o societate comună ce îndeplinește pe termen lung toate funcțiile unei entități economice autonome [așa-numitele societăți comune cu funcționalitate deplină, a se vedea articolul 3 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului] nu sunt afectate în mod direct de schimbările aduse de Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 al Consiliului și nu fac obiectul prezentelor orientări. Orientări privind deplina funcționalitate se găsesc, printre altele, în Comunicarea juridicțională consolidată a Comisiei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi⁽⁶⁶⁾. În măsura în care aceste grupuri au ca obiect sau efect coordonarea comportamentului concurențial al întreprinderilor fondatoare, o astfel de coordonare este evaluată în conformitate cu criteriile de la articolul 53 alineatele (1) și (3) din Acordul privind SEE, pentru a se stabili dacă operațiunea este sau nu compatibilă cu funcționarea Acordului privind SEE⁽⁶⁷⁾.

3.3.1. Grupuri care nu intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE

64. Acordurile de utilizare în comun nu intră sub incidența interdicției de la articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE dacă participanții la acestea nu sunt concurenți reali sau potențiali. De exemplu, în cazul în care doi sau mai mulți armatori formează un grup cu scopul de a participa la licitații și a executa contracte de afretare pe care, ca operatori individuali, nu le puteau obține sau executa pe cont propriu. Această concluzie rămâne validă în cazurile în care astfel de grupuri transportă în mod ocazional o altă marfă, reprezentând o mică parte din volumul total.

65. Grupurile a căror activitate nu influențează parametri relevanți ai concurenței deoarece sunt de mică importanță și/sau nu afectează semnificativ comerțul dintre statele SEE⁽⁶⁸⁾, nu intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE. Cu toate acestea, un grup nu intră în sfera de aplicare a comunicării Autorității privind acordurile de mică importanță dacă presupune fixarea prețurilor, inclusiv vânzarea în comun.

3.3.2. Grupuri care, în general, intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE

66. Acordurile stabilite între concurenți care se limitează la comercializarea în comun au, în general, ca obiect și ca efect coordonarea politicii de prețuri a acestor concurenți⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶³⁾ În secțiunea 5 și, respectiv, secțiunea 3 a orientărilor, citate la nota de subsol 9.

⁽⁶⁴⁾ Orientări privind acordurile de cooperare orizontală, citate mai sus la nota de subsol 9, punctul 12.

⁽⁶⁵⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1), încorporat în capitolul A punctul 1 din anexa XIV la Acordul privind SEE prin Decizia nr. 78/2004 a Comitetului mixt al SEE (JO L 219, 19.6.2004, p. 13 și suplimentul SEE nr. 32, 19.6.2004, p. 1).

⁽⁶⁶⁾ JO C 95, 16.4.2008, p. 1.

⁽⁶⁷⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului, citat mai sus la nota de subsol 65, articolul 2 alineatul (4).

⁽⁶⁸⁾ Comunicarea Autorității privind acordurile de mică importanță care nu restrâng în mod considerabil concurența în sensul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE (*de minimis*) (JO C 67, 20.3.2003, p. 20 și suplimentul SEE la JO nr. 15, 20.3.2003, p. 11) și Orientările privind conceptul de afectare a comerțului, citate mai sus la nota de subsol 17.

⁽⁶⁹⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală, citate mai sus la nota de subsol 9, secțiunea 5. Activitățile unui agent naval independent cu ocazia intermediării unui contract pentru o navă nu intră în această categorie.

3.3.3. Grupuri care ar putea intra sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE

67. Dacă grupul nu are ca obiect o restrângere a concurenței, este necesară o analiză a efectelor acestuia asupra pieței în cauză. Un acord intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE în cazul în care este probabil să aibă un impact negativ apreciabil asupra parametrilor concurenței pe piață, cum sunt prețurile, cheltuielile, diferențierea și calitatea serviciilor și inovația. Acordurile pot avea acest efect prin reducerea semnificativă a rivalității între părțile la acord sau între acestea și terți ⁽⁷⁰⁾.
68. Anumite grupuri din sectorul transportului cu nave tramp nu implică comercializarea în comun, însă presupun un anumit grad de coordonare a parametrilor concurenței (de exemplu, programarea sau aprovizionarea în comun). Aceste cazuri fac obiectul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE numai dacă părțile la acord au un anumit grad de putere de piață ⁽⁷¹⁾.
69. Capacitatea grupului de a cauza efecte de piață negative considerabile depinde de contextul economic, ținându-se seama de puterea de piață combinată a părților și de natura acordului, împreună cu alți factori structurali de pe piața relevantă. Trebuie avut în vedere, de asemenea, dacă acordul de utilizare în comun afectează comportamentul părților pe piețele vecine, aflate în strânsă legătură cu piața afectată în mod direct de această cooperare ⁽⁷²⁾. Acesta poate fi, de exemplu, cazul în care piața grupului este cea a transportului de produse forestiere cu nave specializate de transport, de formă paralelipipedică (piața A), iar membrii grupului dețin și nave care funcționează pe piața de vrac uscat (piața B).
70. În ceea ce privește factorii structurali de pe piața relevantă, în cazul în care grupul are o cotă de piață redusă, este improbabil să apară efecte restrictive. În cadrul evaluării impactului unui anumit grup asupra pieței relevante, trebuie să se țină seama de factorii suplimentari, precum gradul de concentrare a pieței, poziția și numărul concurenților, stabilitatea cotelor de piață de-a lungul timpului, participarea la mai multe grupuri, barierele de intrare pe piață și probabilitatea intrării pe piață, transparența pieței, compensarea puterii de cumpărare a utilizatorilor de transport și natura serviciilor (de exemplu, servicii omogene sau servicii diferențiate).
71. În ceea ce privește natura acordului, trebuie examinate clauzele care afectează comportamentul concurențial al grupului sau al membrilor acestuia pe piață, cum ar fi clauzele care interzic membrilor să activeze pe aceeași piață în afara grupului (clauze de neconcurență), perioade de blocare și termene de preaviz (clauze de ieșire), precum și schimburile de informații sensibile din punct de vedere comercial. Trebuie, de asemenea, avute în vedere toate legăturile existente între grupuri, fie în ceea ce privește conducerea sau membrii acestora, fie în ceea ce privește împărțirea cheltuielilor și veniturilor.

3.3.4. Aplicabilitatea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE

72. În cazurile în care grupurile intră sub incidența articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, întreprinderile implicate trebuie să se asigure că îndeplinesc cele patru condiții cumulative prevăzute la articolul 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE ⁽⁷³⁾. Articolul 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE nu exclude *a priori*, din sfera sa de aplicare, anumite tipuri de acorduri. În principiu, toate acordurile restrictive care îndeplinesc cele patru condiții cumulative prevăzute la articolul 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE beneficiază de exceptare. Această analiză se bazează pe o scară mobilă. Creșterile de eficiență și transmiterea lor către consumatori trebuie întotdeauna să fie proporționale cu importanța restrângerii concurenței constatată în temeiul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE.
73. Întreprinderea implicată este cea care trebuie să demonstreze faptul că grupul îmbunătățește serviciile de transport sau promovează progresul tehnic sau economic sub forma unor creșteri ale eficienței. Eficiența generată nu poate fi economisirea unor cheltuieli care reprezintă o parte inerentă a reducerii concurenței, ci trebuie să rezulte din integrarea activităților economice.

⁽⁷⁰⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3), citate mai sus la nota de subsol 10.

⁽⁷¹⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală, citate mai sus la nota de subsol 9, punctul 149.

⁽⁷²⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 din Acordul privind SEE la acordurile de cooperare orizontală, citate mai sus la nota de subsol 9, punctul 142.

⁽⁷³⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10.

74. Creșterile eficienței în cazul grupurilor pot rezulta, de exemplu, din obținerea unei rate mai bune de utilizare și din economii de scară. Grupurile specializate în servicii de transport cu nave tramp își programează, în general, cursele de nave în comun pentru a-și repartiza geografic flotele. Această repartizare poate reduce numărul de călătorii în balast, ceea ce poate permite o mai bună utilizare globală a capacității grupului și, în cele din urmă, genera economii de scară.
75. Consumatorii trebuie să primească o parte echitabilă din câștigurile în eficiență generate. În conformitate cu articolul 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, trebuie luate în considerare efectele benefice asupra tuturor consumatorilor de pe piața relevantă și nu efectul asupra fiecărui consumator individual⁽⁷⁴⁾. Transmiterea beneficiilor trebuie să compenseze cel puțin impactul negativ real sau potențial asupra consumatorilor cauzat de restrângerea concurenței constatată în temeiul articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE⁽⁷⁵⁾. În acest context, pentru a analiza probabilitatea unei transmiteri, trebuie examinate, de asemenea, structura pieței serviciilor tramp și flexibilitatea cererii.
76. Un grup nu trebuie să impună restricții care nu sunt indispensabile pentru atingerea creșterii în eficiență. În acest sens, poate fi necesar să se verifice dacă părțile ar fi putut obține creșterile în eficiență pe cont propriu. Pentru a efectua această evaluare este relevant să se examineze, *inter alia*, scara de eficiență minimă care trebuie atinsă pentru a oferi diferite tipuri de servicii de transport cu nave tramp. În plus, fiecare clauză restrictivă a unui acord de utilizare în comun trebuie să fie necesară, în mod rezonabil, pentru a atinge creșterile în eficiență pretinse. Clauzele restrictive pot fi justificate pentru o perioadă mai lungă de timp, pe toată durata grupului sau doar pentru o perioadă tranzitorie.
77. În ultimul rând, acordul nu trebuie să ofere întreprinderilor posibilitatea de a elimina concurența pe o parte semnificativă a pieței serviciilor în cauză.

⁽⁷⁴⁾ Hotărârea Curții Europene de Justiție în cauza C-238/05, Asnef-Equifax/Ausbanc, citată mai sus la nota de subsol 42, punctul 70.

⁽⁷⁵⁾ Orientări privind aplicarea articolului 53 alineatul (3) din Acordul privind SEE, citate mai sus la nota de subsol 10, punctul 24.