

Streszczenie decyzji Komisji

z dnia 7 lipca 2016 r.

**dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
i art. 53 Porozumienia EOG****(Sprawa AT.39850 – Container Shipping)**

(notyfikowana jako dokument nr C(2016) 4215)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2016/C 327/04)

W dniu 7 lipca 2016 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 53 Porozumienia EOG. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja niniejszym podaje do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnicy handlowej. Pełny tekst decyzji został opublikowany w języku angielskim na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: http://ec.europa.eu/competition/index_pl.html

1. WPROWADZENIE

- (1) Decyzja nadaje prawnie wiążący charakter zobowiązaniom zaproponowanym przez 14 przedsiębiorstw żeglugi kontenerowej (zwanymi dalej łącznie „stronami”): Maersk (Dania), MSC (Szwajcaria), CMA CGM (Francja), Hapag-Lloyd (Niemcy), Hamburg Süd (Niemcy), COSCO (Chiny), OOCL (Hongkong), Evergreen (Tajwan), Hanjin (Korea Południowa), Hyundai Merchant Marine (Korea Południowa), MOL (Japonia), NYK (Japonia), UASC (Zjednoczone Emiraty Arabskie) i ZIM (Izrael).

2. OPIS SPRAWY**2.1. Procedura**

- (2) Decyzjami z dnia 21 listopada 2013 r. i dnia 13 listopada 2015 r. Komisja wszczęła postępowanie przeciwko stronom. W dniu 26 listopada 2015 r. Komisja przyjęła wstępną ocenę zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, w której przedstawiła swoje zastrzeżenia dotyczące konkurencji. Wstępna ocena została doręczona stronom w dniu 26 listopada 2015 r.
- (3) W okresie od dnia 21 grudnia 2015 r. do dnia 12 lutego 2016 r. – w odpowiedzi na wstępną ocenę – strony przedstawiły Komisji swoje zobowiązania („zobowiązania”).
- (4) W dniu 16 lutego 2016 r., na mocy art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* opublikowano zawiadomienie zawierające streszczenie sprawy i zobowiązań oraz wezwanie zainteresowanych osób trzecich do przedstawienia uwag na ich temat w terminie jednego miesiąca od daty publikacji zawiadomienia („zawiadomienie na mocy art. 27 ust. 4”).
- (5) W dniu 27 czerwca 2016 r. przeprowadzono konsultacje z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących, który wydał pozytywną opinię. W dniu 28 czerwca 2016 r. urzędnik przeprowadzający spotkanie wyjaśniające wydał sprawozdanie końcowe.

2.2. Praktyka, której dotyczy postępowanie

- (6) Strony regularnie ogłaszają zamierzone (przyszłe) podwyżki cen usług w zakresie dalekomorskiej żeglugi kontenerowej, co najmniej na trasach z Dalekiego Wschodu do Europy Północnej i basenu Morza Śródziemnego (w kierunku zachodnim), na swoich stronach internetowych, w prasie lub za pomocą innych środków. W tych ogłoszeniach przedstawiają one wysokość podwyżki wyrażoną w dolarach amerykańskich w odniesieniu do przewożonej jednostki kontenera (dwudziestostopowa jednostka ekwiwalentna, „TEU”), trasę objętą podwyżką oraz datę wprowadzenia podwyżki. Ogłoszenia takie zwane są w branży „ogłoszeniami dotyczącymi podwyżki stawek”. Dotyczą one zasadniczo znacznych podwyżek stawek w wysokości kilkuset dolarów amerykańskich na TEU.
- (7) Ogłoszenia dotyczące podwyżki stawek dokonywane są zazwyczaj na 3–5 tygodni przed planowaną datą wdrożenia. W tym czasie niektóre lub wszystkie strony ogłaszają podobne planowane podwyżki stawek na tych samych lub podobnych trasach i z takim samym lub podobnym terminem wprowadzenia. Niektóre strony czasem przekładają lub modyfikują ogłoszone podwyżki stawek, być może w celu ujednoczenia ich z podwyżkami ogłoszonymi przez inne strony.
- (8) W ocenie wstępnej z dnia 26 listopada 2015 r. Komisja wyraziła obawę, że ogłoszenia dotyczące podwyżki stawek mogą przynieść klientom bardzo niewielkie korzyści: ogłoszenia, w których podaje się wyłącznie kwotę zamierzonej podwyżki, mogą nie informować klientów o nowej pełnej cenie, którą będą musieli zapłacić w przyszłości. Ponadto ogłoszenia dotyczące podwyżki stawek mogą być ostatecznie wiążące jedynie w ograniczonym zakresie i w związku z tym klienci nie mogą na nich polegać, podejmując decyzje o zakupie.

(¹) Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.

- (9) Komisja wyraziła także zaniepokojenie faktem, że taka praktyka może umożliwiać stronom wzajemne poznawanie zamiarów dotyczących cen oraz koordynowanie swoich zachowań. Praktyka ta może umożliwiać stronom testowanie, czy – bez ryzyka utraty klientów – mogą w uzasadniony sposób wprowadzić podwyżkę cen, a tym samym praktyka ta może zmniejszać strategiczną niepewność dla stron i ich motywację do konkutowania. Komisja obawia się, że takie zachowanie można uznać za praktykę uzgodnioną, która stanowi naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 Porozumienia EOG.

2.3. Zaproponowane zobowiązania

- (10) Zgodnie z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 strony zaproponowały zobowiązania, które mogą podjąć, aby uwzględnić zastrzeżenia Komisji dotyczące konkurencji w odniesieniu do wspomnianej wyżej praktyki.
- (11) Strony zaproponowały zaprzestanie publikowania i przekazywania ogłoszeń dotyczących podwyżki stawek, tj. zmian cen podawanych wyłącznie jako kwota pieniężna lub zmiana procentowa.
- (12) Strony nie będą zobowiązane do publikowania ani przekazywania (dalej „ogłaszania”) swoich cen, ale w przypadku, gdy się na to zdecydują, ogłoszenia takie muszą być zrozumiałe dla nabywców i wiążące dla stron. W tym celu strony proponują, by ogłoszenia dotyczące cen zawierały co najmniej następujące informacje:
- kwotę podstawowej stawki opłaty, opłaty zbiornikowe („BAF”), opłaty za ochronę, opłaty za obsługę terminali („THC”) i opłaty za szczyt sezonu („PSS”, lub inne podobne opłaty);
 - inne opłaty, które mogą mieć zastosowanie;
 - usługi, do których się odnoszą;
 - okres, którego dotyczą (który można określić jako okres oznaczony lub okres bez daty końcowej – w takim przypadku ceny są ważne do odwołania).

Ogłoszenia będą dokonywane najpóźniej 31 dni przed datą wdrożenia nowych cen.

- (13) Podwyżki cen opublikowane w ogłoszeniach w okresie ich ważności są wiążące dla stron jako ceny maksymalne; strony mogą jednak oferować niższe ceny.
- (14) W celu ułatwienia prowadzenia działalności strony włączyły dwa wyjątki od zobowiązań w sytuacjach, które najprawdopodobniej nie powinny wywoływać zastrzeżeń Komisji dotyczących konkurencji. Zobowiązania nie będą miały zastosowania do:
- komunikatów przeznaczonych dla nabywców, którzy w tym dniu dysponują umową określającą stawkę obowiązującą w odniesieniu do trasy, której dotyczy komunikat;
 - komunikatów podczas negocjacji dwustronnych lub komunikatów dostosowanych do potrzeb określonych nabywców.

Strony są jednak nadal związane cenami maksymalnymi określonymi w odpowiednich ogłoszeniach dotyczących cen, które mają zastosowanie do tych samych usług i klientów, o których mowa w komunikatach, na warunkach określonych w zobowiązaniach.

- (15) Zobowiązania będą obowiązywać przez 3 lata w odniesieniu do wszystkich szlaków żeglugowych prowadzących do i z EOG, po upływie pięciu miesięcy od przyjęcia przez Komisję decyzji w sprawie zobowiązań.
- (16) Zobowiązania te nie zwalniają stron z obowiązku przestrzegania wymogów wynikających z przepisów ustawowych lub wykonawczych obowiązujących w innych jurysdykcjach.

2.4. TEST RYNKOWY

- (17) Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w dniu 16 lutego 2016 r. Komisja opublikowała zawiadomienie w związku z testem rynkowym oraz projekt zobowiązań, wzywając zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag. Na podstawie otrzymanych uwag nie stwierdzono nowych zastrzeżeń dotyczących konkurencji ani nowych punktów, które wiązałyby się z koniecznością ponownego rozważenia merytorycznych aspektów projektu zobowiązań zaproponowanych przez przewoźników.

2.5. Ocena i proporcjonalność zaproponowanych zobowiązań

- (18) Zobowiązania w swym ostatecznym kształcie są wystarczające w odpowiedzi na zastrzeżenia sformułowane przez Komisję we wstępnej ocenie, a przy tym nie są nieproporcjonalne.
- (19) Terminowe, przejrzyste i wiążące cenniki umożliwią konsumentom podejmowanie świadomych decyzji o zakupie i utrudnią stronom uzgadnianie cen. Mimo że bardziej przejrzysty sposób ogłaszania cen jako taki oznacza większą przejrzystość zarówno dla stron, jak i dla klientów, to dobrze poinformowani klienci będą w stanie wywierać presję na strony, przez co uzgadnianie cen stanie się trudniejsze i bardziej ryzykowne.

- (20) Zobowiązania ograniczają się tylko do sposobu ogłaszania cen i nie wpływają na swobodę działania stron przy podejmowaniu decyzji o ogłoszeniu cenników i o sposobie ustalania cen. Ponieważ zobowiązania te spowodują poważną zmianę w całym sektorze, jeśli chodzi o ogłaszanie cen, uznano, że należy ograniczyć ich czas obowiązywania do trzech lat w celu zbadania ich wpływu na rynek. Zobowiązania są zatem proporcjonalne.

3. WNIOSKI

- (21) Na mocy decyzji zobowiązania zaproponowane przez przewoźników stają się dla nich prawnie wiążące.
- (22) W świetle ostatecznych zobowiązań zaproponowanych przez przewoźników Komisja uważa, że nie ma podstaw do podejmowania przez nią dalszych działań. Decyzja obowiązuje od dnia 7 grudnia 2016 r. do dnia 7 grudnia 2019 r.
-