



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

IV/2024

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Konec blokové výjimky v námořní líniové dopravě – co bude dál?

Úvod	str. 2
Nezájem úřadů o důslednou kontrolu	str. 3
Další možný vývoj	str. 3
Ani do budoucna nejsou známy ovládací a kontrolní prvky	str. 4
Nejasná pravidla s vysokou mírou tolerance	str. 5
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: CBER vypršelo, ať žije „volný trh“

1. Úvod

Námořní aliance "Gemini Cooperation" (Gemini), která zahájí činnost na začátku roku 2025, a aliance Ocean Alliance dosáhnou vyšších tržních podílů ve velké části obchodů souvisejících s Evropou, které obsluhují, a které jsou nad prahovou hodnotou, již evropští hlídací psi hospodářské soutěže považují za bezpečnou. Vyplývá to z výpočtů vycházejících z aktuálního kapacitního plánování dopravců, které exkluzivně (pro DVZ) provedla britská společnost MDS Transmodal, která se zabývá průzkumem trhu.

Podle mluvčí komisařky EU pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerové budou lodní společnosti v budoucnu podléhat pokynům platným pro všechna odvětví podle nařízení o blokových výjimkách (CBER), jehož platnost vyprší 25. dubna. Na dopravce by se pak vztahovala ustanovení tzv. "horizontálních dohod o spolupráci" a "výjimky pro specializační dohody". Posledně uvedené ukládá společnostem povinnost provádět sebehodnocení podle práva hospodářské soutěže, jakmile společný podíl na trhu překročí prahovou hodnotu 20 procent. Překročení této hodnoty není nezákonné, ale spíše otevírá možnost pro dozorčí orgány Evropské komise v oblasti hospodářské soutěže zahájit vyšetřování proti těm dopravcům, kteří jsou členy dané aliance.

Vzhledem k tomu, že takový přezkum nebyl nikdy proveden v rámci platnosti dřívější prahové hodnoty podílu na trhu CBER ve výši 30 procent, není jisté, při jaké prahové hodnotě by Komise zahájila šetření. "Pokud by tržní podíly jednotlivých obchodů přesáhly 40 procent, myslím, že by bylo pochopitelné, kdyby to Komise jen tak nenechala být," říká Markus Schöner, partner v obchodní advokátní kanceláři CMS, která se specializuje na evropské a německé antimonopolní právo. Pokud by se jednalo o několik obchodů s tržním podílem 40 procent nebo výrazně vyšším, Komise by se na to podle Schönera musela skutečně podívat. "Podle německého soutěžního práva se individuální dominantní postavení na trhu předpokládá od podílu na trhu ve výši 40 procent," říká odborník.

V Evropské unii se tato hranice pohybuje kolem 50 procent. Gemini má 40procentní podíl na trhu transatlantického obchodu, Ocean Alliance dokonce 50procentní na trase na Dálný východ přes Blízký východ. Podle Ulfa Schawohla, vedoucího oddělení regulačních záležitostí

společnosti Hapag-Lloyd, německý dopravce a Maersk průběžně přezkoumávají slučitelnost Gemini s právními předpisy EU v oblasti hospodářské soutěže. Obě společnosti rovněž splnily regulační oznamovací povinnosti vztahující se na spolupráci tohoto druhu v různých jurisdikcích a jsou v kontaktu s příslušnými orgány pro hospodářskou soutěž a lodní dopravu.

2. Nezájem úřadů o důslednou kontrolu

V minulosti se společnosti zabývající se kontejnerovou dopravou neměly čeho obávat, pokud jde o kontrolu hospodářské soutěže: Evropská komise, která je odpovědná za dohled, nezhájila jedině šetření, přestože dopravci někdy dosahovali velmi vysokých podílů na trhu pro jednotlivé obchody v rámci aliancí a dalších dohod o konsorciích. Je třeba se obávat, že nečinnost úřadu bude pokračovat i po skončení platnosti nařízení o blokových výjimkách (CBER). A to navzdory skutečnosti, že nové předpisy, které mají být uplatňovány, ve skutečnosti snižují právní překážky pro zahájení vyšetřování, ač v současné době existují přepravní konsorcia s tržním podílem vyšším než 50 procent.

Od příštího roku se situace nezlepší: jednotlivé aliance budou v rámci svého stávajícího plánování kapacit spojovat tržní sílu, která dále ohrozí volnou hospodářskou soutěž. Až dosud se Evropská komise cítila povolána k tomu, aby vykonávala čistou kontrolu fúzí; nyní by měla přehodnotit svou úlohu v lodní dopravě a zabývat se také tržní silou smluvní spolupráce. To je jediný způsob, jak zabránit tomu, aby stále méně lodních společností podnikalo velké kroky směrem k dominantnímu postavení na trhu.

3. Další možný vývoj neskýtá příliš mnoho optimismu

I když již 25. dubna 2024 vypršela platnost nařízení EU o blokových výjimkách pro konsorcia v liniové dopravě (CBER), pro společnosti zabývající se kontejnerovou dopravou se pravděpodobně nic nezmění. "V poslední diskuzi se hodně mluvilo o relativně málo podstatných věcech," říká Markus Schöner, partner v obchodní advokátní kanceláři CMS, který se specializuje na antimonopolní právo EU a Německa; "žádný velký třesk nebude."

Svazy spedice a rejdařů, jakož i zájmové organizace liniových lodních společností se opakovaně střetávaly v boji o suverenitu výkladu možných účinků nařízení. To bylo zavedeno v roce 2009 jako další vývoj dříve existujících výjimek z právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže

pro liniová konsorcia; v platnost vstoupila v následujícím roce a následně byla několikrát prodloužena.

Cílem nařízení o blokové výjimce mělo být umožnit lodním společnostem uzavírat dohody o spolupráci za určitých podmínek, aniž by byla porušena pravidla EU v oblasti hospodářské soutěže. Od té doby jsou konsorcia, která mají méně než 30% podíl na trhu, považována za a priori nezávadná podle práva hospodářské soutěže.

4. Ani do budoucna nejsou známy ovládací a kontrolní prvky

Na oplátku musí lodní společnosti konsorcia vypočítat společný podíl na trhu v rámci písemného sebehodnocení. Pokud tato hranice překročí 30 procent, musí dopravci vysvětlit, jak jejich spolupráce ovlivňuje trh; zejména musí uvést důvody, které věrohodně naznačují, že jejich spolupráce nenarušuje hospodářskou soutěž, přestože překračuje procentní podíl tolerovaný CBER. To vše musí dopravci písemně poskytnout v případě úřední kontroly. Dosud však k takovému vyšetřování nikdy nedošlo.

"Evropská komise nezahájila jediné veřejně známé vyšetřování konsorcií," řekl Schöner. "Některé lodní společnosti pravděpodobně popsaly hory papírů pro své sebehodnocení, které zmizely nepřečtené v některých zásuvkách. Hodně mozkové kapacity bylo použito pro těžko rozpoznatelné výsledky."

Podle mluvčí komisařky EU pro hospodářskou soutěž Margrethe Vestagerové budou lodní společnosti v budoucnu podléhat pokynům, které platí pro všechna průmyslová odvětví. S vypršením platnosti nařízení o blokové výjimce bude nyní pravděpodobně muset takové sebehodnocení provádět ještě více dopravců než dříve; v budoucnu budou muset lodní společnosti dodržovat nařízení o takzvaných dohodách o horizontální spolupráci a výjimce pro specializační dohody, které se vztahují na všechna odvětví hospodářství, uvedla mluvčí Vestagerová. Ta již ukládá společnostem povinnost provést vlastní audit, jakmile je kombinovaný podíl na trhu vyšší než 20 procent.

5. Nejasná pravidla s vysokou mírou tolerance

Ani nad touto hranicí není spolupráce v konsorciích zakázána, zdůrazňuje mluvčí. Rejdařské společnosti by také nemusely registrovat své dohody u Evropské komise a nechat je

schvalovat. "S vypršením nařízení o blokové výjimce pro konsorcia liniové lodní dopravy musí dopravci i nadále sami zkoumat, jaké dopady má jejich spolupráce." Po skončení platnosti nařízení o blokové výjimce se jako požadavek použije prahová hodnota podílu na trhu snižená o 10 procentních bodů. Pro dopravce nemá postupné vyprchávání CBER de facto žádný bezprostřední praktický význam pro jejich každodenní podnikání, protože musí provádět sebehodnocení, jako tomu bylo dříve.

"Nic se nezmění," řekl generální ředitel společnosti Hapag-Lloyd Rolf Habben Jansen na nedávné tiskové konferenci.

"Teprve se uvidí, jak nyní zareaguje Evropská komise," dodává právník Schöner. "Pokud jsou tržní podíly na jednotlivých obchodech vyšší než 40 procent, myslím, že by bylo pochopitelné, kdyby to komise prostě nenechala být."

A pokud existuje několik obchodů s podílem na trhu 40 procent nebo výrazně více, Komise by se na to skutečně musela podívat. "Podle německého soutěžního práva se individuální dominantní postavení na trhu předpokládá od podílu na trhu ve výši 40 procent," říká Schöner. V Evropské unii se tato hranice pohybuje kolem 50 procent. V prvním čtvrtletí roku 2024 působilo podle britské analytické společnosti MDS Transmodal (MDST) 36 konsorcií v rámci tří obchodů, které jsou relevantní pro dohled EU nad hospodářskou soutěží, do nichž jsou zapojeny evropské přístavy. 15 konsorcií zůstalo pod prahem podílu na trhu ve výši 20 %, který je zcela neškodný již od počátku po skončení platnosti nařízení o blokové výjimce. 11 konsorcií překročilo ve sledovaném období hranici 30 %, z nichž 4 byly nad hranicí 40 % a 2 dokonce nad hranicí 50 %. Poslední dvě jmenovaná konsorcia působí v transatlantickém obchodu a tvoří je lodní společnosti CMA CGM, Cosco, Hapag-Lloyd a ONE (podíl na trhu 50 procent) a Cosco, Hapag-Lloyd a MSC (55 procent). Evropská komise by proto měla dostatečný důvod k tomu, aby v souvislosti s končící blokovou výjimkou zahájila vyšetřování proti několika konsorciím, a aby mohla přijmout opatření proti možnému existujícímu protiprávnímu dominantnímu postavení na trhu. Podle analytičky MDST Antonelly Teodoro jsou současné tržní podíly konsorcií vyšší, než by ve skutečnosti naznačovala expirace CBER. "Konec blokové výjimky nevyřešil skutečný problém nedostatečného monitorování," říká Teodoro. Odvětví lodní dopravy, jeho zainteresované strany a v konečném důsledku i spotřebitelé by měli prospěch z takového monitorování, které by mělo být globálně strukturováno, aby bylo účinné, zdůrazňuje Teodoro. "Zdá se mi však příliš optimistické očekávat, že lodní společnosti budou

muset v určitém okamžiku předložit sebehodnocení, a to ještě předtím, než jim bude umožněno plavit se na určitých trasách."

Schöner navíc poukazuje na to, že Evropská komise dosud uplatňovala svou kontrolní pravomoc spíše při přebírání lodních společností: "Dosud úřad zkoumal především námořní trhy v souvislosti s kontrolou spojování podniků." Je pravda, že popisy fúzujících partnerů v těchto kontrolách již ukázaly, že tržní podíly v mnoha obchodech byly v některých případech výrazně vyšší než 30 procent. "Komise to však nevyužila jako příležitost k podrobnějšímu přezkoumání příslušných dohod o spolupráci." Generální ředitelka sdružení evropských speditérů CLECAT, Nicolette van der Jagt, se nedomnívá, že by Evropská komise po skončení platnosti CBER zásadně změnila svůj výkon dohledu nad trhem. "Evropská komise bude spolupráci sledovat, ale předpokládám, že velmi lehkou rukou," řekla nejvyšší představitelka.

6. Závěr

Na území EU a ve Švýcarsku jsou sídlem prakticky všechny významné liniové společnosti působící v Top 10 kontejnerových rejdařství. Ať jsou lídry jimi řízených aliancí (CMA-CGM, Maersk + Hapag Lloyd), či se pohybují po trhu osamoceně (MSC), díky deseti letům koncentrace v odvětví liniového rejdařství je již velmi těžké zajistit laissez fair uvnitř tohoto výlučného klubu. O to více by se měla EK pokusit nenaslouchat lobbystickým tlakům ze strany rejdařů a – podobně jako v jiných odvětvích – trh regulovat. Těžit z toho budou jak evropští vývozci a dovozci, tak i celý globální obchod obecně.

Konec IV. čísla

Příjemné jarní dny vám přeje Redakce SZ SSL