

Az EK-Szerződés 81. cikkének a tengeri szállítási szolgáltatásokra történő alkalmazására vonatkozó iránymutatások**Tervezet****(EGT-vonatkozású szöveg)**

(2007/C 215/03)

1. Bevezetés

1. Ezen iránymutatások megállapítják azokat az alapelveket, amelyeket az Európai Közösségek Bizottsága a Szerződés 85. és 86. cikkének (jelenleg 81. és 82. cikk) a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről szóló, 2006. szeptember 25-i 1419/2006/EK tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ előidézett változások által közvetlenül érintett tengeri szállítási szolgáltatási ágazatokban a piacok meghatározásakor és az együttműködési megállapodások vizsgálatakor követni fog.
2. Az iránymutatások arra szolgálnak, hogy az említett szolgáltatásokat az Európai Unió területén található kikötő/k/be vagy kikötő/k/ből kiindulva üzemeltető vállalkozások és vállalkozások társulásai számára segítséget nyújtsanak annak megállapításához, hogy megállapodásaik ⁽²⁾ összeegyeztethetők-e az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 81. cikkével. Az iránymutatások nem vonatkoznak más ágazatokra.
3. Az 1419/2006/EK rendelet kiterjesztette a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽³⁾, valamint a Bizottság által az EK-Szerződés 81. és 82. cikke alapján folytatott eljárásokról szóló, 2004. április 7-i 773/2004/EK bizottsági rendelet ⁽⁴⁾ hatályát a kabotázsra és a tramphajózási szolgáltatásokra. 2006. október 18-tól valamennyi tengeri szállítási szolgáltatási ágazatra általánosan alkalmazandó eljárási keret vonatkozik.
4. Ezenkívül az 1419/2006/EK rendelet hatályon kívül helyezte a Szerződés 85. és 86. (jelenleg 81. és 82.) cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i 4056/86/EK tanácsi rendeletet ⁽⁵⁾, amely a vonalhajózási konferenciáknak csoportmentességet nyújtott, és amely lehetővé tette a vonalhajózási konferenciákhoz tartozó vonalhajózási társaságok számára, hogy rögzítsék az árakat és a szállítás egyéb feltételeit, mivel a konferenciarendszer már nem felelt meg a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében foglalt kritériumoknak. A csoportmentesség hatályon kívül helyezése 2008. október 18-tól érvényes. Ezt követően azon vonalhajózási társaságoknak, amelyek az Európai Unió kikötőiben és/vagy kikötőiből kiindulva nyújtanak szolgáltatásokat, a vonalhajózási konferencia keretében végzett minden olyan tevékenységet be kell szüntetniük, amelyek ellentétesek a Szerződés 81. cikkével. Akkor is ez a helyzet, ha más joggyakorlatok nyíltan vagy hallgatólagosan engedélyezik a vonalhajózási konferenciák vagy keretmegállapodások által történő árrögzítést.
5. Ezek az iránymutatások kiegészítik a Bizottság által korábban kiadott útmutatót. Mivel a tengeri szállítási szolgáltatásokat a versengő fuvarozótársaságok közötti, kiterjedt együttműködési megállapodások jellemzik, a Szerződés 81. cikkének a horizontális együttműködési megállapodásokra való alkalmazhatóságáról szóló iránymutatás ⁽⁶⁾ (a horizontális együttműködésre vonatkozó iránymutatás) és a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás ⁽⁷⁾ különösen fontos.
6. A vonalhajózás horizontális együttműködési megállapodásaira közös szolgáltatások esetén a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2000. április 19-i 823/2000/EK bizottsági rendelet ⁽⁸⁾ vonatkozik. E rendelet meghatározza azokat a Szerződés 81. cikke (3) bekezdése szerinti feltételeket, amelyek mellett a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésében rögzített tilalom nem érvényes a vízi járműveket üzemeltető két vagy több fuvarozó társaság (konzorciumok) közötti megállapodásokra. A rendeletet az 1419/2006/EK rendeletben ⁽⁹⁾ bevezetett módosítások fényében felülvizsgálják.

⁽¹⁾ HL L 269., 2006.9.28., 1. o.

⁽²⁾ A „megállapodás” kifejezés a megállapodásokra, a vállalkozások társulásai által hozott döntésekre és az összehangolt magatartásokra vonatkozik.

⁽³⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 123., 2004.4.27., 18. o.

⁽⁵⁾ HL L 378., 1986.12.31., 4. o.

⁽⁶⁾ HL C 3., 2001.1.6., 2. o.

⁽⁷⁾ HL C 101., 2004.4.27., 97. o.

⁽⁸⁾ HL L 100., 2000.4.20., 24. o., amelyet a 463/2004/EK rendelet (HL L 77., 2004.3.13., 23. o.) és a 611/2005/EK rendelet (HL L 101., 2005.4.21., 10. o.) módosított.

⁽⁹⁾ A 611/2005/EK rendelet 3. preambulumbekkezdése.

7. Ezek az iránymutatások nem érintik a Szerződés 81. cikkének az Európai Közösségek Bírósága vagy Elsőfokú Bírósága által adható értelmezést. Az iránymutatásokban foglalt alapelveket az egyes esetek körülményeinek figyelembevételével kell alkalmazni.
8. A Bizottság ezen iránymutatásokat kezdetként egy ötéves időszakra alkalmazza.

2. Tengeri szállítási szolgáltatások

2.1. Hatály

9. A vonalhajózási szolgáltatások, a kabotázs és a tramphajózási szolgáltatások azok a tengeri szállítási ágazatok, amelyeket az 1419/2006/EK rendelet által előidézett változások közvetlenül érintenek.
10. A vonalhajózás egy adott földrajzi útvonal mentén elhelyezkedő kikötőkbe rendszeres alapon főleg konténerrel történő teherszállítást – közismert elnevezéssel áruforgalmat – foglal magában. A vonalhajózás egyéb általános jellemzői közé tartozik, hogy a menetrendeket és a hajók indulási időpontjait előre közzéteszik, illetve hogy a szolgáltatások a szállítási szolgáltatás valamennyi felhasználója által igénybe vehetők. A 4056/86/EGK rendelet 1. cikk (3) bekezdésének a) pontjában foglalt meghatározás szerint a „tramphajózási szolgáltatás” áruk ömlesztett vagy egységalkományként egy vagy több feladó részére egészben vagy részben út- vagy időbérletbe adott hajóval vagy bármely más szerződéses formában nem menetrendszerű, vagy meg nem hirdetett járatban való szállítása, ahol a fuvardíjakat esetenként szabadon alkudják ki a kereslet és a kínálat által megszabott feltételekkel összhangban. Főként az egy hajót megtöltő egységes áru nem menetrendszerű szállítását jelenti ⁽¹⁰⁾. A kabotázs az ugyanazon tagállamban található két vagy több kikötőt összekötő tengeri szállítási szolgáltatások nyújtását foglalja magában, beleértve a tramphajózást és a vonalhajózást is ⁽¹¹⁾. Bár ezen iránymutatások nem vonatkoznak kifejezetten a kabotázásra, mégis foglalkoznak e szolgáltatásokkal, amennyiben azokat vonalhajózási vagy tramphajózási szolgáltatásként nyújtják.

2.2. A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

11. A Szerződés 81. cikke minden olyan megállapodásra érvényes, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre. A kereskedelemre gyakorolt hatás megvalósulása érdekében lehetővé kell tenni, hogy objektív jogi vagy ténybeli tényezők alapján a lehető legnagyobb valószínűséggel előre lehessen jelezni, hogy a megállapodás vagy magatartás – közvetlen vagy közvetett módon, ténylegesen vagy potenciálisan – hatást gyakorolhat a tagállamok közötti kereskedelmi szerkezetére, például hátráltathatja az egységes piac megvalósítását ⁽¹²⁾. A Bizottság útmutatót adott ki arra vonatkozóan, hogyan fogja alkalmazni a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepciót, a Szerződés 81. és 82. cikkében foglalt, a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepcióról szóló iránymutatásokban ⁽¹³⁾.
12. A vonalhajózási és pool-rendszert működtető gazdasági szereplők által kínált szállítási szolgáltatások gyakran nemzetközi jellegűek, amennyiben közösségi kikötőket kötnek össze harmadik országokkal és/vagy két vagy több tagállam közötti exportot és importot foglalnak magukban (ún. Közösségen belüli kereskedelem) ⁽¹⁴⁾. A legtöbb esetben e szolgáltatások valószínűleg érintik a tagállamok közötti

⁽¹⁰⁾ A Bizottság egy sor olyan, egy bizonyos szállítási szolgáltatásra jellemző sajátosságot határozott meg, amely azt megkülönbözteti a vonalhajózási és tramphajózási szolgáltatásoktól. Ezek közé tartozik az egy meghatározott rakománytípusra vonatkozó rendszeres szolgáltatások nyújtása. A szolgáltatást általában hajóbérleti szerződés (CoA) alapján biztosítják olyan speciális hajókkal, amelyeket különleges rakomány szállítása céljából műszakilag átalakítottak és/vagy építettek. A Bizottság 94/980/EK határozata a IV/34.446. sz. ügyben – *Transzatlanti megállapodás*, HL L 376., 1994.12.31., 1. o. (a továbbiakban: a TAA-határozat), (47)–(49) bekezdés.

⁽¹¹⁾ A szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet 1. cikke (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

⁽¹²⁾ A 42/84. sz. *Remia BV és mások kontra Bizottság* ügy (EBHT 1985., 2545. o., 22. pont). Ezenkívül az államközi kereskedelemre gyakorolt hatásnak érzékelhetőnek kell lennie, a 319/82. sz. *Ciments et Bétons de l'Est v Kerpen & Kerpen* ügy (EBHT 1983., 4173. o., 9. pont).

⁽¹³⁾ HL C 101., 2004.4.27., 81. o.

⁽¹⁴⁾ A tény, hogy a szolgáltatás EU-n kívüli kikötőbe irányul vagy onnan indul, önmagában nem zárja ki, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet. Az ügyfelekre és a szolgáltatásra építő, Közösségen belüli egyéb szereplőkre gyakorolt hatások gondos elemzése szükséges annak megállapításához, hogy a szolgáltatások közösségi joghatóság alá tartoznak-e. Lásd a Szerződés 81. és 82. cikkében foglalt, a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepcióról szóló iránymutatásokat.

kereskedelmet, többek között a szállítási és közvetítői szolgáltatások piacára gyakorolt hatásuk révén ⁽¹⁵⁾.

13. A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás különösen fontos a tengeri kabotázs szolgáltatások szempontjából, amennyiben meghatározza a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló 1/2003/EK rendelet 3. cikkének alkalmazási körét is. Azt, hogy az ilyen szolgáltatások milyen mértékben hathatnak ki a tagállamok közötti kereskedelemre, eseti alapon kell értékelni ⁽¹⁶⁾.

2.3. Az érintett piac

14. A Szerződés 81. cikkének alkalmazásában egy megállapodás versenyre gyakorolt hatásainak vizsgálata érdekében meg kell határozni az érintett terméket és földrajzi piaco(ka)t. A piacmeghatározás fő célja a vállalkozások előtt álló versenykorlátozások felismerése és rendszerezése. Az ezzel kapcsolatos útmutató az érintett piacnak a közösségi versenyjog alkalmazásának céljából történő meghatározásáról szóló bizottsági értesítésben ⁽¹⁷⁾ található meg. Ez az útmutató a tengeri szállítási szolgáltatások tekintetében is fontos.

15. Az érintett termékpiac mindazokat a termékeket és/vagy szolgáltatásokat magában foglalja, amelyeket a fogyasztó a jellemzőik, árak és rendeltetésük alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tart ⁽¹⁸⁾. Az érintett földrajzi piac azt a területet foglalja magában, ahol az érintett vállalkozások termékeket vagy szolgáltatásokat kínálnak, ahol a versenyfeltételek elég homogének, és amely a szomszédos területektől megkülönböztethető, mert azokon a versenyfeltételek érzékelhetően eltérőek ⁽¹⁹⁾. A fuvarozó(k) nem gyakorolhat(nak) lényeges befolyást az értékesítés uralkodó feltételeire, ha a vevők olyan helyzetben vannak, hogy a relatív árak kismértékű, de tartós változásaira adott válaszként rövid távon jelentős pótlólagos költségek vagy kockázatok nélkül könnyen válhatnak máshol található szolgáltatókra ⁽²⁰⁾.

2.3.1. Vonalhajózás

16. Számos bizottsági határozat és bírósági ítélet a konténeres vonalhajózási szolgáltatásokat határozta meg a vonalhajózás érintett piacaként ⁽²¹⁾. Más közlekedési módokat nem vettek be ugyanazon szolgáltatási piacba még akkor sem, ha bizonyos esetekben ezek a szolgáltatások csekély mértékben felcserélhetőek. Ennek az az oka, hogy a konténerrel szállított áruk jelentős hányada nem vihető át könnyen más közlekedési eszközökre, például légi közlekedési szolgáltatásokra ⁽²²⁾.

⁽¹⁵⁾ A Bizottság 93/82/EGK határozata (IV/32.448., IV/32.450., IV/32.448. és IV/32.450. sz., CEWAL ügyek), HL L 34., 1993.2.10., 1. o., 90. pont, amelyet az Elsőfokú Bíróság T-24/93., T-25/93. és T-2828/93. sz., *Compagnie Maritime Belge és társai kontra az Európai Községek Bizottsága* egyesített ügyekben hozott ítélete erősített meg, EBHT 1996., II-1201. o., 205. pont. A fenti 10. lábjegyzetben említett TAA-határozat 288–296. pontja, amelyet az Elsőfokú Bíróság T-395/94. sz., *Atlantic Container Line és mások kontra Bizottság* ügyben hozott ítélete (a továbbiakban: TAA-ítélet) erősített meg, 72–74. pont. A Bizottság 1999/243/EK határozata (IV/35.134. sz. ügy – *Trans-Atlantic Conference Agreement* (Transzatlanti megállapodás a vonalhajózási konferenciákról) (a továbbiakban: TACA-határozat), HL L 95., 1999.4.9., 1. o., 386–396. pont. A Bizottság 2003/68/EK határozata (COMP/37.396/D2. sz. ügy – *Felülvizsgált TACA*) (a továbbiakban: felülvizsgált TACA-határozat), HL L 26., 2003.1.31. 53. o., 73. pont.

⁽¹⁶⁾ A kereskedelemre gyakorolt hatás alkalmazásáról szóló útmutatóval kapcsolatban lásd a 13. lábjegyzetben említett bizottsági iránymutatásokat.

⁽¹⁷⁾ HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

⁽¹⁸⁾ A vállalkozások a versenykorlátok három fő forrásának vannak kitéve, ezek: a keresleti helyettesíthetőség, a kínálati helyettesíthetőség és a potenciális verseny. Gazdasági szempontból az érintett piac meghatározásához a keresleti helyettesíthetőség jelenti a legközvetlenebb és leghatékonyabb fegyelmező erőt egy adott termék szállítóira nézve, különösen ármeghatározó döntéseik vonatkozásában. A kínálati oldali helyettesíthetőségből adódó versenykorlátok általában kevésbé közvetlenek, és minden esetben további tényezők elemzését igénylik. A *potenciális versenyt* nem veszik figyelembe a piacok meghatározásakor, mivel azok a feltételek, amelyek között a potenciális verseny tényleges versenykorlátot jelenthet, a piacrálépési feltételekkel kapcsolatos egyes tényezők és körülmények elemzésétől függenek.

⁽¹⁹⁾ A fenti 17. lábjegyzetben említett, a piacmeghatározásról szóló közlemény, (10) bekezdés.

⁽²⁰⁾ A fenti 17. lábjegyzetben említett, a piacmeghatározásról szóló közlemény, (13) és (20) bekezdés.

⁽²¹⁾ A Bizottság 1999/485/EK határozata (IV/34.250. sz. ügy – *Európa és Ázsia közötti kereskedelmi megállapodás*), HL L 193., 1999.7.26., 23. o.; a fenti 10. lábjegyzetben említett TAA-határozat; és a fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat, 60–84. pont. A TACA-határozatban szereplő piacmeghatározást az Elsőfokú Bíróság a T-191/98., T-212/98-214/98. sz., *Atlantic Container Line AB és mások kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete erősítette meg, EBHT 2003., II-3275. o., (a továbbiakban: TACA-ítélet), 781–883. pont.

⁽²²⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat 62. pontja és a TACA-ítélet 783–789. pontja, mindkettőt e fenti 21. lábjegyzet említi.

17. Bizonyos körülmények között indokolt lehet szűkebb, tengeren szállított bizonyos terméktípusra korlátozódo termékpiacot meghatározni. Például a romlandó áruk szállítása hűtőkonténerekre korlátozható vagy magában foglalhatja a hagyományos hűtőhajókon történő szállítást⁽²³⁾. Miközben kivételes körülmények között lehetőség van arra, hogy a raklapos ömlesztett áruk szállítását a konténeres szállítás helyettesítse⁽²⁴⁾, úgy tűnik, nem tapasztalható tartós áttérés a konténeresről az ömlesztett szállításra. Az árufajták nagy többsége és a konténerben szállított áruk felhasználói esetében a raklapos ömlesztett szállítás nem kínál ésszerű alternatívát a vonalhajózásra⁽²⁵⁾. Ha a rakományt szokásosan konténerben szállítják, nem valószínű, hogy újra nem konténerbe csomagolt rakományként szállítják⁽²⁶⁾. Tehát a konténeres vonalhajózásra főleg az egyirányú helyettesíthetőség jellemző⁽²⁷⁾.
18. Az érintett földrajzi piacot az a terület alkotja, ahol a szolgáltatásokat értékesítik, általában a szolgáltatás két végpontján található kikötőkben⁽²⁸⁾. Ami az érintett szolgáltatás európai végpontját illeti, a földrajzi piacot mostanáig észak-európai és/vagy földközi-tengeri kikötők alapján határozták meg. Mivel a földközi-tengeri térségből nyújtott vonalhajózási szolgáltatások csak kismértékben helyettesíthetik az észak-európai kikötők szolgáltatásait, ezeket külön piacként határozták meg⁽²⁹⁾.

2.3.2. Trambahajózási szolgáltatások

19. A Bizottság még nem alkalmazta a Szerződés 81. cikkét a trambahajózásra. A vállalkozások a vizsgálat során a következő elemeket vehetik figyelembe, amennyiben ezek lényegesek az általuk nyújtott trambahajózási szolgáltatások szempontjából.

Az érintett termékpiac keresleti oldalról történő meghatározása (keresleti helyettesítés) során figyelembe veendő tényezők

20. A trambahajózás terén az érintett szolgáltatási piacok meghatározása tekintetében az egyéni szállítási igények „fő feltételei” jelentik a kezdőpontot, mivel általában meghatározzák az adott szállítási igény alapvető elemeit⁽³⁰⁾. A szállítási szolgáltatások felhasználóinak egyéni igényeitől függően ezek nem rögzített és rögzített elemekből állnak. Miután meghatározták, a fő feltételek nem rögzített eleme – például a hajó típusa vagy mérete – jelezheti, hogy az érintett piac az adott elem tekintetében nagyobb, mint ahogy azt az első szállítási igény megállapította.
21. A trambahajózási szolgáltatás jellege eltérő lehet és sokféle szállítási szerződés létezik. Ezért szükséges lehet meggyőződni arról, hogy a keresleti oldal az időbérleti, útbérleti és hajóbérleti szerződés értelmében nyújtott szolgáltatásokat helyettesíthetőnek tekinti-e. Amennyiben ez a helyzet, ugyanazon érintett piachoz tartozhatnak.

⁽²³⁾ Ezt a kérdést a Bizottság 2004. március 29-i határozata (COMP/M.3379. sz. ügy – P&O/Royal Nedloyd/P&O Nedloyd), HL C 49., 2006.2.28., 4. o.; a Bizottság 2005. július 29-i határozata (COMP/M.3829. sz. ügy – MAERSK/PONL), HL C 207., 2005.8.24., 8. o. és a Bizottság 2005. augusztus 19-i határozata (COMP/M.3798. sz. ügy – NYK/Lauritzen Cool/Laucool JV), HL C 224., 2005.9.13., 4. o., nyitva hagyta.

⁽²⁴⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat, 71. pont.

⁽²⁵⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TAA-ítélet, 273. pont, és a fenti 21. lábjegyzetben említett TACA-ítélet, 809. pont.

⁽²⁶⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TAA-ítélet, 281. pont, a Bizottság MAERSK/PONL ügyben hozott határozata, 13. pont, a fenti 23. lábjegyzetben említve.

⁽²⁷⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat, 62–75. pont; a fenti 21. lábjegyzetben említett TACA-ítélet, 795. pont, és a fenti 23. lábjegyzetben említett, a Bizottság határozata – MAERSK/PONL, 13. és 112–117. pont.

⁽²⁸⁾ A fenti 18. lábjegyzetben említett felülvizsgált TACA-határozat, 36. pont.

⁽²⁹⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat, 76–83. pont, és a 15. lábjegyzetben említett, felülvizsgált TACA-határozat, 39. pont.

⁽³⁰⁾ Az útbérlet esetében például a szállítási igény alapvető elemei a szállítandó rakomány, a rakomány nagysága, a berakodási és kirakodási kikötő, a kirakodási idő és az igényelt hajó műszaki adatai.

Az érintett termékpiac kínálati oldalról történő meghatározása (kínálati helyettesítés) során figyelembe veendő tényezők

22. A szállítandó rakomány és a hajótípus fizikai és műszaki feltételei adják a kínálati oldalról az első jelzéseket az érintett piacra vonatkozóan ⁽³¹⁾. Ha a hajók úgy alakíthatók ki, hogy nem meghatározott költséggel és rövid távon különféle rakományt szállítsanak ⁽³²⁾, a trambahajózási szolgáltatók versenyezhetnek több rakománytípus szállításáért. Ilyen körülmények között az érintett piac egynél több rakománytípusra terjed ki.
23. Számos olyan hajótípus van ugyanakkor, amelyet műszakilag átalakítottak és/vagy kifejezetten úgy építettek, hogy speciális szállítási szolgáltatások nyújtására legyenek alkalmasak. Jóllehet a speciális hajók más típusú rakományt is szállíthatnak, többnyire versenyhátrányban vannak. Ezért a speciális szállítási szolgáltatók azon képessége, hogy más piacokon versenyezzenek, korlátozott lehet.
24. A hajótípusokat rendszerint több ipari szabványméretre osztják fel ⁽³³⁾. Úgy tűnik, hogy szokásos piaci feltételek mellett a jelentős méretgazdaságosság miatt az a szolgáltatás, amely esetében jelentős mértékben nincs összhang a rakomány nagysága és a hajó mérete között, nem képes versenyképes fuvardíjat kínálni. Ezenkívül a hajóméretek helyettesíthetőségét a kikötők és csatornák merülési korlátozásai is behatárolhatják. Ezért a különböző hajóméretek helyettesíthetőségét általánosságban meg kell vizsgálni annak megállapítása érdekében, hogy minden hajóméret eleve egy külön érintett piacot alkot-e.
25. A trambahajózásban a hajóméretek közötti helyettesítési láncok meglétét is figyelembe kell venni. A trambahajózási szolgáltatások egyes piacain a piac végpontjain elhelyezkedő hajóméretek nem helyettesíthetők közvetlenül. Mindazonáltal a helyettesítési lánc hatásai nem korlátozhatják a piac végpontjainál történő árképzést, és azt eredményezhetik, hogy egy szélesebb körű piacmeghatározás alá kerülnek.
26. A trambahajózási szolgáltatások egyes piacain meg kell fontolni, vajon a hajókat nem lehet-e termelő kapacitásnak tekinteni, és azokat figyelmen kívül kell-e hagyni az érintett piac vizsgálata során.
27. További tényezők, például a szolgáltató megbízhatósága, az állandóság, biztonság és szabályozási követelmények befolyásolhatják a kínálati és keresleti helyettesíthetőséget, például az olajszállító hajók számára előírt, a közösségi vizeken kettős héjazat alkalmazására vonatkozó követelmény.

Földrajzi dimenzió

28. A szállítási követelmények rendszerint magukban foglalnak olyan földrajzi elemeket, mint a berakodási, illetve kirakodási kikötők vagy területek. Ezek a kikötők jelentik az elsődleges iránymutatást az érintett földrajzi piac keresleti oldalról történő meghatározása szempontjából.
29. A trambahajózásban a kikötők a kínálati oldalról általában helyettesíthetők, mivel a szolgáltatásokat nem menetrendszerűen, hanem egyedi igény alapján biztosítják. A kikötők helyettesíthetősége a hajók mobilitására vonatkozó korlátozásokkal, például egyes kikötőkben vagy területeken bizonyos hajótípusokra vonatkozó, terminállal és merüléssel kapcsolatos korlátozásokkal vagy környezetvédelmi előírásokkal korlátozható.

⁽³¹⁾ Például folyékony ömlesztett rakomány nem szállítható száraz ömlesztett rakomány szállítására alkalmas hajón, illetve romlandó árú nem szállítható autószállító hajón. Több olajszállító hajó szállíthat „piszkos” és „tisztá” kőolajtermékeket is. Az olajszállító hajók azonban nem szállíthatnak „tisztá” termékeket közvetlenül azt követően, hogy „piszkos” termékeket szállítottak.

⁽³²⁾ Ahhoz, hogy egy ömlesztett árut szállító hajó szénszállítás után gabonát szállítson, mindössze egy napos tisztítás szükséges, ami a ballasztmenet során elvégezhető.

⁽³³⁾ Úgy tűnik, az iparág felfogása az, hogy a hajóméretek külön piacokat alkotnak. A tőzsdei hírek és a Balti Tőzsde (Baltic Exchange) minden egyes standard hajóméretre vonatkozóan közlést tesz az árindexekről. A szakértői jelentések hajóméretek alapján osztják fel a piacot.

30. A hajók áthelyezését, a ballasztmenetet és a kereskedelmi egyensúlyhiányt tekintetbe kell venni az érintett földrajzi piac meghatározásakor. Előfordulhat, hogy bizonyos földrajzi piacokat viszonylati alapon lehet meghatározni, vagy csak átmenetileg jönnek létre, például amikor az éghajlati feltételek vagy betakarítási időszakok időszakosan befolyásolják bizonyos áruk szállítása iránti keresletet.
- 2.4. *Piaci részesedés kiszámítása*
31. A vonalhajózási szolgáltatásokat illetően a volumenre és/vagy kapacitásra vonatkozó adatokat számos bizottsági határozat és bírósági ítélet azonosította a piaci részesedés kiszámításának alapjaként ⁽³⁴⁾.
32. A trambahajózási szolgáltatások piacain a szolgáltatók a szállítási szerződések odaítéléséért versenyeznek, azaz utakat értékesítenek. Az adott szolgáltatástól függően a piaci szereplők számára a különböző adatok alapul szolgálhatnak éves piaci részesedésük ⁽³⁵⁾ kiszámításához, így például:
- a) a megtett utak száma;
 - b) a felek volumenben vagy értékben mért részesedése egy adott rakomány teljes szállításából;
 - c) a felek részesedése az időbérleti szerződések piacán;
 - d) a felek szerződésekre vonatkozó tárgyalásaival kapcsolatos adatok;
 - e) a felek kapacitásának megoszlása az adott hajópark tekintetében (hajótípusonként és –méretenként) ⁽³⁶⁾.

3. **Horizontális megállapodások a tengeri szállítási ágazatban**

33. Az együttműködési megállapodások a tengeri szállítási piacok általános jellemzőjének tekinthetők. Tekintettel arra, hogy tényleges vagy potenciális versenytársak köthetnek ilyen megállapodásokat, és ezek kedvezőtlen hatással lehetnek a versenyfeltételekre, a vállalkozásoknak különös gondot kell fordítaniuk a versenyszabályok betartásának biztosítására. Szolgáltatási piacokon, mint a tengeri szállítás piaca is, a következő elemek különösen lényegesek egy megállapodás érintett piacra gyakorolt hatásának vizsgálata során: az árak, a költségek, a minőség, a nyújtott szolgáltatás gyakorisága és megkülönböztetése, az innováció, a marketing és a szolgáltatás értékesítése.
34. Az ezen iránymutatásokban tárgyalt szolgáltatások tekintetében három kérdés bír különös jelentőséggel: a műszaki megállapodások, az információcseré és a közös használat.

3.1. *Műszaki megállapodások*

35. Előfordulhat, hogy bizonyos technikai megállapodásokra nem vonatkozik a Szerződés 81. cikkében megállapított tilalom, mivel nem korlátozzák a versenyt. Ez a helyzet áll fenn például azon horizontális megállapodásoknál, amelyek egyedüli célja és hatása műszaki fejlesztések végrehajtása vagy műszaki együttműködés megvalósítása. A környezetvédelmi előírások végrehajtásával kapcsolatos megállapodások is ebbe a csoportba sorolhatók. A versenytársak közötti, árral, kapacitással vagy más versenyparaméterekkel kapcsolatos megállapodások elvileg nem tartoznak ebbe a csoportba ⁽³⁷⁾.

⁽³⁴⁾ A fenti 15. lábjegyzetben említett TACA-ítélet, 85. pont, a fenti 15. lábjegyzetben említett felülvizsgált TACA-határozat, 85. és 86. pont, és a fenti 21. lábjegyzetben említett TACA-ítélet, 924., 925. és 927. pont.

⁽³⁵⁾ Az érintett trambahajózási piac jellegzetességeitől függően rövidebb időszak is elképzelhető.

⁽³⁶⁾ A hajókapacitás a feleknek az utakért való versengéssel kapcsolatos képességére vonatkozóan nyújt információt. A volumenben és értékben mért részesedésre vonatkozó adatok szemléltetik a felek általános piaci pozícióját. A szerződésekre vonatkozó tárgyalásokkal kapcsolatos adatok jelezhetik a feleknek a szerződésekre vonatkozó tárgyalások során a piaci erő alkalmazásával kapcsolatos lehetőségeit.

⁽³⁷⁾ A Bizottság 2000/627/EK határozata (IV/34.018. sz. ügy – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTSCA)*), HL L 268., 2000.10.20., 1. o., 153. pont. Az Elsőfokú Bíróság T-229/94. sz. *Deutsche Bahn AG kontra az Európai Közösségek Bizottsága* ügyben hozott ítélete, EBHT 1997., II-1689. o., 37. pont.

- 3.2. A versenytársak közötti információcsere a vonalhajózásban
36. Az információcsere szolgáló rendszer együtt jár egy olyan megállapodással, amely alapján a vállalkozások egymás között információt cserélnek, vagy az információkat egy közös hatóságnak adják át, amelynek az a feladata, hogy centralizálja, összegyűjtse és feldolgozza azokat, mielőtt a megállapodottak szerinti formában és gyakorisággal visszajuttatja az adatokat a résztvevőknek.
37. Ezt több iparág általános gyakorlatként alkalmazza azon statisztikai adatok és általános piaci információk összesítéséhez, amelyeket össze kell gyűjteni, ki kell cserélni és közzé kell tenni. Ez a közzétett piaci információ megfelelő eszközzel szolgál a piac átláthatóságának javításához és a fogyasztók ismereteinek bővítéséhez, így hatékonyságnöveléssel járhat. Ugyanakkor az üzleti szempontból érzékeny és individualizált piaci adatok cseréje bizonyos körülmények között sértheti a Szerződés 81. cikkét. Ezen iránymutatásoknak az a célja, hogy segítséget nyújtsanak a vonalhajózási szolgáltatóknak annak megállapításához, hogy az információcserék mikor sértik a versenyszabályokat.
38. A vonalhajózási ágazatban az olyan vonalhajózási konzorciumokban részt vevő hajózási társaságok közötti információcserék, amelyek egyébként a Szerződés 81. cikke alá tartoznának, annyiban megengedettek, amennyiben a vonalhajózási szolgáltatások közös működtetésével és a 823/2000/EK bizottsági rendelet⁽³⁸⁾ szerinti csoportmentesség hatálya alá tartozó egyéb együttműködési formákkal kapcsolatosak és azokhoz szükségesek, vagy a csoportmentességtől függetlenül és annak hatályán kívül, ha és amennyiben a Szerződés 81. cikke alapján egyedileg indokolhatók.

3.2.1. Általános háttér

39. Az információcsere szolgáló rendszereknek a közösségi versenyjog alapján történő vizsgálata során a következőket kell megkülönböztetni.
40. Az információcsere lehet versenyellenes gyakorlat végrehajtását elősegítő mechanizmus, például szolgálhat a kartellnek való megfelelés ellenőrzésére. Amennyiben az információcsere versenyellenes magatartással kapcsolatos, a kérdéses magatartással együtt kell megvizsgálni. Ez az útmutató nem foglalkozik az ilyen információcserével.
41. Az információcsere ugyanakkor önmagában is sértheti a Szerződés 81. cikkét. Ilyen helyzet alakul ki, amikor az információcsere csökkenti vagy megszünteti a bizonytalanságot az adott piac működése tekintetében, aminek következtében csökken a vállalkozások közötti verseny⁽³⁹⁾.
42. Amennyiben valóban versenyző piac jön létre, a kereskedők közötti átláthatóság valószínűleg a szolgáltatók közötti verseny fokozódásához vezet⁽⁴⁰⁾. Továbbá az ítélkezési gyakorlat szerint az EK-Szerződés 81. cikke nem akadályozza a vállalkozásokat abban, hogy intelligens módon alkalmazkodjanak a versenytársak meglévő vagy várható magatartásához⁽⁴¹⁾.
43. Minden gazdasági szereplőnek önállóan kell azonban meghatároznia, milyen politikát szándékozik követni a piacon. Ezért a vállalkozások számára eleve lehetetlen, hogy közvetlen vagy közvetett kapcsolatban álljanak más gazdasági szereplőkkel, amelyek befolyásolják valamely versenytárs magatartását vagy felfedik saját (szándékolt) magatartásukat, amennyiben a kapcsolatok célja és hatása olyan versenyfeltételeket idéz elő, amelyek nincsenek összhangban az adott piac szokásos feltételeivel, figyelembe véve a termékek vagy szolgáltatások jellegét, a vállalkozások méretét és számát, valamint a piac volumenét⁽⁴²⁾.

⁽³⁸⁾ HL L 100., 2000.4.20., 24. o. A 823/2000/EK rendelet az egy vagy több közösségi kikötőből induló vagy oda érkező, teherszállítás céljára főleg konténerrel nyújtott nemzetközi vonalhajózási szolgáltatásokra alkalmazandó – lásd a rendelet 1. és 2. cikkét és 3. cikke (2) bekezdésének g) pontját.

⁽³⁹⁾ A Bíróság C-7/95 P. sz. *John Deere* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete, EBHT 1998., I-3111. o., 90. pont és a Bíróság C-194/99 P. sz. *Thyssen Stahl* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete, EBHT 2003., I-10821. o., 81. pont.

⁽⁴⁰⁾ A fenti 39. lábjegyzetben említett, a C-7/95 P. sz. *John Deere* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet, 88. pont.

⁽⁴¹⁾ A 40-48/73., 50/73., 54-56/73., 111/73., 113/73. és 114/73. *Suiker Unie* kontra *Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélet, EBHT 1975., 1663, 173–174. pont.

⁽⁴²⁾ A Bíróság 2006. november 23-i ítélete, C-238/05. sz. *Asnef-Equifax* kontra *Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)* ügy, HL C 331., 2006.12.30., 10. o., 52. pont és a Bíróság C-49/92 P. sz. *Bizottság* kontra *Anic Partecipazioni* ügyben hozott ítélete, EBHT 1999., I-4125. o., 116. és 117. pont.

44. A közösségi bíróságok joggyakorlata szolgál bizonyos általános útmutatással az információcsere valószínű hatásainak vizsgálatára vonatkozóan. A Bíróság megállapította, hogy az erősen koncentrált oligopolisztikus piacokon, amelyekben a verseny már jelentősen lecsökkent, az egyes értékesítésekre vonatkozó pontos információk rövid időközönként történő cseréje a főbb versenytársak között az egyéb szállítók és a fogyasztók kizárásával jelentősen csökkentheti a kereskedők közötti versenyt. Ilyen körülmények között a piac működésére vonatkozó információk rendszeres és gyakori megosztása azzal a hatással jár, hogy időközönként felfedi az összes versenytárs előtt az egyes versenytársak piaci pozícióját és stratégiáját⁽⁴³⁾. A Bíróság azt is megállapította, hogy az információcsere szolgáló rendszerek akkor is sérthetik a versenyszabályokat, ha a piac nem erősen koncentrált, de a versenytársakkal való későbbi tárgyalások során alkalmazott nyomás következtében csökken a vállalkozások döntéshozatali függetlensége⁽⁴⁴⁾. Ezzel szemben a Bíróság úgy találta, hogy a vállalkozásoknak a versenytársak jövőbeli magatartásával kapcsolatos bizonytalanságát nem csökkentő negyedévi árkiírdetés rendszere nem sérti az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését⁽⁴⁵⁾.
45. Ebből következik, hogy az információcsere tényleges vagy potenciális hatásait eseti alapon kell megvizsgálni, mivel a vizsgálat eredménye a tényezők összességétől függ, ami minden egyes esetben eltérő. Az információcsere értékelésekor a Bizottság a következő két fő tényezőt vizsgálja: annak a piacnak a struktúrája ahol az információcsere sor kerül, és az információcsere jellemzői. A vizsgálat során azokat a potenciális hatásokat is figyelembe kell venni, amelyeket az információcsere gyakorolhat a piacra, szemben azzal a versenyhelyezettel, amely az információcsere vonatkozó megállapodás hiányához vezetne⁽⁴⁶⁾. Ahhoz, hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozzon, a cserének érzékelhető káros hatást kell gyakorolnia a versenyparaméterekre⁽⁴⁷⁾.
46. Az alábbi útmutatás a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése szerinti versenykorlátozás elemzésével kapcsolatos. A Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó útmutatás a témáról szóló általános közleményben található meg⁽⁴⁸⁾.

3.2.2. Piaci struktúra

47. Annak vizsgálata során, hogy az információcsere a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e, az adott piac koncentrációjának szintje, valamint a keresleti és kínálat szerkezete tekinthető legfontosabbnak⁽⁴⁹⁾.
48. A koncentráció szintje nagyon fontos, mivel a kevésbé koncentrált piacokhoz képest az erősen koncentrált, oligopolisztikus piacokon⁽⁵⁰⁾ nagyobb a valószínűsége annak, hogy korlátozó hatások jelentkeznek, és hogy ezek tartósak lesznek. A koncentrált piacok nagyobb átláthatósága fokozhatja a vállalkozások függését egymástól és csökkentheti a verseny intenzitását⁽⁵¹⁾.

⁽⁴³⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-35/92. sz. *John Deere Ltd* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete, EBHT 1994., II-957. o., 51. pont, amelyet fellebbezésre a fenti 39. lábjegyzetben említett, C-7/95 P. sz. *John Deere* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet hagyott jóvá, 89. pont. Legutóbbi fejlemény a fenti 42. lábjegyzetben említett, az *Asnef-Equifax* kontra *Ausbanc* ügyben hozott ítélet.

⁽⁴⁴⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-141/94. sz. *Thyssen Stahl AG* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete, EBHT 1999., II-347. o., 402. és 403. pont.

⁽⁴⁵⁾ A Bíróság C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 és C-125/85 – C-129/85 A. *Ahlström Osakeyhtiö és mások* kontra *Bizottság* ügyekben hozott ítélete, EBHT 1993., I-01307, 59–65. pont.

⁽⁴⁶⁾ A fenti 39. lábjegyzetben említett, C-7/95 P. sz. *John Deere Ltd* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet, 75–77. pont.

⁽⁴⁷⁾ A fenti 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás (16) bekezdése.

⁽⁴⁸⁾ A fenti 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás.

⁽⁴⁹⁾ A fenti 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás (25) bekezdése.

⁽⁵⁰⁾ Több módszer létezik a piaci koncentráció mértékének megállapítása tekintetében. Ezek közül az egyik a Herfindahl-Hirschmann Index (HHI).

⁽⁵¹⁾ Míg a kereskedők közötti átláthatóság valószínűsíthetően fokozza egy ténylegesen versengő piacon a versenyt, egy erősen koncentrált, oligopolisztikus piacon a részletes piaci információk cseréje lehetővé teszi a kereskedők számára, hogy megismerjék a versenytársaik piaci pozícióját és stratégiáját, és ezáltal érzékelhetően csorbítja a közöttük lévő versenyt. Lásd: a fenti 39. lábjegyzetben említett, a C-7/95 P. sz. *John Deere Ltd* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet, 88. pont.

49. A kereslet és kínálat szerkezete szintén fontos tényező, különösen a versengő szereplők száma, valamint a piaci részesedésük szimmetriája és stabilitása, illetve a versenytársak közötti strukturális kapcsolatok ⁽⁵²⁾ fennállása. A Bizottság egyéb tényezőket is elemezhet, például a szolgáltatások homogenitását és a piac általános átláthatóságát.

3.2.3. A kicserélt információk jellemzői

50. A már köztulajdonban lévő információk cseréje nem minősül a Szerződés 81. cikke (1) bekezdése megsértésének ⁽⁵³⁾. Ugyanakkor fontos annak megállapítása, hogy az információcsere a nyilvánosság számára hozzáférhető információkat más információkkal bővíti és/vagy egyesíti, aminek következtében az egybegyűjtött információk üzleti szempontból érzékenyvé válnak és cseréjük potenciálisan versenykorlátozó.
51. Azon információk, amelyek nem a múltra vonatkoznak és a versenyparaméterekkel kapcsolatosak, például az ár, a kapacitás vagy a költségek, üzleti szempontból érzékenyek tekintendők. Az ilyen adatok versenytársak közötti cseréje nagyobb valószínűséggel tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, mint az üzleti szempontból kevésbé érzékeny információk cseréje.
52. Az információ lehet egyéni vagy összesített. Az egyéni adatok egy kijelölt vagy azonosítható vállalkozásra vonatkoznak. Az összesített adatok elegendő számú független vállalkozás adatait kombinálják oly módon, hogy lehetetlen megismerni az egyéni adatokat. Az egyéni információk versenytársak közötti cseréje nagy valószínűséggel a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik ⁽⁵⁴⁾, ha üzleti szempontból érzékeny adatokkal kapcsolatos. Az összesített információk cseréje elvileg nem tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá. A Bizottság külön figyelmet fog fordítani az összesítés mértékére. Az összesítésnek olyannak kell lennie, hogy az információt ne lehessen olyan részekre bontani, amely alapján a vállalkozások közvetlenül vagy közvetve azonosíthatnák a versenytársak versenystratégiáit.
53. Az is fontos tényezőnek számít, hogy az adatok milyen időszakra vonatkoznak. Az adatok lehetnek múltra vonatkozóak, frissek vagy jövőre vonatkozóak. A múltra vonatkozó információk cseréje általánosságban nem tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, mivel nem gyakorolhat tényleges hatást a vállalkozás jövőbeni magatartására. A Bizottság a múltban történt esetek során az egy évnél régebbi adatokat tekintette múltra vonatkozóknak ⁽⁵⁵⁾, míg az egy évnél újabb információkat frissnek ⁽⁵⁶⁾. Annak megállapításakor, hogy az információ múltra vonatkozóan vagy frissnek tekintendő, bizonyos rugalmasságot kell alkalmazni, figyelembe véve, hogy az adat az érintett piacon mikor válik elavulttá. A jövőre vonatkozó adatok azt mutatják, hogy vállalkozás hogyan képzeli el a piac jövőbeni alakulását, illetve hogy a jövőben milyen piaci stratégiát szándékozik követni. A jövőre vonatkozó adatok cseréje különösen problematikus, főleg ha az árakkal vagy a teljesítménnyel kapcsolatos. A csere felfedheti, hogy a vállalkozás a jövőben milyen üzleti stratégiát szándékozik követni a piacon. Így a cserében részt vevő felek közötti versengést érzékelhetően korlátozhatja, és így potenciálisan versenykorlátozó.
54. A csere gyakoriságát is figyelembe kell venni. Minél gyakoribb az adatcsere, annál gyorsabban tudnak reagálni a versenytársak. Ez elősegíti a retorziók alkalmazását és végeredményben csökkenti a piaci versenytevékenységek kezdeményezésére vonatkozó ösztönzést. Mérséklődhet az úgynevezett rejtett verseny.
55. A vonalhajózásban például a volumenre és a kapacitásra vonatkozó – akár részleteire bontott – múltbeli adatok cseréje valószínűleg nem versenykorlátozó. Az adatok múltbeliségét az általuk kifejtett hatás határozza meg, amelyet nyilvánosságra hozásuk az érintett piacra valószínűleg gyakorolni fog. Az összesített adatok valószínűleg rövidebb idő alatt veszítik el aktualitásukat, mint a részletes adatok. A friss adatok cseréje valószínűleg szintén nem versenykorlátozó, ha az adatok összesítése olyan

⁽⁵²⁾ A vonalhajózási ágazatban a versenytársak között operatív és/vagy strukturális kapcsolatok vannak, – például tagság konzorciumi megállapodásokban –, amelyek lehetővé teszik a hajózási társaságok számára, hogy közös szolgáltatás nyújtása céljából információkat osszanak meg egymással. Az ilyen jellegű kapcsolatok fennállását eseti alapon figyelembe kell majd venni a további információcsere által az érintett piacra gyakorolt hatás vizsgálata során.

⁽⁵³⁾ A fenti 21. lábjegyzetben említett TACA-ítélet, 1154. pont.

⁽⁵⁴⁾ A Bizottság 1977. december 23-i 78/252/EGK határozata a Szerződés 85. cikke szerinti eljárásról (IV/29.176. sz. ügy – *Vegetable Parchment*), HLL 70., 1978.3.13., 54. o.

⁽⁵⁵⁾ A Bizottság IV/31.370. sz. – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* ügyben hozott 92/157/EGK határozata, HL L 68., 1992.3.13., 19. o., (50) határozatabekezdés.

⁽⁵⁶⁾ A Bizottság IV/36.069. sz. – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* ügyben hozott 98/4/ESZAK határozata, HL L 1., 1998.1.3., 10. o., (17) határozatabekezdés.

megfelelő szintű, hogy az egyes hajózási társaságok vagy fuvarozók műveletei se közvetlenül, se közvetve ne lehessenek azonosíthatók.

56. Ezzel szemben a nyilvánosan nem elérhető adatokon alapuló, kapacitással kapcsolatos előrejelzések cseréjének vizsgálatakor körültekintőnek kell lenni, még akkor is, ha az előrejelzések összesített formában vannak megadva, különösen, ha koncentrált piacokon kerül erre sor. A vonalhajózási szolgáltatások piacain a versenymagatartás koordinálása szempontjából a kapacitásra vonatkozó adatok a legfőbb paraméterek, és közvetlenül befolyásolják az árakat. A kapacitásra vonatkozó összesített előrejelzések, amelyek jelzik, mely üzletágakban kerül sor a kapacitás kibontakoztatására, versenyellenesek lehetnek, amennyiben azt eredményezik, hogy több vagy minden fuvarozó közös politikát alkalmaz és a szolgáltatásokat a versenyáraknál magasabb áron nyújtják. Ezenkívül fennáll az adatok részekre bontásának veszélye, mivel azok összekapcsolhatók a vonalhajózási fuvarozótársaságok jelentéseivel. Ez lehetővé tenné a vállalkozások számára, hogy megismerjék a versenytársak piaci pozícióját és stratégiáit.
57. A vonalhajózásban árindex mutatja a tengeri konténerszállítás átlagos áringadozását. A megfelelően összesített áradatokon alapuló árindex valószínűleg nem sérti a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését, feltéve, hogy az összesítés olyan mértékű, hogy az információt nem lehet olyan részekre bontani, amely alapján a vállalkozások közvetlenül vagy közvetve azonosíthatnák a versenytársak versenystratégiáit. Amennyiben az árindex csökkenti a fuvarozóknak a versenytársak jövőbeni magatartásával kapcsolatos bizonytalanságát, akkor sérti a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését. Az árindex egy bizonyos piacra kifejtett, valószínűsíthető hatásának értékelésekor az adatok összesítésének szintjét, az adatok természetét (múltbeli vagy friss adatok) és az árindex közzétételének gyakoriságát kell vizsgálni. Fontos az is, hogy bármely információcsere-rendszer összes egyedi elemét együttesen értékeljük annak érdekében, hogy a lehetséges kölcsönhatásokat figyelembe vehessük (például a kapacitásra és a volumenre vonatkozó adatok, illetve az árindex cseréje közötti összefüggések).
58. A hajózási társaságok versenykorlátozó hatású információcseréje ugyanakkor növelheti a hatékonyságot, például eredményezheti a befektetések jobb megtervezését és a kapacitás jobb kihasználását. A versenyt támogató ilyen jellegű előnyök hasznát továbbítani kell az ügyfelek felé, valamint az előnyöket a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében össze kell vetni az információcsere versenykorlátozó hatásával. Ebben az összefüggésben fontos megjegyezni, hogy a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében szereplő egyik feltétel szerint a fogyasztóknak méltányos mértékben kell részesedniük a korlátozó megállapodásból származó előnyből. Amennyiben a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében foglalt négy feltétel mindegyike teljesül, akkor ez feloldja a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésében foglalt tilalmat ⁽⁵⁷⁾.

3.2.4. Az információk hozzáférhetősége és az intézményi struktúra

59. Minél több információt osztanak meg a fogyasztóval, annál kisebb a problémák felmerülésének valószínűsége. Ha a piac átláthatóságát csak a szolgáltatók érdekében javítják, ez megfoszthatja a fogyasztókat attól a lehetőségtől, hogy kihasználják a fokozott „rejtett verseny” előnyét. A szolgáltatók közötti csere a piacra lépést is korlátozhatja.
60. A vonalhajózásban például azok a kizárólag fuvarozói találkozó, amelyeket a friss és részletes adatok megvitatása céljából hívnak össze, sértik a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését, amennyiben megszüntetik a cserében részt vevő felek közötti versenyt. Ebben az esetben a csere résztvevőinek bizonyítaniuk kell, hogy a csere teljesíti a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében foglalt négy feltételt. Különbséget kell tenni az ilyen helyzet és a szakmai szövetségekben például a nyilvánosan hozzáférhető piaci információ alapján, vagy a műszaki és környezetvédelmi előírásokkal kapcsolatban törvényesen folytatott tárgyalások között.

3.3. Közös használatra vonatkozó megállapodások a tramphajózásban

61. A tramphajózási ágazatban a horizontális együttműködés leggyakoribb formája a pool-rendszer. A pool-rendszer vonatkozásában nem alakult ki általános érvényű minta. Vannak azonban bizonyos sajátosságok, amelyek közösek a különböző piaci szegmensek pool-rendszereiben, ahogy az az alábbiakból kiderül.

⁽⁵⁷⁾ A fenti 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás.

62. A hagyományos pool-rendszer számos hasonló hajót egyesít ⁽⁵⁸⁾, amelyek különböző tulajdonban vannak, és amelyeket egységes igazgatás alapján üzemeltetnek. A pool menedzser feladata rendszerint az üzleti irányítás (például közös értékesítés ⁽⁵⁹⁾, fuvardíjakkal kapcsolatos tárgyalások, valamint a bevételek és az utak költségének centralizációja ⁽⁶⁰⁾) és a kereskedelmi üzemeltetés (a hajómozgások megtervezése és a hajók tájékoztatása, kikötői ügynökök kinevezése, az ügyfelek rendszeres tájékoztatása, fuvardíjszámlák kiadása, üzemanyag-rendelés, a hajók bevételeinek összegyűjtése és elosztása előre megállapított súlyozási rendszer alapján stb.). A pool menedzser gyakorta a hajótulajdonosokat képviselő általános végrehajtó bizottság felügyelete mellett folytatja a tevékenységét. A hajók műszaki üzemeltetése az egyes tulajdonosok feladata marad (biztonság, legénység, javítások, karbantartás stb.). Jóllehet közösen értékesítik szolgáltatásaikat, a pool-rendszer tagjai önállóan teljesítik a szolgáltatásokat.
63. A fentiekből következik, hogy a hagyományos pool-rendszerek legfőbb jellemzője a közös értékesítés, valamint bizonyos szempontból a közös termelés is jellemző rájuk. Ezért helyénvaló, hogy a Szerződés 81. cikkének a horizontális együttműködési megállapodásokra való alkalmazhatóságáról szóló iránymutatás ⁽⁶¹⁾ mind a közös értékesítésre, amely a közös kereskedelmi megállapodás változata, mind a közös termelésre vonatkozóan tartalmazzon útmutatást. Mivel azonban a pool-rendszerek jellemzői eltérőek, minden egyes pool-rendszert eseti alapon kell elemezni annak meghatározása céljából, hogy vonatkozik-e a rá a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése, és amennyiben igen, megfelel-e a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében foglalt négy kumulatív feltételnek.
64. A 139/2004/EK tanácsi rendelet ⁽⁶²⁾ hatálya alá tartozó pool-rendszereket, amelyeket egy önálló gazdasági egység összes funkcióját tartósan ellátó közös vállalként hoznak létre (ún. teljes feladatkört ellátó közös vállalatok, lásd a 139/2004/EK rendelet 3. cikkének (4) bekezdését), nem érintik közvetlenül az 1419/2006/EK rendelettel változások. A vonatkozó kérdések tekintetében iránymutatást nyújt többek között a Bizottság a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK rendelet szerinti egységes szerkezetbe foglalt jogalkalmazási közleményében ⁽⁶³⁾. Amennyiben a pool-rendszer célja anyavállalataik versenymagatartásának egyeztetése, az egyeztetést a Szerződés 81. cikkének (1) és (3) bekezdésével összhangban kell értékelni annak megállapítása céljából, vajon összeegyeztethető-e a művelet a közös piaccal ⁽⁶⁴⁾.

3.3.1. Azon pool-rendszerek, amelyek nem tartoznak a Szerződés 83. cikke (1) bekezdésének hatálya alá

65. A közös használatra vonatkozó megállapodásokra (pool-megállapodások) nem érvényes a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésében foglalt tilalom, amennyiben a megállapodás részt vevői nem tényleges vagy potenciális versenytársak, vagy olyan versengő vállalkozások, amelyek önállóan semmiképpen nem tudják nyújtani a megállapodás szerinti szolgáltatás(oka)t. Például ez lehet a helyzet, amikor két vagy több hajótulajdonos kizárólag abból a célból hoz létre egy pool-rendszert, hogy hajóbérleti szerződésekre tegyenek ajánlatot és teljesítsék azokat, amelyekre önállóan nem tudnának eredményes ajánlatot tenni, vagy amelyeket saját maguk nem tudnának végrehajtani. A gyakorlatban azonban gyakran előfordulhat, hogy a pool-rendszerek nem használják valamennyi hajójukat a hajóbérleti szerződések teljesítéséhez, mivel ha az összes hajót egyetlen szerződéstípushoz alkalmazzák, akkor elvezíthetik a bevétel-maximalizálás egyéb lehetőségeit, ennél fogva megszűnnek azok a célok, amelyek eléréséhez a pool-rendszereket általában létrehozzák.
66. Azon pool-rendszerekre, amelyek tevékenysége nem befolyásolja a vonatkozó versenyparamétereket, nem vonatkozik a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése, mivel kisebb jelentőségűek és/vagy nem befolyásolják érzékelhetően a tagállamok közötti kereskedelmet ⁽⁶⁵⁾. Az előbbi feltétel érvényesüléséhez az adott pool-megállapodás nem foglalhat magában közös árrögzítésre és közös értékesítésre

⁽⁵⁸⁾ A pool-rendszerben részt vevő hajók gyakran többé-kevésbé hasonló típusúak. Ennek következtében a pool-rendszer képes arra, hogy nagy hajóbérleti szerződéseket kössön, különböző hajóbérleti szerződéseket egyesítsen és körültekintő flottatervezéssel csökkentse a ballasztmenetek számát.

⁽⁵⁹⁾ Például a pool-rendszerhez tartozó hajókat szállítási megoldásokat kínáló egyetlen kereskedelmi egységként értékesítik függetlenül attól, hogy melyik hajó teljesíti az adott utat.

⁽⁶⁰⁾ Például a pool-rendszer bevételeit egy központi igazgatás gyűjti össze és a bevételt egy összetett súlyozási rendszer alapján osztják szét a résztvevők között.

⁽⁶¹⁾ A fenti 5. lábjegyzetben említett iránymutatás 5., illetve 3. határozatzakaszak.

⁽⁶²⁾ A 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

⁽⁶³⁾ Közzététele várható.

⁽⁶⁴⁾ A 139/2004/EK rendelet 2. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁶⁵⁾ A Bizottság közleménye a Szerződés 81. cikke (1) bekezdése szerint a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű megállapodásokról (HL C 368., 2001.12.22., 13. o.) és a fenti 13. lábjegyzetben említett, a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepcióról szóló iránymutatás.

vonatkozó rendelkezéseket. Ami az utóbbi feltételt illeti, tekintettel a pool-rendszerek által nyújtott szállítási szolgáltatások jellegére, ezek valószínűleg befolyásolják a tagállamok közötti kereskedelmet ⁽⁶⁶⁾.

3.3.2. Azon pool-rendszerek, amelyek általában a Szerződés 83. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak

67. Ha a versenytársak közötti, közös használatra vonatkozó megállapodás célja a verseny árrögzítés, teljesítménykorlátozás vagy piacmegosztás és közös fogyasztói bázis segítségével történő korlátozása, a Szerződés 83. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik. A versenytársak közötti, árrögzítést tartalmazó megállapodások ⁽⁶⁷⁾ minden esetben a Szerződés 83. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, függetlenül attól, hogy a felek milyen piaci erővel rendelkeznek ⁽⁶⁸⁾.

3.3.3. Azon pool-rendszerek, amelyek a Szerződés 83. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozhatnak

68. Amennyiben a pool-rendszernek nem a verseny korlátozása a célja, vizsgálatot kell végezni az érintett piacra gyakorolt hatásaival kapcsolatban. A megállapodásra akkor vonatkozik a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése, ha valószínűsíthető, hogy érzékelhető káros hatást gyakorol a piac versenyparamétereire, például az árakra, a költségekre, a szolgáltatások megkülönböztetése, a szolgáltatás minőségére és az innovációra. A megállapodások azáltal idézhetnek elő ilyen hatást, hogy érzékelhetően csökkentik a megállapodás felei, illetve a felek és harmadik felek közötti versenyt ⁽⁶⁹⁾.

69. A gazdasági körülményektől függ, hogy a pool-rendszerek érzékelhető kedvezőtlen piaci hatásokat tudnak-e okozni, figyelembe véve a megállapodás jellegét és a felek egyesített piaci erejét, valamint az érintett piac egyéb strukturális tényezőit. Azt is meg kell vizsgálni, hogy a közös felhasználásra vonatkozó megállapodás befolyásolja-e az együttműködés által közvetlenül érintett piachoz szorosan kapcsolódó szomszédos piacok feleinek magatartását ⁽⁷⁰⁾. Ilyen helyzet alakulhat ki például, ha a pool-rendszer érintett piaca a speciális autószállító hajók piaca („A” piac) és a pool-rendszer tagjai a ro-ro szolgáltatások piacán is üzemeltetnek hajókat („B” piac).

70. A megállapodás természetét illetően azt is tekintetbe kell venni, hogy a pool-megállapodás tartalmaz-e olyan záradékokat, amelyek megtiltják a tagoknak, hogy a pool-rendszeren kívül ugyanazon a piacon működjenek, valamint figyelembe kell venni azt is, milyen mértékű az üzleti szempontból érzékeny információk cseréje, ami többek között túlzott mértékben befolyásolhatja a pool-rendszeren kívül ugyanazon a piacon működő pool-tagok versenymagatartását a pool-rendszer üzletpolitikájához viszonyítva. A pool-rendszerek közötti bármilyen jellegű, akár irányításbeli, akár tagok révén fennálló vagy a költségek és bevételek megosztásában megnyilvánuló kapcsolatot is figyelembe kell venni.

71. Az érintett piac strukturális tényezőit illetően, ha a pool-rendszer alacsony piaci részesedéssel rendelkezik, nem valószínű, hogy korlátozó hatással járna. További tényezőként figyelembe kell venni a piaci koncentrációt, a versenytársak helyzetét és számát, a piaci részesedések időbeli stabilitását, a kettős tagságot pool-rendszerekben, a piacra jutási akadályokat és a piacra jutás valószínűségét, a piac átláthatóságát, a közlekedési szolgáltatások felhasználóinak kiegyenlítő vásárlóerejét és a szolgáltatások jellegét (például homogén kontra differenciált szolgáltatások) egy adott pool-rendszer érintett piacra gyakorolt hatásának vizsgálata során.

3.3.4. A Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazhatósága

72. Amennyiben a pool-rendszerek a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, meg kell állapítani, hogy teljesítik-e a 81. cikk (1) bekezdésében foglalt kumulatív feltételeket. Az érintett vállalkozások feladata a következők bizonyítása:

- a) a pool-megállapodás hozzájárul a szállítási szolgáltatások javításához és előmozdítja a műszaki, illetve gazdasági fejlődést. Bizonyítani kell, hogy a pool-megállapodás hatékonyságnövelő hatású. A hatékonyságnövelés nem állhat a költségmegtakarításból, ami a verseny szerves részének tekintendő, hanem a gazdasági tevékenységek integrációjából kell származnia. Figyelembe kell venni, hogy a felek a befektetés és a technológia tekintetében milyen mértékű hozzájárulást biztosítanak;

⁽⁶⁶⁾ Lásd fent, 13. lábjegyzet.

⁽⁶⁷⁾ A független hajózási ügynökök hajók rendelkezésre bocsátásával összefüggő árrögzítési tevékenysége nem tartozik ebbe a kategóriába.

⁽⁶⁸⁾ A fenti 6. lábjegyzetben említett horizontális együttműködési megállapodásokra vonatkozó iránymutatások, (144) és (148) bekezdés.

⁽⁶⁹⁾ A fenti 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás, (16) bekezdés.

⁽⁷⁰⁾ A fenti 6. lábjegyzetben említett horizontális iránymutatások, (142) bekezdés.

- b) az a) pontban említett gazdasági hatékonyság előnyéből a pool-megállapodás tagjain kívül a fogyasztóknak is részesülniük kell abban az értelemben, hogy a versenykorlátozásból származó veszteségért legalább kárpótolni kell őket. Minél nagyobb mértékű a verseny korlátozása, annál nagyobb mértékűnek kell lennie a hatékonyságnövelésnek, és az előnyöket annál nagyobb mértékben kell továbbítani a közlekedési szolgáltatások felhasználói felé. Például az alacsonyabb költségalap alacsonyabb díjakra és/vagy rugalmasabb feltételekre váltható át. A pool-megállapodások reagálhatnak a fogyasztó bizonyos szolgáltatás iránti igényére;
- c) nincs kevésbé korlátozó módja a hasonló előnyök elérésének;
- d) a pool-rendszer számára nem szabad biztosítani a lehetőséget, hogy megszüntesse a versenyt az érintett szolgáltatások jelentős része tekintetében.
-