

Az EK-Szerződés 81. cikkének a tengeri szállítási szolgáltatásokra történő alkalmazására vonatkozó iránymutatás

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 245/02)

1. BEVEZETÉS

1. Ezen iránymutatás megállapítja azokat az alapelveket, amelyeket az Európai Közösségek Bizottsága a 2006. szeptember 25-i 1419/2006/EK tanácsi rendelettel előidézett változások által közvetlenül érintett tengeri szállítási szolgáltatási ágazatokban, azaz a vonalhajózás, a kabotázs és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatások terén a piacok meghatározásakor és az együttműködési megállapodások vizsgálatakor követni fog ⁽¹⁾.
2. Az iránymutatás arra szolgál, hogy az említett szolgáltatásokat – az elsősorban – az Európai Unió területén található kikötő(k)be vagy kikötő(k)ből kiindulva üzemeltető vállalkozások és vállalkozások társulásai számára segítséget nyújtson annak megállapításához, hogy megállapodásaik ⁽²⁾ összegegyeztetettek-e az Európai Közösséget létrehozó szerződés (a továbbiakban: a Szerződés) 81. cikkével. Az iránymutatás nem vonatkozik 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 kabotázásra és a tramphajózási szolgáltatásokra. Következésképpen 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/EGK 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 felel 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 egy vagy több kikötőjében és/vagy kikötőjéből kiindulva nyújtanak szolgáltatásokat, a vonalhajózási konferencia keretében végzett minden olyan tevékenységet be kell szüntetniük, amely ellentétes a Szerződés 81. cikkével. Akkor is ez a helyzet, ha más joggyakorlatok nyíltan vagy hallgatólagosan engedélyezik a vonalhajózási konferenciák vagy keretmegállapodások által történő ár rögzítést. Ezenfelül a konferenciatagoknak biztosítaniuk kell, hogy a konferenciarendszer keretében aláírt valamennyi megállapodás 2008. október 18-tól kezdve megfeleljen a 81. cikknek.
5. Ez az iránymutatás kiegészíti a Bizottság egyéb értesítéseiben korábban kiadott iránymutatásokat. 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.

⁽¹⁾ A Tanács 1419/2006/EK rendelete (2006. szeptember 25.) 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 kabotázásra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről (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.

április 19-i 823/2000/EK bizottsági rendelet⁽⁸⁾ vonatkozik. E rendelet meghatározza a Szerződés 81. cikke (3) bekezdése szerinti olyan 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 bevezetett módosítások⁽⁹⁾ fényében felülvizsgálják.

7. Ez az iránymutatás nem érinti a Szerződés 81. cikkének az Európai Közösségek Bírósága vagy Elsőfokú Bírósága által adható értelmezését. Az iránymutatásban foglalt alapelveket az egyes esetek körülményeinek figyelembevételével kell alkalmazni.
8. A Bizottság öt évig fogja alkalmazni ezt az iránymutatást.

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 előírdézett 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.
11. A 4056/86/EGK rendelet 1. cikk (3) bekezdésének a) pontjában foglalt meghatározás szerint a „tramphajózási szolgáltatás” áruk ömlesztett vagy egységakományként 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 szállítást jelenti⁽¹⁰⁾.
12. 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 ez az iránymutatás nem vonatkozik kifejezetten a kabotázásra, mégis foglalkozik e szolgáltatással, amennyiben azt vonalhajózási vagy tramphajózási szolgáltatásként nyújtják.

2.2. A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

13. A Szerződés 81. cikke minden olyan megállapodásra érvényes, amely jelentős 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 kereskedelem szerkezetére⁽¹²⁾. A Bizottság útmutatást 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 iránymutatásban⁽¹³⁾.

⁽⁸⁾ HL L 100., 2000.4.20., 24. o.

⁽⁹⁾ A 8. lábjegyzetben említett 611/2005/EK rendelet (3) preambulumbekzdése.

⁽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 alapján biztosítják olyan speciális hajókkal, amelyeket különleges rakomány szállítása céljából műszakilag átalakítottak és/vagy építettek. A Bizottság 1994. október 19-i 94/980/EK határozata a IV/34.446. sz. – *Transzatlanti megállapodás* ügyben (HL L 376., 1994.12.31., 1. o.) (a továbbiakban: a TAA-határozat), (47)–(49) preambulumbekzdés.

⁽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. A 319/82. sz. *Ciments et Bétons de l'Est kontra Kerpen & Kerpen* ügy (EBHT 1983., 4173. o.), 9. pont.

⁽¹³⁾ HL C 101., 2004.4.27., 81. o.

14. A vonal- és trambahajózási gazdasági szereplők által kínált szállítási szolgáltatások gyakran nemzetközi jellegűek, 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 kereskedelmet, többek között a szállítási és közvetítői szolgáltatások piacára gyakorolt hatásuk révén ⁽¹⁵⁾.
15. A tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás különösen fontos a tengeri kabotázs szolgáltatások szempontjából, mivel ez határozza meg a Szerződés 81. cikkének alkalmazási körét, valamint e hatásnak a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló 1/2003/EK rendelet 3. cikke értelmében a tagállami versenyjogi szabályokkal való interakcióját is. Azt, hogy az ilyen szolgáltatások milyen mértékben hatnak ki a tagállamok közötti kereskedelemre, eseti alapon kell értékelni ⁽¹⁶⁾.

2.3. Az érintett piac

16. 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 útmutatás a közösségi versenyjog alkalmazásában az érintett piac meghatározásáról szóló bizottsági közleményben ⁽¹⁷⁾ található meg. Ez az útmutatás a tengeri szállítási szolgáltatások tekintetében is fontos.
17. Az érintett termékpiac mindazokat a termékeket és/vagy szolgáltatásokat magában foglalja, amelyeket a fogyasztó a jellemzők, árak és rendeltetésük alapján egymással felcserélhetőnek vagy helyettesíthetőnek tart. Az érintett földrajzi piac azt a területet foglalja magában, ahol az érintett vállalkozások termékeket vagy szolgáltatásokat kínálnak és keresnek, ahol a versenyfeltételek elég homogének, és amely a szomszédos területektől az érzékelhetően eltérő versenyfeltételek miatt megkülönböztethető ⁽¹⁸⁾. A fuvarozó(k) nem gyakorolhat(nak) lényeges befolyást a piacon uralkodó feltételekre abban az esetben, ha a vevők olyan helyzetben vannak, hogy könnyen válhatnak más szolgáltatóhoz ⁽¹⁹⁾.

2.3.1. Vonalhajózás

18. Számos bizottsági határozat és bírósági ítélet ⁽²⁰⁾ a konténeres vonalhajózási szolgáltatásokat határozta meg a vonalhajózás érintett piacaként. E határozatok és ítéletek a mélytengeri kereskedelemmel összefüggő szállítási lehetőségekhez kapcsolódtak. Más közlekedési módokat nem vettek be ugyanazon szolgáltatási piacba még akkor sem, ha bizonyos esetekben ezek a szolgáltatások csekély mértékben felcserélhetők. Ennek az az oka, hogy a konténerrel szállított áruknak csak jelentéktelen hányada szállítható más módon, például légi úton ⁽²¹⁾.

⁽¹⁴⁾ Az a tény, hogy a szolgáltatás EU-n kívüli kikötőbe irányul vagy onnan indul, önmagában nem zárja ki, hogy befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet. A szolgáltatásra építő, Közösségen belüli egyéb szereplőkre és az ügyfelekre gyakorolt hatások gondos elemzése szükséges annak megállapításához, hogy a szolgáltatások közösségi joghatóság alá tartoznak-e. Lásd a 13. lábjegyzetben említett, a Szerződés 81. és 82. cikkében foglalt, a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepcióról szóló iránymutatást.

⁽¹⁵⁾ A Bizottság 1992. december 23-i 93/82/EGK határozata (IV/32.448. és IV/32.450. sz., CEWAL ügyek), HL L 34., 1993.2.10., 1. o., (90) preambulumbekkezdés, amelyet az Elsőfokú Bíróság T-24-26/93. és T-28/93. sz., *Compagnie Maritime Belge és társai* kontra Bizottság egyesített ügyekben hozott ítélete erősített meg (EBHT 1996., II-1201. o.), 205. pont. A 10. lábjegyzetben említett TAA-határozat (288)–(296) preambulumbekkezdése, amelyet az Elsőfokú Bíróság 2002. február 28-i 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 1998. szeptember 16-i 1999/243/EK határozata a IV/35.134. sz. – *Transatlantici megállapodás a vonalhajózási konferenciákról* ügyben (HL L 95., 1999.4.9., 1. o.) (a továbbiakban: a TACA-határozat), (386)–(396) preambulumbekkezdés. A Bizottság 2002. november 14-i 2003/68/EK határozata a COMP/37.396. sz. – *Felülvizsgált TACA ügyben* (HL L 26., 2003.1.31., 53. o.) (a továbbiakban: a felülvizsgált TACA-határozat), (73) bekezdés.

⁽¹⁶⁾ A kereskedelemre gyakorolt hatás alkalmazásával kapcsolatos tájékoztatásul lásd a 13. lábjegyzetben említett bizottsági iránymutatást.

⁽¹⁷⁾ HL C 372., 1997.12.9., 5. o.

⁽¹⁸⁾ A 17. lábjegyzetben említett, a piacmeghatározásról szóló közlemény, (8) bekezdés.

⁽¹⁹⁾ A 17. lábjegyzetben említett, a piacmeghatározásról szóló közlemény, (13) bekezdés.

⁽²⁰⁾ A Bizottság 1999. április 30-i 1999/485/EK határozata (IV/34.250. sz. ügy – *Európa és Ázsia közötti kereskedelmi megállapodás*) (HL L 193., 1999.7.26., 23. o.); a 10. lábjegyzetben említett TAA-határozat; és a 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat, (60)–(84) preambulumbekkezdés. 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.

⁽²¹⁾ A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (62) preambulumbekkezdése és a 20. lábjegyzetben említett TACA-ítélet 783–789. pontja.

19. Bizonyos körülmények között indokolt lehet szűkebb, tengeren szállított bizonyos terméktípusra korlátozódó termékpiacot meghatározni. Például a romlandó áruk szállítása hűtőkonténerekre korlátozható vagy magában foglalhatja a hagyományos hűtőhajókon történő szállítást. Miközben kivételes körülmények között lehetőség van arra, hogy a raklapos ömlesztett áruk szállítását a konténeres szállítás helyettesítse ⁽²²⁾, 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 konténeres vonalhajózásra ⁽²³⁾. Ha a rakományt szokásosan konténerben szállítják, nem valószínű, hogy valaha is újra nem konténerbe csomagolt rakományként szállítanak ⁽²⁴⁾. Mostanáig tehát a konténeres vonalhajózásra főleg az egyirányú helyettesíthetőség jellemző ⁽²⁵⁾.
20. Az érintett földrajzi piacot az a terület alkotja, ahol a szolgáltatásokat értékesítik, azaz általában a szolgáltatás két végpontján lévő, a kikötők egymást fedő vonzáskörzeteiben található kikötőkből áll. Ami az érintett szolgáltatás európai végpontját illeti, a földrajzi piacot vonalhajózási esetekben 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 ⁽²⁶⁾.

2.3.2. Trambahajózási szolgáltatások

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

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

22. 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 ⁽²⁷⁾. 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.
23. 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.
24. A hajótípusokat rendszerint több ipari szabványméretre osztják fel ⁽²⁸⁾. A jelentős méretgazdaságosság miatt az a szolgáltatás, amely esetében jelentős mértékben nincs összhang a rakomány nagysága és a hajó mérete között, nem biztos, hogy versenyképes fuvardíjat tud kínálni. Ezért a különböző hajóméretek helyettesíthetőségét eseti alapon kell megvizsgálni annak megállapítása érdekében, hogy minden hajóméret eleve egy külön érintett piacot alkot-e.

⁽²²⁾ A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (71) preambulumbekzdése.

⁽²³⁾ A 15. lábjegyzetben említett TAA-ítélet 273. pontja és a 20. lábjegyzetben említett TACA-ítélet 809. pontja.

⁽²⁴⁾ A 15. lábjegyzetben említett TAA-ítélet 281. pontja. A Bizottság határozata a COMP/M.3829 – MAERSK/PONL ügyben, 2005. július 29., (13) preambulumbekzdés.

⁽²⁵⁾ A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (62)–(75) preambulumbekzdése; a 21. lábjegyzetben említett TACA-ítélet 795. pontja és a 23. lábjegyzetben említett MAERSK/PONL bizottsági határozat (13) és (112)–(117) preambulumbekzdése.

⁽²⁶⁾ A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (76)–(83) preambulumbekzdése és a 15. lábjegyzetben említett, felülvizsgált TACA-határozat (39) preambulumbekzdése.

⁽²⁷⁾ Az útbérlet esetében például a szállítási igény alapvető elemei a szállítandó rakomány, a rakomány nagysága, a berakodási és kirakodási kikötő, a kirakodási idő vagy a rakomány megérkezésének végső időpontja és az igényelt hajó műszaki adatai.

⁽²⁸⁾ 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 árindeket. A szakértői jelentések hajóméretek alapján osztják fel a piacot.

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

25. A szállítandó rakomány és a hajótípus fizikai és műszaki feltételei adják a kínálati oldalról az első jelzéseket az érintett piacra vonatkozóan ⁽²⁹⁾. Ha a hajókat rövid idő alatt és elhanyagolható költség mellett át lehet alakítani egy bizonyos fajta rakomány ⁽³⁰⁾ szállítására, akkor különböző trambahajózási szolgáltatók versenyezhetnek e rakománytípus szállításáért. Ilyen körülmények között az érintett piac kínálati oldalról egynél több hajótípusra terjed ki.
26. Számos olyan hajótípus van ugyanakkor, amelyet műszakilag átalakítottak és/vagy kifejezetten úgy építettek, hogy speciális szállítási szolgáltatások nyújtására legyen alkalmas. Jóllehet a speciális hajók más típusú rakományt is szállíthatnak, versenyhátrányban lehetnek. Ezért a speciális szállítási szolgáltatók azon képessége, hogy egyéb rakomány szállításáért versenyezzenek, korlátozott lehet.
27. A trambahajózás során a kikötői megállásokat egyéni kérés alapján végzik. Bizonyos kikötőkben vagy régiókban azonban terminállal és merüléssel kapcsolatos korlátozások vagy környezetvédelmi szabványok korlátozhatják egyes hajótípusok mozgási szabadságát.

Az érintett termékpiac meghatározásánál figyelembe veendő egyéb tényezők

28. 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 szélesebb körű piacmeghatározás alá kerülnek.
29. A trambahajózási szolgáltatások egyes piacain meg kell fontolni, vajon a hajókat termelő kapacitásnak lehet-e tekinteni, és azokat figyelmen kívül kell-e hagyni az érintett piac eseti alapon történő vizsgálatánál.
30. További tényezők, például a szolgáltató megbízhatósága, az állandóság, biztonság és szabályozási követelmények – például az olajszállító hajók számára előírt, a közösségi vizeken kettős héjazat alkalmazására vonatkozó követelmény ⁽³¹⁾ – befolyásolhatják a kínálati és keresleti helyettesíthetőséget.

Földrajzi dimenzió

31. 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, anélkül, hogy az érintett piac végső meghatározása sérülne.
32. Előfordulhat, hogy bizonyos földrajzi piacokat viszonylati alapon lehet meghatározni, vagy csak átmenetileg jönnek létre, például amikor az éghajlati feltételek vagy betakarítási időszakok időszakosan befolyásolják a bizonyos áruk szállítására iránti keresletet. Ebben az összefüggésben az érintett földrajzi piac meghatározásakor figyelembe kell venni a hajók áthelyezését, a ballasztmenetet és a kereskedelmi egyensúlyhiányt.

⁽²⁹⁾ Például folyékony ömlesztett rakomány nem szállítható száraz ömlesztett rakomány szállítására alkalmas hajón, illetve romlandó áru 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.

⁽³⁰⁾ Ahhoz, hogy egy ömlesztett árut szállító hajó szénszállítás után gabonát szállítson, mindössze egynapos tisztítás szükséges, ami a ballasztmenet során elvégezhető. Más trambahajózási piacok esetében hosszabbra nyúlhat a tisztítási időszak.

⁽³¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 417/2002/EK rendelete (2002. február 18.) a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről, valamint a 2978/94/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 64., 2002.3.7.).

2.4. Piaci részesedés

33. A piaci részesedés hasznos kiinduló jelzést ad a piaci struktúrára, valamint a piaci résztvevők és versenytársaik verseny szempontjából vett jelentőségére nézve. A Bizottság eseti alapon, a piaci feltételek alapján határozza meg a piaci részesedést. A vonalhajózási szolgáltatásokat illetően a volumenre és/vagy kapacitásra vonatkozó adatokat számos bizottsági határozat és bírósági ítélet azonosította a piaci részesedés kiszámításának alapjaként ⁽³²⁾.
34. A tramphajózási szolgáltatások piacain a szállítók a szállítási szerződések odaítéléséért versyeznek, azaz utakat vagy szállítási kapacitást értékesítenek. Az adott szolgáltatástól függően a piaci szereplők számára a különböző adatok alapul szolgálhatnak éves piaci részesedésük ⁽³³⁾ kiszámításához, így például:
- a) a megtett utak száma;
 - b) a felek volumenben vagy értékben mért részesedése egy adott rakomány teljes (kikötőpárok vagy kikötőregiók közötti) szállításából;
 - c) a felek részesedése az időbérleti szerződések piacán;
 - d) a felek kapacitásának megoszlása az adott hajópark tekintetében (hajótípusonként és -méretenként).

3. HORIZONTÁLIS MEGÁLLAPODÁSOK A TENGERI SZÁLLÍTÁSI ÁGAZATBAN

35. 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 a 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.
36. Az ezen iránymutatásban tárgyalt szolgáltatások tekintetében három kérdés bír különös jelentőséggel: a műszaki megállapodások, az információcsere és a közös használat.

3.1. Műszaki megállapodások

37. Előfordulhat, hogy bizonyos műszaki 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 ⁽³⁴⁾.

3.2. A versenytársak közötti információcsere a vonalhajózásban

38. Az információcserére 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 az adatokat, mielőtt a megállapodott szerinti formában és gyakorisággal visszajuttatja azokat a résztvevőknek.

⁽³²⁾ A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (85) preambulumbekzdése. A 15. lábjegyzetben említett TACA-határozat (85)–(86) preambulumbekzdése és a 20. lábjegyzetben említett TACA-ítélet 924., 925. és 927. pontja.

⁽³³⁾ Az érintett tramphajózási piac adottságaitól függően rövidebb időszakot is figyelembe vehetnek pl. azon piacok esetén, amelyek egy évnél rövidebb időszakra kötnek hajóbérleti szerződéseket.

⁽³⁴⁾ A Bizottság 2000. május 16-i 2000/627/EK határozata (IV/34.018. sz. ügy – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*) (HL L 268., 2000.10.20., 1. o.) (153) preambulumbekzdés. Az Elsőfokú Bíróság 1997. október 21-i, T-229/94. sz. *Deutsche Bahn AG* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete (EBHT 1997., II-1689. o.), 37. pont.

39. 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 szenzitív és individualizált piaci adatok cseréje bizonyos körülmények között sértheti a Szerződés 81. cikkét. Ezen iránymutatásnak az a célja, hogy segítséget nyújtson a vonalhajózási szolgáltatóknak annak megállapításához, hogy az információcsere mikor sérti a versenyszabályokat.
40. A vonalhajózási ágazatban a konzorciumokban részt vevő hajótársaságok közötti – egyébként a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá eső – információcsere megengedett abban az esetben, ha az a vonalhajózási szolgáltatások közös működtetésére, illetve a 823/2000/EK rendelet⁽³⁵⁾ értelmében csoportmentességet élvező együttműködési formákra vonatkozik. Az információcsere ezen típusával ez az iránymutatás nem foglalkozik.

3.2.1. Általános háttér

41. Az információcsere szolgáló rendszerek közösségi versenyjog alapján történő vizsgálata során a következőket kell megkülönböztetni.
42. 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. Az információcsere önmagában is jelenthet versenykorlátozást⁽³⁶⁾. Ez az iránymutatás nem foglalkozik az ilyen információcserevel.
43. Az információcsere azonban hatásánál fogva 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⁽³⁷⁾. Minden gazdasági szereplőnek önállóan kell meghatároznia, milyen politikát szándékozik követni a piacon. A Bíróság úgy vélte továbbá, hogy a vállalkozások számára ezért eleve lehetetlen, hogy közvetlen vagy közvetett kapcsolatban álljanak olyan egyéb gazdasági szereplőkkel, amelyek befolyásolják valamely versenytárs magatartását vagy felfedik saját (szándékolt) magatartásukat, amennyiben a kapcsolatok célja és hatása a verseny korlátozása, azaz olyan versenyfeltételek előidézése, amelyek nincsenek összhangban az adott piac szokásos feltételeivel, figyelembe véve a termékek vagy szolgáltatások jellegét, a vállalkozások méretét és számát, valamint a piac volumenét⁽³⁸⁾. Ezzel szemben a facellulóz piacának vizsgálatakor a Bíróság úgy találta, hogy az a piaci magatartás, mely szerint a termelők az árakat negyedévente közlik vásárlóikkal, nem enyhíti a vállalkozásnak a versenytársak jövőbeli viselkedésével kapcsolatos bizonytalanságát, ennél fogva a termelők közötti előzetes összehangolási gyakorlat hiányában nem sérti a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését⁽³⁹⁾.
44. A közösségi bíróságok joggyakorlata szolgál bizonyos általános útmutatással az információcsere valószínű hatásainak vizsgálatára vonatkozóan. A Bíróság megítélése szerint, ha valóban versenyző piac jön létre, az átláthatóság valószínűleg a szolgáltatók közötti verseny fokozódásához vezet⁽⁴⁰⁾. Azonban az erősen koncentrált oligopolisztikus piacokon, amelyeken a verseny már jelentősen lecsökkent, az egyes értékesítésekre vonatkozó pontos információk főbb versenytársak közötti, rövid időközönként – az egyéb szállítók és a fogyasztók kizárásával – történő cseréje jelentősen gyengítheti a szállítók közötti versenyt. Ilyen körülmények között a piac működésére vonatkozó információk rendszeres és gyakori

⁽³⁵⁾ A 8. lábjegyzetben említett 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.

⁽³⁶⁾ A Bíróság C-49/92 P. sz., *Bizottság kontra Anic Partecipazioni* ügyben hozott ítélete (EBHT 1999., I-4125. o.), 121–126. pont.

⁽³⁷⁾ 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.

⁽³⁸⁾ A Bíróság 2006. november 23-i ítélete, C-238/05. sz. *Asnef-Equifax kontra Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)* ügy (EBHT 2006., I-11125. o.), 52. pont és a Bíróság C-49/92 P. sz. *Bizottság kontra Anic Partecipazioni* ügyben (EBHT 1999., I-4125. o.) hozott, a 36. lábjegyzetben említett ítéletének 116. és 117. pontja.

⁽³⁹⁾ A Bíróság C-89/85., C-104/85., C-114/85., C-116/85., C-117/85. és C-125/85-C-129/85. sz. *A. Ahlström Osakeyhtiö és mások kontra Bizottság* egyesített ügyekben hozott ítélete (EBHT 1993., I-1307. o.), 59–65. pont.

⁽⁴⁰⁾ A 37. lábjegyzetben említett, a C-7/95 P. sz. *John Deere kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet 88. pontja.

megosztása azzal a hatással jár, hogy időközönként felfedi az összes versenytárs előtt az egyes versenytársak piaci pozícióját és stratégiáját⁽⁴¹⁾. A Bíróság azt is megállapította, hogy az információcserére 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⁽⁴²⁾.

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 információcserére sor kerül, és az információcsere jellemzői. Az értékelésnek az információcsere tényleges vagy potenciális hatásait az információcseréről szóló megállapodás hiányában kialakuló helyzettel összehasonlítva kell vizsgálnia⁽⁴³⁾. Ahhoz, hogy a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozzon, a cserének érzékelhető káros hatást kell gyakorolnia a versenyparaméterekre⁽⁴⁴⁾.
46. Az alábbi iránymutatás elsősorban a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése szerinti versenykorlátozás elemzésére vonatkozik. A Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó iránymutatás az (58) bekezdésben, valamint a témáról szóló általános közleményben⁽⁴⁵⁾ található meg.

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 kereslet és kínálat szerkezete tekinthető a legfontosabbnak⁽⁴⁶⁾.
48. A koncentráció szintje nagyon fontos, mivel a kevésbé koncentrált piacokhoz képest az erősen koncentrált, oligopolisztikus piacokon nagyobb a valószínűsége annak, hogy korlátozó hatások jelentkeznek, és hogy ezek tartósak lesznek. A koncentrált piacok nagyobb átláthatósága fokozhatja a vállalkozások egymástól való függését, és csökkentheti a verseny intenzitását.
49. A kereslet és kínálat szerkezete szintén fontos tényező, különösen a versengő szereplők száma, a piaci részesedésük szimmetriája és stabilitása, illetve a versenytársak közötti strukturális kapcsolatok fennállása⁽⁴⁷⁾. A Bizottság egyéb tényezőket is elemezhet, például a szolgáltatások homogenitását és a piac általános átláthatóságát.

3.2.3. A kicserélt információk jellemzői

50. A verseny paramétereire kapcsolódó, kereskedelmi szempontból szenzitív adatok – pl. ár, kapacitás vagy költségek – versenytársak közötti cseréje nagyobb valószínűséggel tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, mint az egyéb információcsere. Az információ kereskedelmileg kényes voltát az alább részletezett szempontok szerint kell megítélni.

⁽⁴¹⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-35/92. sz. *John Deere Ltd* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete (EBHT 1994., II-957. o.), 51. pont, amelyet fellebbezést követően a 37. lábjegyzetben említett, a C-7/95 P. sz. *John Deere* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet hagyott jóvá, 89. pont; valamint legutóbb a 38. lábjegyzetben említett, az *Asnef-Equifax* kontra *Ausbanc* ügyben hozott ítélet.

⁽⁴²⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-141/94. sz. *Thyssen Stahl AG* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélete (EBHT 1999., II-347. o.), 402. és 403. pont.

⁽⁴³⁾ A 37. lábjegyzetben említett, C-7/95 P. sz. *John Deere Ltd* kontra *Bizottság* ügyben hozott ítélet, 75–77. pont.

⁽⁴⁴⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás, (16) bekezdés.

⁽⁴⁵⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás.

⁽⁴⁶⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás, (25) bekezdés.

⁽⁴⁷⁾ 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.

51. A már nyilvánosan elérhető információk cseréje elvben nem minősül a Szerződés 81. cikke (1) bekezdése megsértésének⁽⁴⁸⁾. Fontos azonban a piac átláthatósági szintjének meghatározása, valamint annak megállapítása, hogy a csere hozzáférhetőbbé teszi-e az információkat, és/vagy nyilvánosan elérhető információt kombinál egyéb adatokkal. Az ebből származó információ kereskedelmileg szenzitív adattá válhat, cseréje pedig korlátozhatja a versenyt.
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 nagyobb valószínűséggel tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá⁽⁴⁹⁾, mint az összesített információk cseréje, amelyre elvben nem terjed ki az említett bekezdés hatálya. A Bizottság külön figyelmet fog fordítani az összesítés mértékére. Az összesítésnek olyannak kell lennie, hogy az információt ne lehessen olyan részekre bontani, amelyek alapján a vállalkozások közvetlenül vagy közvetve azonosíthatnák a versenytársak versenysztratégiáit.
53. A vonalhajózás esetében azonban óvatosságnak kell lenni a kapacitás-előrejelzés cseréjének értékelésekor (akkor is, ha összesített formában történik), különösen abban az esetben, ha koncentrált piacokon zajlik. A vonalhajózási szolgáltatások piacain a versenymagatartás koordinálása szempontjából a kapacitásra vonatkozó adatok a legfőbb paraméterek, és közvetlenül befolyásolják az árakat. A kapacitásra vonatkozó olyan összesített előrejelzések cseréje, amelyek azt jelzik, mely üzletágakban kerül sor a kapacitás kibontakoztatására, versenyellenesek lehetnek abban az esetben, ha eredményükként több vagy minden fuvarozó közös irányvonalat alkalmaz, és a szolgáltatásokat a versenyáraknál magasabb áron nyújtják. Ezenkívül fennáll az adatok részre bontásának veszélye, mivel azok összekapcsolhatók a vonalhajózási fuvarozótársaságok jelentéseivel. Ez lehetővé tenné a vállalkozások számára, hogy megismerjék a versenytársak piaci pozícióját és stratégiáit.
54. Az is fontos tényezőnek számít, hogy az adatok mikor keletkeztek, és milyen időszakra vonatkoznak. Az adatok lehetnek múltira vonatkozóak, frissek vagy jövőre vonatkozóak. A múltira vonatkozó információk cseréje általánosságban nem tartozik a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, mivel nem gyakorolhat tényleges hatást a vállalkozások jövőbeni magatartására. A Bizottság a múltban történt esetek során az egy évnél régebbi adatokat tekintette múltira vonatkozóknak⁽⁵⁰⁾, míg az egy évnél újabb információkat frissnek⁽⁵¹⁾. Annak megállapításakor, hogy az információ múltira vonatkozóan vagy frissnek tekintendő, bizonyos rugalmasságot kell alkalmazni, figyelembe véve, hogy az adat az érintett piacon mikor válik elavulttá. Az összesített adatok valószínűleg rövidebb idő alatt veszítik el aktualitásukat, mint a részletes adatok. A volumenre és kapacitásra vonatkozó friss adatok cseréje valószínűleg szintén nem versenykorlátozó, ha az adatok összesítése olyan megfelelő szintű, hogy az egyes hajózási társaságok vagy fuvarozók műveletei se közvetlenül, se közvetve ne lehessenek azonosíthatók. A jövőre vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a vállalkozás hogyan képzei 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.
55. A csere gyakoriságát is figyelembe kell venni. Minél gyakoribb az adatsere, annál gyorsabban tudnak reagálni a versenytársak. Ez elősegíti megtorló intézkedések alkalmazását, és végeredményben csökkenti a piaci versenytevékenységek kezdeményezésére vonatkozó ösztönzést. Mérséklődhet az úgynevezett rejtett verseny.
56. A piacra gyakorolt hatás értékelésénél azt is meg kell vizsgálni, hogy milyen módon teszik közzé az adatokat. Minél több információt osztanak meg a fogyasztóval, annál kisebb a problémák felmerülésének valószínűsége. Ezzel szemben, ha a piac átláthatóságát csak a szolgáltatók érdekében javítják, ez megfoszthatja a fogyasztókat attól a lehetőségtől, hogy kihasználják a fokozott „rejtett verseny” előnyét.

⁽⁴⁸⁾ A 20. lábjegyzetben említett TACA-ítélet 1154. pontja.

⁽⁴⁹⁾ A Bizottság 78/252/EGK határozata (1977. december 23.) a IV/29.176. sz. – *Növényi pergamen* ügyben (HL L 70., 1978.3.13., 54. o.).

⁽⁵⁰⁾ A Bizottság 92/157/EGK határozata (1992. február 17.) a IV/31.370. sz. – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* ügyben (HL L 68., 1992.3.13., 19. o.) (50) preambulumbekkezdés.

⁽⁵¹⁾ A Bizottság 98/4/ESZAK határozata (1997. november 26.) a IV/36.069. sz. – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* ügyben (HL L 1., 1998.1.3., 10. o.) (17) preambulumbekkezdés.

57. A vonalhajózásban árindexet használnak a tengeri konténerszállítás átlagos áringadozásának demonstrálására. 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, amelyek alapján a vállalkozások közvetlenül vagy közvetve azonosíthatnák a versenytársak versenystratégiáit. Amennyiben az árindex csökkenti vagy megszünteti a piac működéséhez kapcsolódó bizonytalanságot, és következményképpen korlátozza a vállalkozások közötti versenyt, az a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdését sérti. 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. Általánosságban fontos, 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 hatékonyság növekedését igazolni kell, hasznát pedig 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 81. cikk (3) bekezdésében szereplő egyik feltétel szerint a fogyasztóknak méltányos mértékben kell részesedniük a korlátozó megállapodásból származó előnyből. Amennyiben a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt négy feltétel mindegyike teljesül, akkor ez feloldja a 81. cikk (1) bekezdésében foglalt tilalmat ⁽⁵²⁾.

3.2.4. Szakmai szövetségek

59. Más ágazatokhoz hasonlóan a vonalhajózás terén zajló viták és információcsere kereteit szakmai szövetség biztosíthatja, ha az nem a következők valamelyikéként szolgál: a) kartellülések fóruma ⁽⁵³⁾; b) a tagoknak szánt versenyellenes határozatok és ajánlások kibocsátója ⁽⁵⁴⁾ vagy c) a piac működésével kapcsolatos bizonytalanság csökkentésére vagy megszüntetésére szolgáló információcsere eszköze, amely korlátozza a vállalkozások közötti versenyt, és megsérti a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeket ⁽⁵⁵⁾. Az ilyen vitákat meg kell különböztetni azoktól, amelyek a szakmai szövetség keretein belül legálisan folynak, pl. műszaki vagy környezetvédelmi kérdésekben.

3.3. Közös használatra vonatkozó megállapodások a tramphajózásban

60. 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 a különböző piaci szegmensek legtöbb pool-rendszerére jellemzőek, ahogy az az alábbiakból kiderül.
61. A hagyományos pool-rendszer számos hasonló hajót egyesít ⁽⁵⁶⁾, amelyek különböző tulajdonban vannak, és amelyeket egységes igazgatás alapján üzemeltetnek. A pool menedzser feladata rendszerint az üzleti irányítás (például közös értékesítés ⁽⁵⁷⁾, fuvardíjakkal kapcsolatos tárgyalások, valamint a bevételek és az utak költségének centralizációja ⁽⁵⁸⁾) és a kereskedelmi üzemeltetés (a hajómozgások megtervezése és a hajók tájékoztatása, kikötői ügynökök kinevezése, az ügyfelek rendszeres tájékoztatása,

⁽⁵²⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás.

⁽⁵³⁾ A Bizottság 2004/421/EK határozata (2003. december 16.) a COMP/38.240. sz. – *Ipari csövek* ügyben (HL L 125., 2004.4.28., 50. o.).

⁽⁵⁴⁾ A Bizottság 82/896/EKG határozata (1982. december 15.) a IV/29.883. sz. – *AROW/BNIC* ügyben (HL L 379., 1982.12.31., 1. o.) a Bizottság 96/438/EK határozata (1996. június 5.) a IV/34.983. sz. – *Fenex* ügyben (HL L 181., 1996.7.20., 28. o.).

⁽⁵⁵⁾ Az 50. lábjegyzetben említett 92/157/EKG bizottsági határozat (*UK Agricultural Tractor Registration Exchange*).

⁽⁵⁶⁾ Ennek következtében a pool-rendszer képes arra, hogy nagy hajóbérleti szerződéseket kössön, különböző hajóbérleti szerződéseket egyesítsen, és körültekintő flottatervezéssel csökkentse a ballasztmenetek számát.

⁽⁵⁷⁾ Például a pool-rendszerhez tartozó hajókat szállítási megoldásokat kínáló egyetlen kereskedelmi egységként értékesítik, függetlenül attól, hogy melyik hajó teljesíti az adott utat.

⁽⁵⁸⁾ Például a pool-rendszer bevételeit a központi igazgatás gyűjti össze, és a bevételt összetett súlyozási rendszer alapján osztják szét a résztvevők között.

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 tevékenységét. A hajók műszaki üzemeltetése (biztonság, legénység, javítások, karbantartás stb.) rendszerint az egyes tulajdonosok feladata. Jóllehet közösen értékesítik szolgáltatásaikat, a pool-rendszer tagjai gyakran önállóan teljesítik a szolgáltatásokat.

62. A fentiekből következik, hogy a hagyományos pool-rendszerek legfőbb jellemzője a közös értékesítés, amely közös termeléssel egészülhet ki. Ezért helyénvaló, hogy a Szerződés 81. cikkének a horizontális együttműködési megállapodásokra való alkalmazhatóságáról szóló bizottsági iránymutatás⁽⁵⁹⁾ mind a közös értékesítésre (amely a közös kereskedelmi megállapodás változata), mind a közös termelésre vonatkozóan tartalmazzon útmutatást. A pool-rendszerek sokfélesége miatt minden egyes pool-rendszer eseti alapon kell elemezni annak meghatározása céljából, hogy súlypontja alapján⁽⁶⁰⁾ vonatkozik-e rá a 81. cikk (1) bekezdése, és amennyiben igen, megfelel-e a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt négy kumulatív feltételnek.
63. A 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽⁶¹⁾ hatálya alá tartozó olyan 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 bevezetett változások, így ez az iránymutatás nem foglalkozik velük. A teljes feladatkör ellátásának tekintetében iránymutatást nyújt többek között a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közlemény⁽⁶²⁾. 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⁽⁶³⁾.

3.3.1. Azon pool-rendszerek, amelyek nem tartoznak a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá

64. A közös használati megállapodás nem tartozik a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésében foglalt tilalom hatálya alá abban az esetben, ha a pool-rendszer résztvevői nem minősülnek tényleges vagy potenciális versenytársnak. Például ez lehet a helyzet, amikor két vagy több hajótulajdonos abból a célból hoz létre pool-rendszert, hogy olyan hajóbérleti szerződésekre tegyenek ajánlatot és teljesítsék azokat, amelyekre önállóan nem tudnának eredményes ajánlatot tenni, vagy amelyeket saját maguk nem tudnának végrehajtani. Ez a következtetés mindazokra az esetekre is érvényes, amelyekben a pool-rendszer alkalmanként a teljes szállítmány kis részét kitevő más rakományt is szállít.
65. 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⁽⁶⁴⁾.

3.3.2. Azon pool-rendszerek, amelyek általában a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak

66. A versenytársak között létrejövő olyan közös használati megállapodások, amelyek célja a közös értékesítés, általában a versenytársak árképző gyakorlatának összehangolására irányulnak, és ilyen hatással járnak⁽⁶⁵⁾.

⁽⁵⁹⁾ A 6. lábjegyzetben említett iránymutatás 5., illetve 3. szakasza.

⁽⁶⁰⁾ A 6. lábjegyzetben említett, a horizontális együttműködési megállapodásokra vonatkozó iránymutatás, (12) bekezdés.

⁽⁶¹⁾ A Tanács 139/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

⁽⁶²⁾ HL C 95., 2008.4.16., 1. o.

⁽⁶³⁾ A 139/2004/EK tanácsi rendelet 2. cikkének (4) bekezdése.

⁽⁶⁴⁾ A Bizottság közleménye a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése értelmében a versenyt érzékelhetően nem korlátozó, csekély jelentőségű megállapodásokról (HL C 368., 2001.12.22., 13. o.) és a 13. lábjegyzetben említett, a kereskedelemre gyakorolt hatásra vonatkozó koncepcióról szóló iránymutatás.

⁽⁶⁵⁾ A 6. lábjegyzetben említett, a horizontális együttműködési megállapodásokra vonatkozó iránymutatás, 5. szakasz. A független hajózási ügynökök hajók rendelkezésre bocsátásával összefüggő tevékenysége nem tartozik ebbe a kategóriába.

3.3.3. Azon pool-rendszerek, amelyek a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozhatnak

67. 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 megkülönböztetésére, 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 ⁽⁶⁶⁾.
68. Egyes traphajózási pool-rendszereknek nem célja a közös értékesítés, de részüket képezi egyes versenyparaméterek bizonyos fokú egyeztetése (pl. közös menetrend vagy közös vásárlás). Ezek az esetek csak akkor tartoznak a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá, ha a megállapodás felei bizonyos piaci erővel bírnak ⁽⁶⁷⁾.
69. A gazdasági körülményektől függ, hogy a pool-rendszerek érzékelhető mértékű kedvezőtlen piaci hatásokat tudnak-e okozni, figyelembe véve a felek egyesített piaci erejét és a megállapodás jellegét, 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 ⁽⁶⁸⁾. Ilyen helyzet alakulhat ki például, ha a pool-rendszer az erdészeti termékek szállítására szolgáló speciális dobozhajók piacán („A” piac) tevékeny, és a pool-rendszer tagjai a száraz ömlesztett áruk piacán („B” piac) is üzemeltetnek hajókat.
70. 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 több pool-rendszerben fennálló tagságot, 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.
71. A megállapodás jellegét illetően azt is tekintetbe kell venni, hogy a pool-megállapodás tartalmaz-e a tagok piaci versenymagatartását befolyásoló záradékokat, pl. amelyek megtiltják a tagoknak, hogy a pool-rendszeren kívül ugyanazon a piacon működjenek (versenykizáró záradékok), tartalmaz-e kötött ajánlati időszakokat és felmondási időt (kilépési záradék), valamint folyik-e kereskedelmi szempontból szennyező információk cseréje. A pool-rendszerek közötti bármilyen jellegű, akár irányításbeli, akár tagok révén fennálló vagy a költségek és bevételek megosztásában megnyilvánuló kapcsolatot is figyelembe kell venni.

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

72. Amennyiben a pool-rendszerek a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoznak, a vállalkozásoknak teljesíteniük kell a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt kumulatív feltételeket ⁽⁶⁹⁾. A 81. cikk (3) bekezdése nem zár ki előzetesen a hatóköréből bizonyos megállapodásokat. Elvi kérdésként a 81. cikk (3) bekezdés négy feltételét teljesítő valamennyi korlátozó megállapodás a kivételszabály hatálya alá tartozik. Az elemzés részét képezi a csúszóskála alkalmazása. Minél súlyosabb a 81. cikk (1) bekezdése szerint megállapított versenykorlátozás, annál nagyobbak kell lennie a hatékonysági előnyöknek és a fogyasztók részesedésének.
73. Az érintett vállalkozások feladata annak bizonyítása, hogy a pool-rendszer javítja a szállítási szolgáltatásokat, illetve hatékonyságnövelő műszaki vagy gazdasági fejlesztéseket ösztönöz. A hatékonyságnövelés nem állhat költségmegtakarításból, ami a versenykorlátozás szerves részének tekintendő, hanem a gazdasági tevékenységek integrációjából kell származnia.

⁽⁶⁶⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás.

⁽⁶⁷⁾ A 6. lábjegyzetben említett, a horizontális együttműködési megállapodásokra vonatkozó iránymutatás, (149) bekezdés.

⁽⁶⁸⁾ A 6. lábjegyzetben említett, a horizontális együttműködési megállapodásokra vonatkozó iránymutatás, (142) bekezdés.

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

74. A pool-rendszerek biztosította hatékonyságnövekedés megmutatkozhat például jobb kihasználási arányban és nagyságrendi megtakarításban. A trumphajózási pool-rendszerek tagjai általában közösen tervezik meg hajóik útvonalát annak érdekében, hogy földrajzilag minél nagyobb területet lefedve osszák el flottáikat. A hajók elosztása csökkentheti a ballasztmenetek számát, ami növelheti a pool-rendszer teljes kapacitásának kihasználását, és nagyságrendi megtakarításhoz vezethet.
75. A fogyasztóknak méltányosan részesedniük kell a megnövelt hatékonyságból. A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése értelmében az érintett piac valamennyi fogyasztójára – és nem az egyes fogyasztókra – gyakorolt előnyhatásokat kell figyelembe venni ⁽⁷⁰⁾. A továbbadott előnyöknek legalábbis kárpótolnia kell a fogyasztókat minden általuk elszenvedett, tényleges vagy valószínű negatív hatásért, amelyet a 81. cikk (1) bekezdése alapján megállapított versenykorlátozás okozott ⁽⁷¹⁾. A továbbadás valószínűségének értékeléséhez ebben az összefüggésben meg kell vizsgálni a trumphajózási piacok szerkezetét és a kereslet rugalmasságát is.
76. A pool-rendszer csak olyan korlátozásokat határozhat meg, amelyek a hatékonyság eléréséhez szükségesek. Ebben a vonatkozásban azt is meg kell vizsgálni, hogy vajon a felek elérhették volna-e az előnyöket önmagukban. Ennek értékelésekor többek között meg kell vizsgálni, hogy mekkora a különböző trumphajózási szolgáltatástípusok minimum hatékonysági skálája. Ezenfelül a közös felhasználásra vonatkozó megállapodás minden egyes korlátozó záradékának teljesíteni kell azt a feltételt, hogy ésszerű módon szükség van rájuk a tervezett hatékonyság elérése érdekében. A korlátozó záradékok indokoltak lehetnek hosszabb időszakra (akár a pool-rendszer teljes fennállásának időszakára) vagy átmeneti időszakra.
77. Végezetül, a pool-rendszernek nem szabad lehetővé tennie, hogy a felek a szóban forgó szolgáltatások jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt.

⁽⁷⁰⁾ A 38. lábjegyzetben említett, C-238/05. sz., *Asnef-Equifax* kontra *Ausbanc* ügyben hozott ítélet, 70. pont.

⁽⁷¹⁾ A 7. lábjegyzetben említett, a 81. cikk (3) bekezdésének alkalmazásáról szóló iránymutatás, (24) bekezdés.