

A BIZOTTSÁG 611/2005/EK RENDELETE**(2005. április 20.)**

a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló 823/2000/EK rendelet módosításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

4056/86/EGK tanácsi rendelet⁽⁴⁾ felülvizsgálásától függően, amelyet követően további érdemi módosítások válhatnak szükségessé.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a Szerződés 85. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 1992. február 25-i 479/92/EGK tanácsi rendeletre⁽¹⁾ és különösen annak 1. cikkére,

e rendelet tervezetének közzétételét⁽²⁾ követően,

a versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

- (1) A 823/2000/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ bizonyos feltételek mellett általános mentességet engedélyez a vonalhajózási konzorciumoknak a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésében foglalt tilalom alól.
- (2) A 823/2000/EK rendelet 2005. április 25-én hatályát veszti. A Bizottságnak a rendelet alkalmazásában szerzett tapasztalata alapján úgy tűnik, hogy a konzorciumok esetében a csoportmentesség engedélyezése továbbra is indokolt. A 823/2000/EK rendelet alkalmazhatóságát ezért további öt évvel ki lehet terjeszteni.
- (3) Bizonyos tekintetben azonban a 823/2000/EK rendelet rendelkezései nincsenek eléggé összehangban az ágazatban jelenleg alkalmazott gyakorlattal. Ezért indokolt néhány apróbb módosítás bevezetése annak érdekében, hogy a 823/2000/EK rendelet jobban megfeleljen a céljának a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i

- (4) Különösen a 823/2000/EK rendelet úgy rendelkezik, hogy a konzorciumi megállapodásoknak jogot kell biztosítaniuk a tagvállalkozások számára a konzorciumból való kilépésre bármilyen pénzügyi vagy egyéb szankció nélkül, a felmondási idővel kapcsolatos bizonyos feltételek betartása mellett. A gyakorlat azt mutatja, hogy nem egyértelmű ennek a rendelkezésnek az értelmezése abban az esetben, ha a konzorciumi megállapodás hatálybalépésének időpontja korábbi, mint a szolgáltatás tényleges megkezdésének időpontja, például, ha a vízi járművek nem állnak rendelkezésre vagy még építés alatt vannak. Ezért külön rendelkezést kell előírni erre a helyzetre.

- (5) Indokolt, hogy a konzorciumok biztosítékra tartanak igényt egy már létező szolgáltatással kapcsolatban vállalt új befektetésekkel kapcsolatban. Egy konzorciumi megállapodásban részes felek számára ezért egy „kilépést tiltó” záradék megkötésének lehetőségét akkor is alkalmazni kell, amikor egy már létező konzorciumi megállapodásban részes felek megegyeztek arról, hogy a tagokat a konferenciamegállapodás kifejezetten felhatalmazza arra, hogy bármely, a konferencia-díjszabásban szereplő fuvardíjszabásra vonatkozóan önálló díjszabást állapítsanak meg. A Bizottság figyelmét felhívták arra, hogy az önálló fuvardíjszabás már nem ítélt meg úgy, mint egy gyakori, általános piaci magatartás. Ehelyett az egyéni bizalmas szerződések ma sokkal nagyobb jelentőséggel bírnak a különféle üzletágakban. Az ilyen bizalmas szerződések is tényleges versenyt idézhetnek elő a vonalhajózási konferenciák tagjai között. Az egyéni bizalmas szerződések létezését is ezért úgy kell tekinteni, mint ami a konferencia tagjai között létező tényleges árversenyt jelzi.

- (6) A 823/2000/EK rendelet úgy rendelkezik, hogy a mentesség bizonyos feltételek teljesülése esetén alkalmazható, beleértve azt, hogy abban a konferenciában, amelyben a konzorcium működik, a tagok között tényleges árverseny létezik annak köszönhetően, hogy a tagokat a konferenciamegállapodás kifejezetten felhatalmazza arra, hogy bármely, a konferencia-díjszabásban szereplő fuvardíjszabásra vonatkozóan önálló díjszabást állapítsanak meg. A Bizottság figyelmét felhívták arra, hogy az önálló fuvardíjszabás már nem ítélt meg úgy, mint egy gyakori, általános piaci magatartás. Ehelyett az egyéni bizalmas szerződések ma sokkal nagyobb jelentőséggel bírnak a különféle üzletágakban. Az ilyen bizalmas szerződések is tényleges versenyt idézhetnek elő a vonalhajózási konferenciák tagjai között. Az egyéni bizalmas szerződések létezését is ezért úgy kell tekinteni, mint ami a konferencia tagjai között létező tényleges árversenyt jelzi.

⁽¹⁾ HL L 55., 1992.2.29., 3. o. A legutóbb az 1/2003/EK rendelettel (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL C 319., 2004.12.23., 2. o.

⁽³⁾ HL L 100., 2000.4.20., 24. o. A legutóbb az 463/2004/EK rendelettel (HL L 77., 2004.3.13., 23. o.) módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 378., 1986.12.31., 4. o. A legutóbb az 1/2003/EK rendelettel módosított rendelet.

- (7) A 823/2000/EK rendeletet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 823/2000/EK rendelet a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk a következő 6. és 7. pontokkal egészül ki:

„6. »szolgáltatás kezdete«: az az időpont, amikor az első vízi jármű a szolgáltatás keretében hajózik, vagy amikor jelentős új beruházás történt, az az időpont, amikor az első vízi jármű ebből a jelentős új beruházásból közvetlenül származó feltételek mellett hajózik;

7. »jelentős új beruházás«: olyan beruházás, amely vízi járművek építését, vásárlását vagy hosszú távú bérletét eredményezi, amelyeket kifejezetten a szolgáltatás működtetéséhez terveztek, illetve ehhez szükségesek és alapvetők, és amelyek a konzorcium által nyújtott tengeri szállítási szolgáltatással kapcsolatban a konzorcium tagjai által megvalósított teljes beruházásnak legalább a felét kiteszik.”

2. Az 5. cikk a) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„a) abban a konferenciában, amelyben a konzorcium működik, a tagok között tényleges áverseny létezik annak köszönhetően, hogy a tagokat a konferenciamegállapodás törvényi vagy más kötelezettség értelmében kifejezetten felhatalmazza arra, hogy bármely, a konferencia-díjszabásban szereplő fuvardíjszabásra vonatkozóan önálló díjszabást állapítsanak meg és/vagy egyéni bizalmas szerződéseket kössenek; vagy”.

3. A 8. cikk b) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

„b) a konzorciumi megállapodásnak jogot kell biztosítania a tagvállalkozások számára a konzorciumból való kilépésre bármilyen pénzügyi vagy egyéb szankció, különösen

olyan kötelezettségvállalás nélkül, hogy a kérdéses üzletágban vagy ágakban meg kell szüntetniük minden szállítási tevékenységet, akár párosul ez a kötelezettségvállalás azzal a feltétellel, hogy a tevékenységet később, csak bizonyos idő elteltével folytathatják, akár nem. Ez a jog legfeljebb hat hónapos felmondási idő mellett érvényesíthető, amely a konzorciumi megállapodás vagy a közös tengeri szolgáltatásban végrehajtott jelentős új beruházásra vonatkozó megállapodás hatálybalépésének időpontjától eltelt 18 hónapos kezdeti időszak után kezdődhet. Ha a megállapodás hatálybalépésének időpontja korábbi, mint a szolgáltatás kezdetének időpontja, akkor a kezdeti időszak nem haladja meg a 24 hónapot a konzorciumi megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdődően vagy az arra vonatkozó megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdődően, hogy jelentős új beruházást valósítsanak meg a közös tengeri szolgáltatásban.

Szorosan integrált konzorcium esetén azonban, amelynek közös a nettó bevételalapja és/vagy kifejezetten a konzorcium létrehozása céljából vízi járművek vásárlásával vagy bérletével nagyarányú befektetést eszközölt, a felmondási idő legfeljebb hat hónap, amely a konzorciumi megállapodás vagy a közös tengeri szolgáltatásban végrehajtott jelentős új beruházásra vonatkozó megállapodás hatálybalépésének időpontját követő 30 hónapos kezdeti időszak után kezdődhet. Ha a megállapodás hatálybalépésének időpontja korábbi, mint a szolgáltatás kezdetének időpontja, akkor a kezdeti időszak nem haladja meg a 36 hónapot a konzorciumi megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdődően vagy az arra vonatkozó megállapodás hatálybalépésének időpontjától kezdődően, hogy jelentős új beruházást valósítsanak meg a közös tengeri szolgáltatásban.”

4. A 14. cikk második bekezdésében a „2005. április 25.” időpont helyébe „2010. április 25.” lép.

2. cikk

Ez a rendelet 2005. április 26-án lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2005. április 20-án.

a Bizottság részéről

Neelie KROES

a Bizottság tagja