

## ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΧΩΡΟ

## ΕΠΟΠΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΕΖΕΣ

**Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών**

(2012/C 35/06)

- A. Η παρούσα ανακοίνωση εκδίδεται σύμφωνα με τους κανόνες της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (στο εξής «συμφωνία ΕΟΧ») και της συμφωνίας μεταξύ των κρατών μελών της ΕΖΕΣ για τη σύσταση Εποπτεύουσας Αρχής και Δικαστηρίου (στο εξής «συμφωνία περί Εποπτείας και Δικαστηρίου»).
- B. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής «Επιτροπή») εξέδωσε «κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών»<sup>(1)</sup>. Αυτή η μη-δεσμευτική πράξη ορίζει τις αρχές που θα ακολουθεί η Επιτροπή κατά τον ορισμό αγορών και την αξιολόγηση συμφωνιών συνεργασίας στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες επηρεάζονται άμεσα από τις αλλαγές που επέφερε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, δηλ. υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, ενδομεταφορών (καμποτάζ) και διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπι)<sup>(2)</sup>.
- Γ. Η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ θεωρεί ότι η προαναφερθείσα πράξη αφορά τον ΕΟΧ. Προκειμένου να διατηρήσει ισοτιμίες συνθήκης ανταγωνισμού και να διασφαλίσει ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού του ΕΟΧ σε όλο τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ υιοθετεί την παρούσα ανακοίνωση ασκώντας την εξουσία της 25ης παρέχεται με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου. Η Αρχή προτίθεται να ακολουθεί τις αρχές και τους κανόνες που θεσπίζονται στην παρούσα ανακοίνωση, όποτε εφαρμόζει τους σχετικούς κανόνες ΕΟΧ σε συγκεκριμένη υπόθεση<sup>(3)</sup>.
- Δ. Συγκεκριμένα, σκοπός της παρούσας ανακοίνωσης είναι η παροχή κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής του άρθρου 53 από την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ κατά τον ορισμό αγορών και την εκτίμηση συμφωνιών συνεργασίας στις υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, ενδομεταφορών (καμποτάζ) και διεθνών μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπι).
- Ε. Η παρούσα ανακοίνωση εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου η εποπτεύουσα αρχή βάσει του άρθρου 56 της συμφωνίας ΕΟΧ.

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

1. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές ορίζουν τις αρχές που θα ακολουθήσει η Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ κατά τον ορισμό αγορών και την αξιολόγηση συμφωνιών συνεργασίας στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, οι οποίες επηρεάζονται άμεσα από τις αλλαγές που επέφερε η ενσωμάτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου στη συμφωνία ΕΟΧ, ήτοι τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών, ενδομεταφορές (καμποτάζ) και διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπι)<sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 245 της 26.9.2008, σ. 2.

<sup>(2)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου, της 25ης Σεπτεμβρίου 2006, για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 (νυν άρθρα 81 και 82) της συνθήκης ΕΚ στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 όσον αφορά την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του, ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (ΕΕ L 269 της 28.9.2006, σ. 1). Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1491/2006 ενσωματώθηκε στη συμφωνία ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 153/2006 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ, τροποποιώντας τα παραρτήματα XIII (μεταφορές) και XIV (ανταγωνισμός) καθώς και το πρωτόκολλο 21 (ΕΕ L 89 της 29.3.2007, σ. 25 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 15 της 29.3.2007, σ. 20).

<sup>(3)</sup> Η αρμοδιότητα διαχείρισης μεμονωμένων υποθέσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των άρθρων 53 και 54 της συμφωνίας ΕΟΧ επιμερίζεται μεταξύ της Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ και της Επιτροπής, σύμφωνα με τους κανόνες που διατυπώνονται στο άρθρο 56 της συμφωνίας ΕΟΧ. Μόνο μία από τις εποπτεύουσες αρχές είναι αρμόδια να διαχειρίζεται κάθε δεδομένη υπόθεση.

<sup>(4)</sup> Βλ. υποσημείωση 2 σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1491/2006 του Συμβουλίου της 25ης Σεπτεμβρίου 2006 και την ενσωμάτωση του στη συμφωνία ΕΟΧ.

2. Στόχος αυτών των κατευθυντηρίων γραμμών είναι να βοηθήσουν τις επιχειρήσεις και τις ενώσεις επιχειρήσεων που παρέχουν αυτές τις υπηρεσίες, κυρίως εάν αυτές παρέχονται προς ή/και από λιμένα ή λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, να εκτιμήσουν εάν οι συμφωνίες <sup>(5)</sup> τους συνάδουν με το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ. Οι κατευθυντήριες γραμμές δεν εφαρμόζονται σε άλλους τομείς.
3. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 επέκτεινε το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ <sup>(6)</sup> και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ <sup>(7)</sup>, ώστε να συμπεριλάβει τις ενδομεταφορές και τις μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ). Η ενσωμάτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου στη συμφωνία ΕΟΧ τροποποίησε, επομένως, ανάλογα τους σχετικούς κανόνες ΕΟΧ. Συνεπώς, από την 9η Δεκεμβρίου 2006, όλοι οι τομείς των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών υπόκεινται στο διαδικαστικό πλαίσιο γενικής εφαρμογής.
4. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 κατάργησε επίσης τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή των άρθρων 85 και 86 (νυν άρθρων 81 και 82) της συνθήκης ΕΚ στις θαλάσσιες μεταφορές <sup>(8)</sup>, ο οποίος περιλάμβανε την απαλλαγή κατά κατηγορία για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, η οποία επέτρεπε στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών που είναι μέλη των διασκέψεων αυτών να καθορίζουν τις τιμές και τους λοιπούς όρους μεταφοράς, δεδομένου ότι το σύστημα διασκέψεων δεν πληροί πλέον τα κριτήρια του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 101 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ). Η ενσωμάτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου στη συμφωνία ΕΟΧ έχει ως αποτέλεσμα την κατάργηση της απαλλαγής κατά κατηγορία του συστήματος διασκέψεων από την απαγόρευση που διατυπώνεται στο άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, από την 18<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2008. Μετά την ημερομηνία αυτή, οι ναυτιλιακές μεταφορών τακτικών γραμμών που εκτελούν δρομολόγια προς ή/και από ένα ή περισσότερους λιμένες του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου πρέπει να παύσουν κάθε δραστηριότητα σε επίπεδο διασκέψεων τακτικών γραμμών που αντίκειται στο άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ. Και τούτο, ασχέτως εάν άλλες αρμόδιες αρχές επιτρέπουν, ρητά ή σιωπηρά, τον καθορισμό τιμών μέσα από διασκέψεις ή τη σύναψη συμφωνιών συζήτησης. Εξάλλου, τα μέλη των διασκέψεων θα πρέπει να διασφαλίζουν ότι, από την 18η Οκτωβρίου 2008, κάθε συμφωνία που συνάπτεται στο πλαίσιο του συστήματος διασκέψεων συνάδει με το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ.
5. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές συμπληρώνουν τις οδηγίες που ήδη εξέδωσε η Αρχή σε άλλες ανακοινώσεις. Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζονται από συμφωνίες εκτενούς συνεργασίας μεταξύ ανταγωνιζόμενων μεταφορέων, οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ σε συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας <sup>(9)</sup> και οι κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της Συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(10)</sup> έχουν ιδιαίτερη σχέση με το αντικείμενο.
6. Οι συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας στις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών σχετικά με την παροχή κοινών υπηρεσιών καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες), όπως εφαρμόζεται στη συμφωνία ΕΟΧ <sup>(11)</sup>. Την 26η Απριλίου 2010, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής θα αντικατασταθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 906/2009 της Επιτροπής, της 28ης Σεπτεμβρίου 2009 <sup>(12)</sup>. Οι εν λόγω κανονισμοί, όπως εφαρμόζονται στη συμφωνία ΕΟΧ, καθορίζουν, σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, τις συνθήκες υπό τις οποίες η

<sup>(5)</sup> Ο όρος «συμφωνία» χρησιμοποιείται για συμφωνίες, αποφάσεις ενώσεων επιχειρήσεων και εναρμονισμένες πρακτικές.

<sup>(6)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου (ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1) ενσωματώθηκε στο παράρτημα XIV και τα πρωτόκολλα 21 και 23 της Συμφωνίας ΕΟΧ, με την απόφαση αριθ. 130/2004 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ της 24ης Σεπτεμβρίου 2004 (ΕΕ L 64 της 10.3.2005, σ. 57 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 12 της 10.3.2005, σ. 42) καθώς και στο κεφάλαιο II του πρωτοκόλλου 4 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου με τη συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών της ΕΖΕΣ της 24ης Σεπτεμβρίου 2004.

<sup>(7)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 773/2004 της Επιτροπής (ΕΕ L 123 της 27.4.2004, σ. 18) ενσωματώθηκε στα πρωτόκολλα 21 και 23 της Συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 178/2004 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ της 3ης Δεκεμβρίου 2004 (ΕΕ L 133 της 26.5.2005, σ. 35 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 26 της 26.5.2005, σ. 25) καθώς και στο κεφάλαιο III του πρωτοκόλλου 4 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου με τη συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών της ΕΖΕΣ της 3ης Δεκεμβρίου 2004.

<sup>(8)</sup> Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/1986 του Συμβουλίου (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4) ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο Z σημείο 11 του παραρτήματος XIV της συμφωνίας ΕΟΧ.

<sup>(9)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ σε συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας (ΕΕ C 266 της 31.10.2002, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 55 της 31.10.2002, σ. 1).

<sup>(10)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ (ΕΕ C 208 της 6.9.2007, σ. 1 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 42 της 6.9.2007, σ. 1).

<sup>(11)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής (ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 24) ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο Z σημείο 11γ του παραρτήματος XIV της συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 49/2000 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ (ΕΕ L 237 της 21.9.2000, σ. 60 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 42 της 21.9.2000, σ. 3).

<sup>(12)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 906/2009 της Επιτροπής (ΕΕ L 256 της 29.9.2009, σ. 31) δεν έχει ενσωματωθεί ακόμα στη συμφωνία ΕΟΧ.

απαγόρευση του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ δεν εφαρμόζεται σε συμφωνίες μεταξύ δύο ή περισσότερων μεταφορέων που εκμεταλλεύονται σκάφη (κοινοπραξίες).

7. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές τίθενται σε εφαρμογή με την επιφύλαξη της ερμηνείας του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ που ενδέχεται να δώσει το Δικαστήριο ΕΖΕΣ, το Δικαστήριο ή το Γενικό Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι αρχές που διατυπώνονται στις κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να εφαρμόζονται σύμφωνα με τις ειδικές περιστάσεις κάθε υπόθεσης.
8. Η Αρχή θα θέσει σε εφαρμογή τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές για περίοδο πέντε ετών.

## 2. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 2.1. Πεδίο εφαρμογής

9. Οι τομείς των θαλάσσιων μεταφορών που επηρεάζονται άμεσα από τις αλλαγές που επιφέρει η ενσωμάτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 του Συμβουλίου στη συμφωνία ΕΟΧ είναι οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, οι ενδομεταφορές (καμποτάζ) και οι διεθνείς μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ).
10. Οι υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών περιλαμβάνουν τη μεταφορά εμπορευμάτων, κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων, η οποία πραγματοποιείται σε τακτική βάση προς λιμένες συγκεκριμένης γεωγραφικής οδού, γνωστής εν γένει ως εμπορικής γραμμής. Άλλα γενικά χαρακτηριστικά των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών είναι ότι τα ωράρια και οι ημερομηνίες των ταξιδιών γνωστοποιούνται εκ των προτέρων και ότι οι υπηρεσίες είναι διαθέσιμες σε κάθε χρήστη μεταφορών.
11. Στο άρθρο 1 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, όπως ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο Ζ, σημείο 11 του παραρτήματος XIV της συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(13)</sup>, οι μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ) ορίζονται ως μεταφορές χύδην φορτίων ή χύδην φορτίων τοποθετημένων εντός συσκευασίας (break-bulk), με πλοίο ναυλωμένο εν όλω ή εν μέρει από έναν ή περισσότερους φορτωτές, επί τη βάσει ναύλωσης κατά ταξίδι ή χρονοναύλωσης, ή οποιασδήποτε άλλης μορφής σύμβασης για μη τακτικά προγραμματισμένα ταξίδια ή ταξίδια που δεν έχουν ανακοινωθεί, όταν οι ναύλοι αποτελούν αντικείμενο ελεύθερων διαπραγματεύσεων κατά περίπτωση και ανάλογα με τους όρους της προσφοράς και της ζήτησης. Πρόκειται κυρίως για τη μη προγραμματισμένη μεταφορά ενός μόνο προϊόντος, το οποίο καταλαμβάνει ολόκληρο το πλοίο <sup>(14)</sup>.
12. Οι ενδομεταφορές συνίστανται στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, που συνδέουν δύο ή περισσότερους λιμένες του ίδιου κράτους ΕΟΧ <sup>(15)</sup>. Παρόλο που οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν συγκεκριμένα τις ενδομεταφορές, παρά ταύτα εφαρμόζονται στις υπηρεσίες αυτές στο μέτρο που παρέχονται είτε ως υπηρεσίες τακτικών γραμμών είτε ως μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία.

### 2.2. Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών του ΕΟΧ

13. Το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ εφαρμόζεται σε όλες τις συμφωνίες που ενδέχεται να επηρεάσουν σημαντικά το εμπόριο μεταξύ κρατών ΕΟΧ. Για να πληροίται ο όρος του επηρεασμού του εμπορίου, πρέπει να μπορεί να προβλεφθεί επαρκώς, βάσει ενός συνόλου νομικών ή πραγματικών αντικειμενικών στοιχείων, ότι η συμφωνία ή πρακτική μπορεί να επηρεάσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά, τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ κρατών ΕΟΧ <sup>(16)</sup>. Η Αρχή έχει εκδώσει οδηγίες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα εφαρμόζει την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου στις κατευθυντήριες γραμμές της για την έννοια των επιπτώσεων στο εμπόριο που αναφέρεται στα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(17)</sup>.

<sup>(13)</sup> Βλ. ανωτέρω υποσημείωση 8.

<sup>(14)</sup> Η Επιτροπή έχει προσδιορίσει σειρά ιδιαίτερων χαρακτηριστικών για τις εξειδικευμένες μεταφορές, τα οποία τις διακρίνουν από τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών και τις υπηρεσίες μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία. Οι εξειδικευμένες μεταφορές συνίστανται στην παροχή τακτικών υπηρεσιών για συγκεκριμένο είδος φορτίου. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται συνήθως βάσει συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίων με τη χρησιμοποίηση σκαφών ειδικών χρήσεων, τα οποία από τεχνική άποψη είναι προσαρμοσμένα ή/και κατασκευασμένα για τη μεταφορά ειδικού φορτίου. Απόφαση 94/980/ΕΚ της Επιτροπής, της 19ης Οκτωβρίου 1994, στην υπόθεση IV/34.446 — *Trans-Atlantic Agreement* (ΕΕ L 376 της 31.12.1994, σ. 1) (στο εξής «απόφαση ΤΑΑ»), σκέψεις 47-49.

<sup>(15)</sup> Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7) ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο V σημείο 53α του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 70/97 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ (ΕΕ L 30 της 5.2.1998, σ. 42 και συμπλήρωμα ΕΟΧ της ΕΕ αριθ. 5 της 5.2.1998, σ. 175).

<sup>(16)</sup> Αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση 42/84 *Remia BV* και λοιποί κατά *Επιτροπής* [1985], συλλ. 2545, σκέψη 22 και υπόθεση 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est* κατά *Kerpen & Kerpen* [1983] συλλ. 4173, σκέψη 9.

<sup>(17)</sup> ΕΕ C 291 της 30.11.2006, σ. 46 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 59 της 30.11.2006, σ. 18.

14. Οι υπηρεσίες μεταφορών που παρέχουν οι ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών και οι ομάδες συνεργασίας έχουν συχνά διεθνή χαρακτήρα, καθώς συνδέουν λιμένες του ΕΟΧ με τρίτες χώρες ή/και εκτελούν εξαγωγές και εισαγωγές μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών ΕΟΧ (δηλαδή εμπόριο μεταξύ κρατών ΕΟΧ)<sup>(18)</sup>. Στις περισσότερες περιπτώσεις, είναι πιθανό να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών του ΕΟΧ, μεταξύ άλλων, λόγω των επιπτώσεών τους στις αγορές παροχής μεταφορικών υπηρεσιών και υπηρεσιών διαμεσολάβησης<sup>(19)</sup>.
15. Ο επηρεασμός του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών του ΕΟΧ έχει ιδιαίτερη σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, καθώς καθορίζει το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ και την αλληλεπίδρασή του με το εθνικό δίκαιο ανταγωνισμού βάσει του άρθρου 3 του κεφαλαίου ΙΙ του πρωτοκόλλου 4 της συμφωνίας περί Εποπτείας και Δικαστηρίου για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας ΕΟΧ. Ο βαθμός στον οποίο οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να επηρεάσουν τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ κρατών ΕΟΧ θα πρέπει να αξιολογείται κατά περίπτωση<sup>(20)</sup>.

### 2.3. Η σχετική αγορά

16. Για να αξιολογηθούν οι επιπτώσεις μίας συμφωνίας στον ανταγωνισμό για τους σκοπούς του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ, είναι αναγκαίο να προσδιοριστεί η σχετική αγορά προϊόντος και η σχετική γεωγραφική αγορά ή αγορές. Κύριος σκοπός του προσδιορισμού της αγοράς είναι ο συστηματικός εντοπισμός των περιορισμών που αντιμετωπίζει μία επιχείρηση όσον αφορά τον ανταγωνισμό. Οδηγίες επί του θέματος παρέχονται στην ανακοίνωση της Αρχής για τον ορισμό της σχετικής αγοράς για τους σκοπούς του δικαίου ανταγωνισμού εντός του ΕΟΧ<sup>(21)</sup>. Οι οδηγίες αυτές αφορούν επίσης τον ορισμό των αγορών σε σχέση με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.
17. Η σχετική αγορά προϊόντος περιλαμβάνει όλα εκείνα τα προϊόντα ή/και τις υπηρεσίες που ο καταναλωτής θεωρεί ότι μπορούν να εναλλάσσονται μεταξύ τους ή να υποκαθίστανται, λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Η σχετική γεωγραφική αγορά περιλαμβάνει την περιοχή στην οποία δραστηριοποιούνται οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις όσον αφορά την προσφορά και ζήτηση προϊόντων ή υπηρεσιών, στην οποία οι όροι ανταγωνισμού είναι αρκούντως ομοιογενείς και μπορεί να διακρίνεται από γειτονικές γεωγραφικές περιοχές όπου οι συνθήκες ανταγωνισμού διαφέρουν σημαντικά<sup>(22)</sup>. Ένας μεταφορέας (ή μεταφορείς) δεν μπορεί να έχει σημαντική επίδραση στις συνθήκες που επικρατούν στην αγορά, εάν οι πελάτες μπορούν να στραφούν εύκολα σε άλλους παρόχους υπηρεσιών<sup>(23)</sup>.

#### 2.3.1. Τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών

18. Σε διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής, καθώς και σε αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων<sup>(24)</sup>, οι υπηρεσίες τακτικών θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια έχουν προσδιοριστεί ως η σχετική αγορά προϊόντος για τις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών. Οι εν λόγω αποφάσεις είναι δικαστικές αποφάσεις αφορούσαν τις θαλάσσιες μεταφορές σε διακινήσεις ανοικτής θαλάσσης. Στην ίδια αγορά υπηρεσιών δεν έχουν συμπεριληφθεί άλλοι τρόποι μεταφοράς, παρόλο που, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι υπηρεσίες αυτές μπορεί να είναι, σε περιορισμένο βαθμό, εναλλάξιμες. Τούτο συνέβαινε διότι ένα πολύ περιορισμένο μόνο ποσοστό των εμπορευμάτων που μεταφέρονται με εμπορευματοκιβώτια μπορεί εύκολα να εξυπηρετηθεί με άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως οι αεροπορικές μεταφορές<sup>(25)</sup>.

<sup>(18)</sup> Το γεγονός ότι η υπηρεσία παρέχεται από/προς λιμένα εκτός ΕΟΧ δεν αποκλείει αφ' εαυτού την πιθανότητα επηρεασμού του εμπορίου μεταξύ κρατών μελών του ΕΟΧ. Θα πρέπει να διενεργηθεί προσεκτική ανάλυση των επιπτώσεων σε πελάτες και άλλους οικονομικούς παράγοντες εντός του ΕΟΧ, οι οποίοι βασίζονται στις υπηρεσίες, ώστε να καθοριστούν εάν εμπιπτουν στη δικαιοδοσία του ΕΟΧ. Βλέπε κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου που αναφέρεται στα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 17.

<sup>(19)</sup> Απόφαση 93/82/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 1992 (υποθέσεις IV/32.448 και IV/32.450 — CEWAL) (ΕΕ L 34 της 10.2.1993, σ. 1), παράγραφος 90, η οποία επικυρώθηκε από το Πρωτοδικείο στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-24/93 έως T-26/93 και T-28/93 *Compagnie Maritime Belge και λοιποί κατά Επιτροπής* [1996], συλλ. ΙΙ-1201, σκέψη 205. Η απόφαση ΤΑΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 14, παράγραφοι 288 έως 296, επικυρώθηκε με την απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-395/94 *Atlantic Container Line και λοιποί κατά Επιτροπής* (στο εξής «απόφαση ΤΑΑ»), σκέψεις 72-74· Απόφαση 1999/243/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Σεπτεμβρίου 1998 (υπόθεση IV/34.134 — *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (στο εξής «η απόφαση ΤΑΑ») (ΕΕ L 95 της 9.4.1999, σ. 1), παράγραφοι 386-396. Απόφαση 2003/68/ΕΚ της Επιτροπής, της 14ης Νοεμβρίου 2002 (υπόθεση COMP/37.396 — *Αναθεωρημένη ΤΑΑ*) (στο εξής «η αναθεωρημένη απόφαση ΤΑΑ») (ΕΕ L 26 της 31.1.2003, σ. 53), παράγραφος 73.

<sup>(20)</sup> Για οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του επηρεασμού του εμπορίου, βλέπε τις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για την έννοια του επηρεασμού του εμπορίου, που περιλαμβάνεται στα άρθρα 53 και 54 της συμφωνίας ΕΟΧ, όπως αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 17.

<sup>(21)</sup> ΕΕ L 200 της 16.7.1998, σ. 48 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 28 της 16.7.1998, σ. 3.

<sup>(22)</sup> Ανακοίνωση για τον ορισμό της αγοράς, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 21, παράγραφος 8.

<sup>(23)</sup> Ανακοίνωση για τον ορισμό της αγοράς, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 21, παράγραφος 13.

<sup>(24)</sup> Απόφαση ΤΑΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 14, και η απόφαση ΤΑΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφοι 60-84. Ο ορισμός αγοράς στην απόφαση ΤΑΑ επικυρώθηκε από το Πρωτοδικείο στην απόφασή του στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-191/98, T-212/98 έως T-214/98, *Atlantic Container Line AB και λοιποί κατά Επιτροπής* [2003], συλλ. ΙΙ-3275 (στο εξής «δικαστική απόφαση ΤΑΑ»), σκέψεις 781-883.

<sup>(25)</sup> Παράγραφος 62 της απόφασης ΤΑΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, και σκέψεις 783-789 της δικαστικής απόφασης ΤΑΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 24.

19. Σε ορισμένες περιπτώσεις, θα ήταν ίσως ενδεδειγμένο να προσδιοριστεί μία αγορά προϊόντος μικρότερης εμβέλειας, περιοριζόμενη σε ένα συγκεκριμένο είδος προϊόντος που μεταφέρεται διά θαλάσσης. Παραδειγματός χάρι, η μεταφορά αναλώσιμων αγαθών θα μπορούσε να περιορίζεται σε εμπορευματοκιβώτια-ψυγεία ή να περιλαμβάνει μεταφορά σε συμβατικά πλοία-ψυγεία. Παρά το γεγονός ότι, σε εξαιρετικές περιστάσεις, είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί κάποια υποκατάσταση μεταξύ της κλασικής μεταφοράς χύδην ετερογενούς φορτίου εντός συσκευασίας («break bulk») και της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια <sup>(26)</sup>, δεν παρατηρείται διαρκής μεταστροφή από τα εμπορευματοκιβώτια προς το χύδην φορτίο. Για τις περισσότερες κατηγορίες εμπορευμάτων και χρηστών εμπορευμάτων τοποθετούμενων σε εμπορευματοκιβώτια, το χύδην ετερογενές φορτίο δεν προσφέρει εύλογη εναλλακτική λύση στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές φορτίων σε εμπορευματοκιβώτια <sup>(27)</sup>. Από τη στιγμή που ένα φορτίο μεταφέρεται τακτικά με εμπορευματοκιβώτια είναι απίθανο να μεταφερθεί πάλι ως φορτίο μη συσκευασμένο σε εμπορευματοκιβώτια <sup>(28)</sup>. Επομένως, μέχρι σήμερα στις τακτικές γραμμές μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια παρατηρείται κυρίως μονόπλευρη δυνατότητα υποκατάστασης <sup>(29)</sup>.
20. Η σχετική γεωγραφική αγορά συνίσταται στην περιοχή στην οποία λαμβάνει χώρα η εμπορία των υπηρεσιών, συνήθως μία σειρά λιμένων σε κάθε πλευρά της υπηρεσίας μεταφοράς, και καθορίζεται από αλληλεπικαλυπτόμενες λεκάνες απορροής των λιμένων. Όσον αφορά την ευρωπαϊκή πλευρά της υπηρεσίας, μέχρι σήμερα η γεωγραφική αγορά στις περιπτώσεις τακτικών γραμμών μεταφοράς αντιστοιχεί σε μία σειρά λιμένων στη Βόρεια Ευρώπη ή τη Μεσόγειο. Λόγω της περιορισμένης δυνατότητας υποκατάστασης των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς από τη Μεσόγειο με τις υπηρεσίες που παρέχονται από τους λιμένες της Βόρειας Ευρώπης, οι λιμένες αυτοί θεωρείται ότι ανήκουν σε χωριστές αγορές <sup>(30)</sup>.

### 2.3.2. Μεταφορές με ελεύθερα φορτηγά πλοία (μεταφορές τραμπ)

21. Η Αρχή δεν έχει ακόμη εφαρμόσει το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ στις υπηρεσίες μεταφορών τραμπ. Οι επιχειρήσεις μπορούν στην αξιολόγησή τους να λάβουν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία, στο βαθμό που αυτά έχουν σχέση με τις υπηρεσίες μεταφορών τραμπ που παρέχουν.

Στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον καθορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος από την πλευρά της ζήτησης (υποκατάσταση σε επίπεδο ζήτησης)

22. Οι «βασικοί όροι» μίας μεμονωμένης αίτησης μεταφοράς αποτελούν την αφετηρία για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία, διότι συνήθως περιέχουν τα ουσιώδη στοιχεία <sup>(31)</sup> της επίμαχης αίτησης μεταφοράς. Ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες των χρηστών της μεταφοράς, οι ανάγκες περιλαμβάνουν διαπραγματεύσιμα και μη διαπραγματεύσιμα στοιχεία. Μετά τον προσδιορισμό του, ένα διαπραγματεύσιμο στοιχείο των βασικών όρων, παραδείγματος χάρι το είδος ή το μέγεθος του σκάφους, μπορεί να δείξει ότι η σχετική αγορά, όσον αφορά αυτό το συγκεκριμένο στοιχείο, είναι ευρύτερη από την οριζόμενη στην αρχική αίτηση μεταφοράς.
23. Η φύση των υπηρεσιών που παρέχονται στο πλαίσιο των μεταφορών τραμπ μπορεί να ποικίλλει, γι' αυτό υπάρχουν διάφορες συμβάσεις μεταφοράς. Συνεπώς, είναι ίσως αναγκαίο να διαπιστωθεί εάν ο ναυλωτής θεωρεί δυνατή την υποκατάσταση των υπηρεσιών που παρέχονται στο πλαίσιο συμβάσεων χρονοναύλωσης, συμβάσεων ναύλωσης ανά ταξίδι και συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίου. Εφόσον ισχύει κάτι τέτοιο, ενδέχεται να ανήκουν στην ίδια σχετική αγορά.
24. Οι τύποι σκαφών υποδιαιρούνται συνήθως σε ορισμένα τυποποιημένα βιομηχανικά μεγέθη <sup>(32)</sup>. Λόγω σημαντικών οικονομικών κλίμακας, μία υπηρεσία με σημαντική αναντιστοιχία μεταξύ όγκου φορτίου και μεγέθους πλοίου ενδέχεται να μην μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικούς ναύλους. Συνεπώς, η δυνατότητα υποκατάστασης πλοίων διαφορετικών μεγεθών πρέπει να αξιολογείται κατά περίπτωση, ώστε να εξακριβώνεται κατά πόσο κάθε μέγεθος σκάφους αποτελεί μία ξεχωριστή σχετική αγορά.

<sup>(26)</sup> Απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφος 71.

<sup>(27)</sup> Δικαστική απόφαση TAA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 18, σκέψη 273, και δικαστική απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 24, σκέψη 809.

<sup>(28)</sup> Δικαστική απόφαση TAA, οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, σκέψη 281· απόφαση της Επιτροπής της Ιουλίου 2005 στην υπόθεση COMP/M.3829 — MAERSK/PONL (EE C 147 της 17.6.2005, σ. 18), παράγραφος 13.

<sup>(29)</sup> Απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφοι 62-75· δικαστική απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 24, σκέψη 795 και απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση MAERSK/PONL, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 28, παράγραφοι 13 και 112-117.

<sup>(30)</sup> Απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφοι 76-83, και αναθεωρημένη απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφος 39.

<sup>(31)</sup> Παραδείγματος χάρι, για ναύλωση κατά ταξίδι τα ουσιώδη στοιχεία μιας αίτησης μεταφοράς είναι το φορτίο που πρόκειται να μεταφερθεί, ο όγκος του φορτίου, οι λιμένες φόρτωσης και εκφόρτωσης, οι ημέρες σταλίων ή η προθεσμία άφιξης του φορτίου, καθώς και τεχνικές λεπτομέρειες που αφορούν το ζητούμενο πλοίο.

<sup>(32)</sup> Σύμφωνα με την αντίληψη του κλάδου, τα διαφορετικά μεγέθη πλοίων συνιστούν χωριστές αγορές. Ο επαγγελματικός τύπος και η Baltic Exchange δημοσιεύουν δείκτες τιμών για κάθε τυποποιημένο μέγεθος πλοίου. Στις εκδόσεις των συμβούλων η αγορά διαιρείται βάσει του μεγέθους των πλοίων.

Στοιχεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον καθορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος από την πλευρά της προσφοράς (υποκατάσταση σε επίπεδο προσφοράς)

25. Τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του υπό μεταφορά φορτίου, καθώς και το είδος του πλοίου παρέχουν τις πρώτες ενδείξεις όσον αφορά τη σχετική αγορά από την πλευρά της προσφοράς<sup>(33)</sup>. Εάν τα σκάφη μπορούν να προσαρμοστούν ώστε να μεταφέρουν ένα συγκεκριμένο φορτίο με αμελητέο κόστος και σε σύντομο χρονικό διάστημα<sup>(34)</sup>, διάφοροι πάροχοι υπηρεσιών τραμπ δύνανται να ανταγωνίζονται για τη μεταφορά του εν λόγω φορτίου. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η σχετική αγορά από την πλευρά της προσφοράς θα περιλαμβάνει περισσότερα του ενός είδους πλοία.
26. Ωστόσο, ορισμένα είδη πλοίων είναι τεχνικά προσαρμοσμένα ή/και ειδικά κατασκευασμένα, ώστε να παρέχουν εξειδικευμένες υπηρεσίες μεταφορών. Παρόλο που τα πλοία ειδικών χρήσεων μπορούν να μεταφέρουν και άλλα είδη φορτίου, ενδέχεται να εμφανίζουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα. Επομένως, ενδέχεται να περιορίζεται η ικανότητα των παρόχων εξειδικευμένων υπηρεσιών να ασκήσουν ανταγωνισμό για τη μεταφορά άλλων φορτίων.
27. Στις μεταφορές τραμπ, οι ελλιμενισμοί πραγματοποιούνται με βάση ατομικές αιτήσεις. Η κινητικότητα των σκαφών μπορεί, ωστόσο, να περιορίζεται από περιορισμούς που σχετίζονται με τους τερματικούς σταθμούς και τα βυθίσματα ή από περιβαλλοντικούς κανόνες για ειδικούς τύπους σκαφών σε ορισμένους λιμένες ή περιοχές.

Πρόσθετες εκτιμήσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τον ορισμό της σχετικής αγοράς προϊόντος

28. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη η ύπαρξη αλυσιδωτής υποκατάστασης ανάμεσα στα μεγέθη των πλοίων για μεταφορές τραμπ. Σε ορισμένες αγορές μεταφορών τραμπ δεν υπάρχει άμεση δυνατότητα υποκατάστασης πλοίων που βρίσκονται στα άκρα της αγοράς. Οι επιπτώσεις της αλυσιδωτής υποκατάστασης ενδέχεται, παρά ταύτα, να ασκήσουν πίεση στις τιμές που εφαρμόζονται στα άκρα της αγοράς και να οδηγήσουν στη συμπεριληψη τους σε έναν ευρύτερο ορισμό της αγοράς.
29. Σε ορισμένες αγορές μεταφορών τραμπ, πρέπει να εξετάζεται κατά πόσο τα πλοία μπορούν να θεωρηθούν δέσμια μεταφορική ικανότητα και δεν θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά περίπτωση κατά την αξιολόγηση της σχετικής αγοράς.
30. Η δυνατότητα υποκατάστασης από άποψη προσφοράς ή ζήτησης μπορεί να επηρεάζεται και από πρόσθετους παράγοντες, όπως η αξιοπιστία του παρόχου υπηρεσίας, η ασφάλεια, η προστασία και οι κανονιστικές απαιτήσεις, για παράδειγμα η απαίτηση διπλού κύτους που επιβάλλεται στα δεξαμενόπλοια που εκτελούν δρομολόγια στα ύδατα του ΕΟΧ<sup>(35)</sup>.

Γεωγραφική διάσταση

31. Οι απαιτήσεις μεταφοράς περιλαμβάνουν συνήθως γεωγραφικά στοιχεία, όπως λιμένες ή περιοχές φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι λιμένες αυτοί παρέχουν τις πρώτες κατευθύνσεις για τον ορισμό της σχετικής γεωγραφικής αγοράς από την πλευρά της ζήτησης, με την επιφύλαξη του οριστικού ορισμού της σχετικής γεωγραφικής αγοράς.
32. Ορισμένες γεωγραφικές αγορές μπορεί να ορίζονται βάσει της κατεύθυνσής τους ή μπορεί να εμφανίζονται μόνο προσωρινά, παραδείγματος χάρι όταν οι κλιματικές συνθήκες ή οι περίοδοι συγκομιδής επηρεάζουν περιοδικά τη ζήτηση για μεταφορά συγκεκριμένων φορτίων. Στο πλαίσιο αυτό, η ανατοποθέτηση των πλοίων, οι διαδρομές άνευ φορτίου και οι εμπορικές ανισορροπίες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την οριοθέτηση των σχετικών γεωγραφικών αγορών.

#### 2.4. Υπολογισμός των μεριδίων αγοράς

33. Τα μερίδια αγοράς παρέχουν χρήσιμες πρώτες ενδείξεις για τη διάρθρωση της αγοράς και την ανταγωνιστική σημασία των μερών και των ανταγωνιστών τους. Η Αρχή και η Επιτροπή ερμηνεύουν τα μερίδια αγοράς κατά περίπτωση βάσει των συνθηκών που επικρατούν στην αγορά. Στις υπηρεσίες τακτικών γραμμών, τα στοιχεία

<sup>(33)</sup> Για παράδειγμα, τα υγρά χύδην φορτία δεν μπορούν να μεταφέρονται σε πλοία ξηρού χύδην φορτίου ή το φορτίο πλοίων-ψυγείων δεν μπορεί να μεταφέρεται με οχηματαγωγά πλοία. Πολλά δεξαμενόπλοια είναι σε θέση να μεταφέρουν ακάθαρτα και καθαρά πετρελαιοειδή. Ωστόσο, ένα δεξαμενόπλοιο δεν μπορεί να μεταφέρει καθαρά προϊόντα αμέσως μετά τη μεταφορά ακάθαρτων προϊόντων.

<sup>(34)</sup> Η μετατροπή ενός πλοίου μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου, ώστε από άνθρακα να μεταφέρει σιτηρά μπορεί να απαιτήσει μονοήμερη διαδικασία καθαρισμού πραγματοποιήσιμη στη διάρκεια ενός ταξιδιού άνευ φορτίου. Σε άλλες αγορές μεταφορών τραμπ η περίοδος καθαρισμού ενδέχεται να διαρκεί περισσότερο.

<sup>(35)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2978/94 του Συμβουλίου (ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 1) ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο V σημείο 561γ' του παραρτήματος XIII της συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 132/2002 της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ (ΕΕ L 336 της 12.12.2002, σ. 32 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 61 της 12.12.2002, σ. 26).

για τον όγκο ή/και τη μεταφορική ικανότητα έχουν αναγνωριστεί ως βάση υπολογισμού των μεριδίων αγοράς σε διάφορες αποφάσεις της Επιτροπής και αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων <sup>(36)</sup>.

34. Στις αγορές μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ), οι πάροχοι υπηρεσιών ανταγωνίζονται για την ανάθεση των συμβάσεων μεταφοράς, δηλαδή πωλούν διαδρομές ή μεταφορική ικανότητα. Ανάλογα με τις εκάστοτε υπό εξέταση ειδικές υπηρεσίες, διάφορα στοιχεία μπορεί να επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να υπολογίζουν τα ετήσια μερίδιά τους στην αγορά <sup>(37)</sup>, όπως για παράδειγμα:

- α) ο αριθμός των ταξιδιών·
- β) το μερίδιο των μερών, σε όγκο ή αξία, στη συνολική μεταφορά ενός συγκεκριμένου φορτίου (μεταξύ ζευγών λιμένων ή κατηγοριών λιμένων)·
- γ) το μερίδιο των μερών στην αγορά συμβάσεων χρονοναύλωσης·
- δ) τα μερίδια των μερών όσον αφορά τη μεταφορική ικανότητα στον σχετικό στόλο (ανά τύπο και μέγεθος πλοίου).

### 3. ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

35. Οι συμφωνίες συνεργασίας αποτελούν κοινό χαρακτηριστικό των αγορών θαλάσσιων μεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι αυτές συμφωνίες μπορεί να συναφθούν από πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές και ενδέχεται να επηρεάσουν δυσμενώς τις παραμέτρους του ανταγωνισμού, οι επιχειρήσεις πρέπει να μεριμνούν ιδιαίτερα για τη συμμόρφωσή τους με τους κανόνες ανταγωνισμού. Στις αγορές υπηρεσιών, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, τα ακόλουθα στοιχεία έχουν ιδιαίτερη σημασία για την εκτίμηση των επιπτώσεων που μπορεί να έχει μία συμφωνία στη σχετική αγορά: τιμές, δαπάνες, ποιότητα, συχνότητα και ποικιλία της παρεχόμενης υπηρεσίας, καινοτομία, εμπορική προώθηση και εμπορευματοποίηση της υπηρεσίας.
36. Τρία ζητήματα έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις υπηρεσίες που καλύπτουν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές: οι συμφωνίες τεχνικού περιεχομένου, οι ανταλλαγές πληροφοριών και οι ομάδες συνεργασίας.

#### 3.1. Συμφωνίες τεχνικού περιεχομένου

37. Ορισμένα είδη τεχνικών συμφωνιών δεν εμπίπτουν ενδεχομένως στην απαγόρευση του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ, διότι δεν περιορίζουν τον ανταγωνισμό. Τούτο ισχύει, για παράδειγμα, για τις οριζόντιες συμφωνίες, μοναδικό αντικείμενο και αποτέλεσμα των οποίων είναι η επίτευξη τεχνικών βελτιώσεων ή τεχνικής συνεργασίας. Μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι εμπίπτουν στην κατηγορία αυτή συμφωνίες που αφορούν την υλοποίηση περιβαλλοντικών προτύπων. Δεν εμπίπτουν, καταρχήν, στην κατηγορία αυτή συμφωνίες μεταξύ ανταγωνιστών σχετικά με την τιμή, τη μεταφορική ικανότητα ή άλλες παραμέτρους ανταγωνισμού <sup>(38)</sup>.

#### 3.2. Ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών

38. Ένα σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών προϋποθέτει διακανονισμό βάσει του οποίου οι επιχειρήσεις ανταλλάσσουν μεταξύ τους πληροφορίες ή τις διαβιβάζουν σε μία κοινή υπηρεσία υπεύθυνη για τη συγκέντρωση, την κατάρτιση και την επεξεργασία τους πριν εκείνη τις επαναδιαβιβάσει στους συμμετέχοντες με τη συμφωνηθείσα μορφή και συχνότητα.
39. Η συγκέντρωση, ανταλλαγή και δημοσίευση συνολικών στατιστικών στοιχείων και γενικών πληροφοριών σχετικά με την αγορά αποτελεί κοινή πρακτική σε πολλούς κλάδους. Αυτές οι δημοσιευμένες πληροφορίες σχετικά με την αγορά είναι ένα καλό μέσο για την ενίσχυση της διαφάνειας της αγοράς και της πληροφόρησης των πελατών, και, κατ'επέκταση μπορούν να παράγουν οφέλη από την άποψη της αποτελεσματικότητας. Ωστόσο, η ανταλλαγή ευαίσθητων από εμπορική άποψη και εξατομικευμένων δεδομένων της αγοράς

<sup>(36)</sup> Απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφος 85· η αναθεωρημένη απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 19, παράγραφοι 85 και 86 και η δικαστική απόφαση TACA, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 24, σκέψεις 924, 925 και 927.

<sup>(37)</sup> Ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της σχετικής αγοράς μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (τραμπ), δύναται να προβλέπονται συντομότερες περίοδοι, π.χ. σε αγορές στις οποίες τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς συνάπτονται για χρονικές περιόδους μικρότερες του έτους.

<sup>(38)</sup> Απόφαση 2000/627/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2000 (υπόθεση IV/34.018 — *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*) (ΕΕ L 268 της 20.10.2000, σ. 1), παράγραφος 153. Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-229/94, *Deutsche Bahn AG κατά Επιτροπής* [1997], συλλ. II-1689, σκέψη 37.

μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να συνιστά παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές έχουν σκοπό να βοηθήσουν τους παρόχους υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφοράς να εκτιμούν πότε οι ανταλλαγές αυτές συνιστούν παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού.

40. Στον τομέα των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών, οι ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών που συμμετέχουν σε κοινοπραξίες τακτικών γραμμών οι οποίες διαφορετικά θα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ επιτρέπονται στο μέτρο που είναι επικουρικές και απαραίτητες για την κοινή εκμετάλλευση των υπηρεσιών τακτικών γραμμών μεταφορών και για τις λοιπές μορφές συνεργασίας που καλύπτει η απαλλαγή κατά κατηγορία στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 823/2000, όπως ενσωματώνεται στη συμφωνία ΕΟΧ<sup>(39)</sup>. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν τις εν λόγω ανταλλαγές πληροφοριών.

### 3.2.1. Γενικά

41. Κατά την αξιολόγηση των συστημάτων ανταλλαγής πληροφοριών βάσει της νομοθεσίας ΕΟΧ περί ανταγωνισμού, θα πρέπει να γίνουν οι ακόλουθες διακρίσεις.
42. Η ανταλλαγή πληροφοριών μπορεί να συνιστά μηχανισμό που διευκολύνει την υλοποίηση μίας αντιανταγωνιστικής πρακτικής, όπως είναι ο έλεγχος της συμμόρφωσης με ένα καρτέλ· όταν η ανταλλαγή πληροφοριών είναι επικουρική μίας αντιανταγωνιστικής πρακτικής αυτού του είδους, η αξιολόγησή της πρέπει να πραγματοποιείται σε συνδυασμό με την εκτίμηση της εν λόγω πρακτικής. Η ανταλλαγή πληροφοριών ενδέχεται ακόμη και να εμπεριέχει τον σκοπό να περιορισθεί ο ανταγωνισμός<sup>(40)</sup>. Οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές δεν αφορούν ανταλλαγές πληροφοριών αυτού του είδους.
43. Ωστόσο, αυτή καθαυτή η ανταλλαγή πληροφοριών ενδέχεται εκ του αποτελέσματός της να συνιστά παράβαση του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ. Τούτο συμβαίνει όταν η ανταλλαγή πληροφοριών μειώνει ή καταργεί τον βαθμό αβεβαιότητας όσον αφορά τη λειτουργία της υπό εξέταση αγοράς με συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων<sup>(41)</sup>. Κάθε οικονομικός παράγοντας πρέπει να καθορίζει αυτόνομα την πολιτική που σκοπεύει να ακολουθήσει στην αγορά. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απεφάνθη ακόμη ότι απαγορεύεται συνεπώς στις επιχειρήσεις να προβαίνουν σε οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση επαφή με άλλους παράγοντες της αγοράς που επηρεάζει τη συμπεριφορά ενός ανταγωνιστή ή αποκαλύπτει τη δική τους (σκοπούμενη) συμπεριφορά, εάν ο σκοπός ή το αποτέλεσμα των επαφών αυτών είναι ο περιορισμός του ανταγωνισμού, ήτοι η διαμόρφωση όρων ανταγωνισμού που δεν ανταποκρίνονται στις κανονικές συνθήκες της υπό εξέταση αγοράς, λαμβανομένης υπόψη της φύσης των παρεχόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών, του μεγέθους και του αριθμού των επιχειρήσεων και του όγκου της αγοράς<sup>(42)</sup>. Αντιθέτως, στην αγορά χαρτοπολτού, το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων απεφάνθη ότι οι μονομερείς τριμηνιαίες ανακοινώσεις των τιμών προς τους χρήστες, στις οποίες προβαίνουν ανεξάρτητα οι παραγωγοί, αποτελούν καθαυτές εκδήλωση συμπεριφοράς εντός της αγοράς που δεν μειώνει την αβεβαιότητα που έχει κάθε επιχείρηση σχετικά με τη μελλοντική συμπεριφορά των ανταγωνιστών της και, ως εκ τούτου, ελλείπει οποιασδήποτε προκαταρκτικής εναρμονισμένης πρακτικής μεταξύ παραγωγών, δεν συνιστούν καθαυτές παράβαση του άρθρου 81 παράγραφος 1 ΕΚ, (νυν άρθρο 102 παράγραφος 1 της ΣΛΑΕ)<sup>(43)</sup>.
44. Η νομολογία των κοινοτικών δικαστηρίων παρέχει κάποιες γενικές κατευθύνσεις για την εξέταση των πιθανών συνεπειών μίας ανταλλαγής πληροφοριών. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει αποφανθεί ότι όταν υπάρχει πραγματικά ανταγωνιστική αγορά, η διαφάνεια ενδέχεται να οδηγήσει σε ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ προμηθευτών<sup>(44)</sup>. Ωστόσο, σε μία oligοπωλιακή αγορά με υψηλή συγκέντρωση, στην οποία έχει ήδη περιοριστεί σημαντικά ο ανταγωνισμός, οι ανταλλαγές σε μικρά διαστήματα, επακριβών πληροφοριών σχετικά με τις μεμονωμένες πωλήσεις μεταξύ των κυριότερων ανταγωνιστών, οι οποίες αποκλείουν άλλους προμηθευτές και καταναλωτές, ενδέχεται να νοθεύσουν σημαντικά τον ανταγωνισμό που υφίσταται μεταξύ των

<sup>(39)</sup> Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 823/2000, που αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 11, εφαρμόζεται σε διεθνείς υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών τακτικών γραμμών από ή προς ένα ή περισσότερους λιμένες του ΕΟΧ αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων, κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων — βλ. τα άρθρα 1 και 2 και το άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο ζ).

<sup>(40)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-49/92 P, *Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni* [1999], συλλ. I-4125, σκέψεις 121 έως 126.

<sup>(41)</sup> Αποφάσεις του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-7/95 P, *John Deere κατά Επιτροπής* [1998], συλλ. I-3111, σκέψη 90, και στην υπόθεση C-194/99 P, *Thyssen Stahl κατά Επιτροπής* [2003], συλλ. I-10821, σκέψη 81.

<sup>(42)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-238/05, *Asnef-Equifax κατά Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Asubanc)* [2006], συλλ. I-11125, σκέψη 52 και στην υπόθεση C-49/92 P, *Επιτροπή κατά Anic Partecipazioni* [1999], συλλ. I-4125, που αναφέρεται ανωτέρω στην υποσημείωση 40 σκέψεις 116 και 117.

<sup>(43)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις υποθέσεις C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 και C-125/85 έως C-129/85, *A. Ahlström Osakeyhtiö και λοιποί κατά Επιτροπής* [1993], συλλ. I-1307, σκέψεις 59 έως 65.

<sup>(44)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-7/95 P, *John Deere κατά Επιτροπής*, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 41 σκέψη 88.

προμηθευτών. Στις περιπτώσεις αυτές, η ανταλλαγή, σε τακτική και συχνή βάση, πληροφοριών που αφορούν την εκμετάλλευση της αγοράς έχει ως αποτέλεσμα την περιοδική γνωστοποίηση σε όλους τους ανταγωνιστές των θέσεων και των στρατηγικών των διαφόρων επιμέρους ανταγωνιστών στην αγορά <sup>(45)</sup>. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έχει επίσης διαπιστώσει ότι ένα σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών ενδέχεται να συνιστά παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού, ακόμη και όταν η αγορά δεν εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση, αλλά παρατηρείται μείωση της αυτονομίας των επιχειρήσεων όσον αφορά τη λήψη αποφάσεων εξαιτίας της πίεσης που ασκείται κατά τις επακόλουθες συζητήσεις με ανταγωνιστές <sup>(46)</sup>.

45. Συνάγεται επομένως ότι οι πραγματικές ή δυνητικές συνέπειες της ανταλλαγής πληροφοριών πρέπει να εξετάζονται κατά περίπτωση, καθώς τα αποτελέσματα της αξιολόγησης εξαρτώνται από ένα συνδυασμό παραγόντων, διαφορετικών σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση. Η διάρθρωση της αγοράς στην οποία λαμβάνει χώρα η ανταλλαγή, καθώς και τα χαρακτηριστικά των πληροφοριών που ανταλλάσσονται είναι δύο βασικά στοιχεία που εξετάζει η Αρχή κατά την αξιολόγηση της ανταλλαγής πληροφοριών. Η αξιολόγηση πρέπει να συνεκτιμά τις πραγματικές ή δυνητικές συνέπειες της ανταλλαγής πληροφοριών σε σύγκριση με την ανταγωνιστική θέση που θα προέκυπτε κατά την απουσία της συμφωνίας ανταλλαγής πληροφοριών <sup>(47)</sup>. Για να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, η ανταλλαγή πρέπει να έχει αισθητές δυσμενείς επιπτώσεις στις παραμέτρους του ανταγωνισμού <sup>(48)</sup>.
46. Οι κατωτέρω οδηγίες αναφέρονται κυρίως στην ανάλυση περιορισμού του ανταγωνισμού βάσει του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Οδηγίες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ υπάρχουν στην παράγραφο 58 κατωτέρω και στη γενική ανακοίνωση επί του θέματος <sup>(49)</sup>.

### 3.2.2. Διάρθρωση της αγοράς

47. Ο βαθμός συγκέντρωσης και η διάρθρωση της προσφοράς και της ζήτησης σε μία δεδομένη αγορά αποτελούν κύρια ζητήματα, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσο η ανταλλαγή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(50)</sup>.
48. Ο βαθμός συγκέντρωσης έχει ιδιαίτερη σημασία καθόσον, στις ολιγοπωλιακές αγορές υψηλής συγκέντρωσης, είναι πιθανότερη η εμφάνιση και η διατήρηση περιοριστικών επιπτώσεων σε σύγκριση με αγορές που εμφανίζουν λιγότερη συγκέντρωση. Σε μία αγορά υψηλής συγκέντρωσης, η αυξημένη διαφάνεια μπορεί να ενισχύσει την αλληλεξάρτηση των επιχειρήσεων και να μειώσει την ένταση του ανταγωνισμού.
49. Σημαντική είναι επίσης η διάρθρωση της προσφοράς και της ζήτησης, ιδίως ο αριθμός των ανταγωνιζόμενων επιχειρηματιών, η συμμετρία και η σταθερότητα των μεριδίων τους στην αγορά, καθώς και οι υφιστάμενοι διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ των ανταγωνιστών <sup>(51)</sup>. Η Αρχή μπορεί επίσης να αναλύσει και άλλους παράγοντες, όπως είναι η ομοιογένεια των υπηρεσιών και η συνολική διαφάνεια της αγοράς.

### 3.2.3. Χαρακτηριστικά των ανταλλασσόμενων πληροφοριών

50. Περισσότερο από κάθε άλλη ανταλλαγή πληροφοριών είναι πιθανότερο να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ η μεταξύ ανταγωνιστών ανταλλαγή ευαίσθητων από εμπορική άποψη δεδομένων, που αφορούν τις παραμέτρους του ανταγωνισμού, όπως είναι η τιμή, η μεταφορική ικανότητα ή το κόστος. Η ευαισθησία των δεδομένων από εμπορική άποψη θα πρέπει να αξιολογείται με βάση τα κριτήρια που παρατίθενται κατωτέρω.

<sup>(45)</sup> Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-35/92 *John Deere Ltd* κατά *Επιτροπής* [1994], συλλ. II-957, σκέψη 51, η οποία επικυρώθηκε σε δεύτερο βαθμό με την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-7/95 P, *John Deere Ltd* κατά *Επιτροπής*, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 41.

<sup>(46)</sup> Απόφαση του Πρωτοδικείου στην υπόθεση T-141/94 *Thyssen Stahl AG* κατά *Επιτροπής* [1999], συλλ. II-347, σκέψεις 402 και 403.

<sup>(47)</sup> Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-7/95 P, *John Deere Ltd* κατά *Επιτροπής*, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 41 σκέψεις 75-77.

<sup>(48)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10 παράγραφος 16.

<sup>(49)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10.

<sup>(50)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10, παράγραφος 25.

<sup>(51)</sup> Στις τακτικές γραμμές διατάσεων μεταφορών υφίστανται λειτουργικοί ή/και διαρθρωτικοί δεσμοί μεταξύ ανταγωνιστών, π.χ. συμμετοχή σε συμφωνίες κοινοπραξίας που επιτρέπουν στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών να ανταλλάσσουν πληροφορίες με σκοπό την παροχή μίας κοινής υπηρεσίας. Η ύπαρξη τυχόν τέτοιων δεσμών θα πρέπει να συνεκτιμάται κατά περίπτωση κατά την αξιολόγηση των επιπτώσεων μίας συμπληρωματικής ανταλλαγής πληροφοριών στην επίμαχη αγορά.

51. Η ανταλλαγή πληροφοριών ήδη διαθέσιμων στο κοινό δεν συνιστά κατ' αρχήν παράβαση του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(52)</sup>. Είναι, ωστόσο, σημαντικό να προσδιοριστεί το επίπεδο διαφάνειας της αγοράς, καθώς και κατά πόσο η ανταλλαγή βελτώνει τις πληροφορίες, καθιστώντας τις πιο προσίτες, ή/και κατά πόσο συνδυάζει πληροφορίες διαθέσιμες στο κοινό με άλλες πληροφορίες. Οι πληροφορίες που προκύπτουν ενδέχεται να καταστούν ευαίσθητες από εμπορική άποψη και η ανταλλαγή τους να περιορίσει δυνητικά τον ανταγωνισμό.
52. Οι πληροφορίες μπορεί να είναι ατομικές ή συγκεντρωτικές. Τα ατομικά στοιχεία αφορούν μία συγκεκριμένη ή προσδιορίσιμη επιχείρηση. Τα συγκεντρωτικά στοιχεία συνδυάζουν δεδομένα από επαρκή αριθμό ανεξάρτητων επιχειρήσεων, έτσι ώστε να είναι αδύνατη η αναγνώριση ατομικών στοιχείων. Η ανταλλαγή ατομικών πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστών είναι πιθανότερο να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ <sup>(53)</sup> από ό,τι η ανταλλαγή συγκεντρωτικών πληροφοριών, η οποία, κατ' αρχήν, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η Αρχή θα δώσει ιδιαίτερη προσοχή στο επίπεδο συγκέντρωσης των πληροφοριών, το οποίο δεν θα πρέπει να επιτρέπει το διαχωρισμό των πληροφοριών κατά τρόπο που να παρέχει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να διαπιστώνουν, άμεσα ή έμμεσα, τις ανταγωνιστικές στρατηγικές των ανταγωνιστών τους.
53. Ωστόσο, στις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών η αξιολόγηση των ανταλλαγών προβλέψεων μεταφορικής ικανότητας, ακόμη και σε συγκεντρωτική μορφή, ιδίως όταν πραγματοποιούνται σε αγορές υψηλής συγκέντρωσης, θα πρέπει να γίνεται με προσοχή. Στις αγορές τακτικών γραμμών, τα στοιχεία για την ικανότητα αποτελούν τη βασική παράμετρο συντονισμού της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς και έχουν άμεση επίπτωση στις τιμές. Οι ανταλλαγές συγκεντρωτικών προβλέψεων σχετικά με την ικανότητα, οι οποίες προσδιορίζουν σε ποιες διαδρομές θα χρησιμοποιηθεί η μεταφορική ικανότητα μπορεί να είναι αντιανταγωνιστικές στο μέτρο που ενδέχεται να οδηγήσουν στην υιοθέτηση μίας κοινής πολιτικής από πολλούς ή όλους τους μεταφορείς και να καταλήξουν στην παροχή υπηρεσιών σε τιμές υψηλότερες από το επίπεδο που αντιστοιχεί στις συνθήκες του ανταγωνισμού. Επιπλέον, υπάρχει ο κίνδυνος διαχωρισμού των δεδομένων, αφού αυτά μπορούν να συνδυαστούν με ατομικές ανακοινώσεις των εταιρειών τακτικών γραμμών. Κάτι τέτοιο θα επέτρεπε στις επιχειρήσεις να διαπιστώσουν τις θέσεις και τις στρατηγικές των ανταγωνιστών τους στην αγορά.
54. Εξίσου σημαντικοί παράγοντες είναι η παλαιότητα των στοιχείων και η χρονική περίοδος στην οποία αναφέρονται. Τα στοιχεία μπορεί να είναι ιστορικά, πρόσφατα ή μελλοντικά. Η ανταλλαγή ιστορικών πληροφοριών δεν θεωρείται γενικά ότι εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, επειδή δεν μπορεί να έχει πραγματικό αντίκτυπο στη μελλοντική συμπεριφορά της επιχείρησης. Σε παλαιότερες υποθέσεις, η Επιτροπή έκρινε ως ιστορικές, πληροφορίες, παλαιότερες του ενός έτους <sup>(54)</sup>, ενώ πρόσφατες θεωρούνται πληροφορίες νεότερες του ενός έτους <sup>(55)</sup>. Ο ιστορικός ή ο πρόσφατος χαρακτήρας των πληροφοριών θα πρέπει να υπολογίζεται με κάποια ευελιξία, λαμβάνοντας υπόψη σε ποιο βαθμό τα στοιχεία καθίστανται παρωχημένα στη σχετική αγορά. Το χρονικό διάστημα εντός του οποίου τα δεδομένα καθίστανται ιστορικά είναι κατά πάσα πιθανότητα βραχύτερο εάν τα δεδομένα είναι υπό συγκεντρωτική παρά υπό εξατομικευμένη μορφή. Παρομοίως, οι ανταλλαγές πρόσφατων δεδομένων για τον όγκο και τη μεταφορική ικανότητα είναι μάλλον απίθανο να περιορίσουν τον ανταγωνισμό, εάν τα στοιχεία είναι συγκεντρωτικά σε βαθμό που οι συναλλαγές των επιμέρους ναυτιλιακών εταιρειών ή μεταφορέων να μην μπορούν να εντοπιστούν ούτε άμεσα ούτε έμμεσα. Τα μελλοντικά στοιχεία αφορούν την άποψη μίας επιχείρησης για τον τρόπο που θα εξελιχθεί η αγορά ή για τη στρατηγική που σκοπεύει να ακολουθήσει στην εν λόγω αγορά. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα η ανταλλαγή μελλοντικών δεδομένων να είναι προβληματική, ιδίως όταν αφορά τις τιμές ή την παραγωγή. Αποκαλύπτει ενδεχομένως την εμπορική στρατηγική που σκοπεύει να ακολουθήσει μία επιχείρηση στην αγορά. Σε αυτή την περίπτωση, μπορεί να περιορίσει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ των μερών που ανταλλάσσουν τα δεδομένα και να περιορίσει έτσι δυνητικά τον ανταγωνισμό.
55. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η συχνότητα της ανταλλαγής. Όσο συχνότερα ανταλλάσσονται τα στοιχεία, τόσο ταχύτερα μπορούν να αντιδράσουν οι ανταγωνιστές. Αυτό διευκολύνει τα αντίποινα και τελικά ελαττώνει τα κίνητρα για την ανάληψη ανταγωνιστικών δράσεων στην αγορά. Θα μπορούσε έτσι να περιοριστεί ο λεγόμενος «άδηλος ανταγωνισμός».
56. Θα πρέπει επίσης να εξετάζεται ο τρόπος δημοσίευσης των στοιχείων, ώστε να αξιολογούνται τα αποτελέσματά τους στην αγορά/αγορές. Όσο περισσότερες είναι οι πληροφορίες που ανταλλάσσονται με τους πελάτες, τόσο μικρότερος ο κίνδυνος να είναι προβληματικές. Αντιθέτως, εάν η διαφάνεια της αγοράς βελτιώνεται μόνο προς όφελος των προμηθευτών, ενδέχεται να στερήσει στους πελάτες τη δυνατότητα να επωφεληθούν από αύξηση του «άδηλου ανταγωνισμού».

<sup>(52)</sup> Δικαστική απόφαση ΤΑCΑ, η οποία αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 24, σκέψη 1154.

<sup>(53)</sup> Απόφαση 78/252/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 1977, στην υπόθεση IV/29.176 — *Vegetable Parchment* (EE L 70 της 13.3.1978, σ. 54).

<sup>(54)</sup> Απόφαση 92/157/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 17ης Φεβρουαρίου 1992, στην υπόθεση IV/31.370 — *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (EE L 68 της 13.3.1992, σ. 19), παράγραφος 50.

<sup>(55)</sup> Απόφαση 98/4/ΕΚΑΧ της Επιτροπής, της 26ης Νοεμβρίου 1997, στην υπόθεση IV/36.069 — *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (EE L 1 της 3.1.1998, σ. 10), παράγραφος 17.

57. Στις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών, οι δείκτες τιμών χρησιμοποιούνται για να αποτυπώσουν τις μέσες διακυμάνσεις των τιμών για τη μεταφορά ενός εμπορευματοκιβωτίου θαλάσσης. Ένας δείκτης τιμών ο οποίος στηρίζεται σε δεδόντως ενοποιημένα δεδομένα για τις τιμές είναι μάλλον απίθανο να αντιβαίνει στο άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, υπό την προϋπόθεση ότι ο βαθμός συγκέντρωσης είναι τέτοιος, ώστε να μην επιτρέπει τον διαχωρισμό των πληροφοριών κατά τρόπο που να παρέχει τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να διαπιστώνουν, άμεσα ή έμμεσα, τις ανταγωνιστικές στρατηγικές των ανταγωνιστών τους. Εάν ο δείκτης τιμών μειώνει ή καταργεί τον βαθμό αβεβαιότητας όσον αφορά τη λειτουργία της αγοράς με συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων, συνιστά παράβαση του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Για να εκτιμηθεί η πιθανή επίδραση ενός τέτοιου δείκτη τιμών σε δεδομένη αγορά αναφοράς, πρέπει να εξετάζεται ο βαθμός συγκέντρωσης των δεδομένων και ο ιστορικός ή πρόσφατος χαρακτήρας τους, καθώς και η συχνότητα δημοσίευσης του δείκτη. Γενικά, είναι σημαντικό να εκτιμώνται από κοινού όλα τα επιμέρους στοιχεία του εκάστοτε μηχανισμού ανταλλαγής πληροφοριών, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η δυναμική αλληλεπίδραση μεταξύ τους, παραδείγματος χάρι, μεταξύ, αφενός, της ανταλλαγής δεδομένων για την ικανότητα και τον όγκο και, αφετέρου, του εκάστοτε δείκτη τιμών.
58. Η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ μεταφορέων η οποία περιστέλλει τον ανταγωνισμό ενδέχεται, παρόλα αυτά, να επιφέρει βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας, όπως για παράδειγμα, καλύτερο προγραμματισμό επενδύσεων και αποτελεσματικότερη χρήση της μεταφορικής ικανότητας. Τέτοιες βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας πρέπει να τεκμηριώνονται και να μετακυλιούνται στους πελάτες, καθώς και να σταθμίζονται σε συνάρτηση με τις επιζήμιες για τον ανταγωνισμό συνέπειες της ανταλλαγής πληροφοριών στο πλαίσιο του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ. Σχετικά με το θέμα αυτό, έχει σημασία να αναφερθεί ότι ένας από τους όρους του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ είναι ότι οι καταναλωτές πρέπει να αποκομίζουν δίκαιο μερίδιο του οφέλους που απορρέει από την εκάστοτε περιοριστική συμφωνία. Εάν πληρούνται και οι τέσσερις σωρευτικοί όροι που καθορίζονται στο άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, η απαγόρευση του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ δεν είναι εφαρμοστέα <sup>(56)</sup>.

#### 3.2.4. Επαγγελματικές ενώσεις

59. Στις τακτικές γραμμές θαλάσσιων μεταφορών, όπως και σε κάθε άλλο τομέα, μπορούν σε μία επαγγελματική ένωση να πραγματοποιούνται συζητήσεις και ανταλλαγές πληροφοριών, υπό την προϋπόθεση ότι η ένωση δεν χρησιμοποιείται α) ως φόρουμ για συναντήσεις καρτέλ <sup>(57)</sup>, β) ως διάρθρωση που εκδίδει αντιανταγωνιστικές αποφάσεις ή συστάσεις προς τα μέλη της <sup>(58)</sup>, ή γ) ως μέσο ανταλλαγής πληροφοριών που μειώνει ή καταργεί τον βαθμό αβεβαιότητας όσον αφορά τη λειτουργία της αγοράς με συνέπεια τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων, ενώ δεν πληροί τους όρους του άρθρου 53 παράγραφος 3 <sup>(59)</sup>. Θα πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των συζητήσεων αυτού του είδους και εκείνων που διενεργούνται νομίμως στους κόλπους μίας επαγγελματικής ένωσης, και αφορούν για παράδειγμα τα τεχνικά και περιβαλλοντικά πρότυπα.

#### 3.3. Συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας (pool) στον τομέα των μεταφορών τραμπ

60. Η πλέον επαναλαμβανόμενη μορφή οριζόντιας συνεργασίας στον τομέα των μεταφορών τραμπ είναι η συμφωνία ομαδικής συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών. Δεν υπάρχει παγκόσμιο πρότυπο για μία συμφωνία ομαδικής συνεργασίας. Ορισμένα χαρακτηριστικά είναι, ωστόσο, κοινά στις περισσότερες συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς, όπως εξηγείται στη συνέχεια.
61. Μια τυπική ομάδα συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών συγκεντρώνει ένα αριθμό παρόμοιων σκαφών <sup>(60)</sup> διαφορετικής ιδιοκτησίας, την εκμετάλλευση των οποίων αναλαμβάνει μία ενιαία διοίκηση. Ο διαχειριστής της ομάδας συνεργασίας είναι κατά κανόνα υπεύθυνος για την εμπορική διαχείριση (παραδείγματος χάρι, κοινή εμπορία <sup>(61)</sup>, διαπραγμάτευση ναύλων και κεντρική διαχείριση των εσόδων και των εξόδων ταξιδιού) <sup>(62)</sup>, καθώς και την εμπορική εκμετάλλευση (σχεδιασμός των κινήσεων των πλοίων και καθοδήγηση των πλοίων, διορισμός πρακτόρων στους λιμένες, ενημέρωση επιβατών, έκδοση τιμολογίων ναύλου, παραγγελίες καυσίμων, είσπραξη των εσόδων των πλοίων και διανομή τους βάσει προκαθορισμένου συστήματος στάθμισης κ.λπ.). Ο

<sup>(56)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, οι οποίες αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10.

<sup>(57)</sup> Απόφαση 2004/421/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Δεκεμβρίου 2003, στην υπόθεση COMP/38.240 — *Industrial tubes* (EE L 125 της 28.4.2004, σ. 50).

<sup>(58)</sup> Απόφαση 82/896/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 15ης Δεκεμβρίου 1982, στην υπόθεση IV/29.883 — *AROW/BNIC* (EE L 379 της 31.12.1982, σ. 1)· απόφαση 96/438/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Ιουνίου 1996, στην υπόθεση IV/34.983 — *Fenex* (EE L 181 της 20.7.1996, σ. 28).

<sup>(59)</sup> Απόφαση 92/157/ΕΟΚ της Επιτροπής, *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, που αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 54.

<sup>(60)</sup> Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η ομάδα συνεργασίας να προσελκύει μεγάλα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς φορτίων, να συνδυάζει διάφορα τέτοια συμβόλαια και να μειώνει τον αριθμό των διαδρομών άνευ φορτίου με τον ορθολογικό προγραμματισμό του στόλου.

<sup>(61)</sup> Για παράδειγμα, τα πλοία της ομάδας συνεργασίας διατίθενται στο εμπόριο ως μία εμπορική μονάδα που παρέχει μεταφορικές λύσεις ανεξάρτητα από το πλοίο το οποίο εκτελεί πράγματι τον πλο.

<sup>(62)</sup> Για παράδειγμα, τα έσοδα της ομάδας συνεργασίας συγκεντρώνονται από την κεντρική διοίκηση και διανέμονται στους συμμετέχοντες βάσει ενός περίπλοκου συστήματος στάθμισης.

διαχειριστής της ομάδας συνεργασίας συχνά ενεργεί υπό την εποπτεία ενός διοικητικού συμβουλίου το οποίο εκπροσωπεί τους πλοιοκτήτες. Την ευθύνη για την τεχνική λειτουργία των πλοίων (ασφάλεια, πλήρωμα, επισκευές, συντήρηση κ.λπ.) φέρει συνήθως ο εκάστοτε πλοιοκτήτης. Τα μέλη της ομάδας συνεργασίας, παρά το γεγονός ότι εμπορεύονται τις υπηρεσίες τους από κοινού, συχνά τις εκτελούν χωριστά.

62. Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι το κύριο χαρακτηριστικό μίας ομάδας συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών είναι η από κοινού πώληση, συνδυασμένη με στοιχεία από κοινού παραγωγής. Έχουν, επομένως, σχέση με το αντικείμενο τόσο οι οδηγίες για τις κοινές πωλήσεις, ως παραλλαγή μίας συμφωνίας κοινής εμπορίας, όσο και οι οδηγίες για την κοινή παραγωγή που περιέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές της Αρχής για την εφαρμογή του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ στις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας<sup>(63)</sup>. Δεδομένου ότι τα χαρακτηριστικά των ομάδων συνεργασίας ποικίλλουν, κάθε ομάδα συνεργασίας πρέπει να εξετάζεται κατά περίπτωση προκειμένου να διαπιστωθεί, σε συνάρτηση με το κέντρο βάρους της<sup>(64)</sup>, εάν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ και, σε περίπτωση που αυτό ισχύει, εάν πληροί τα τέσσερα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ.
63. Οι ομάδες συνεργασίας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου<sup>(65)</sup>, επειδή δημιουργούνται ως κοινή επιχείρηση που εκτελεί μόνιμα όλες τις λειτουργίες μίας αυτόνομης οικονομικής οντότητας [αποκαλούμενες λειτουργικά αυτόνομες επιχειρήσεις, βλ. άρθρο 3 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004] δεν θίγονται άμεσα από τις αλλαγές που επέφερε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1419/2006 και δεν τις αφορούν οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές. Οδηγίες για τη λειτουργική αυτονομία υπάρχουν, μεταξύ άλλων, στην κωδικοποιημένη ανακοίνωση της Επιτροπής για θέματα δικαιοδοσίας βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων<sup>(66)</sup>. Στο μέτρο που οι ομάδες συνεργασίας έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα τον συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς των μητρικών εταιρειών, ο συντονισμός αυτός εκτιμάται με βάση τα κριτήρια του άρθρου 53 παράγραφος 1 και παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον η πράξη συμβιβάζεται με τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ<sup>(67)</sup>.

### 3.3.1. Ομάδες συνεργασίας που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ

64. Οι συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας δεν εμπίπτουν στην απαγόρευση του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, εάν οι μετέχοντες στην ομάδα συνεργασίας δεν είναι πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές. Τούτο θα ισχύει, για παράδειγμα, εάν δύο ή περισσότεροι πλοιοκτήτες σύστηναν μία ομάδα συνεργασίας ναυτιλιακών εταιρειών με σκοπό την υποβολή προσφορών και την εκτέλεση συμβολαίων εργολαβικής μεταφοράς φορτίων τα οποία δεν θα μπορούσαν να αναλάβουν ή να εκτελέσουν ως μεμονωμένες επιχειρήσεις. Το συμπέρασμα αυτό δεν ακυρώνεται στις περιπτώσεις που οι ομάδες αυτές μεταφέρουν περιστασιακά άλλο φορτίο που αντιπροσωπεύει μικρό μέρος του συνολικού όγκου.
65. Οι ομάδες συνεργασίας η δραστηριότητα των οποίων δεν επηρεάζει τις σχετικές παραμέτρους του ανταγωνισμού, διότι είναι ήσσονος σημασίας, ή/και δεν επηρεάζουν σημαντικά το εμπόριο μεταξύ κρατών ΕΟΧ<sup>(68)</sup>, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ. Μία συμφωνία συνεργασίας, ωστόσο, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της ανακοίνωσης της Αρχής για συμφωνίες ήσσονος σημασίας, εάν περιλαμβάνει τον καθορισμό των τιμών, συμπεριλαμβανομένης της κοινής πώλησης.

### 3.3.2. Ομάδες συνεργασίας που εν γένει εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ

66. Οι συμφωνίες ομαδικής συνεργασίας μεταξύ ανταγωνιστών οι οποίες περιορίζονται στις κοινές πωλήσεις έχουν κατά κανόνα ως αντικείμενο και αποτέλεσμα τον συντονισμό της πολιτικής τιμών των εν λόγω ανταγωνιστών<sup>(69)</sup>.

<sup>(63)</sup> Αντίστοιχα στο τμήμα 5 και στο τμήμα 3 των κατευθυντήριων γραμμών, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 9.

<sup>(64)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 9, παράγραφος 12.

<sup>(65)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («κοινοτικός κανονισμός περί συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1), που ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο Α σημείο 1 του παραρτήματος XIV της συμφωνίας ΕΟΧ με την απόφαση αριθ. 78/2004 της Κοινής Επιτροπής ΕΟΧ (ΕΕ L 219 της 19.6.2004, σ. 13 και συμπλήρωμα ΕΟΧ αριθ. 32 της 19.6.2004, σ. 1).

<sup>(66)</sup> ΕΕ C 95 της 16.4.2008, σ. 1.

<sup>(67)</sup> Άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, που αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 65.

<sup>(68)</sup> Ανακοίνωση της Αρχής σχετικά με τις συμφωνίες ήσσονος σημασίας οι οποίες δεν περιορίζουν σημαντικά τον ανταγωνισμό σύμφωνα με το άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ (αρχή *de minimis*) (ΕΕ C 67 της 20.3.2003, σ. 20 και συμπλήρωμα ΕΟΧ της ΕΕ αριθ. 15 της 20.3.2003, σ. 11), και κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την έννοια του εμπορίου, που αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 17.

<sup>(69)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ σε συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 9, τμήμα 5. Οι δραστηριότητες των ανεξάρτητων μεσιτών πλοίων κατά «την επιδιόρθωση ενός πλοίου» δεν εμπίπτουν σε αυτή την κατηγορία.

### 3.3.3. Ομάδες συνεργασίας που ενδεχομένως εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ

67. Όταν η συμφωνία ομαδικής συνεργασίας δεν έχει ως αντικείμενο τον περιορισμό του ανταγωνισμού, επιβάλλεται η διενέργεια ανάλυσης των επιπτώσεων της στη σχετική αγορά. Μία συμφωνία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ όταν ενδέχεται να έχει αισθητές δυσμενείς επιπτώσεις σε παραμέτρους του ανταγωνισμού στην αγορά, όπως οι τιμές, οι δαπάνες, η ποιότητα και η ποικιλία των υπηρεσιών, καθώς και η καινοτομία. Οι συμφωνίες μπορούν να έχουν το αποτέλεσμα αυτό εφόσον περιορίζουν σημαντικά τον συναγωνισμό μεταξύ των μερών της συμφωνίας ή μεταξύ αυτών και τρίτων μερών<sup>(70)</sup>.
68. Ορισμένες ομάδες συνεργασίας μεταφορών τραμπ δεν περιλαμβάνουν κοινές πωλήσεις, αλλά, παρά ταύτα, συνεπάγονται κάποιο βαθμό συντονισμού των παραμέτρων του ανταγωνισμού (για παράδειγμα, κοινό προγραμματισμό δρομολογίων ή πραγματοποίηση κοινών αγορών). Οι περιπτώσεις αυτές υπόκεινται στο άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, μόνο εάν οι συμβαλλόμενοι διαθέτουν κάποια ανταγωνιστική ισχύ<sup>(71)</sup>.
69. Η ικανότητα της ομάδας συνεργασίας να έχει αισθητά δυσμενείς επιπτώσεις στην αγορά εξαρτάται από το οικονομικό πλαίσιο, λαμβανομένων υπόψη της συνδυασμένης ισχύος των μερών στην αγορά και του χαρακτήρα της συμφωνίας, καθώς και άλλων διαρθρωτικών παραγόντων στη σχετική αγορά. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη εάν η συμφωνία ομαδικής συνεργασίας επηρεάζει τη συμπεριφορά των μερών σε όμορες αγορές που συνδέονται στενά με την άμεσα διγόμενη από τη συνεργασία αγορά<sup>(72)</sup>. Επί παραδείγματι, αυτό μπορεί να ισχύει όταν η σχετική αγορά της ομάδας συνεργασίας είναι η αγορά μεταφοράς δασικών προϊόντων με ειδικευμένα σκάφη που έχουν το σχήμα κιβωτίου (αγορά Α) και τα μέλη της ομάδας συνεργασίας εκμεταλλεύονται επίσης πλοία στην αγορά ξηρού χύδην φορτίου (αγορά Β).
70. Όσον αφορά τους διαρθρωτικούς παράγοντες στη σχετική αγορά, εάν η ομάδα συνεργασίας έχει μικρό μερίδιο αγοράς, είναι απίθανο να προκαλέσει περιοριστικά αποτελέσματα. Κάποιοι πρόσθετοι παράγοντες που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την εκτίμηση των επιπτώσεων μιας ομάδας συνεργασίας στη σχετική αγορά είναι ο βαθμός συγκέντρωσης της αγοράς, η θέση και ο αριθμός των ανταγωνιστών, η σταθερότητα των μεριδίων αγοράς διαχρονικά, η πολλαπλή συμμετοχή σε ομάδες συνεργασίας, οι φραγμοί εισόδου και η πιθανότητα εισόδου στην αγορά, η διαφάνεια της αγοράς, η αντισταθμιστική αγοραστική ισχύς των χρηστών των υπηρεσιών μεταφοράς, καθώς και η φύση των υπηρεσιών (για παράδειγμα ομοιογενείς υπηρεσίες έναντι διαφοροποιημένων υπηρεσιών).
71. Όσον αφορά το χαρακτήρα της συμφωνίας, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη ρήτρες που επηρεάζουν την ανταγωνιστική συμπεριφορά της ομάδας συνεργασίας ή των μελών της στην αγορά, όπως ρήτρες που απαγορεύουν στα μέλη να δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά εκτός της ομάδας συνεργασίας (ρήτρες μη άσκησης ανταγωνισμού), περίοδοι «παγώματος» και προθεσμίες προειδοποίησης (ρήτρες εξόδου), καθώς και ανταλλαγές ευαίσθητων από εμπορική άποψη πληροφοριών. Θα πρέπει επίσης να συνεκτιμηθούν τυχόν δεσμοί μεταξύ ομάδων συνεργασίας, είτε σε επίπεδο διαχείρισης είτε σε επίπεδο μελών, καθώς και η κατανομή δαπανών και εσόδων

### 3.3.4. Δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ

72. Όταν οι ομάδες συνεργασίας εμπίπτουν στο άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, οι μετέχουσες επιχειρήσεις πρέπει να διασφαλίζουν ότι πληρούν τα τέσσερα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ<sup>(73)</sup>. Το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ δεν αποκλείει εκ των προτέρων ορισμένα είδη συμφωνιών από το πεδίο εφαρμογής του. Κατ' αρχήν, καλύπτονται από τον κανόνα εξαιρέσεις όλες οι περιοριστικές συμφωνίες που πληρούν τις τέσσερις προϋποθέσεις του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ. Η ανάλυση αυτή περιλαμβάνει μία αναλογική κλίμακα. Όσο μεγαλύτερος είναι ο περιορισμός του ανταγωνισμού που διαπιστώνεται βάσει του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ, τόσο μεγαλύτερη πρέπει να είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και το όφελος που μετακυλίεται στους καταναλωτές.
73. Εναπόκειται στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις να αποδείξουν ότι η ομάδα συνεργασίας βελτιώνει τις υπηρεσίες μεταφορών ή προάγει την τεχνική και οικονομική πρόοδο μέσω της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας. Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας δεν μπορεί να συνίσταται στην εξοικονόμηση δαπανών η οποία αποτελεί εγγενές στοιχείο της μείωσης του ανταγωνισμού, αλλά πρέπει να προκύπτει από την ολοκλήρωση οικονομικών δραστηριοτήτων.

<sup>(70)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3, οι οποίες αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10.

<sup>(71)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ σε συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 9, παράγραφος 149.

<sup>(72)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ σε συμφωνίες οριζόντιας συνεργασίας, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 9 παράγραφος 142.

<sup>(73)</sup> Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10.

74. Τα θετικά αποτελέσματα των ομάδων συνεργασίας μπορούν για παράδειγμα να απορρέουν από την επίτευξη καλύτερων ποσοστών χρησιμοποίησης και οικονομιών κλίμακας. Τυπικό χαρακτηριστικό των ομάδων συνεργασίας μεταφορών τραμπ είναι ότι προγραμματίζουν από κοινού τις κινήσεις των πλοίων, ώστε να κατανέμουν τους στόλους τους σε διαφορετικά γεωγραφικά σημεία. Η κατανομή των σκαφών μπορεί να μειώσει τον αριθμό των διαδρομών άνευ φορτίου οι οποίες ενδέχεται να αυξήσουν τη συνολική χρησιμοποίηση της μεταφορικής ικανότητας της ομάδας συνεργασίας και ενδεχομένως να οδηγήσουν σε οικονομίες κλίμακας.
75. Οι καταναλωτές πρέπει να λαμβάνουν δίκαιο μερίδιο από τα οφέλη που προκύπτουν. Βάσει του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, εκείνο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη είναι τα ευεργετικά αποτελέσματα για όλους τους καταναλωτές στη σχετική αγορά, και όχι το αποτέλεσμα για κάθε μεμονωμένο καταναλωτή<sup>(74)</sup>. Η μετακύλιση των κερδών πρέπει τουλάχιστον να αποζημιώνει τους καταναλωτές για τυχόν πραγματικές ή δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις που προκλήθηκαν εις βάρος τους από τον περιορισμό του ανταγωνισμού βάσει του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ<sup>(75)</sup>. Προκειμένου να εκτιμηθεί η πιθανότητα μετακύλισης, θα πρέπει, στο πλαίσιο αυτό, να συνεκτιμηθούν επίσης η διάρθρωση των αγορών μεταφορών τραμπ και η ελαστικότητα της ζήτησης.
76. Μια ομάδα συνεργασίας δεν πρέπει να επιβάλλει περιορισμούς που δεν είναι αναγκαίοι για την επίτευξη των θετικών αποτελεσμάτων. Στο πλαίσιο αυτό, είναι ανάγκη να εξεταστεί κατά πόσο τα μέρη θα μπορούσαν να έχουν επιτύχει τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας με τις δικές τους δυνάμεις. Κατά την εκτίμηση αυτή, θα πρέπει, *μεταξύ άλλων*, να εξεταστεί, ποια είναι η ελάχιστη αποδοτική κλίμακα για την παροχή διαφόρων ειδών υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών τραμπ. Επιπλέον, κάθε περιοριστική ρήτρα που περιλαμβάνεται σε μια συμφωνία συνεργασίας πρέπει να είναι ευλόγως αναγκαίο να επιτύχει τις εξαγγελθείσες βελτιώσεις της αποτελεσματικότητας. Οι περιοριστικές ρήτρες μπορούν να δικαιολογηθούν για μεγαλύτερη περίοδο ή για ολόκληρη τη διάρκεια της ομαδικής συνεργασίας ή μόνο για μεταβατική περίοδο.
77. Τέλος, η ομάδα συνεργασίας δεν πρέπει να παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα κατάργησης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των επίμαχων υπηρεσιών.

---

(74) Απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στην υπόθεση C-238/05 *Asnef-Equifax* κατά *Ausban*, που αναφέρεται στην ανωτέρω υποσημείωση 42, σκέψη 70.

(75) Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, που αναφέρονται στην ανωτέρω υποσημείωση 10, παράγραφος 24.