

I

(Kötelezően közzéteendő jogi aktusok)

A TANÁCS 1419/2006/EK RENDELETE

(2006. szeptember 25.)

a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 83. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Parlament véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽²⁾,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

mivel:

- (1) A tengeri szállítási ágazatban 1987 óta a 4056/86/EGK rendelet ⁽³⁾ rendelkezései határozták meg a versenyszabályok alkalmazását. Annak a rendeletnek eredetileg két funkciója volt. Először, eljárási rendelkezéseket tartalmazott a Közösség versenyszabályainak a tengeri szállítási

ágazatban történő végrehajtására. Másodszor bizonyos anyagi jogi versenyrendelkezéseket határozott meg a tengerhajózási ágazatra, mégpedig a vonalhajózási konferenciáknak – bizonyos feltételek mellett lehetővé téve számukra az árörögzítést és a kapacitásszabályozást – csoportmentességet nyújtott, a tisztán műszaki megállapodásokat kivonta a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alól és meghatározta a nemzetközi jogi kollízió esetén alkalmazandó eljárást. Nem vonatkozott az ugyanazon tagállamon belüli kikötők közötti tengeri szállítási szolgáltatásokra (kabotázs) és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra.

- (2) A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet ⁽⁴⁾ úgy módosította a 4056/86/EGK rendeletet, hogy a tengeri szállítást a 2004. május 1-től minden ágazatra érvényes közös versenyjogi végrehajtási szabályok hatálya alá vonta, a kabotázs és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatások kivételével. Mindazonáltal a tengerhajózási ágazatra vonatkozó egyedi anyagi jogi versenyrendelkezések továbbra is a 4056/86/EGK határozat hatálya alá tartoznak.

- (3) A vonalhajózási konferenciák részére a 4056/86/EGK rendeletben meghatározott csoportmentesség kivonja a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alól a bizonyos feltételeknek megfelelő egy vagy több vonalhajózási konferencia összes vagy néhány tagjának megállapodásait, döntéseit, vagy összehangolt magatartását. A csoportmentesség lényegében feltételezi, hogy a konferenciák stabilitást hoznak, valamint az exportőröknek olyan megbízható szolgáltatásokat biztosítanak, amelyek kevésbé korlátozó módon elérhetetlenek lennének. Mindazonáltal egy, a Bizottság által végzett, az iparágra vonatkozó alapos felülvizsgálat kimutatta, hogy a vonalhajózással nem egyedülálló, mivel költségszerkezete nem különbözik alapvetően más iparágakétól. Ezért semmi sem indokolja, hogy az iparágat védeni kellene a versenytől.

⁽¹⁾ 2006. július 4-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽²⁾ 2006. július 5-i vélemény (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽³⁾ HL L 378., 1986.12.31., 4. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

⁽⁴⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o. A 411/2004/EK rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 1. o.) módosított rendelet.

- (4) A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében található mentesség első feltétele azt követeli meg, hogy a korlátozó megállapodás hozzájáruljon az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés előmozdításához. A konferenciáknak köszönhető hatékonyság tekintetében a vonalhajózási konferenciák – jóllehet továbbra is megszabnak díjakat és pótdíjakat, amelyek a szállítási ár részét képezik – már nem tudják érvényesíteni a konferencia-díjszabást. Azt sem támasztja alá semmi, hogy a konferencia-rendszer egy teljesen versenyközpontú piacnál stabilabb fuvardíjakat vagy megbízhatóbb hajózási szolgáltatásokat nyújtana. A konferenciátagok egyre inkább egyéni exportőrökkel kötött egyéni szolgáltatási megállapodások alapján nyújtják szolgáltatásaikat. Ráadásul a konferenciák nem használják ki a teljes lehetséges fuvarozási kapacitást, mivel ez az egyes fuvarozótársaságok egyéni döntése. A jelenlegi piaci körülmények között az árstabilitás és a szolgáltatások megbízhatósága az egyéni szolgáltatási megállapodásoknak köszönhető. A korlátozások (árrögzítés és kínálatsszabályozás) és az ezeknek tulajdonított hatékonyság (megbízható szolgáltatások) közötti állítólagos kapcsolat ezért túlságosan törekenynek tűnik ahhoz, hogy megfeleljen a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében meghatározott első feltételnek.
- (5) A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében megfogalmazott második mentességi feltétel szerint a fogyasztókat ellentételezni kell a verseny korlátozásából eredő negatív hatásokért. A negatív hatások rendkívül súlyosak lehetnek az olyan lényegi korlátozások esetén, mint a horizontális árrögzítés, amikor az előre megszabott konferencia-díjszabás mellett a díjak és a pótdíjak együttesen is rögzítve vannak. Ellenben semmilyen egyértelműen pozitív hatást nem sikerült megállapítani. A szállítási szolgáltatások felhasználói a konferenciák eltörlését követelik, mert úgy vélik, hogy működésükből a legkevésbé hatékony tagok húznak hasznot. A konferenciák ma nem teljesítik a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében található második feltételt.
- (6) A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében megfogalmazott harmadik mentességi feltétel szerint ez a magatartás az érintett vállalkozásokra nem róhat olyan korlátozásokat, amelyek e célok eléréséhez nem nélkülözhetetlenek. A konzorciumok olyan, vonalhajózási társaságok közötti együttműködési megállapodások, amelyek nem foglalják magukba az árrögzítést, és ezért a konferenciáknál kevésbé korlátozóak. A szállítási szolgáltatások felhasználói úgy vélik, ezek megfelelő, megbízható és hatékony menetrendszerű tengerhajózási szolgáltatást biztosítanak. Ráadásul az egyéni szolgáltatási megállapodások használata jelentősen megnövekedett az utóbbi években. Az ilyen egyéni szolgáltatási szolgáltatások természetüknél fogva nem korlátozzák a versenyt, és az exportőröknek azt az előnyt nyújtják, hogy lehetőségük lesz speciális, személyre szabott szolgáltatások igénybevételére. A szolgáltatási szerződések továbbá hozzájárulhatnak az árstabilitáshoz is, mivel az előzetesen megállapított ár egy előre meghatározott időtartamon belül (általában egy év) nem ingadozik. Így tehát megállapítást nyert, hogy a 4056/86/EGK rendeletben engedélyezett versenykorlátozások (árrögzítés és kapacitásszabályozás) nem nélkülözhetetlenek ahhoz, hogy megbízható hajózási szolgáltatásokat lehessen nyújtani a szállítási szolgáltatások felhasználóinak, hiszen ezek a szolgáltatások kevésbé korlátozó eszközökkel is elérhetők. A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében meghatározott feltétel tehát nem teljesül.
- (7) Végül, a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében található negyedik feltétel szerint a konferenciára továbbra is jelentős versenynyomásnak kell nehezednie. A jelenlegi piaci körülmények között a konferenciák szinte minden jelentős kereskedelmi útvonalon jelen vannak, és konzorciumokba tömörült fuvarozótársaságokkal, valamint független társaságokkal versenyeznek. Miközben a konferencia-rendszer gyöngülésének következtében az óceáni fuvardíjak esetében fennállhat árverseny, a pótdíjak és kiegészítő díjak tekintetében alig van ilyen. Ezeket a konferenciák állapítják meg, és gyakran ugyanazt az árszintet alkalmazzák a konferencián kívüli fuvarozótársaságokra is. A fuvarozótársaságok ráadásul egyazon kereskedelmi útvonalon részesek konferenciákban és konzorciumokban is, így üzletileg érzékeny információkat cserélnek, és halmozzák a konferencia és a konzorciumok csoportmentességének előnyeit (előbbinél árrögzítés és kapacitásszabályozás, utóbbinál közös szolgáltatások nyújtása céljából történő működési együttműködés). Minthogy az azonos kereskedelmi útvonalon tevékenykedő fuvarozótársaságok közötti kapcsolatok száma egyre növekszik, rendkívül összetett feladat annak megállapítása, hogy a konferenciák milyen mértékben vannak kitéve a valós belső és külső versenynek, és így kizárólag eseti alapon végezhető el.
- (8) A vonalhajózási konferenciák ezért nem teljesítik többé a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében található négy kumulatív mentességi feltételt, így az ilyen konferenciákra vonatkozó csoportmentesség eltörlendő.
- (9) Főlölesleges a tisztán műszaki megállapodások kivonása a Szerződés 81. cikke (1) bekezdésének hatálya alól, valamint a nemzetközi jogi kollízió esetén alkalmazandó eljárás is. Ezeket a rendelkezéseket ezért el kell hagyni.
- (10) A fentiek fényében a 4056/86/EGK rendeletet teljes egészében hatályon kívül kell helyezni.

- (11) A vonalhajózási konferenciákat számos joggyakorlat eltűri. Más ágazatokhoz hasonlóan a versenyjogot itt sem azonos módon alkalmazzák világszerte. A vonalhajózási iparág globális jellegéből kifolyólag a Bizottság minden megfelelő lépést meg fog tenni, hogy – az OECD titkárságának 2002-es ajánlásaival összhangban – előmozdítsa a vonalhajózási konferenciák másutt még létező árörögzítési mentességét, egyúttal pedig megtartsa a konzorciumokba és szövetségekbe tömörült hajózási társaságok közötti működési együttműködések mentességét.
- (12) A kabotázs és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatások nem tartoznak a Szerződés 81. és 82. cikkének végrehajtásáról rendelkező, eredetileg a 4056/86/EGK rendeletben, később az 1/2003/EK rendeletben meghatározott szabályok hatálya alá. Pillanatnyilag ezek az egyedüli olyan ágazatok, amelyek nem tartoznak a közösségi versenyjogi végrehajtási szabályok alá. A hatékony végrehajtó jogkör hiánya ezekben az ágazatokban szabályozási szempontból anomália.
- (13) A tramphajózási szolgáltatások kivonása az 1/2003/EK rendelet hatálya alól azon a tényen alapult, hogy ezeknek a szolgáltatásoknak a díjait eseti alapon szabadon egyeztetik a kereslet és a kínálat viszonyai szerint. Mindazonáltal más ágazatokban is fellelhetők ilyen piaci feltételek, és a Szerződés 81. és 82. cikkének anyagi jogi rendelkezései már vonatkoznak azokra a szolgáltatásokra. Semmilyen meggyőző indok nem merült fel amellett, hogy ezek a szolgáltatások továbbra se tartozzanak a 81. és 82. cikk végrehajtási szabályainak hatálya alá. Ehhez hasonlóan jöllehet a kabotázs-szolgáltatásoknak gyakran semmilyen hatása sincs a Közösségen belüli kereskedelemre, ez nem jelenti azt, hogy már az elejétől fogva ki kell őket vonni az 1/2003/EK határozat hatálya alól.
- (14) Mivel az 1/2003/EK rendeletben található mechanizmusok alkalmasak arra, hogy minden ágazat versenysza-

bályaira alkalmazzák őket, ezért a rendelet hatályát módosítani kell oly módon, hogy beletartozzanak a kabotázs és a tramphajózási szolgáltatások is.

- (15) Az 1/2003/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (16) Mivel a tagállamoknak a konferenciarendszer eltörlésének fényében esetleg módosítaniuk kell nemzetközi kötelezettségvállalásaikat, a 4056/86/EGK rendeletnek a vonalhajózási konferenciák csoportmentességére vonatkozó rendelkezései egy átmeneti időszakban továbbra is vonatkoznak a konferenciákra, így elégtve ki a 4056/86/EGK rendelet követelményeit ennek a rendeletnek a hatályba lépésekor,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 4056/86/EGK rendelet hatályát veszti.

Mindazonáltal azokra a vonalhajózási konferenciákra, amelyek 2006. október 18-án megfelelnek a 4056/86/EGK rendelet követelményeinek, a 4056/86/EGK rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) és c) pontja, 3–7. cikke, 8. cikkének (2) bekezdése és 26. cikke továbbra is alkalmazandó az említett időponttól kezdődő kétéves átmeneti időszakra.

2. cikk

Az 1/2003/EK rendelet 32. cikkét el kell hagyni.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

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

Kelt Brüsszelben, 2006. szeptember 25-én.

a Tanács részéről

az elnök

M. PEKKARINEN