



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 13.10.2004
COM(2004) 675 végleges

FEHÉR KÖNYV

**az EK versenyszabályainak a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó
4056/86 rendelet felülvizsgálatáról**

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2004) 1254}

1. BEVEZETÉS

1.1. A fehér könyv célja

1. E fehér könyv célja, hogy a tengeri szállításra vonatkozó verseny terén bemutassa a továbblépés útját. A fehér könyv különösen annak kérdését elemzi, hogy fenntartsák-e, módosítsák-e vagy visszavonják-e a 4056/86 rendelet jelenleg hatályos rendelkezéseit. Ezen kívül a dokumentum kitér még arra, hogy indokolt-e a vonalhajózási konferenciák 4056/86 rendeletben meghatározott jelenlegi csoportmentességét más közösségi eszközzel felváltani (például másik csoportmentességgel vagy iránymutatásokkal), ami kitér a vonalhajózási szolgáltatók közötti, az EU-ba irányuló és onnan származó kereskedelemmel kapcsolatos együttműködés új üzleti kereteire is (a már meglévő együttműködési formákon, például konzorciumokon és szövetségeken kívül).

1.2. A 4056/86 tanácsi rendelet

2. A Szerződés 81. és 82. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó 4056/86 tanácsi rendelet (továbbiakban: „4056/86 rendelet”),¹ eredetileg kettős funkciót látott el. Először is eljárási rendelkezéseket tartalmazott, melyek a Bizottság számára gyakorlati eszközöket biztosítottak a hatékony tényfeltáráshoz, valamint az EK versenyszabályainak a tengeri szállítási szektorra történő alkalmazására vonatkozóan. Másodszor pedig anyagi jogi rendelkezéseket tartalmazott a tengeri szállításra vonatkozóan. Ezen anyagi jogi rendelkezések közül a legfontosabb a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésében szereplő, a vonalhajózási konferenciák bizonyos megállapodásaira, döntéseire, vagy összehangolt magatartásaira vonatkozó tilalom alóli csoportmentesség. A 4056/86 rendelet első funkciója 2004. május 1-től, a 4056/86 rendelet eljárásjogi rendelkezéseit hatályon kívül helyező, és ezáltal gyakorlatilag minden szektor számára, beleértve a tengeri szállítási szektort is (egyes kivételekkel) közös versenyjogi végrehajtási szabályokat meghatározó 1/2003 tanácsi rendelet hatályba lépésének napjától feleslegessé vált.² A 4056/86 rendelet anyagi jogi rendelkezéseit azonban mai napig nem módosították. A tengeri szállítás versenyszabályaira vonatkozó sajátos eljárásjogi rendszer hatályon kívül helyezése után a következő logikus lépés annak felülvizsgálata, hogy a jelenlegi piaci körülmények között indokolt-e a fennmaradó specifikus anyagi jogi versenyszabályok megtartása a tengeri szállítási szektorban.

1.3. Felülvizsgálat

3. A felülvizsgálatot az EU egészének összefüggésében kell végezni. A 2000 márciusi lisszaboni Európai Tanács³ felkérte a Bizottságot „a liberalizáció felgyorsítására az olyan területeken, mint a gáz- és áramszolgáltatás, postai szolgáltatások és szállítmányozás”. Ezen kívül a felülvizsgálatot egy, az OECD titkársága által 2002 áprilisában közzétett jelentés⁴ is ösztönözte, ami az árrögzítésekre és ártárgyalásokra vonatkozó trösztellenes szabályok alóli mentesség megszüntetésének megfontolását javasolta.
4. A felülvizsgálat fő kérdése a vonalhajózási konferenciák jelenlegi csoportmentessége bizonyos versenykorlátozó magatartások, különösen az árrögzítés és kínálat szabályozásra tiltása alól. A felülvizsgálat azonban kiterjed a 4056/86 rendelet

egyéb rendelkezéseire is, vagyis az egyes hajózási szolgáltatások (kabotázs (azaz nemzeti hajózási szolgáltatások) és tramphajózási (nem menetrendszerű) szolgáltatások) kizárására a versenyjog végrehajtásának szabályaiból, a műszaki megállapodásokról szóló rendelkezésre, valamint a kollízióra vonatkozó rendelkezésre is.

5. A 4056/86 rendelet elfogadása óta eltelt 18 év alatt a vonalhajózási piac megváltozott. Nevezetesen fontosabbá vált a konferencián kívül vonalhajózási szolgáltatásokat kínáló fuvarozók (független szolgáltatók) szerepe az EU tagállamokba és onnan kifelé irányuló útvonalak többségén. Ezen kívül egyre inkább elterjedtek a fuvarozók közötti együttműködés (árrögzítést nem alkalmazó) szervezett formái, mint például a konzorciumok és szövetségek. Továbbá jelentősen megnőtt a fuvarozók és a hajótársaságok közötti egyéni bizalmas szerződéskötések, pl. egyéni szolgáltatási szerződések száma. Az említett fejlemények következtében felmerül a kérdés, hogy a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése alapján továbbra is indokolt-e a vonalhajózási konferenciák csoportmentessége az árrögzítés és kapacitásszabályozás tiltása alól.
6. A tagállamokkal való megegyezést követően kötött megállapodás⁵ szerint a felülvizsgálati folyamat három lépésből áll, melynek részei a következők: 1) tényfeltárás, 2) bizottsági jelentés és 3) jogszabály-alkotási javaslat. A felülvizsgálati folyamat 2003 márciusában kezdődött egy konzultációs anyag (a továbbiakban: "2003. évi konzultációs anyag") kiadásával/közzétételével, ami az alábbi címen érhető el:
<http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/en.pdf>.
A vonalhajózási szolgáltatóktól (fuvarozók), a szállítási szolgáltatások felhasználóitól (feladók és szállítmányozók), tagállamoktól, fogyasztói szervezetektől és más forrásokból összesen 36 beadvány érkezett. A rotterdami Erasmus Egyetem közgazdászainak csoportját bízták meg a beadványok feldolgozásában történő segítségnyújtással. A konzultációs anyagra érkezett válaszokat és a végső Erasmus jelentést a Bizottság honlapján elérhetővé tették. Egy 2003 decemberében tartott nyilvános vita után a Versenyjogi Főigazgatóság a konzultációs folyamat eredményét, valamint annak előzetes elemzését egy vitairatban foglalta össze (továbbiakban: „Vitairat”). A <http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/> címen elérhető vitairat szolgált a tagállamokkal 2004. májusában folytatott egyeztetések alapjául

1.4. Problémák

7. A 4056/86 rendelet felülvizsgálata alapvetően az alábbi kérdéseket/problémákat veti fel:
 - (a) A jelenlegi piaci körülmények között/helyzetben indokolt-e még a Szerződés 81. cikke (3) bekezdése alapján a vonalhajózási konferenciák szállítmányozási árrögzítés, valamint a kínálat és a piac szabályozásának tilalma alóli csoportmentességének fenntartása.
 - (b) Ha nem, akkor szükséges és indokolt-e más, a vonalhajózási szolgáltatók közötti, az EU-ba irányuló és onnan származó kereskedelemmel kapcsolatos együttműködés új üzleti kereteire (a már meglévő együttműködési formákon,

például konzorciumok és szövetségek mellett) is kitérő egyéb közösségi eszközök (például másik csoportmentesség vagy iránymutatások) elfogadása?

- (c) Továbbra is indokolt-e a tramphajózás és a kabotázs kizárása a versenyszabályok 1/2003 rendeletben meghatározott végrehajtási szabályai alól?
- (d) Van-e ésszerű oka a 4056/86 rendeletben meghatározott, a pusztán/tisztán műszaki megállapodásokra vonatkozó specifikus kivételnek?
- (e) Van-e ésszerű indok a 4056/86 rendeletben meghatározott kollíziós rendelkezések fenntartására?

2. A VONALHAJÓZÁSI KONFERENCIÁK CSOPORTMENTESSÉGE

8. A 4056/86 rendelet bizonyos feltételek és kötelezettségek mellett rendelkezik az 4056/86 rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában meghatározott egy vagy több vonalhajózási konferencia összes vagy néhány tagjának olyan megállapodásai, döntései, vagy összehangolt magatartásaira vonatkozó csoportmentességről, melyek célja a fuvardíjak és feltételek rögzítése, valamint emellett kiterjed az alábbi együttműködési formák közül egyre vagy többre is:

- szállítási menetrendek, járatok vagy kikötések időpontjának összehangolása;
- járatok vagy kikötések gyakoriságának meghatározása;
- járatok vagy kikötések összehangolása vagy felosztása a vonalhajózási konferencia tagjai között;
- az egyes tagok által kínált fuvarozási kapacitás szabályozása;
- rakomány vagy bevétel megosztása a tagok között.

9. Magából a rendeletből, a Bizottság döntési gyakorlatából és a Bíróság ítélezési gyakorlatából következik, hogy a 4056/86 rendelet egy „teljes mértékben kivételes” csoportmentességet⁶ tartalmaz, mert korlátlan időre és piaci részesedésre vonatkozó határérték előírása nélkül terjed ki az árrögzítésre és kapacitákszabályozásra, melyek általában lényegi versenykorlátozásnak minősülnek⁷. A rendeletet csak történeti összefüggésében lehet megérteni.

10. A vonalhajózási konferenciák a csoportmentesség széleskörű értelmezésére törekedtek. A vonalhajózási konferenciák úgy tekintették, hogy a kapacitáskihasználatlansági megállapodások⁸ és szárazföldi szolgáltatásokra vonatkozó árrögzítés⁹ is a csoportmentesség hatálya alá tartozik. Ezt azonban sem a Bizottság, sem a Bíróság nem fogadta el. Valójában a csoportmentesség eltér a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésétől, és ezért azt szűk körűen kell értelmezni¹⁰. A Szerződés más rendelkezéseinek célját csak olyan mértékben lehet figyelembe venni, amennyiben azokat a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésében felsorolt négy feltétel magában foglalja.¹¹

2.1. Értékelés

11. Az EU versenyszabályainak alapja az a feltételezés, hogy a gazdasági verseny a legelérhetőbb áron biztosítja a fogyasztók számára a legjobb szolgáltatásokat. Ezért a Szerződés szerinti kiindulópont az, hogy a gazdasági verseny nem torzulhat, és az e szabály alóli valamennyi kivételt indokolni kell. Az olyan megállapodások, melyek a Szerződés 81. cikke (1) bekezdése értelmében korlátozzák a gazdasági versenyt (például árrögzítési és kapacitásszabályozási megállapodások) csak akkor élvezhetnek mentességek, ha teljesítik a Szerződés 81 cikkének (3) bekezdésében felsorolt alábbi négy kumulatív feltételt:
- 1) a megállapodás hozzájárul az áruk termelésének vagy forgalmazásának javításához, illetve a műszaki vagy gazdasági fejlődés (hatékonyság) előmozdításához,
 - 2) a fogyasztók méltányosan részesülnek a belőle eredő előnyből (továbbadás),
 - 3) a korlátozások nélkülözhetetlenek e célok eléréséhez (nélkülözhetetlenség), és végül
 - 4) a megállapodás nem teszi lehetővé a feleknek, hogy a kérdéses termékek jelentős része tekintetében megszüntessék a versenyt (a verseny nem megszüntetése).
12. A Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a csoportmentességet előíró rendelkezés útján megállapodási kategóriákra történő alkalmazása azon alapul, hogy a csoportmentesség hatálya alá tartozó korlátozó megállapodások teljesítik a Szerződés 81. cikknek (3) bekezdésében meghatározott négy feltétel mindegyikét.
13. A vonalhajózási konferenciák csoportmentességét a 4056/86 rendelet preambuluma 8. preambulumbekzdése indokolja, ami lényegében azt feltételezi, hogy a vonalhajózási konferenciák stabilizáló hatással rendelkeznek, valamint olyan megbízható szolgáltatásokat biztosítanak, melyeket kevésbé korlátozó módon nem lehetne elérni. Ebben a tekintetben az Elsőfokú Bíróság kijelentette, *hogy „a Tanács nem állította (és valójában nem is állíthatta volna), hogy a stabilitás fontosabb mint a gazdasági verseny”*.¹²
14. Meg kell jegyezni, hogy a 4056/86 rendelet 8. preambulumbekzdésében szereplő indoklás nem a Bizottságnak a 81. cikk (3) bekezdésének a vonalhajózási konferenciákra történő alkalmazásával kapcsolatban szerzett tapasztalatain alapul¹³. Ebben a tekintetben a felülvizsgálati folyamat kulcskérdése az, hogy a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésben foglalt kumulatív feltételek fényében a 4056/86 rendeletnek a vonalhajózási konferenciák árrögzítésére és kínálatszabályozására vonatkozó indoklása a jelenlegi piaci körülmények figyelembevételével (még mindig) érvényesnek tekinthető-e. Ha nem, akkor ettől kezdve jogilag nem indokolt a csoportmentesség, és ebből következően azt vagy meg kell szüntetni, vagy felül kell vizsgálni. E célból a feleket felkérték tényszerű bizonyítékok benyújtására.
15. Ahogy az a mellékletben részletesen kifejtésre került, a konzultációk alapján úgy tűnik, hogy a vonalhajózási konferenciák árrögzítésre, valamint a kínálat és a piac

szabályozására vonatkozó mentességének négy kumulatív feltétele már nem teljesül. Nincs döntő közgazdasági bizonyíték arra, hogy azok a feltevések, melyek alapján a csoportmentesség az 1986-ban történő elfogadáskor indokolt volt, a jelenlegi piaci körülmények és a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének négy kumulatív feltétele alapján továbbra is indokoltak lennének.

3. VONALHAJÓZÁSI SZOLGÁLTATÓK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK EGYÉB FORMÁI

3.1. Bevezetés

16. A konferenciák a vonalhajózási szolgáltatók szervezeteinek nem egyedüli formái. Vonalhajózási szolgáltatásokat konzorciumok és szövetségek is biztosíthatnak. A konzorcium tevékenységei a Szerződés 81. cikke (3) bekezdése alapján, valamint a 823/2000 rendeletben meghatározott bizonyos feltételek és kötelezettségek mellett csoportmentességet élveznek. Fuvarozótársaságok dönthetnek tevékenységeik összevonása mellett is, amit az alkalmazandó (nemzeti vagy EK) egyesülési szabályok szerint kell megvizsgálni.

3.2. Egyeztetési megállapodások

17. A vonalhajózási szolgáltatók együttműködésének az EU-ba irányuló és onnan származó kereskedelemben alkalmazottaktól eltérő formái lennének például az úgynevezett egyeztetési megállapodások. Egyeztetési megállapodások különösen az Egyesült Államok kereskedelmében és az Ausztráliába irányuló és onnan származó kereskedelemben léteznek.¹⁴ Az egyeztetési megállapodás egyfajta olyan keretmegállapodás, amely alapján a konferenciátag és külső fuvarozók rugalmasan tudják koordinálni a piaci versenyben tanúsított magatartásukat a szállítási díjak és egyéb szolgáltatási feltételek tekintetében. Az ilyen megállapodások érvényességi területe és tartalma eltérő lehet. Az egyeztetési megállapodások általában érzékeny üzleti információk versenytársak közti cseréjét vonják maguk után, ezért tiszteletben kell tartani a Bíróság információcserével kapcsolatos állandó ítélkezési gyakorlatát. Fontos tényező, mint ahogyan azt az Egyesült Államok példája mutatja, hogy az egyeztetési megállapodások természetükből adódó rugalmassága igen vonzóvá teszi őket a hagyományosan független hajózási társaságok számára. Ebben a tekintetben versenypolitikai szempontból az egyeztetési megállapodások hátrányosabbak a konferenciáknál, mivel megszüntethetik azt a tényleges, hatékony versenyt, melynek a konferenciák ki vannak téve.
18. A fentiek alapján a hajótulajdonosok közti együttműködés olyan más formái is elképzelhetőek, melyek összhangban vannak az EK versenyjogával.

3.3. Az ELAA javaslat

19. Az Európai Vonalhajózási Ügyek Társasága (European Liners Affairs Association, ELAA) javaslatot nyújtott be a Bizottságnak az EU-ba irányuló és onnan származó vonalhajózási szállítási szolgáltatások új „szabályozási struktúrájára”¹⁵, ami a társaság szerint felválthatná a 4056/86 rendeletet.¹⁶ A Bizottság tudomásul vette a javaslatot és hangsúlyozni kívánja, hogy az nem a Bizottsággal történt tárgyalás vagy megállapodás eredménye. A javaslat kizárólag az ELAA által a vonalhajózási

szolgáltatók együttműködésére megfelelőnek tartott üzleti kereteket tükrözi. Az ELAA javaslat lényegében az alábbiakat tartalmazza¹⁷:

- Az összevont kapacitás-kihasználással és az egyes kereskedelmi kategóriák piacainak méretével kapcsolatos adatok régióként illetve területenként történő kicserélése és megtárgyalása a hajótársaságok között (havi készletetetésű adatok);
- Az egyes árucikkek kereskedelmével kapcsolatos információk cseréje, egyeztetése és értékelése (a havi készletetetésű összesített adatok alapján);
- Az összesített kínálati és keresleti adatok egyeztetése és értékelése kereskedelmi kategóriánként és árucikkenként; kereskedelmi kategóriánkénti és árucikkenkénti kereslet-előrejelzés publikálása;
- A vonalhajózási társaságok kereskedelmi kategóriánként, régióként és kikötőnként megismerhetik saját piaci részesedésüket (havi készletetetésű összesített adatok);
- Berendezés- (pl. hűtőhajó, szárazrakomány) és/vagy kereskedelmi kategóriákra (összesített adatok negyedéves késéssel) bontott árindex, melyet nyilvánosságra hoznak;
- Pótdíjak és kiegészítő díjak számítása nyilvánosan hozzáférhető és áttekinthető rendszer alapján, melynek részleteit a hajózási társaságokkal egyeztetik majd.

3.4. Előzetes észrevételek az ELAA-javaslattal kapcsolatban

20. A Bizottság üdvözli, hogy a fuvarozótársaságok hajlandóságot mutatnak arra, hogy fontolóra vegyék a vonalhajózásnak a jelenlegi konferencia-rendszertől eltérő jövőbeni szerveződését. Az iparág valójában azt sugalmazta, hogy jelenleg bizonyos fuvarozók már nem a 4056/86 rendelet által mentességben részesített tevékenységek folytatása (jelesül az árrögzítés, valamint a kínálat és a piac szabályozása), hanem inkább az erre lehetőséget adó „egyeztetési folyamat” iránt mutatnak kiemelt érdeklődést. Magától értetődik, hogy minden újonnan javasolt, vonalhajózási társaságok közötti együttműködési keretet alaposan megvizsgálják, ellenőrizve, hogy azok megfelelnek-e az EK versenyszabályainak.
21. A Bizottság tudatában van annak, hogy a konferenciátag fuvarozótársaságok gyakorlatában szerepel olyan tevékenységek végrehajtása, amelyek az EK versenyszabályai szerint bármelyik más gazdasági szektorban tilosak. A konferenciátag fuvarozótársaságok kivételezett helyzeténél fogva néhányuk számára nehéz lehet egy olyan helyzethez alkalmazkodni, ahol a többi iparághoz hasonlóan be kell tartaniuk az EK általános versenyszabályait. Ennek fényében az is érthető, hogy üzleti szempontból a fuvarozótársaságok a jelenlegi rendszer „fokozatos megszüntetésére”, vagy legalább egy olyan alternatív rendszer kialakítására törekednek, ami a jelenlegihez hasonló, és amely legjobban tükrözi eddigi helyzetüket. Szem előtt kell tartani azonban, hogy meggyőző indokot kell találni arra, hogy a vonalhajózási iparágat ezentúl is az EK, a többi tőkeintenzív, magas fix költségekkel és keresletingadozással dolgozó iparágra (például légit közlekedés) is vonatkozó versenyszabályaitól eltérő bánásmódban részesítsék. Ezen kívül figyelembe kell venni az ettől eltérő rendszer hatásait a *teljes* vonalhajózási iparágra;

azaz tekintettel kell lenni nem csak a konferenciatag fuvarozótársaságok, hanem versenytársaik (független szolgáltatók), vevők (fuvaroztatók) és végfelhasználók érdekeire. Az ELAA hangsúlyozta, hogy javaslatuk a teljes vonalhajózási iparág – így nem csak a fuvarozók, hanem a vevők – számára is hasznos. Ennek fényében a Bizottság kifejezetten kéri az összes érdekelt fél, jelesen a fuvaroztatók, az ESC-hez hasonló szervezetek, valamint az egyes fuvaroztatók véleményét a javaslat egyes elemeiről.

3.5. Következtetés

22. Ha a jelenlegi, a vonalhajózási konferenciák árszabására és kapacitására vonatkozó csoportmentességet hatályon kívül helyezik, ezzel a vonalhajózási konferenciák – a 4056/86-os rendeletben meghatározottak szerint – az EU-ba irányuló vagy onnan kiinduló kereskedelem terén a Szerződés¹⁸ 81. cikkével összeegyeztethetlenné válnak. A kérdés az, hogy milyen közösségi jogi eszközre van szükség ahhoz, hogy iránymutatást adjon a 81. cikknek a vonalhajózási szolgáltatások egyéb együttműködési formáira vonatkozó alkalmazhatóságával kapcsolatban. Természetesen az ilyen jellegű jogi eszköz szükségessége és típusa alapvetően attól függ, hogy milyen tartalommal rendelkezik a javasolt együttműködési keretrendszer. Különösen, hogy ez a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése értelmében a verseny korlátozását jelenti-e, és ha igen, akkor a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése szerinti mentesség feltételeiről elmondható-e, hogy teljesültek.
23. A Bizottság örömmel fogadja harmadik felek nézeteit egyfelől a vonalhajózók közti esetleges új együttműködési forma kereteivel kapcsolatos jogi eszköz szükségességéről, másfelől annak lehetséges formájáról.

4. KABOTÁZS ÉS TRAMPHAJÓZÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

24. A 4056/86-os rendelet 1. cikke (3) bekezdésének a) pontja szerinti nemzetközi trumphajózási szolgáltatások és tengeri szállítási szolgáltatások – amelyekre a 4056/86. rendelet 1. cikkének (2) bekezdése szerint kizárólag egyazon tagállam kikötői között kerül sor (kabotázs) – az 1/2003-as rendelet¹⁹ 32. cikkének a) és b) bekezdése értelmében jelenleg nem tartoznak a közösségi verseny-végrehajtási szabályok közé²⁰.
25. Ahogy az a mellékletben további részletességgel megmagyarázásra kerül, semmilyen valós érvet nem tettek közzé annak indoklására, hogy miért szükséges, hogy e szolgáltatásokra más végrehajtási szabályok érvényesüljenek, mint a Tanács döntése értelmében a gazdaság egyéb ágazataira alkalmazandó szabályok. Az sem került elmagyarázásra hogy milyen jogos, negatív következményekkel rendelkezhetnek az ilyen jellegű eljárási változások az iparra nézve. Ezen az alapon a Bizottság javasolja, hogy a tengeri kabotázs és a trumphajózási szolgáltatások kerüljenek az 1/2003-as rendelet általános végrehajtási szabályainak hatálya alá. Annak érdekében azonban, hogy a Bizottság segítségével a trumphajózási ágazat értékelti tudja „kartellszerződéseit”, a Bizottság fontolóra veszi, hogy – egy még kidolgozásra váró formában – útmutatót bocsát ki.

5. MŰSZAKI MEGÁLLAPODÁSOK

26. A 4056/86/EK rendelet 2. cikkének értelmében a tengeri szállítási szolgáltatók olyan szerződéseket köthetnek, amelyek kizárólagos célja és következménye a műszaki fejlesztések, vagy műszaki együttműködés megvalósítása. Az ilyen megállapodásokat nem érinti a Szerződés 81. cikkének (1) bekezdése. A rendelkezést olyan példák támasztják alá, mint a hajókra és berendezésekre vonatkozó szabványok vagy típusok, illetve az egymáshoz kapcsolódó útvonalakra vonatkozó szállítási menetrendek egyeztetése.
27. Ahogy azt a melléklet részletesebben elmagyarázza, a műszaki megállapodásokra vonatkozó fenti egyedi kivétel – ahogy azt az Európai Bíróság is megerősíti – kifejezetten deklaratív jellegű, a dokumentum ezért e rendelkezés hatályon kívül helyezését javasolja, ugyanúgy, mint ebben az évben egy korábbi alkalommal a Tanács ezt a légi közlekedési ágazatban már megtette.

6. JOGSZABÁLYOK KOLLÍZIÓJA

28. A 4056/86-os rendelet 9. cikke előírja az abban az esetben lefolytatandó eljárást, amikor e rendelet alkalmazása egy harmadik ország jogszabályaival való kollízióhoz vezetne. Ebben az esetben a Bizottságnak az érintett, harmadik országbeli hatóságokkal konzultálnia kell, valamint – szükség szerint – kérnie kell a Tanács felhatalmazását tárgyalások elkezdésére. Eredetileg e rendelkezésnek a 4056/86-os rendeletbe történő belefoglalása mögött az a gondolat húzódott meg, hogy a nemzetközi tengeri szállítás jellemzői miatt a 4056/86/EK rendelet alkalmazása egyes harmadik országok jogszabályaiba és szabályaiba ütközhet, és fontos közösségi kereskedelmi és szállítási érdekeket sérthet (a 4056/86-os rendelet 15. *preambulumbekzdése*).
29. Ahogy az a mellékletben további részletességgel megmagyarázásra kerül, jogi kollízióra a múltban nem került sor, és még akkor sem valószínű, hogy erre sor kerülne, ha a vonalhajózási konferencia csoportmentességét teljes mértékben hatályon kívül helyezik. Ezért e rendelkezés fenntartása nem indokolható.

7. KÖVETKEZTETÉSEK

30. A fentiekből következik, hogy a különböző kérdésekből levont következtetések az alábbiak:
- (a) *A Szerződés 81. cikkének (3) bekezdése továbbra is indokolja-e a jelenlegi piaci körülmények közepette a vonalhajózási konferenciák általi csoportmentességet az árszabás és kínálat, valamint a piaci szabályozás vonatkozásában?* Nincs meggyőző gazdasági bizonyíték arra, hogy azok a feltételezések, amelyekkel a csoportmentességet 1986-ban, azaz elfogadásakor indokolták a jelenlegi piaci körülmények közepette, valamint a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének négy halmozott feltétele alapján továbbra is megalapozottak. Ezen az alapon a Bizottság megfontolja, hogy javasolja-e a jelenlegi vonalhajózási konferenciák csoportmentességének hatályon kívül helyezését.

- (b) *Ha nem, javasolja-e a Bizottság a csoportmentesség más jogi eszközzel történő helyettesítését az EU-ba irányuló, vagy onnan induló kereskedelemre alkalmazandó vonalhajózási szolgáltatások számára? A Bizottság álláspont kialakítása céljából egy megfelelő jogi eszköz segítségével felméri az iparág és a részvényesek oldaláról érkező, a vonalhajózással foglalkozók közötti alternatív együttműködés kereteiről alkotott vonatkozó javaslatokat és észrevételeket. Az ELAA egy ehhez hasonló keretről már megfogalmazott konkrét elképzeléseket. Ezen elképzelésekkel kapcsolatos állásfoglalásának kialakítása előtt a Bizottság fel kívánja kérni az érdekelt harmadik feleket arra, hogy nyújtsák be észrevételeiket, valamint, hogy javasoljanak választási lehetőségeket.*
- (c) *Továbbra is indokolt-e a tramphajózási szolgáltatások és a kabotázs (azaz a nemzeti tengeri szolgáltatások) kizárása az 1/2003 rendelet verseny-végrehajtási szabályaiból? Semmilyen hitelt érdemlő szempontot nem tettek közzé annak indoklására, hogy miért szükséges e szolgáltatásokat más végrehajtási szabályokban részesíteni, mint amilyen szabályokat a Tanács határozott meg, hogy minden ágazatra alkalmazni kell. Az sem került elmagyarázásra hogy milyen jogos, negatív következményekkel rendelkezhetnek az ilyen jellegű eljárási változások az iparra nézve. Ezen az alapon a Bizottság megfontolja a tengeri kabotázsra és a tramphajózási szolgáltatásokra az 1/2003-os rendelet hatálya alá vonását. A Bizottság a tramphajózási ipar számára a versenyszabályok ágazati végrehajtásának tekintetében iránymutatással szolgál.*
- (d) *Valóban indokolt-e az, hogy az egyedi kivételek továbbra is a kizárólag műszaki megállapodásokra vonatkozzanak? A 4056/86-os rendelet 2. cikkében megállapított, a műszaki megállapodásokra vonatkozó rendelkezés – ahogy a Bíróság is megerősíti – kizárólag deklaratív jellegű és a Bizottság ennek a rendelkezésnek a hatályon kívül helyezését javasolja ugyanúgy, ahogy ez ebben az évben már előzőleg hatályon kívül helyezésre került a Tanács által a légiközlekedési ágazatban.*
- (e) *Van-e valós indoka annak, hogy a jogszabályok kollíziójára vonatkozó rendelkezést a 4056/86-os rendelet továbbra is tartalmazza? Mivel a múltban nem fordult elő jogi kollízió, a 4056/86-os rendelet 9. cikkében foglalt rendelkezés fenntartása nem indokolható. Ezzel kapcsolatos állásfoglalásának kialakítása előtt azonban a Bizottság szeretné az érintett feleket, jelesen a Bizottság nemzetközi partnereit felkérni arra, hogy terjesszék elő nézeteiket arra vonatkozóan, hogy szükségét látják-e egy jogi kollízióval kapcsolatos rendelkezésnek.*

8. JAVASOLT CSELEKVÉS

31. A fenti következtetések fényében a Bizottság az alábbiakat javasolja:

- Annak megfontolását, hogy helyezték hatályon kívül a 4056/86-os rendelet jelenleg alkalmazandó alapvető jogi rendelkezéseit, különösen a vonalhajózási

konferenciákra vonatkozó csoportmentességet és a műszaki megállapodásokat érintő mentességet.

- Annak vizsgálatát, hogy milyen típusú eszközre van szükség a 4056/86-os rendelet felváltására; valamint egy erre irányuló megfelelő javaslat kidolgozását figyelembe véve az EU vonalhajózási iparának nemzetközi téren elfoglalt versenypozícióját.
- Az ELAA-javaslatnak e dokumentum szerinti megvizsgálását az érdekelt harmadik felektől kapott megjegyzések fényében, valamint bármely más, az iparág vagy más, érdekelt felek általi javaslat megvizsgálását.
- Javaslatként az 1/2003-as rendelet megváltoztatására arra vonatkozólag, hogy a jelenlegi trambahajózási és kabotázs szolgáltatásokat bevegyék e rendelet hatálya alá.
- Alapos megvizsgálását annak, hogy továbbra is indokolt-e a jogszabályok kollíziójára vonatkozó rendelkezés fenntartása.

9. FELKÉRÉS ÉSZREVÉTELEK BETERJESZTÉSÉRE

32. A Bizottság felkéri a tagállamokat, minden más intézményt és az érdekelt feleket, hogy a Fehér könyv közzétételét követő két hónapon belül nyújtsák be azzal kapcsolatos észrevételeiket a következő címre:

Postai úton, a következő címre:

Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
European Commission (Európai Bizottság)
Unit D2 (transport) (D 2 egység – Szállítás)
White paper on Maritime Review
Rue Joseph II 70, 2/237
1049 Bruxelles

Elektronikus levélben a következő címre:

COMP-D2-REVIEW4056@cec.eu.int

Melléklet: Háttéranyag

-
- ¹ A 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelettel (HL L 1, 2003.01.04., 1.o.) módosított, a Szerződés 85. és 86. cikkének tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i 4056/86/EGK tanácsi rendelet (HL L 378, 1986.12.31., 24. o.)
- ² 2002. December 16-I 1/2003 tanácsi rendelet (HL L 1. szám, 2003.01.04., 1.o.).
- ³ SN 100/1/100.
- ⁴ Az OECD titkárságának 2002. áprilisi „Competition policy in liner shipping” (Versenypolitika a vonalhajózásban) című jelentése, 74-80. oldal. URL: <http://www.oecd.org/dataoecd/13/46/2553902.pdf>.
- ⁵ *Ad hoc* tanácsadó bizottság, 2002. március 25.
- ⁶ Lásd a T-86/95. „*Companie Générale Maritime*” ügyet, (EBHT [2002] ECR II-1011, 254., 393. és 484. bekezdések).
- ⁷ A Szerződés 81. cikke (1) bekezdése szerint lényegi versenykorlátozásnak minősülnek a verseny korlátozását célul kitűző intézkedések, melyek általánosságban nem felelnek meg a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésében foglalt, a mentességhez szükséges követelményeknek.
- ⁸ Lásd TAA, EATA, 2002. november 14-i felülvizsgált TACA határozatok (HL L 26. szám, 2003.01.31., 53. o.) és 2002.11.14-i IP/02/1677. sz. bizottsági sajtóközlemény.
- ⁹ Lásd TAA, EATA, 2002. november 14-i felülvizsgált TACA határozatok (HL L 26. szám, 2003.01.31., 53. o.) és 2002.11.14-i IP/02/1677. sz. bizottsági sajtóközlemény.
- ¹⁰ Lásd a T-191/98 és T-212/98 - T-214/98 összevont ügyeket, *TACA* [2003] (EBHT – még nem jelent meg, 568. bekezdés).
- ¹¹ Lásd közvetve ide kapcsolódóan a T-17/93 Matra ügyet (EBHT [1994] II-595, 139. bekezdés) és a 26/76 Metro (I) ügyet (EBHT [1977] 1875, 43. bekezdés).
- ¹² Lásd a T-395/94 ügyet, *TAA* (EBHT [2002] II-00875, 261. bekezdés)
- ¹³ Összehasonlításként lásd például a konzorciumokról szóló 823/2000 rendeletet (HL L 100. szám, 2000.04.20, 24. o.), a gépjármű-ágazatról szóló 1400/2002 (HL L 203. szám, 2002.08.01, 30. o.) és a vertikális megállapodásokról szóló 2790/1999 rendeletet (HL L 336. szám, 1999.12.29., 21. o.), amelyekben a Bizottság kifejezetten említést tett az ipárral kapcsolatos tapasztalatairól, ami lehetővé tette számára, hogy olyan kategóriákat állapítson meg a megállapodásokra vonatkozóan, melyek általában teljesítik a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt feltételeket.
- ¹⁴ Az említett közigazgatási körzetekben fennálló helyzet részletesebb leírásával kapcsolatban lásd a mellékletet.
- ¹⁵ Az ELAA javaslata a vonalhajózási szolgáltatásokat az alábbiak szerint határozza meg: "árúk kikötők közötti rendszeres szállítása és kapcsolódó szolgáltatások bármely fuvaroztató számára egy adott útvonalon vagy útvonalakon az előre meghirdetett menetrendek és járatok szerint, még eseti jelleggel is, anyagi ellenszolgáltatás ellenében" (vö. a 823/2000 rendelet 2. cikke (2) bekezdésével).
- ¹⁶ Az ELAA 2004. augusztus 6-i végső javaslata, URL: http://europa.eu.int/comm/competition/antitrust/others/maritime/elaa_proposal/elaa_proposal_6_august_2004_en.pdf.
- ¹⁷ Az ELAA javaslata a melléklet részletesen is hivatkozik.

-
- ¹⁸ Legalábbis a vonalhajózási konferencia két vagy több, vonalhajózási szolgáltatásokat egységes vagy közös fuvardíjakkal nyújtó fuvarozótársaság (vö. a 4056/86-os rendelet 1. cikke (3) bekezdésének b) pontjában található fogalom-meghatározással) értelmében.
- ¹⁹ A 2003/1/EK rendelet lépett a 4056/86-os rendelet helyébe 2004. május 1-től. 2004. május 1 óta a kabotázsnak, illetve a tramphajózásnak a 4056/86/EGK rendelet hatálya alól történő kizárásának nincs semmilyen gyakorlati jelentősége
- ²⁰ A félreértések elkerülése végett ezekre a szolgáltatásokra az anyagi jogi versenyszabályok (a Szerződés 81. és 82. cikke) alkalmazandók. A kizárás csupán a versenyjogi végrehajtási szabályokra vonatkozik. Ezért az 1/2003 rendelet nem vonatkozik a tramphajózásra és kabotázásra