

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: Az EK-Szerződés 81. cikkének a tengeri szállítási szolgáltatásokra történő alkalmazására vonatkozó iránymutatások kiegészítő vélemény**

(2008/C 204/11)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. november 20-án úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata végrehajtási rendelkezéseinek 29. A. cikke alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a következő tárgyban:

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

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. február 19-én elfogadta véleményét. (Előadó: Dr. Anna BREDIMA).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. március 12–13-án tartott 443. plenáris ülésén (a március 12-i ülésnapon) 117 szavazattal 6 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések

1.1 Az EGSZB úgy véli, hogy az iránymutatás-tervezet jelenlegi szerkezete és megfogalmazása nagyrészt támogatható. Rámutat azonban arra, hogy a vonalhajózásra és a tramphajózásra (közös használat) vonatkozó fejezetek nem ugyanolyan részletesen lettek kidolgozva. A vonalhajózási fejezetben az információcseréről szóló rész egészen részletes, és aránylag hasznosnak tűnik az idevonatkozó ítélkezési és döntéshozatali gyakorlat leírása és értelmezése tekintetében. Összességében véve a vonalhajózásra vonatkozó iránymutatások világosnak tűnnek, és a meglévő ítélkezési gyakorlaton és az ágazati szereplőkkel folytatott hosszú, alapos konzultáción alapulnak. Általában a tramphajózásra, és különösen a tramphajózási közös használatra (pool-rendszerre) vonatkozó részek azonban kevésbé kidolgozottak. Az EGSZB feltételezi, hogy ennek oka nagyrészt az ítélkezési gyakorlat hiánya, és ebből következően az illetékes (verseny)hatóságok – köztük az Európai Bizottság – tapasztalatlansága a tramphajózás és a pool-rendszer terén, tekintve, hogy a hajóbérlők mind ez idáig nem nyújtottak be formális keresetet.

1.2 Az EGSZB megismétli korábbi (2004-es, 2006-os és 2007-es) véleményeiben megfogalmazott kérését arra vonatkozólag, hogy az EU kezdjen érdemi konzultációkat más joghatóságokkal a vonalhajózási áruforgalomra vonatkozó, világszerte meglévő rendszerek összeegyeztethetőségének meghatározása céljából. Az EGSZB továbbá megismétli az ugyanezen véleményekben már elhangzott ajánlását, hogy az Európai Bizottság a tengeri szállításra vonatkozó versenyszabályok megvitatásakor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje a humán erőforrással kapcsolatos szempontokat (pl. az európai tengerészek foglalkoztatására gyakorolt hatást) is.

1.3 Az EGSZB azt javasolja, hogy a vonalhajózásra vonatkozó (tervezett) iránymutatások tartalmát tegyék konkrétábbá szemléltető példák segítségével, különösen ott, ahol az adatok „a múltra vonatkoznak”.

1.4 Tekintve, hogy a tramphajózásra és a pool-rendszerre vonatkozó részek a fent megnevezett, feltételezett okokból kevésbé részletesek, az EGSZB-ben felmerül a kérdés, hogy vajon elégségesek lesznek-e ahhoz, hogy a (pool-rendszert üzemeltető) tramphajózási szereplők számára megadják az együttműködési megállapodásaik általuk történő vizsgálatához szükséges iránymutatásokat. Elképzelhető, hogy az iránymutatás-tervezet egyes tramphajózással (pool-rendszerre) foglalkozó részeit világosabban kellene megfogalmazni. Hasonlóképpen megfontolandó lehet a jelenleg csak a konténeres áruforgalomra korlátozódó, konzorciumokról szóló rendelet kiterjesztése az egész szállítási piac érintett szegmenseire.

1.5 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a pool-rendszer nem uralja a tramphajózási piacokat, sőt, a tramphajózási szolgáltatások döntő többségét számos, a rakományért egymással versengő kis- vagy középvállalkozás látja el. Ezért az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy az e kérdésre vonatkozó iránymutatások világosabb megfogalmazása szükséges. Ezenfelül az Európai Bizottságnak részletesebb iránymutatást kellett volna adnia a *de minimis* szabály olyan poolokra való érvényességét illetően, amelyek túl kicsik ahhoz, hogy bármiféle érezhető hatást gyakorolhassanak a piacokra.

1.6 Csalódást kelt, hogy a tramphajózási pool-rendszerre vonatkozó iránymutatások nem válaszolják meg maradéktalanul az ágazati szereplők számára bizonytalanságra, sőt, aggodalomra okot adó kérdéseket. Az EGSZB egyetért azzal az iránymutatás-tervezetből kiszűrhető felfogással, hogy a tramphajózási pool-rendszer önmagában nem ellentétes az EK versenyjogával, ennek ellenére sürgeti az Európai Bizottságot, hogy az *Iránymutatások* végleges változatában adjon konkrétabb tanácsokat a 81. cikk (3) bekezdésének a tramphajózási pool-rendszerre történő alkalmazása tekintetében, hogy az önálló vizsgálat elvégzéséhez biztosítsa a szükséges segédeszközöket.

1.7 Említésre méltó, hogy az iránymutatás-tervezet nem határozza meg, mit ért a „tramphajózás” fogalmán, és ezért nem világos, hogy az iránymutatások vonatkoznak-e a tengeri személyszállításra és/vagy a különleges áruk szállítására is. E kérdés tisztázása is megfontolandó.

1.8 Szintén a tramphajózási fejezettel kapcsolatban az EGSZB javasolja továbbá, hogy az iránymutatások tisztázzák, hogy a hajózási ügynökök tevékenysége – az árak meghatározása tekintetében – alapvetően nem tér el a poolmenedzserektől. A tramphajózási piacok, köztük azok is, amelyeken poolok működnek, árversenyen alapuló piacok, azaz az árakat a részt vevő felek határozzák meg ártárgyalás során a kínálat és a kereslet függvényében. A pusztán tény, hogy egy poolmenedzser megállapodik egy hajóbérlővel egy adott árban a poolhoz tartozó hajó használatáért, tehát nem számít klasszikusan korlátozó árrögzítésnek.

## 2. Bevezetés

2.1 Az Európai Bizottság 2007. szeptember 13-án közzétette az EK versenyszabályainak a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó, régóta várt iránymutatások tervezetét. Az iránymutatások a kabotázsra, a vonalhajózási és a tramphajózási szolgáltatásokra vonatkozó 1419/2006/EK rendelettel előidézett változások által közvetlenül érintett tengeri szállítási szolgáltatási ágazatokban kötött együttműködési megállapodásokra vonatkoznak. Céljuk, hogy útmutatást és segítséget nyújtsanak a fuvarozótársaságoknak az általuk aláírt együttműködési megállapodások vizsgálatához, azaz annak megállapításához, hogy megállapodásaik összeegyeztethetők-e az Európai Közösséget létrehozó szerződés 81. cikkével. Az iránymutatások kezdetben ötéves időszakra lesznek érvényesek.

2.2 Az iránymutatás-tervezet célja különösen azon feltételek tisztázása, amelyek mellett a vonalhajózási szereplők jogszerűen fuvarinformációkat cserélhetnek, és a tramphajózási szereplők közös használati megállapodásokat köthetnek. Ehhez meghatároztak egy összetett szempontrendszert. A (tervezett) iránymutatások igazi, gyakorlati hozzáadott értékét azonban majd a jövőben kell felmérni, megvizsgálva például, hogy megfelelő útmutatást adnak-e az üzemeltetőknek annak meghatározásához, hogy tervezett piaci viselkedésük jogszerű-e.

## 3. Általános megjegyzések

### Vonalhajózási szolgáltatások

3.1 Az iránymutatás-tervezet vonalhajózásra vonatkozó része – az Unióba befelé vagy onnan kifelé irányuló áruforgalmat

bonyolító vonalhajózási konferenciák 2008. október 18-tól való, már közismert eltörlésének megerősítése mellett – a vonalhajózási szereplők közötti piaci információk megosztásának megengedett formáival foglalkozik. Bár néhány részlet finomításra szorulhat, az iránymutatások a jelenlegi formájukban valószínűleg éppen biztosítják a vonalhajózási ágazat számára a megfelelő működéshez szükséges információcserélési módszert.

3.2 2008. október 18-tól kezdődően az uniós kikötőből induló és/vagy oda irányuló szolgáltatást üzemeltető vonalhajózási szereplőknek véget kell vetniük mindenféle versenyellenes vonalhajózási konferencia-tevékenységnek, függetlenül attól, hogy e tevékenységet a világon más joghatóságok engedélyezik-e. Az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy a világszerte tevékenykedő fuvarozóknak nehéz lesz biztosítaniuk, hogy az EU-ban jogellenesnek számító konferencia-tevékenységek észrevehetően ne befolyásolják az uniós piacot.

3.3 A vonalhajózást illetően az iránymutatások kiemelten foglalkoznak az információcsere-rendszerekkel. A vonalhajózási társaságoknak e téren bizonyos fokig szabad kezet adnak. A fontos szempontok között szerepel a piaci struktúra, a kicserélt információ típusa és hogy mikorról származik, valamint az adatcsere gyakorisága. A hangsúly nagyon helyesen a jövőre vonatkozó adatok – nevezetesen kapacitás-előrejelzések és árindexek – cseréjén van. A kapacitás-előrejelzések *prima facie* feltehetően mindig jogszerűtlennek számítanak. Az EGSZB elismeri, hogy az információcsere hatásait mindig eseti alapon kell elbírálni.

3.4 Az árindexeket illetően az összesített árindex nem valószínű, hogy törvénybe ütközik, hacsak az információt nem lehet részekre bontani, ami alapján a vállalkozások közvetlenül vagy közvetve azonosíthatják a versenytársak versenystratégiáit. Az iránymutatás-tervezet kiköti, hogy az adatok összesítésének szintjét, az adatok természetét („múltbeli” vagy „friss” adatok) és az árindex közzétételének gyakoriságát kell vizsgálni, de nem határozza meg pontosan, hogy milyen jelentőséget kell tulajdonítani ezeknek a tényezőknek.

3.5 A vonalhajózási szolgáltatásokat illetően az iránymutatások nem tartalmaznak igazán új elemet, csak megismétlik az Európai Bizottság és az európai bíróságok által korábban meghatározott általános kritériumokat.

3.6 Az EGSZB megismétli korábbi idevonatkozó véleményeiben <sup>(1)</sup> megfogalmazott kérését arra vonatkozólag, hogy az EU kezdjen érdemi konzultációkat más joghatóságokkal a vonalhajózási áruforgalomra vonatkozó, világszerte meglévő rendszerek összeegyeztethetőségének meghatározása céljából. Az EGSZB továbbá megismétli az ugyanezen véleményekben már

<sup>(1)</sup> HL C 256., 2007.10.27., 62–65. o., HL C 309., 2006.12.16., 46–50. o., HLC 157., 2005.6.28., 130–136. o.

elhangzott ajánlását, hogy az Európai Bizottság a tengeri szállításra vonatkozó versenyszabályok megvitatásakor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje a humán erőforrással kapcsolatos szempontokat (pl. az európai tengerészek foglalkoztatására gyakorolt hatást) is.

#### Tramphajózási szolgáltatások

3.7 A tramphajózási szolgáltatások az egész világra kiterjednek. Az ágazatban igen erős a verseny, és a tökéletes versenymodell számos jellemzője megfigyelhető. A szállítandó áru homogén, és a piacra lépési költségek általában igen alacsonyak. A fuvarokért számos társaság verseng, a piaci körülményektől függően gyakori a különböző hajóméretes és -típusok helyettesítése. A piac az információáramlásnak köszönhetően is igen átlátható. A szállítás főként egyszeri vagy egymást követő útbérleti, időbérleti, illetve hajóbérleti szerződések alapján történik. Az e piacokon elérhető fuvardíjak a piaci körülmények függvényében erősen ingadoznak. Végül a tramphajózási piacok gyorsan tudnak reagálni a piaci fejleményekre és a szállítók igényeire <sup>(2)</sup>.

3.8 A tramphajózási ágazat minden szegmensében működnek közös hajóhasználati társulások, ún. poolok. A „pool” számos hasonló hajót egyesít, amelyek különböző tulajdonban vannak, és amelyeket egységes igazgatás alapján üzemeltetnek. A poolmenedzser egységes, összefüggő flottaként irányítja a hajókat, beszedi a bevételeket, és előre megállapított „súlyozási” rendszer alapján elosztja őket. Eközben az egyes hajótulajdonosok dolga pusztán a hajó tengerészeti/műszaki üzemeltetése. A poolok létrejöttének általában két célja lehet. Először is az, hogy a benne részt vevők képesek legyenek a legnagyobb ügyfelek által egyre inkább támasztott igényeknek megfelelő szolgáltatási szintet nyújtani, másodsorban pedig speciális beruházások és a hajók jobb kihasználása révén a szállítási hatékonyság növelését célozzák. A poolok a kereslet és a kínálat által meghatározott környezetben működnek, ahol a szerződéseket pályázat alapján kötik, a díjszabást nagymértékben az azonnali piac elvei vezérlik, a vevők nagy és profeszionális cégek, az ügynökök pedig mindig kivételes átláthatóságot biztosítanak a hajókapacitás és a feltételek tekintetében.

3.9 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a pool-rendszer nem uralja a tramphajózási piacokat, sőt, a tramphajózási szolgáltatások döntő többségét számos, a rakományért egymással versengő kis- vagy középvállalkozás látja el. Ezért az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy az e kérdésre vonatkozó iránymutatások világosabb megfogalmazása szükséges.

3.10 Az EGSZB megjegyzi, hogy a tramphajózási szolgáltatások és a tramphajózási pool-rendszer mindig is, azaz már jóval az e szolgáltatások tekintetében az Európai Bizottságot végrehajtói jogkörökkel felruházó 1419/2006/EK rendelet elfogadása

előtt is az EK versenyszabályainak hatálya alá tartoztak. Ezen időszak alatt azonban a bérlők nem nyújtottak be hivatalos keresetet erre az ágazatra vonatkozólag, azaz nincs idevonatkozó ítélkezési gyakorlat. Az EGSZB feltételezi, hogy nagyrészt az ítélkezési gyakorlat hiányával és ebből következően az illetékes (verseny)hatóságok – köztük az Európai Bizottság – tapasztalatlanságával magyarázható, hogy az iránymutatás-tervezetnek a tramphajózással és a pool-rendszerrel vonatkozó részei kevésbé részletesek, mint a vonalhajózással szemben. Szintén említésre méltó, hogy az iránymutatás-tervezet nem határozza meg, mit ért a „tramphajózás” fogalmán, és ezért nem világos, hogy az iránymutatások vonatkoznak-e a tengeri személyszállításra és/vagy különleges áruk szállítására is. E kérdés tisztázása megfontolandó.

3.11 Az iránymutatás-tervezet nem veszi eléggé figyelembe a tramphajózási ágazat jellegzetességeit, és úgy tűnik, a horizontális együttműködésre vonatkozó, nem ágazatspecifikus iránymutatásokat követi. A hajózási pooloknak ugyanazokat az iránymutatásokat kell követniük, mint más ágazatok szereplőinek annak biztosítása érdekében, hogy ne korlátozzák a szabad versenyt, illetve ne tanúsítsanak kartellmagatartást.

3.12 A tervezett iránymutatások eléggé általánosak, és nem biztosítanak teljes jogbiztonságot. Nem mondják ki nyíltan, hogy a hajózási pool-rendszer összeegyeztethetetlen az EU versenyjogával, de nem is adnak útmutatást ahhoz, hogy mikor összeegyeztethető.

3.13 Az iránymutatás-tervezet legfontosabb része a hajózási pool-rendszer vizsgálatával és osztályozásával foglalkozó rész. Abból indul ki, hogy a pooloknál általában közös az értékesítés, közös termelési jellemzőik azonban eltérőek.

3.14 Az érintett piacot illetően az EGSZB továbbra is úgy véli, hogy az iránymutatásoknak jobban figyelembe kellene venniük, hogy a tramphajózásnak alapvető eleme a mind a keresleti, mind a kínálati oldalon jelentkező helyettesíthetőség vagy felcserélhetőség (pl. a hajótípus, a hajóméret, a szállítási szerződések típusa és a piac földrajzi elhelyezkedése tekintetében). Ezenfelül, ha egy poolnak önvizsgálatot kell végeznie, a piaci részesedéseket nem lehet minden egyes szerződésre megállapítani, hanem egy adott időszakra lebontva kell őket megvizsgálni.

3.15 Az EGSZB úgy véli, hogy javítani kell majd a hajózási poolok piaci részesedésének jelentőségére és fogalommeghatározásaira, valamint az áruforgalmak és a hajótípusok közötti „helyettesítésre” vonatkozó részen. Elismeri, hogy az érintett piac meghatározását illetően nem áll rendelkezésre gyakorlati útmutatás. Az alkalmazott módszer függvényében azonban a piaci részesedések egészen eltérő értéket mutathatnak.

<sup>(2)</sup> A Fearnley-jelentés, *The Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services* [A tengeri tramphajózási szolgáltatások jogi és gazdasági elemzése], 2007. február, 14-31. o. [http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/tramp\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/antitrust/legislation/maritime/tramp_report.pdf).

3.16 A trambahajózási közös használati megállapodások 81. cikknek való megfelelésének vizsgálatát illetően hangsúlyozni kell, hogy a poolmenedzser a megállapodás alá tartozó flottát mind működési, mind kereskedelmi értelemben „irányítja”, így az egységes pool révén közös terméket kínál. A hajók piaci pályáztatása *de facto* mellékes a poolmenedzser szolgáltatásirányítási feladata mellett. Az egyes hajótulajdonosok dolga a hajó tisztán tengerészeti/műszaki üzemeltetése. A poolok közösen „létrehozott” szolgáltatást nyújtanak, amelyet a részt vevő felek tevékenységének magas fokú integrációja eredményez <sup>(3)</sup>. Így a közös használatra vonatkozó megállapodásokat a közös termelési vagy különleges szakmai megállapodási formákkal azonos kritériumok alapján kell vizsgálni.

3.17 Az EGSZB továbbra is azon az állásponton van, hogy nem támogatható, hogy az iránymutatások az „árrögzítést” a poolok működési jellemzőjeként (és így klasszikus versenykorlátozásként) említsék, mivel a poolmenedzser és a vásárló közti ármegállapodás a szóban forgó szolgáltatásnyújtás szerves része, és a pool hajójának használatáért ajánlattételi formában zajló ártárgyalás eredménye.

Kelt Brüsszelben, 2008. március 12-én.

3.18 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a közös hajóhasználatra vonatkozó megállapodások célját és alapvető jellemzőit tekintve általában teljesül a pool-rendszer mentességéhez szükséges, a 81. cikk (3) bekezdésében felsorolt négy feltétel. Az, hogy a bérlők igényeinek kielégítésére a poolok létrejöttek, és évtizedek óta panasztétel nélkül üzemelnek, megerősíti ezt az álláspontot.

3.19 Az EGSZB reméli, hogy az Európai Bizottság a tapasztalatok alapján rendszeresen felülvizsgálja majd az iránymutatásokat, és ha szükséges, kiegészítő vagy magyarázó útmutatót készít, és azt azonnal, adott esetben még az öt éves időszak lejártá előtt közzéteszi.

3.20 A Európai Bizottságnak a lehető leghamarabb meg kell kezdenie a vonalhajózási konzorciumokra vonatkozó csoportmentesség hatályának felülvizsgálatát, és ezzel együtt meg kell vizsgálnia, hogy ki kellene-e azt terjeszteni a globális hajózási piac más idevonatkozó szegmenseire is, különösen azokra a trambahajózási áruforgalmakra, amelyek rendszeres időközönként és útvonalakon működnek, ami számos speciális áruforgalomra jellemző (pl. hagyományos hűtőhajók, faáruforgalom, speciális gépkocsiszállító és ro-ro hajók).

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Dimitris DIMITRIADIS

---

<sup>(3)</sup> A Fearnley-jelentés (2007): a jelentés készítői ugyanerre a következtetésre jutottak.