

EB sutarties 81 straipsnio taikymo jūrų transporto paslaugoms gairės

(Tekstas svarbus EEE)

(2008/C 245/02)

1. ĮVADAS

1. Šiose gairėse nustatyti principai, kurių laikysis Europos Bendrijų Komisija, apibrėždama rinkas ir vertindama bendradarbiavimo susitarimus jūrų transporto paslaugų, t. y. – linijinės laivybos paslaugų, kabotažo ir tarptautinių trampinių paslaugų sektoriuose, kuriems tiesioginį poveikį padarė pakeitimai, numatyti 2006 m. rugsėjo 25 d. Tarybos reglamente (EB) Nr. 1419/2006 ⁽¹⁾.
2. Šiomis gairėmis siekiama padėti įmonėms ir įmonių asociacijoms, daugiausia teikiančioms tas paslaugas į Europos Sąjungos uostą ar uostus ir (arba) iš uosto ar uostų, įvertinti, ar jų susitarimai ⁽²⁾ yra suderinami su Europos bendrijos steigimo sutarties (toliau – Sutarties) 81 straipsniu. Gairės netaikomos kitiems sektoriams.
3. Reglamentu (EB) Nr. 1419/2006 išplėsta 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo ⁽³⁾ ir 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 773/2004 dėl bylų nagrinėjimo Komisijoje pagal Sutarties 81 ir 82 straipsnius tvarkos ⁽⁴⁾ taikymo sritis, įtraukiant kabotažą ir trampinių laivų paslaugas. Todėl nuo 2006 m. spalio 18 d. visiems jūrų transporto paslaugų sektoriams taikoma bendroji procedūrinė sistema.
4. Kadangi konferencijų sistema daugiau nebetenkina Sutarties 81 straipsnio 3 dalyje numatytų kriterijų, Reglamentu (EB) Nr. 1419/2006 taip pat buvo panaikintas 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4056/86, nustatantis išsamias Sutarties 85 ir 86 (dabar 81 ir 82) straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles ⁽⁵⁾, kuriame lainerių konferencijoms buvo nustatyta bendroji išimtis, pagal kurią laivybos linijos lainerių konferencijų susitikimuose galėjo nustatyti tarifus ir kitas vežimo sąlygas. Bendrosios išimties panaikinimas įsigalioja 2008 m. spalio 18 d. Nuo tos dienos linijiniai vežėjai, teikiantys paslaugas į vieną Europos Sąjungos uostą arba kelis uostus ir (arba) iš uosto (-ų), turi nutraukti visus lainerių konferencijos veiksmus, prieštaraujančius Sutarties 81 straipsniui. Taip yra neatsižvelgiant į tai, ar kitose teisinėse sistemose aiškiau arba tyliu sutikimu lainerių konferencijoms leidžiama nustatyti tarifus arba aptarti susitarimus. Be to, konferencijų dalyviai turėtų užtikrinti, kad bet koks pagal konferencijų sistemą priimtas susitarimas nuo 2008 m. spalio 18 d. yra suderinamas su 81 straipsniu.
5. Šiomis gairėmis papildomos kituose pranešimuose jau paskelbtos Komisijos gairės. Gairės dėl Sutarties 81 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams (*Horizontalaus bendradarbiavimo gairės*) ⁽⁶⁾ ir Gairės dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo ⁽⁷⁾ yra ypač svarbios, nes jūrų transporto paslaugų sektoriuje dažnai sudaromi išsamūs konkuruojančių vežėjų tarpusavio bendradarbiavimo susitarimai.
6. Horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams linijinėje laivyboje bendrųjų paslaugų teikimo atžvilgiu taikomas 2000 m. balandžio 19 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 823/2000 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikroms linijinės laivybos bendrovių (konsorciūmų) susitarimų, sprendimų ir

⁽¹⁾ 2006 m. rugsėjo 25 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1419/2006, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatanti išsamias Sutarties 85 ir 86 (dabar 81 ir 82) straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, ir iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 1/2003, išplečiant jo taikymo sritį, įtraukiant kabotažą ir tarptautines trampines paslaugas (OL L 269, 2006 9 28, p. 1).

⁽²⁾ Terminas „susitarimas“ apima susitarimus, įmonių asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus.

⁽³⁾ OL L 1, 2003 1 4, p. 1.

⁽⁴⁾ OL L 123, 2004 4 27, p. 18.

⁽⁵⁾ OL L 378, 1986 12 31, p. 4.

⁽⁶⁾ OL C 3, 2001 1 6, p. 2.

⁽⁷⁾ OL C 101, 2004 4 27, p. 97.

suderintų veiksmų grupėms⁽⁸⁾). Jame nustatytos sąlygos, kaip apibrėžta Sutarties 81 straipsnio 3 dalyje, kurioms esant Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje numatytas draudimas netaikomas du arba daugiau laivų eksploatuojančių vežėjų (konsorciumų) tarpusavio susitarimams. Šis reglamentas bus peržiūrėtas atsižvelgiant į Reglamente (EB) Nr. 1419/2006 numatytus pakeitimus⁽⁹⁾.

7. Šiomis gairėmis nepažeidžiamas galimas Europos Bendrijų Teisingumo Teismo arba Pirmosios instancijos teismo Sutarties 81 straipsnio aiškinimas. Gairėse pateikti principai turi būti taikomi atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes kiekvienu atveju.
8. Komisija taikys šias gaires penkerių metų laikotarpi.

2. JŪRŲ TRANSPORTO PASLAUGOS

2.1. Taikymo sritis

9. Linijinės laivybos paslaugos, kabotažas ir trampinės paslaugos yra jūrų transporto sektoriai, kuriems tiesioginį poveikį padarė Reglamente (EB) Nr. 1419/2006 numatyti pakeitimai.
10. Linijinė laivyba – reguliarus krovinių, dažniausiai konteineriuose, gabenimas į uostus tam tikru geografiniu maršrutu, paprastai vadinamu linija. Kitos linijinės laivybos bendros savybės: tvarkaraščiai ir plaukimo dienos yra iš anksto paskelbtos, o paslaugos teikiamos bet kuriam transporto naudotojui.
11. Reglamento (EEB) Nr. 4056/86 1 straipsnio 3 dalies a punkte trampinių laivų paslaugos apibrėžtos taip: nepakuotų arba pakuotų prekių gabenimas frachtuojant visą laivą arba jo dalį vieno arba keleto ekspeditorių pagal kelionės planą, tvarkaraštį arba bet kurios kitos formos nereguliais ar neskelbiamais reisais, kai dėl važtos tarifų laisvai susitariama kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į pasiūlą ir paklausą. Dažniausiai tai vienos rūšies prekių, kuriomis užpildomas visas laivas, gabenimas ne pagal tvarkaraštį⁽¹⁰⁾.
12. Kabotažas – jūrų transporto paslaugų, įskaitant trampinę ir linijinę laivybą, teikimas tarp dviejų arba daugiau tos pačios valstybės narės uostų⁽¹¹⁾. Nors šios gairės konkrečiai neskirtos kabotažo paslaugoms, jos vis dėlto taikomos šioms paslaugoms, jeigu šios paslaugos teikiamos kaip linijinės laivybos arba kaip trampinės laivybos paslaugos.

2.2. Poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai

13. Sutarties 81 straipsnis taikomas visiems susitarimams, kurie gali daryti žymų poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Kad būtų padarytas poveikis prekybai, turi būti įmanoma numatyti, kad esant pakankamam tikėtino laipsniui remiantis objektyviais teisiniais arba faktiniais veiksniais susitarimas arba elgesys gali turėti tiesioginį arba netiesioginį, faktinį arba galimą poveikį valstybių narių tarpusavio prekybos pobūdžiui⁽¹²⁾. Komisija Gairėse dėl poveikio prekybai koncepcijos pagal Sutarties 81 ir 82 straipsnius⁽¹³⁾ paskelbė paaiškinimus apie tai, kaip ji taikys poveikio prekybai koncepciją.

⁽⁸⁾ O L L 100, 2000 4 20, p. 24.

⁽⁹⁾ 8 išnašoje minėto Komisijos reglamento (EB) Nr. 611/2005 3 konstatuojamoji dalis.

⁽¹⁰⁾ Komisija nustatė kelias savybes, būdingas specializuotam transportui, dėl kurių jis skiriasi nuo linijinių paslaugų ir trampinių laivų paslaugų. Jos susijusios su reguliarių paslaugų teikimu konkrečiai krovinių rūšiai. Paslaugos dažniausiai teikiamos pagal frachtavimo sutartis, naudojant specializuotus laivus, kurie yra techniškai pritaikyti ir (arba) pastatyti konkrečioms kroviniams gabenti. 1994 m. spalio 19 d. Komisijos sprendimo 94/980/EB byloje IV/34.446 – *Transatlantic Agreement* (O L L 376, 1994 12 31, p. 1) (toliau – TAA sprendimas), 47–49 punktai.

⁽¹¹⁾ 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikancio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (O L L 364, 1992 12 12, p. 7) 1 straipsnis.

⁽¹²⁾ Bylos 42/84, *Remia BV ir kiti prieš Komisiją*, [1985] Rink. p. 2545, 22 punktas. Bylos 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est prieš Kerpen & Kerpen*, [1983] Rink. p. 4173, 9 punktas.

⁽¹³⁾ O L C 101, 2004 4 27, p. 81.

14. Linijinės laivybos ir trampinės laivybos veiklos vykdytojų siūlomos transporto paslaugos dažnai yra tarptautinio pobūdžio, susiejančios Bendrijos uostus su trečiosiomis šalimis ir (arba) susijusios su dviejų arba daugiau valstybių narių tarpusavio eksportu ir importu (t. y. Bendrijos vidaus prekyba) ⁽¹⁴⁾. Daugumoje atveju tikėtina, kad bus daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai *inter alia* atsižvelgiant į poveikį, kuris bus daromas transporto ir tarpinių paslaugų teikimo rinkose ⁽¹⁵⁾.
15. Poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ypač svarbus jūrų kabotažo paslaugoms, nes pagal jį taip pat nustatoma Sutarties 81 straipsnio taikymo sritis ir jo sąveika su nacionaline konkurencijos teise, kaip apibrėžta Reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo 3 straipsnyje. Poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai, kurį gali padaryti tokios paslaugos, dydis turi būti vertinamas kiekvienu konkrečiu atveju ⁽¹⁶⁾.

2.3. Atitinkama rinka

16. Siekiant pagal Sutarties 81 straipsnį įvertinti susitarimo poveikį konkurencijai, būtina apibrėžti atitinkamą (-as) produkto ir geografinę (-es) rinką (-as). Pagrindinis rinkos apibrėžimo tikslas – sistemingai nustatyti konkurencinius suvaržymus, kuriuos patiria įmonė. Paaškinimus dėl šio klausimo galima rasti Komisijos pranešime dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo Bendrijos konkurencijos teisės tikslams ⁽¹⁷⁾. Šie paaškinimai taip pat svarbūs apibrėžiant jūrų transporto paslaugų rinką.
17. Atitinkama produkto rinka apima visas tas prekes ir (arba) paslaugas, kurios vartotojo požiūriu yra sukeičiamos arba pakeičiančios viena kitą atsižvelgiant į jų savybes, kainas ir paskirtį. Atitinkama geografinė rinka apima teritoriją, kurioje susijusios įmonės siūlo prekes arba paslaugas, kurioje konkurencijos sąlygos yra pakankamai vienodos ir kuri nuo gretimų teritorijų skiriasi tuo, kad jose yra pastebimai skirtingos konkurencijos sąlygos ⁽¹⁸⁾. Vežėjas (-ai) negali daryti didelio poveikio vyraujančioms rinkos sąlygoms, jeigu pirkėjai gali lengvai kreiptis į kitus paslaugos teikėjus ⁽¹⁹⁾.

2.3.1. Linijinė laivyba

18. Linijinės laivybos naudojant konteinerius paslaugos keliuose Komisijos ir Teismo sprendimuose buvo apibrėžtos kaip atitinkama linijinės laivybos produkto rinka ⁽²⁰⁾. Šie sprendimai ir nutartys susiję su jūrų transportu gelminės laivybos srityje. Kitos transporto rūšys nebuvo įtrauktos į tą pačią paslaugos rinką nepaisant to, kad kai kuriais atvejais šios paslaugos galėtų būti laikomos iš dalies sukeičiamomis. Taip yra todėl, nes nepakankamai didelė konteineriuose gabenamų prekių dalis gali būti lengvai perkeliama gabenanti kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, naudojantis oro transporto paslaugomis ⁽²¹⁾.

⁽¹⁴⁾ Faktas, kad paslauga teikiama ne iš ES uosto arba ne į ES uostą savaime nereiškia, kad valstybių narių tarpusavio prekybai nepadaromas poveikis. Reikia atlikti kruopštų poveikio pirkėjams ir kitiems rinkos dalyviams, kurie naudojami paslaugomis, Bendrijoje tyrimą, kad būtų nustatyta, ar jos patenka į Bendrijos jurisdikciją. Žr. Gaires dėl poveikio prekybai koncepcijos pagal Sutarties 81 ir 82 straipsnius, minėtas 13 išnašoje.

⁽¹⁵⁾ 1992 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 93/82/EEB (Bylos IV/32.448 ir IV/32.450, CEWAL) OL L 34, 1993 2 10, p. 1, 90 punktas, patvirtintas Pirmosios instancijos teismo sprendimu sujungtose bylose T-24/93–T26/93 ir T-28/93, *Compagnie Maritime Belge ir kiti prieš Europos Bendrijų Komisiją*, [1996] Rink. p. II-1201, 205 punktas. TAA sprendimas, minėtas 10 išnašoje, 288–296 punktai, patvirtintas 2002 m. vasario 28 d. Pirmosios instancijos teismo sprendimu byloje T-395/94, *Atlantic Container Line ir kiti prieš Komisiją* (toliau – TAA Teismo sprendimas), 72–74 punktai; 1998 m. rugsėjo 16 d. Komisijos sprendimo 1999/243/EB (Byloje IV/35.134 – *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (toliau – TACA sprendimas) (OL L 95, 1999 4 9, p. 1) 386–396 punktai; 2002 m. lapkričio 14 d. Komisijos sprendimo 2003/68/EB (Byloje COMP/37.396 – *Pataisytas TACA*) (toliau – *pataisytas TACA sprendimas*) (OL L 26, 2003 1 31, p. 53) 73 punktas.

⁽¹⁶⁾ Dėl poveikio prekybai taikymo paaškinimo žr. 13 išnašoje minėtas Komisijos gaires.

⁽¹⁷⁾ OL C 372, 1997 12 9, p. 5.

⁽¹⁸⁾ Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo, minėto 17 išnašoje, 8 dalis.

⁽¹⁹⁾ Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo, minėto 17 išnašoje, 13 dalis.

⁽²⁰⁾ 1999 m. balandžio 30 d. Komisijos sprendimas 1999/485/EB (Byla IV/34.250 – *Europe Asia Trades Agreement*) (OL L 193, 1999 7 26, p. 23); TAA sprendimas, minėtas 10 išnašoje, ir TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 60–84 punktai. Rinkos apibrėžimą, pateiktą TACA sprendime, patvirtino Pirmosios instancijos teismas sprendimu sujungtose bylose T-191/98, T-212/98–214/98, *Atlantic Container Line AB ir kiti prieš Komisiją*, [2003] Rink. p. II-3275, (toliau – TACA sprendimas), 781–883 punktai.

⁽²¹⁾ TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 62 punktas ir TACA Teismo sprendimo, minėto 20 išnašoje, 783–789 punktai.

19. Tam tikromis aplinkybėmis gali būti tikslinga apibrėžti siauresnę produkto rinką, apimančią tik jūra gabenamą konkrečios rūšies produktą. Pavyzdžiui, greitai gendančių prekių gabenimas galėtų apimti tik gabenimą šaldomuosiuose konteineriuose arba apimti gabenimą įprastais laivais-šaldytuvais. Išskirtinėmis aplinkybėmis palaidų krovinių gabenimą įmanoma iš dalies pakeisti krovinių gabenimu konteineriuose ir atvirkščiai ⁽²²⁾, tačiau neatrodo, kad įmanomas ilgalaikis gabenimo konteineriuose pakeitimas palaidų krovinių gabenimu. Didelei daugumai prekių rūšių ir prekių konteineriuose naudotojams palaidų krovinių gabenimas nėra tinkama alternatyva linijinei laivybai naudojant konteinerius ⁽²³⁾. Kartą pradėjus krovinius reguliariai gabenti konteineriuose, mažai tikėtina, kad jie kada nors vėl bus gabenami ne konteineriuose ⁽²⁴⁾. Todėl iki šiol linijinei laivybai naudojant konteinerius būdingas tik vienos krypties pakeičiamumas ⁽²⁵⁾.
20. Atitinkama geografinė rinka apima teritoriją, kurioje siūlomos paslaugos pagal sutampančius uostų vandens baseinus, paprastai tai yra uostų, kuriuose teikiamos paslaugos, grupė. Kalbant apie Europoje teikiamas paslaugas, iki šiol linijinės laivybos geografinė rinka buvo apibrėžiama kaip Šiaurės Europos ir (arba) Viduržemio jūros uostų grupė. Linijinės laivybos paslaugos, teikiamos iš Viduržemio jūros uostų, apibrėžiamos kaip atskiros rinkos, nes šios paslaugos yra tik iš dalies pakeičiamos paslaugomis, teikiamomis iš Šiaurės Europos uostų ⁽²⁶⁾.

2.3.2. Trampinės paslaugos

21. Komisija dar netaikė Sutarties 81 straipsnio trampinei laivybai. Vertindamos įmonės galėtų atsižvelgti į toliau pateiktus veiksnius tiek, kiek jie svarbūs šių įmonių teikiamoms trampinės laivybos paslaugoms.

Veiksniai, į kuriuos atsižvelgiama, kai atitinkama produkto rinka nustatoma pagal paklausą (paklausos pakeičiamumas)

22. Pagrindinės konkretaus gabenimo prašymo sąlygos yra pradinis trampinės laivybos atitinkamų paslaugos rinkų apibrėžimo taškas, nes jos dažniausiai nurodo esminius konkretaus gabenimo prašymo elementus ⁽²⁷⁾. Atsižvelgiant į konkrečius transporto naudotojų poreikius, pagrindines sąlygas sudarys svarstyliniai ir nesvarstyliniai elementai. Nustačius pagrindinių sąlygų svarstytiną elementą, pavyzdžiui, laivo rūšį arba dydį, gali paaiškėti, kad, pavyzdžiui, šio konkretaus elemento atitinkama rinka platesnė, negu nurodyta pradiniam gabenimo prašyme.
23. Trampinės laivybos paslaugų pobūdis gali skirtis, be to, yra skirtingų gabenimo sutarčių. Todėl gali prireikti įvertinti, ar naudotojai laiko paslaugas, teikiamas pagal tvarkaraščio sutartis, kelionės plano sutartis ir frachtavimo sutartis, pakeičiamomis. Jeigu taip, jos gali priklausyti tai pačiai atitinkamai rinkai.
24. Skirtingų rūšių laivai paprastai skirstomi pagal tam tikrą standartinį dydį ⁽²⁸⁾. Dėl didelės masto ekonomijos, teikiant paslaugą, kai krovinių dydis labai neatitinka laivo dydžio, gali būti neįmanoma pasiūlyti konkurencingo važtos tarifo. Todėl įvairių dydžių laivų pakeičiamumą reikia vertinti kiekvienu atveju atskirai, kad būtų nustatyta, ar kiekvieno dydžio laivai sudaro atskirą atitinkamą rinką.

⁽²²⁾ TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 71 punktą.

⁽²³⁾ TAA Teismo sprendimo, minėto 15 išnašoje, 273 punktą ir TACA Teismo sprendimo, minėto 20 išnašoje, 809 punktą.

⁽²⁴⁾ TAA Teismo sprendimo, minėto 15 išnašoje, 281 punktą. 2005 m. liepos 29 d. Komisijos sprendimo byloje Nr. COMP/M.3829 – MAERSK/PONL 13 punktą.

⁽²⁵⁾ TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 62–75 punktai; TACA Teismo sprendimo, minėto 21 išnašoje, 795 punktą ir Komisijos sprendimo MAERSK/PON byloje, minėto 23 išnašoje, 13 ir 112–117 punktai.

⁽²⁶⁾ TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 76–83 punktai ir pataisyto TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 39 punktą.

⁽²⁷⁾ Pavyzdžiui, kelionės plano atžvilgiu esminiai gabenimo prašymo elementai yra: vežtinis kroviny, krovinių dydis, pakrovimo ir iškrovimo uostai, pakrovimo bei iškrovimo terminai arba galutinė diena, iki kada kroviny turi būti atgabentas, ir prašomo laivo techniniai duomenys.

⁽²⁸⁾ Panašu, kad sektoriuje vyrauja nuomonė, kad skirtingų dydžių laivai sudaro atskiras rinkas. Specialiojoje spaudoje ir *Baltic Exchange* skelbiami kainų indeksai kiekvienam standartiniam laivo dydžiui. Konsultantų ataskaitose rinka dalijama pagal laivų dydžius.

Veiksniai, į kuriuos atsižvelgiama, kai atitinkama produkto rinka nustatoma pagal pasiūlą (pasiūlos pakeičiamumas)

25. Vežtino krovinių fizinė bei techninė būklė ir laivo rūšis yra pirmi atitinkamos rinkos rodikliai atsižvelgiant į pasiūlą⁽²⁹⁾. Jeigu laivus per trumpą laiką⁽³⁰⁾ ir nepatiriant didelių išlaidų galima pritaikyti konkrečios rūšies kroviniams gabenti, skirtingi trampinės laivybos paslaugų teikėjai gali konkuruoti dėl konkrečios rūšies krovinių gabenimo. Tokiomis aplinkybėmis atitinkama rinka pasiūlos požiūriu apims daugiau negu vieną laivo rūšį.
26. Tačiau yra tam tikrų rūšių laivų, kurie yra techniškai pritaikyti ir (arba) specialiai pastatyti specializuotoms transporto paslaugoms teikti. Specializuoti laivai gali būti konkurencijos atžvilgiu nepalankioje padėtyje, nors jie taip pat gali gabenti kitų rūšių krovinius. Todėl specializuotų paslaugų teikėjų gebėjimas konkuruoti dėl kitų rūšių krovinių gabenimo gali būti ribotas.
27. Trampinėje laivyboje į uostus atplaukiama pagal individualius poreikius. Tačiau laivų judumas gali būti ribotas dėl terminalo ir grimzlės ribojimų arba aplinkos apsaugos standartų tam tikrų rūšių laivams tam tikruose uostuose arba regionuose.

Papildomi veiksniai, į kuriuos turėtų būti atsižvelgiama nustatant atitinkamą produkto rinką

28. Taip pat reikėtų atsižvelgti į tai, ar yra trampinės laivybos laivų dydžių pakeičiamumo grandinių. Tam tikrose trampinės laivybos rinkose laivų dydžiai rinkos pakraštyje nėra tiesiogiai pakeičiami. Tačiau grandininio pakeičiamumo poveikis vis tiek gali riboti kainų nustatymą pakraščiuose ir todėl jie gali būti įtraukti į platesnį rinkos apibrėžimą.
29. Tam tikrose trampinės laivybos rinkose reikia nustatyti, ar laivai gali būti laikomi įmonės pajėgumu ir todėl į juos neturėtų būti atsižvelgiama kiekvienu atveju atskirai vertinant atitinkamą rinką.
30. Papildomi veiksniai, pavyzdžiui, paslaugos teikėjo patikimumas, saugumas, sauga ir norminiai reikalavimai gali turėti įtakos pasiūlos ir paklausos pakeičiamumui, pavyzdžiui, dvigubo korpuso reikalavimas tanklaiviams Bendrijos vandenyse⁽³¹⁾.

Geografinis aspektas

31. Gabenimo prašymuose dažnai pateikiami geografiniai duomenys, pavyzdžiui, pakrovimo ir iškrovimo uostai arba regionai. Šie uostai yra pirmas atitinkamos geografinės rinkos apibrėžimo pagal paklausą rodiklis, nepažeidžiant galutinio atitinkamos geografinės rinkos apibrėžimo.
32. Tam tikros geografinės rinkos gali būti apibrėžtos pagal kryptį arba gali egzistuoti tik laikinai, pavyzdžiui, kai klimato sąlygos arba derliaus laikotarpiai periodiškai daro poveikį tam tikrų krovinių gabenimo paklausai. Šiomis aplinkybėmis apibrėžiant atitinkamas geografines rinkas reikėtų atsižvelgti į laivų padėties keitimą, kelionę su balastu ir prekybos pusiausvyros sutrikdymus.

⁽²⁹⁾ Pavyzdžiui, skysti piltiniai kroviniai negali būti vežami laivais, skirtais sausiems buriams kroviniams vežti, arba sušaldyti kroviniai negali būti gabenami laivais, skirtais automobiliams vežti. Daugelis naftos tanklaivių gali vežti neperdirbtus ir perdirbtus naftos produktus. Tačiau tanklaivis negali vežti perdirbtų produktų netrukus po neperdirbtų produktų gabenimo.

⁽³⁰⁾ Gali prireikti tik vienos dienos laivo, skirto sausiems buriams kroviniams gabenti ir kuris gabeno anglį, valymo proceso, kuris gali būti atliktas kelionėje su balastu, kad jis galėtų gabenti grūdus. Kitose trampinės laivybos rinkose valymo laikotarpis gali būti ilgesnis.

⁽³¹⁾ 2002 m. vasario 18 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 417/2002 dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams ir dėl Tarybos reglamento (EB) Nr. 2978/94 panaikinimo (OL L 64, 2002 3 7).

2.4. Rinkos dalys

33. Rinkos dalys suteikia naudingas pirmąsias nuorodas apie rinkos struktūrą ir konkurencinę šalių ir jų konkurentų svarbą. Komisija rinkos dalis interpretuoja kiekvienu konkrečiu atveju atsižvelgdama į rinkos sąlygas. Kalbant apie linijinę laivybą keliuose Komisijos ir Teismo sprendimuose ⁽³²⁾ duomenys apie apimtį ir (arba) pajėgumą nurodomi kaip rinkos dalių apskaičiavimo pagrindas.
34. Trampinės laivybos rinkose paslaugų teikėjai konkuruoja dėl gabenimo sutarčių, t. y. jie parduoda reisuos arba gabenimo pajėgumus. Atsižvelgdami į konkrečias svarstomas paslaugas rinkos dalyviai gali apskaičiuoti savo metines rinkos dalis ⁽³³⁾ pagal įvairius duomenis, pavyzdžiui:
- a) reisų skaičių;
 - b) šalių apimtį arba vertės dalį, palyginti su bendru konkrečiu gabenamu krovinium (tarp uostų porų arba uostų grupės);
 - c) šalių dalį tvarkaraščio sutarčių rinkoje;
 - d) šalių pajėgumo dalis atitinkamame laivyne (pagal laivo rūšį ir dydį).

3. HORIZONTALIEJI SUSITARIMAI JŪRŲ TRANSPORTO SEKTORIUJE

35. Bendradarbiavimo susitarimai yra bendras jūrų transporto rinkų bruožas. Atsižvelgiant į tai, kad šiuos susitarimus gali sudaryti esami arba galimi konkurentai ir kad šie susitarimai gali neigiamai paveikti konkurencijos kriterijus, įmonės turi ypatingai stengtis užtikrinti, kad būtų laikomasi konkurencijos taisyklių. Paslaugų rinkose, pavyzdžiui, jūrų transporto sektoriuje, vertinant galimą susitarimo poveikį atitinkamoje rinkoje ypač svarbūs šie elementai: teikiamų paslaugų kainos, išlaidos, kokybė, dažnumas ir įvairovė, paslaugų naujovės, rinkodara ir komercializacija.
36. Ypač svarbios trys susitarimų rūšys, susijusios su šiose gairėse numatytais paslaugomis: techniniai susitarimai, keitimasis informacija ir susivienijimai.

3.1. Techniniai susitarimai

37. Tam tikros techninių susitarimų rūšys gali būti nedraudžiamos pagal Sutarties 81 straipsnį, nes jos neriboja konkurencijos. Taip yra, pavyzdžiui, horizontalių susitarimų, kurių vienintelis tikslas ir poveikis yra techninių pagerinimų diegimas arba techninis bendradarbiavimas, atveju. Galima teigti, kad susitarimai, susiję su aplinkos apsaugos standartų įgyvendinimu, taip pat patenka į šią grupę. Konkurentų tarpusavio susitarimai dėl kainos, pajėgumo arba kitų konkurencijos kriterijų iš esmės nepateks į šią grupę ⁽³⁴⁾.

3.2. Linijinės laivybos konkurentų keitimasis informacija

38. Keitimosi informacija sistema reiškia susitarimą, pagal kurį įmonės keičiasi informacija arba teikia ją bendrai agentūrai, kuri yra atsakinga už informacijos centralizavimą, kaupimą bei tvarkymą ir kuri vėliau grąžina ją dalyviams sutartu būdu ir dažnumu.

⁽³²⁾ TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 85 punktas; pataisyto TACA sprendimo, minėto 15 išnašoje, 85–86 punktai ir TACA Teismo sprendimo, minėto 20 išnašoje, 924, 925 ir 927 punktai.

⁽³³⁾ Priklausomai nuo atitinkamos trampinės laivybos rinkos ypatybių gali būti numatyti trumpesni laikotarpiai, pvz., rinkose, kuriose frachtavimo sutartys sudaromos trumpesniems negu vieneri metai laikotarpiams.

⁽³⁴⁾ 2000 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimo 2000/627/EB (Byla IV/34.018 – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*) (OL L 268, 2000 10 20, p. 1), 153 punktas. Pirmosios instancijos teismo 1997 m. spalio 21 d. sprendimo byloje T-229/94, *Deutsche Bahn AG prieš Komisiją*, [1997] Rink. p. II-1689, 37 punktas.

39. Daugelyje pramonės sričių įprasta rinkti apibendrintą statistiką ir bendrą informaciją apie rinką, keistis jomis ir jas skelbti. Ši paskelbta informacija apie rinką yra gera priemonė padaryti rinką skaidresnę ir geriau informuoti pirkėjus, taigi gali padidinti veiksmingumą. Tačiau keičiantis slaptais komerciniais ir konkrečiais duomenimis apie rinką tam tikromis aplinkybėmis galima pažeisti Sutarties 81 straipsnį. Šiomis gairėmis siekiama padėti linijinės laivybos paslaugų teikėjams įvertinti, kada keičiantis tokia informacija pažeidžiamos konkurencijos taisyklės.
40. Linijinės laivybos sektoriuje laivybos linijų, dalyvaujančių lainerių konsorciimuose, keitimasis informacija, kuriam kitaip būtų taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, leidžiamas, jeigu jis yra pagalbinio pobūdžio bendroms lainerių transporto paslaugoms ir kitoms bendradarbiavimo formoms, kurioms taikoma Reglamente (EB) Nr. 823/2000 ⁽³⁵⁾ numatyta bendroji išimtis. Toks keitimasis informacija šiose gairėse nenagrinėjamas.

3.2.1. Bendra apžvalga

41. Pagal Bendrijos konkurencijos teisę vertinant keitimosi informacija sistemas reikia atkreipti dėmesį į toliau pateiktus skirtumus.
42. Keitimasis informacija gali palengvinti antikonkurencinę veiklą, pavyzdžiui, stebima, ar laikomasi susitarimo dėl kartelio; kai keitimasis informacija yra pagalbinis tokio pobūdžio antikonkurencinei veiklai, jį reikia vertinti vertinant tą veiklą. Keitimosi informacija tikslas netgi gali būti konkurencijos ribojimas ⁽³⁶⁾. Toks keitimasis informacija šiose gairėse nenagrinėjamas.
43. Tačiau savo ruožtu keitimasis informacija dėl jo poveikio gali būti laikomas Sutarties 81 straipsnio pažeidimu. Taip būna tuo atveju, kai keitimasis informacija sumažina arba pašalina abejones dėl konkretios rinkos veikimo, todėl apribojama įmonių konkurencija ⁽³⁷⁾. Kiekvienas ūkinės veiklos vykdytojas turi savarankiškai nustatyti strategiją, kurios ketina laikytis rinkoje. Teismas nustatė, kad todėl įmonėms neleidžiama tiesiogiai arba netiesiogiai palaikyti ryšių, kurie daro poveikį konkurento elgesiui arba atskleidžia jų (numatomą) elgesį, su kitais rinkos dalyviais, jeigu šių ryšių tikslas arba poveikis yra riboti konkurenciją, t. y. sudaryti konkurencijos sąlygas, kurios neatitiktų įprastų konkretios rinkos sąlygų, atsižvelgiant į tiektų produktų arba teiktų paslaugų pobūdį, įmonių dydį bei skaičių ir rinkos apimtį ⁽³⁸⁾. Priešingai, medienos plaušienos rinkoje Teismas nustatė, kad savarankiškai gamintojų vienašališkai kas ketvirtį vartotojams skelbiamos kainos savo ruožtu yra elgesys rinkoje, kuris nesumažina kiekvienos įmonės netikrumo dėl jos konkurentų elgsenos ateityje, ir todėl, kai nėra gamintojų preliminarinio sudeintos veiklos, pats savaime nėra laikomas Sutarties 81 straipsnio 1 dalies pažeidimu ⁽³⁹⁾.
44. Bendrijos teismų praktikoje pateikti keli bendro pobūdžio paaiškinimai apie keitimosi informacija galimo poveikio tyrimą. Teismas nustatė, kad kai rinka yra iš tikrųjų konkurencinė, tikėtina, kad dėl skaidrumo padidės tiekėjų konkurencija ⁽⁴⁰⁾. Tačiau labai centruotoje oligopolinėje rinkoje, kurioje konkurencija jau labai sumažėjusi, tikėtina, kad pagrindiniams konkurentams dažnai keičiantis išsamia informacija apie konkrečius pirkimus, neteikiant šios informacijos kitiems tiekėjams ir vartotojams, gali

⁽³⁵⁾ Reglamentas (EB) Nr. 823/2000, minėtas 8 išnašoje, taikomas tarptautinėms lainerių transporto paslaugoms, teikiamoms iš vieno ar daugiau arba į vieną ar daugiau Bendrijos uostų ir susijusioms išimtinai su krovininių vežimu (dažniausiai konteineriuose), žr. 1, 2 straipsnius ir 3 straipsnio 2 dalies g punktą.

⁽³⁶⁾ Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-49/92 P, *Komisija prieš Anic Participazioni*, [1999] Rink. P. I-4125, 121–126 punktai.

⁽³⁷⁾ Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-7/95 P, *John Deere prieš Komisiją*, [1998] Rink. p. I-3111, 90 punktas ir Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-194/99 P, *Thyssen Stahl prieš Komisiją*, [2003] Rink. p. I-10821, 81 punktas.

⁽³⁸⁾ 2006 m. lapkričio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-238/05, *Asnef-Equifax prieš Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, [2006], Rink. p. I-11125, 52 punktas ir Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-49/92 P, *Komisija prieš Anic Participazioni*, minėto 36 išnašoje, 116 ir 117 punktai.

⁽³⁹⁾ Teisingumo Teismo sprendimas sujungtose bylose C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ir C-125/85–C-129/85 A. *Ahlström Osakeyhtiö ir kiti prieš Komisiją*, [1993] Rink. p. I-01307, 59–65 punktai.

⁽⁴⁰⁾ Sprendimo byloje C-7/95 P, *John Deere prieš Komisiją*, minėto 37 išnašoje, 88 punktas.

būti labai susilpninta tiekėjų konkurencija. Esant tokioms aplinkybėms, dėl reguliaraus ir dažno keitimosi informacija apie rinkos veikimą visi konkurentai gali nuolat sužinoti apie įvairių konkrečių konkurentų rinkos padėtį ir strategiją⁽⁴¹⁾. Teismas taip pat nustatė, kad keitimosi informacija sistema gali pažeisti konkurencijos taisykles net kai rinka nėra labai koncentruota, bet joje yra sumažėjęs įmonių sprendimų priėmimo nepriklausomumas dėl spaudimo tolesnėse konkurentų diskusijose⁽⁴²⁾.

45. Todėl kiekvienu konkrečiu atveju reikia atsižvelgti į keitimosi informacija faktinį arba galimą poveikį, nes vertinimo rezultatai priklauso nuo veiksnių, kurie kiekvienu konkrečiu atveju yra specifiniai, derinio. Rinkos, kurioje keičiamasi informacija, struktūra ir keitimosi informacija savybės yra du pagrindiniai veiksniai, kuriuos tiria Komisija, vertindama keitimasi informacija. Vertinant reikia atsižvelgti į faktinį arba galimą poveikį, kurį galėtų padaryti keitimasis informacija, lyginant jį su konkurencinga padėtimi, kuri susiklostytų, jeigu nebūtų susitarimo dėl keitimosi informacija⁽⁴³⁾. Kad būtų taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, keitimasis informacija turi padaryti žymų neigiamą poveikį konkurencijos kriterijams⁽⁴⁴⁾.
46. Toliau pateikti paaiškinimai daugiausia yra susiję su konkurencijos ribojimo tyrimu pagal Sutarties 81 straipsnio 1 dalį. Paaiškinimus dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo galima rasti 58 dalyje ir bendrajame pranešime šia tema⁽⁴⁵⁾.

3.2.2. Rinkos struktūra

47. Konkrečios rinkos koncentracijos lygis ir pasiūlos bei paklausos struktūra yra pagrindiniai veiksniai sprendžiant, ar keitimuisi informacija taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis⁽⁴⁶⁾.
48. Koncentracijos lygis yra ypatingai svarbus, nes labiau tikėtina, kad ribojantis poveikis atsiras ir išliks labai koncentruotose oligopolinėse rinkose, o ne mažiau koncentruotose rinkose. Didėsni koncentruotos rinkos skaidrumas gali sustiprinti įmonių tarpusavio priklausomybę ir sumažinti konkurencijos intensyvumą.
49. Pasiūlos ir paklausos struktūra taip pat svarbi, ypač konkuruojančių rinkos dalyvių skaičius, jų rinkos dalių simetrija bei stabilumas ir konkurentų struktūrinių tarpusavio ryšių buvimas⁽⁴⁷⁾. Komisija taip pat gali tirti kitus veiksnius, pavyzdžiui, paslaugų vienodumą ir bendrą rinkos skaidrumą.

3.2.3. Informacijos, kuria keičiamasi, savybės

50. Labiau tikėtina, kad Sutarties 81 straipsnio 1 dalis taikoma keitimuisi slapta komercine informacija, susijusia su konkurencijos kriterijais, pvz., kaina, pajėgumais arba išlaidomis, palyginti su kitokio pobūdžio keitimuisi informacija. Komercinės informacijos slaptumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į toliau nurodytus kriterijus.

⁽⁴¹⁾ Pirmosios instancijos teismo sprendimas byloje T-35/92, *John Deere Ltd prieš Komisiją*, [1994] Rink. p. II-957, 51 punktas, apeliacine tvarka patvirtintas sprendimu byloje C-7/95 P, *John Deere Ltd prieš Komisiją*, minimumu 37 išnašoje, 89 punktas, ir vėliau – sprendimas byloje *Asnef–Equifax prieš Ausbanc*, minėtas 38 išnašoje.

⁽⁴²⁾ Pirmosios instancijos teismo sprendimo byloje T-141/94, *Thyssen Stahl AG prieš Komisiją*, [1999] Rink. p. II-347, 402 ir 403 punktai.

⁽⁴³⁾ Sprendimo byloje C-7/95 P, *John Deere Ltd prieš Komisiją*, minėto 37 išnašoje, 75–77 punktai.

⁽⁴⁴⁾ Gairių dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtų 7 išnašoje, 16 dalis.

⁽⁴⁵⁾ Gairės dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtos 7 išnašoje.

⁽⁴⁶⁾ Gairių dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtų 7 išnašoje, 25 dalis.

⁽⁴⁷⁾ Linijinėje laivyboje egzistuoja veiklos ir (arba) struktūriniai konkurentų tarpusavio ryšiai, pavyzdžiui, konsorciūmų susitarimų sudarymas ir (arba) vykdymas, dėl kurių laivybos linijos gali keistis informacija siekdamas teikti bendras paslaugas. Vertinant papildomo keitimosi informacija poveikį konkrečioje rinkoje kiekvienu konkrečiu atveju reikės atsižvelgti į bet kokių tokių ryšių buvimą.

51. Keitimasis jau viešai skelbiama informacija iš esmės nėra Sutarties 81 straipsnio 1 dalies pažeidimas ⁽⁴⁸⁾. Tačiau labai svarbu nustatyti rinkos skaidrumo lygį ir ar keitimasis informacija papildo viešai skelbiamą informaciją ir (arba) sujungia viešai skelbiamą informaciją su kita informacija. Taip sujungta informacija pasidaro slapta komercinė informacija ir keitimasis ja gali riboti konkurenciją.
52. Informacija gali būti konkreti arba apibendrinta. Konkretūs duomenys yra susiję su nustatyta įmone arba įmone, kurią galima nustatyti. Apibendrinti duomenys – tai sujungti duomenys, gauti iš pakankamo skaičiaus nepriklausomų įmonių, todėl neįmanoma atpažinti konkrečių duomenų. Labiau tikėtina, kad konkurentų keitimuisi konkrečia informacija bus taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis ⁽⁴⁹⁾, palyginti su keitimusi apibendrinta informacija, kuriai iš esmės netaikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis. Komisija kreips ypatingą dėmesį į apibendrinimo lygį. Jis turėtų būti toks, kad informacija negalėtų būti išskaidyta, ir todėl pagal ją įmonės tiesiogiai arba netiesiogiai negalėtų nustatyti konkurencinės savo konkurentų strategijos.
53. Tačiau linijinės laivybos srityje reikėtų atsargiai vertinti keitimasi informacija apie numatomą pajėgumą, net jeigu ji apibendrinta, ypač kai tai vyksta koncentruotose rinkose. Linijinės laivybos rinkose duomenys apie pajėgumą yra pagrindinis kriterijus, pagal kurį derinamas konkurencinis elgesys ir kuris daro tiesioginį poveikį kainoms. Keitimasis apibendrinta informacija apie numatomą pajėgumą, nurodant kaip pajėgumas bus paskirstytas įvairioms linijoms, gali būti antikonkurencinis, jeigu dėl jos keli arba visi vežėjai nustatys bendrą strategiją, o paslaugos bus teikiamos už didesnes nei konkurencingos kainas. Be to, yra pavojus, kad duomenys bus išskaidyti, nes jie gali būti susieti su konkrečiais linijinių vežėjų pranešimais. Todėl įmonės galėtų nustatyti konkurentų rinkos padėtį ir strategiją.
54. Taip pat svarbūs veiksniai yra duomenų naujumas ir laikotarpis, su kuriuo jie susiję. Duomenys gali būti pasenę, aktualūs arba apie ateitį. Iš esmės keitimuisi pasenusia informacija nėra taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, nes jis negali turėti jokios tikros įtakos tolesniam įmonių elgesiui. Ankstesnėse bylose Komisija laikėsi nuomonės, kad senesnė nei vienerių metų informacija yra pasenusi informacija ⁽⁵⁰⁾, o ne senesnė nei vienerių metų informaciją laikė aktualia informacija ⁽⁵¹⁾. Vertinti, ar informacija yra pasenusi arba aktuali, reikėtų lanksčiai, atsižvelgiant į duomenų pasenimo laipsnį atitinkamoje rinkoje. Laikotarpis, per kurį duomenys pasensta, greičiausiai yra trumpesnis, jeigu duomenys yra apibendrinti, negu jeigu duomenys yra konkretūs. Taip pat ir keitimasis aktualiais duomenimis apie apimtį ir pajėgumą greičiausiai neribos konkurencijos, jeigu duomenys apibendrinti iki tokio tinkamo lygio, kad konkrečių ekspeditorių arba vežėjų sandorių negalima nustatyti nei tiesiogiai, nei netiesiogiai. Duomenys apie ateitį susiję su įmonės požiūriu į tai, kaip rinka vystysis, arba su strategija, kurios ji ketina laikytis toje rinkoje. Labai tikėtina, kad dėl keitimosi duomenimis apie ateitį kils problemų, ypač kai jie susiję su kainomis arba gamyba. Keičiantis duomenimis apie ateitį gali paaiškėti, kokios komercinės strategijos įmonė ketina laikytis rinkoje. Tokiu būdu gali būti žymiai sumažinta informacija besikeičiančių šalių konkurencija ir todėl gali būti apribota konkurencija.
55. Taip pat reikėtų atsižvelgti į keitimosi informacija dažnumą. Kuo dažniau keičiamasi duomenimis, tuo greičiau konkurentai gali reaguoti. Tai palengvina atsakomųjų priemonių taikymą ir galiausiai sumažina paskatas imtis konkurencinių veiksmų rinkoje. Vadinamoji paslėpta konkurencija galėtų būti apribota.
56. Vertinant poveikį rinkai (-oms), taip pat turėtų būti atkreipiamas dėmesys į tai, koku būdu duomenys atskleidžiami. Kuo labiau informacija dalijamasi su pirkėjais, tuo mažesnė tikimybė, kad dėl keitimosi informacija kils problemų. Priešingai, jeigu rinkos skaidrumas pagerinamas tik tiekėjų naudai, iš pirkėjų gali būti atimta galimybė gauti padidėjusios paslėptos konkurencijos naudą.

⁽⁴⁸⁾ TACA Teismo sprendimo, minėto 20 išnašoje, 1154 punktas.

⁽⁴⁹⁾ 1977 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 78/252/EEB byloje IV/29.176 – *Vegetable Parchment* (OL L 70, 1978 3 13, p. 54).

⁽⁵⁰⁾ 1992 m. vasario 17 d. Komisijos sprendimo 92/157/EEB byloje IV/31.370 – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (OL L 68, 1992 3 13, p. 19), 50 punktas.

⁽⁵¹⁾ 1997 m. lapkričio 26 d. Komisijos sprendimo 98/4/EAPB byloje IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (OL L 1, 1998 1 3, p. 10), 17 punktas.

57. Kalbant apie linijinę laivybą, kainos indeksais išreiškiami vidutiniai kainos už konteinerio vežimą jūra svyravimai. Kainos indeksu, grindžiamu tinkamai apibendrintais duomenimis apie kainą, greičiausiai nepažeidžiama Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, jeigu apibendrinimo lygis toks, kad informacija negalėtų būti išskaidyta, ir todėl pagal ją įmonės tiesiogiai arba netiesiogiai negalėtų nustatyti konkurencinės savo konkurentų strategijos. Jeigu kainos indeksu sumažinamos arba pašalinamos abejonės dėl rinkos veikimo, o dėl to apribojama įmonių konkurencija, tuomet pažeidžiama Sutarties 81 straipsnio 1 dalis. Vertinant galimą tokio kainos indekso poveikį tam tikroje atitinkamoje rinkoje, reikėtų atsižvelgti į duomenų apibendrinimo lygį, į tai, ar duomenys yra pasenę arba aktualūs, ir į indekso skelbimo dažnumą. Apskritai svarbu kartu vertinti visus atskirus bet kokios keitimosi informacija schemos elementus, siekiant atsižvelgti į galimą sąveiką, pavyzdžiui, keitimosi duomenimis apie pajėgumą ir apimtį sąveika su keitimusi duomenimis apie kainos indeksą.
58. Vis dėlto dėl vežėjų keitimosi informacija, kuris riboja konkurenciją, gali padidėti veiksmingumas, pavyzdžiui, geresnis investicijų planavimas ir veiksmingesnis pajėgumo naudojimas. Toks padidėjęs veiksmingumas turės būti tinkamai pagrįstas ir perduodamas pirkėjams ir palygintas su antikonecenciniu keitimosi informacija poveikiu pagal Sutarties 81 straipsnio 3 dalį. Šiuo atveju svarbu pažymėti, kad viena iš 81 straipsnio 3 dalyje nurodytų sąlygų yra ta, kad su vartotojais turėtų būti sąžiningai pasidalyta ribojančio susitarimo gaunama nauda. Jeigu tenkinamos visos keturios 81 straipsnio 3 dalyje nurodytos sąlygos, netaikomas Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje nurodytas draudimas⁽⁵²⁾.

3.2.4. Prekybos asociacijos

59. Kaip bet kuriame sektoriuje, linijinės laivybos srityje diskusijos ir keitimasis informacija gali vykti prekybos asociacijoje, su sąlyga, kad asociacija nėra naudojama kaip a) forumas susitikimams dėl kartelių⁽⁵³⁾, b) struktūra, teikianti nariams antikonecencinius sprendimus arba rekomendacijas⁽⁵⁴⁾ arba c) priemonė keistis informacija, kuri sumažina arba pašalina abejones dėl konkrečios rinkos veikimo, todėl apribojama įmonių konkurencija, tuo pačiu nesilaikant 81 straipsnio 3 dalies sąlygų⁽⁵⁵⁾. Tai reikėtų aiškiai atskirti nuo prekybos asociacijoje teisėtai rengiamų diskusijų, susijusių su, pavyzdžiui, techniniais ir aplinkos apsaugos standartais.

3.3. Susitarimai dėl susivienijimo trampinės laivybos sektoriuje

60. Laivybos susivienijimas – dažniausia horizontalaus bendradarbiavimo forma trampinės laivybos sektoriuje. Nėra visuotinio susivienijimo modelio. Tačiau, kaip nurodyta toliau, atrodo, kad kai kurios savybės yra bendros daugumai susivienijimų įvairiuose rinkos segmentuose.
61. Standartinis laivybos susivienijimas suburia tam tikrus panašius laivus⁽⁵⁶⁾, priklausančius skirtingiems asmenims ir valdomus vienos administracijos. Susivienijimo vadovas paprastai atsakingas už komercinį vadovavimą (pavyzdžiui, bendrą rinkodarą⁽⁵⁷⁾, derybas dėl važtos tarifų ir pajamų bei reiso išlaidų centralizavimą⁽⁵⁸⁾) ir komercinį valdymą (laivo judėjimo planavimą, nurodymų laivams davimą, agentų uostuose skyrimą, pirkėjų informavimą, važtos sąskaitų faktūrų išdavimą, bunkerio užsakymą, laivų

⁽⁵²⁾ Gairės dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtos 7 išnašoje.

⁽⁵³⁾ 2003 m. gruodžio 16 d. Komisijos sprendimas 2004/421/EB byloje COMP/38.240 – *Industrial tubes* (OL L 125, 2004 4 28, p. 50).

⁽⁵⁴⁾ 1982 m. gruodžio 15 d. Komisijos sprendimas 82/896/EEB byloje IV/29.883 – *AROW/BNIC* (OL L 379, 1982 12 31, p. 1); 1996 m. birželio 5 d. Komisijos sprendimas 96/438/EEB byloje IV/34.983 – *Fenex*, OL L 181, 1996 7 20, p. 28.

⁽⁵⁵⁾ Komisijos sprendimas 92/157/EEB (*UK Agricultural Tractor Registration Exchange*), minėtas 50 išnašoje.

⁽⁵⁶⁾ Todėl susivienijimas gali paskatinti svarbių frachtavimo sutarčių sudarymą, sujungti įvairias frachtavimo sutartis ir sumažinti kelionių su balastu skaičių, nes laivyno veikla atidžiai planuojama.

⁽⁵⁷⁾ Pavyzdžiui, susivienijimo laivai rinkoje pateikiami kaip vienas komercinis vienetas, siūlantis transporto sprendimus, neat-sižvelgiant į tai, kuris laivas bus naudojamas konkrečiam reisui.

⁽⁵⁸⁾ Pavyzdžiui, susivienijimo pajamas renka centrinė administracija, o jos vėliau paskirstomos dalyviams pagal sudėtingą paskirstymo sistemą.

pajamų rinkimą bei jų paskirstymą pagal iš anksto nustatytą paskirstymo sistemą ir pan.). Dažnai susivienijimo vadovo veiklą prižiūri bendras vykdomasis komitetas, atstovaujantis laivų savininkams. Kiekvienas savininkas paprastai yra atsakingas už techninį laivų eksploatavimą (saugą, igulą, remontą, techninę priežiūrą ir pan.). Nors susivienijimo nariai bendrai siūlo paslaugas rinkoje, dažnai jie jas teikia atskirai.

62. Iš šio apibūdinimo aišku, kad svarbiausia standartinio laivybos susivienijimo savybė – bendras pardavimas, turintis bendros gamybos bruožų. Todėl svarbūs paaiškinimai ir dėl bendro pardavimo, kaip bendro komercializacijos susitarimo rūšies, ir dėl bendros gamybos, pateikti Komisijos gairėse dėl EB sutarties 81 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams ⁽⁵⁹⁾. Kadangi susivienijimų savybės skiriasi, kiekvienas susivienijimas turi būti ištirtas kiekvienu konkrečiu atveju, siekiant nustatyti, remiantis svarbiausiu aspektu ⁽⁶⁰⁾, ar jam taikoma 81 straipsnio 1 dalis, ir, jeigu taikoma, ar jis tenkina visas keturias 81 straipsnio 3 dalyje nurodytas sąlygas.
63. Reglamente (EB) Nr. 1419/2006 numatyti pakeitimai tiesioginio poveikio nepadarė susivienijimams, kuriems taikomas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 ⁽⁶¹⁾, nes jie įsteigiami kaip bendra įmonė, kuri nuolat atlieka visas autonomiško ūkinio subjekto funkcijas (vadinamoji visas funkcijas atliekanti bendra įmonė, žr. Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 3 straipsnio 4 dalį); tokie susivienijimai į šias gaires neįtraukti. Paaiškinimus dėl savarankiškumo galima rasti *inter alia* Komisijos konsoliduotame pranešime dėl jurisdikcijos pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės ⁽⁶²⁾. Jeigu tokių susivienijimų tikslas arba poveikis – derinti savo patronuojančiųjų bendrovių konkurencinį elgesį, derinimas vertinamas pagal Sutarties 81 straipsnio 1 ir 3 dalyse numatytus kriterijus, siekiant nustatyti, ar veikla yra suderinama su bendrąja rinka ⁽⁶³⁾.

3.3.1. Susivienijimai, kuriems netaikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis

64. Susitarimams dėl susivienijimo netaikomas Sutarties 81 straipsnio 1 dalyje numatytas draudimas, jeigu susivienijimo dalyviai nėra arba negali būti konkurentai. Taip būtų tuo atveju, kai, pavyzdžiui, du arba daugiau laivų savininkų įsteigia laivybos susivienijimą, kurio tikslas – teikti pasiūlymus dėl frachtavimo sutarčių bei jas vykdyti, ir jeigu kaip atskiri rinkos dalyviai jie negalėtų sėkmingai teikti pasiūlymų dėl frachtavimo sutarčių arba negalėtų patys jų vykdyti. Ši išvada nėra nepaneigiama tais atvejais, kai tokie susivienijimai kartais gabeną kitus krovinius, kurie sudaro nedidelę dalį visų gabenamų krovinių apimtį.
65. Susivienijimams, kurių veikla nedaro įtakos atitinkamiems konkurencijos kriterijams, nes jie yra nedidelės svarbos ir (arba) nedaro žymaus poveikio valstybių narių tarpusavio prekybai ⁽⁶⁴⁾, netaikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis.

3.3.2. Susivienijimai, kuriems paprastai taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis

66. Konkurentų, kurie apsiriboja bendru pardavimu, susitarimų dėl susivienijimo tikslas ir poveikis – koordinuoti šių konkurentų kainų nustatymo strategiją ⁽⁶⁵⁾.

⁽⁵⁹⁾ Gairių, minėtų 6 išnašoje, atitinkamai 5 ir 3 skyriai.

⁽⁶⁰⁾ Horizontalaus bendradarbiavimo gairių, minėtų 6 išnašoje, 12 dalis.

⁽⁶¹⁾ Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

⁽⁶²⁾ OL C 95, 2008 4 16, p. 1.

⁽⁶³⁾ Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004 2 straipsnio 4 dalis.

⁽⁶⁴⁾ Komisijos pranešimas dėl nedidelės svarbos susitarimų, kurie nežymiai riboja konkurenciją pagal Europos bendrijos steigimo sutarties 81 straipsnio 1 dalį (OL C 368, 2001 12 22, p. 13) ir Gairės dėl poveikio prekybai koncepcijos, minėtos 13 išnašoje.

⁽⁶⁵⁾ Horizontalaus bendradarbiavimo gairių, minėtų 6 išnašoje, 5 dalis. Nepriklausomų laivų brokerių kainos nustatymo veiksmai sudarant gabenimo sutartį nepatenka į šią grupę.

3.3.3. Susivienijimai, kuriems gali būti taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis

67. Jeigu susivienijimo tikslas nėra riboti konkurenciją, būtinas jo poveikio konkrečioje rinkoje tyrimas. Susitarimui taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, jeigu tikėtina, kad jis darys žymų neigiamą poveikį konkurencijos kriterijams rinkoje, pavyzdžiui, kainoms, išlaidoms, paslaugų įvairovei, paslaugų kokybei ir naujovėms. Susitarimai gali daryti tokį poveikį žymiai sumažindami susitarimo šalių konkurenciją arba jų ir trečiųjų šalių konkurenciją ⁽⁶⁶⁾.
68. Kai kurie trampinės laivybos susivienijimai nėra susiję su bendru pardavimu, tačiau jiems būdingas tam tikro lygio konkurencijos kriterijų koordinavimas (pvz., bendras tvarkaraščių sudarymas arba bendras pirkimas). Tokiais atvejais Sutarties 81 straipsnio 1 dalis taikoma tik tuomet, jeigu susitarimo šalis turi tam tikros įtakos rinkoje ⁽⁶⁷⁾.
69. Susivienijimo gebėjimas daryti žymų neigiamą poveikį rinkoje priklauso nuo ekonominių aplinkybių, atsižvelgiant į bendrą šalių įtaką rinkoje ir susitarimo pobūdį, taip pat kitus struktūrinius veiksnius atitinkamoje rinkoje. Taip pat reikia atsižvelgti į tai, ar susitarimas dėl susivienijimo daro poveikį šalių elgesiui gretimose rinkose, glaudžiai susijusiose su rinka, kuriai tiesioginės įtakos turi bendradarbiavimas ⁽⁶⁸⁾. Taip gali būti tuo atveju, kai, pavyzdžiui, susivienijimo rinka yra miškininkystės produktų gabenimas specialiais gretasienio formos laivais, (A rinka), o susivienijimo nariai taip pat naudoja laivus sausų piltinių krovinių rinkoje (B rinka).
70. Kalbant apie struktūrinius veiksnius atitinkamoje rinkoje, jeigu susivienijimo rinkos dalis yra nedidelė, mažai tikėtina, kad dėl susivienijimo atsiras ribojantis poveikis. Vertinant atitinkamo susivienijimo poveikį atitinkamoje rinkoje reikėtų atsižvelgti į šiuos papildomus veiksnius: rinkos koncentraciją, konkurentų padėtį ir skaičių, rinkos dalių stabilumą laikui bėgant, narystę keliuose susivienijimuose, kliūtis ir tikimybę patekti į rinką, rinkos skaidrumą, transporto naudotojų kompensacinę perkamąją galią ir paslaugų pobūdį (pavyzdžiui, vienodas arba skirtingas paslaugas).
71. Kalbant apie susitarimo pobūdį, reikėtų atsižvelgti į išlygas, kuriomis daromas poveikis susivienijimo arba jo narių elgesiui rinkoje, pvz., išlygos, kuriomis nariams draudžiama dalyvauti toje pačioje rinkoje už susivienijimo ribų (nekonkuravimo išlyga), išpareigojimo nepasitraukti laikotarpis ir pranešimo apie pasitraukimą pateikimo terminas (pasitraukimo išlygos) ir keitimasis slapta komercine informacija. Taip pat reikėtų atsižvelgti į visus susivienijimų tarpusavio ryšius, susijusius su vadovybe arba nariais, taip pat su išlaidų ir pajamų pasidalijimu.

3.3.4. Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymas

72. Jeigu susivienijimams taikoma Sutarties 81 straipsnio 1 dalis, susijusios įmonės turi užtikrinti, kad jos tenkina visas keturias 81 straipsnio 3 dalies sąlygas ⁽⁶⁹⁾. Tam tikri susitarimai nėra *a priori* išskiriami iš 81 straipsnio 3 dalies taikymo srities. Iš principo visiems konkurenciją ribojantiems susitarimams, kurie tenkina keturias 81 straipsnio 3 dalies sąlygas, yra taikoma išimties taisyklė. Ši analizė apima lanksčiąją skalę. Kuo didesnis pagal 81 straipsnio 1 dalies nuostatas nustatytas konkurencijos apribojimas, tuo didesnė turi būti nauda ir jos perdavimas vartotojams.
73. Susijusios įmonės privalo įrodyti, kad dėl susivienijimo gerėja transporto paslaugos arba dėl didėjančio veiksmingumo skatinama techninė arba ekonominė pažanga. Veiksmingumas negali būti pasiektas dėl sąnaudų sumažinimo, dėl kurio neišvengiamai susilpnėja konkurencija, bet turi atsirasti dėl ekonominių veiksmų sujungimo.

⁽⁶⁶⁾ Gairės dėl 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtos 7 išnašoje.

⁽⁶⁷⁾ Horizontalaus bendradarbiavimo gairių, minėtų 6 išnašoje, 149 dalis.

⁽⁶⁸⁾ Horizontalaus bendradarbiavimo gairių, minėtų 6 išnašoje, 142 dalis.

⁽⁶⁹⁾ Gairės dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtos 7 išnašoje.

74. Didėjantis susivienijimų veiksmingumas gali būti, pavyzdžiui, geresnio pajėgumų panaudojimo rodiklių ir masto ekonomijos rezultatas. Trampinės laivybos susivienijimai paprastai bendrai planuoja laivų judėjimą, kad kuo plačiau geografiškai paskirstytų savo laivyną. Dėl laivų paskirstymo gali sumažėti kelionių su balastu skaičius, o tai gali bendrą susivienijimo pajėgumų panaudojimą ir galiausiai pasiekti masto ekonomijos.
75. Vartotojai turi gauti tinkamą naudos dėl pasiekto didesnio veiksmingumo dalį. Remiantis Sutarties 81 straipsnio 3 dalimi, būtina atsižvelgti į visų vartotojų atitinkamoje rinkoje gaunamą naudą, o ne į naudą kiekvienam vartotojui atskirai ⁽⁷⁰⁾. Naudos perdavimas vartotojams turi bent jau kompensuoti faktinį arba galimą neigiamą poveikį, kurį sukėlė konkurencijos apribojimas pagal 81 straipsnio 1 dalies nuostatas ⁽⁷¹⁾. Siekiant įvertinti naudos perdavimo vartotojams tikimybę, taip pat reikėtų išnagrinėti trampinės laivybos rinkų struktūrą ir paklausos elastingumą.
76. Susivienijimas negali taikyti apribojimų, kurie nėra būtini veiksmingumui pasiekti. Šiuo atžvilgiu būtina patikrinti, ar šalys būtų galėję pasiekti veiksmingumą savo jėgomis. Atliekant šį vertinimą svarbu *inter alia* atsižvelgti į tai, koks yra mažiausias veiksmingumo mastas teikti įvairias paslaugas trampinės laivybos srityje. Be to, kiekviena ribojančio pobūdžio išlyga, įtraukta į susitarimą dėl susivienijimo, turi būti būtina nurodytam veiksmingumui pasiekti. Ribojančio pobūdžio išlygos gali būti pateisinamos ilgesniu laikotarpiu arba visu susivienijimo gyvavimo laikotarpiu arba tik pereinamuoju laikotarpiu.
77. Galiausiai, susivienijimas neturi suteikti šalims galimybės panaikinti konkurenciją didelei atitinkamų paslaugų daliai.

⁽⁷⁰⁾ Sprendimo byloje *Asnef–Equifax prieš Ausbanc*, minimo 38 išnašoje, 70 punktas.

⁽⁷¹⁾ Gairių dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo, minėtų 7 išnašoje, 24 dalis.