

## PRANEŠIMAI, SUSIJĘ SU EUROPOS EKONOMINE ERDVE

## ELPA PRIEŽIŪROS TARNYBA

## EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo jūrų transporto paslaugoms gairės

(2012/C 35/06)

- A. Šis pranešimas parengtas pagal Europos ekonominės erdvės susitarimo (toliau – EEE susitarimas) taisykles ir ELPA valstybių susitarimą dėl Priežiūros institucijos ir Teisingumo Teismo steigimo (toliau – Institucijos ir Teismo susitarimas).
- B. Europos Komisija (toliau – Komisija) parengė EB sutarties 81 straipsnio taikymo jūrų transporto paslaugoms gaires<sup>(1)</sup>. Tame neprivalomame dokumente nustatomi principai, kurių laikysis 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 2006 m. rugsėjo 25 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1419/2006<sup>(2)</sup> nustatyti pakeitimai.
- C. ELPA priežiūros institucija mano, kad minėtas aktas yra svarbus EEE. Siekdama išlaikyti vienodas konkurencijos sąlygas ir užtikrinti vienodą EEE konkurencijos taisyklių taikymą visoje Europos ekonominėje erdvėje ELPA priežiūros institucija, naudodamasi Institucijos ir Teismo susitarimo 5 straipsnio 2 dalies b punktu jai suteiktais įgaliojimais, priima šį pranešimą. Taikydama atitinkamas EEE taisykles konkrečiai bylai ji ketina vadovautis šiame pranešime nurodytais principais ir taisyklėmis<sup>(3)</sup>.
- D. Visų pirma šiuo pranešimu siekiama paaiškinti, kaip ELPA priežiūros institucija, apibrėždama rinkas ir vertindama bendradarbiavimo susitarimus linijinės laivybos paslaugų, kabotažo ir tarptautinių trampinių paslaugų sektoriuose, taikys 53 straipsnį.
- E. Šis pranešimas taikomas tais atvejais, kai Institucija yra kompetentinga priežiūros institucija pagal EEE susitarimo 56 straipsnį.

## 1. ĮVADAS

1. Šiose gairėse nustatyti principai, kurių laikysis ELPA priežiūros institucija, apibrėždama rinkas ir vertindama bendradarbiavimo susitarimus jūrų transporto paslaugų, t. y. linijinės laivybos paslaugų, kabotažo ir tarptautinių trampinių paslaugų, sektoriuose, kuriems tiesioginį poveikį padarė Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1419/2006<sup>(4)</sup> nustatyti pakeitimai.

<sup>(1)</sup> OL C 245, 2008 9 26, p. 2.

<sup>(2)</sup> 2006 m. rugsėjo 25 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1419/2006, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatantį 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). Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1419/2006 į EEE susitarimą įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 153/2006, iš dalies keičiančiu XIII priedą (Transportas), XIV priedą (Konkurencija) ir 21 protokolą (OL L 89, 2007 3 29, p. 25 ir EEE priedas Nr. 15, 2007 3 29, p. 20).

<sup>(3)</sup> Kompetenciją nagrinėti atskiras bylas, patenkančias į EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnių taikymo sritį, ELPA priežiūros institucija ir Komisija pasidalijusios pagal EEE susitarimo 56 straipsnyje nustatytas taisykles. Kiekvieną konkrečią bylą kompetentinga nagrinėti tik viena priežiūros institucija.

<sup>(4)</sup> Žr. 2 išnašą dėl 2006 m. rugsėjo 25 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1419/2006 ir jo įtraukimo į EEE susitarimą.

2. Šiomis gairėmis siekiama padėti įmonėms ir įmonių asociacijoms, daugiausia teikiančioms tas paslaugas į Europos ekonominės erdvės uostą ar uostus ir (arba) iš uosto ar uostų, įvertinti, ar jų susitarimai<sup>(5)</sup> dera su EEE susitarimo 53 straipsniu. Gairės netaikomos kitiems sektoriams.
3. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1419/2006 išplėsta 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų EB sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo<sup>(6)</sup> ir 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 773/2004 dėl bylų nagrinėjimo Komisijoje pagal EB sutarties 81 ir 82 straipsnius tvarkos<sup>(7)</sup> taikymo sritis, įtraukiant kabotažą ir trampinių laivų paslaugas. Taigi, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1419/2006 įtraukus į EEE susitarimą atitinkamai iš dalies keičiamos susijusios EEE taisyklės. Todėl nuo 2006 m. gruodžio 9 d. visiems jūrų transporto paslaugų sektoriams taikoma bendroji procedūrų sistema.
4. Kadangi konferencijų sistema nebetenkina EB sutarties 81 straipsnio 3 dalyje (dabar SESV 101 straipsnio 3 dalis) nustatytų kriterijų, Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1419/2006 taip pat buvo panaikintas 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4056/86 dėl EB Sutarties 85 ir 86 (dabar 81 ir 82) straipsnių taikymo jūrų transportui<sup>(8)</sup>, kuriame laivų konferencijoms buvo nustatyta bendroji išimtis, pagal kurią laivybos linijos laivų konferencijų susitikimuose galėjo nustatyti tarifus ir kitas vežimo sąlygas. Taigi, Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1419/2006 įtraukus į EEE susitarimą konferencijų sistamai nuo 2008 m. spalio 18 d. panaikinama bendroji išimtis, pagal kurią netaikomas draudimas, nustatytas EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalyje. Todėl linijiniai vežėjai, teikiantys paslaugas į vieną Europos ekonominės erdvės uostą arba kelis uostus ir (arba) iš uosto (-ų), turi nutraukti visus laivų konferencijos veiksmus, kuriais prieštaraujama EEE susitarimo 53 straipsniui. Taip yra neatsižvelgiant į tai, ar kitose teisinėse sistemose aiškiau arba tyliu sutikimu laivų 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. derėtų su EEE susitarimo 53 straipsniu.
5. Šiomis gairėmis papildomos kituose pranešimuose jau paskelbtos Institucijos gairės. Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams<sup>(9)</sup> ir Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo<sup>(10)</sup> yra ypač svarbios, nes jūrų transporto paslaugų sektoriuje sudaromi išsamūs konkuruojančių vežėjų tarpusavio bendradarbiavimo susitarimai.
6. Linijinės laivybos horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams dėl bendrųjų paslaugų teikimo taikomas 2000 m. balandžio 19 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 823/2000 dėl EB sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo tam tikroms linijinės laivybos bendrovių (konsorciūmų) susitarimų, sprendimų ir suderintų veiksmų grupėms, įtrauktas į EEE susitarimą<sup>(11)</sup>. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 823/2000 2010 m. balandžio 26 d. bus pakeistas 2009 m. rugsėjo 28 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 906/2009<sup>(12)</sup>. Tuose reglamentuose, įtrauktuose į EEE susitarimą, nustatomos sąlygos, kaip

<sup>(5)</sup> Terminas „susitarimas“ apima susitarimus, įmonių asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus.

<sup>(6)</sup> Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2003 (OL L 1, 2003 1 4, p. 1) į EEE susitarimo XIV priedą ir 21 ir 23 protokolus įtrauktas 2004 m. rugsėjo 24 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 130/2004 (OL L 64, 2005 3 10, p. 57 ir EEE priedas Nr. 12, 2005 3 10, p. 42), o į Institucijos ir Teismo susitarimo 4 protokolo II skyrių – 2004 m. rugsėjo 24 d. ELPA valstybių susitarimu.

<sup>(7)</sup> Komisijos reglamentas (EB) Nr. 773/2003 (OL L 123, 2004 4 27, p. 18) į EEE susitarimo 21 ir 23 protokolus įtrauktas 2004 m. gruodžio 3 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 178/2004 (OL L 133, 2005 5 26, p. 35 ir EEE priedas Nr. 26, 2005 5 26, p. 25), o į Institucijos ir Teismo susitarimo 4 protokolo III skyrių – 2004 m. gruodžio 3 d. ELPA valstybių susitarimu.

<sup>(8)</sup> Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 4056/86 (OL L 378, 1986 12 31, p. 4) įtrauktas į EEE susitarimo XIV priedo G skyriaus 11 punktą.

<sup>(9)</sup> Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams (OL C 266, 2002 10 31, p. 1 ir EEE priedas Nr. 55, 2002 10 31, p. 1).

<sup>(10)</sup> Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo (OL C 208, 2007 9 6, p. 1 ir EEE priedas Nr. 42, 2007 9 6, p. 1).

<sup>(11)</sup> Komisijos reglamentas (EB) Nr. 823/2000 (OL L 100, 2000 4 20, p. 24) į EEE susitarimo XIV priedo G skyriaus 11c punktą įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 49/2000 (OL L 237, 2000 9 21, p. 60 ir EEE priedas Nr. 42, 2000 9 21, p. 3).

<sup>(12)</sup> Komisijos reglamentas (EB) Nr. 906/2009 (OL L 256, 2009 9 29, p. 31), dar neįtrauktas į EEE susitarimą.

apibrėžta EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalyje, kurioms esant EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalyje nustatytas draudimas netaikomas dviejų arba daugiau laivus eksploatuojančių vežėjų (konsorciūmų) tarpusavio susitarimams.

7. Šiomis gairėmis nepažeidžiamas EEE susitarimo 53 straipsnio aiškinimas, kurį gali pateikti ELPA teismas, Teisingumo Teismas arba Europos Sąjungos Bendrasis Teismas. Gairėse pateikti principai turi būti taikomi kiekvienu atveju atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes.
8. Institucija taikys šias gaires penkerius metus.

## 2. JŪRŲ TRANSPORTO PASLAUGOS

### 2.1. Taikymo sritis

9. Linijinės laivybos paslaugų, kabotažo ir trampinių paslaugų sektoriai yra jūrų transporto sektoriai, kuriems tiesioginį poveikį padarė pakeitimai, susiję su Tarybos reglamento (EB) Nr. 1419/2006 įtraukimu į EEE susitarimą.
10. Linijinė laivyba – reguliarius krovinių, dažniausiai konteineriuose, vežimas į uostus tam tikru geografiniu maršrutu, paprastai vadinamu linija. Kitos linijinės laivybos bendros savybės: tvarkaraščiai ir plaukimo dienos yra iš anksto paskelbti, o paslaugos teikiamos kiekvienam transporto naudotojui.
11. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 4056/86, įtraukto į EEE susitarimo XIV priedo G skyriaus 11 punktą<sup>(13)</sup>, 1 straipsnio 3 dalies a punkte trampinių laivų paslaugos apibrėžtos kaip nepakuotų arba pakuotų prekių vežimas 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, vežimas ne pagal tvarkaraštį<sup>(14)</sup>.
12. Kabotažas – jūrų transporto paslaugų, įskaitant trampinę ir linijinę laivybą, teikimas tarp dviejų arba daugiau tos pačios EEE valstybės uostų<sup>(15)</sup>. Nors šios gairės konkrečiai neskirtos kabotažo paslaugoms, jos vis dėlto taikomos šioms paslaugoms, jeigu šios paslaugos teikiamos kaip linijinės arba trampinės laivybos paslaugos.

### 2.2. Poveikis EEE valstybių tarpusavio prekybai

13. EEE susitarimo 53 straipsnis taikomas visiems susitarimams, kurie gali daryti pastebimą poveikį EEE valstybių tarpusavio prekybai. Kad būtų padarytas poveikis prekybai, turi būti įmanoma pakankamai tikėtinai numatyti, jog remiantis objektyviais teisiniais arba faktiniais veiksniais susitarimas arba elgesys gali turėti tiesioginį arba netiesioginį, faktinį arba galimą poveikį EEE valstybių tarpusavio prekybos modeliui<sup>(16)</sup>. Institucija Gairėse dėl poveikio prekybai koncepcijos pagal EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnius paskelbė paaiškinimus, kaip ji taikys poveikio prekybai koncepciją<sup>(17)</sup>.

<sup>(13)</sup> Žr. 8 išnašą.

<sup>(14)</sup> Komisija nustatė kelias specializuotam transportui būdingas savybes, dėl kurių jis skiriasi nuo linijinių paslaugų ir trampinių laivų paslaugų. Jos susijusios su reguliarių paslaugų, susijusių su konkrečios rūšies krovinių, teikimu. Paslaugos dažniausiai teikiamos pagal frachtavimo sutartis naudojant specializuotus laivus, kurie yra techniškai pritaikyti ir (arba) pastatyti konkrečioms kroviniams vežti. 1994 m. spalio 19 d. Komisijos sprendimo 94/980/EB byloje IV/34.446 – *Transatlantinis susitarimas* (OL L 376, 1994 12 31, p. 1) (toliau – TAS sprendimas) 47–49 punktai.

<sup>(15)</sup> 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 3577/92, taikančio laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) (OL L 364, 1992 12 12, p. 7), į EEE susitarimo XIII priedo V skyriaus 53a punktą įtraukto EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 70/97 (OL L 30, 1998 2 5, p. 42 ir EEE priedas prie OL Nr. 5, 1998 2 5, p. 175), 1 straipsnis.

<sup>(16)</sup> Europos Teisingumo Teismo 1985 m. liepos 11 d. sprendimo *Remia BV ir kiti prieš Komisiją*, 42/84, Rink. p. 2545, 22 punktas ir 1983 m. gruodžio 14 d. sprendimo *Ciments et Bétons de l'Est prieš Kerpen & Kerpen*, 319/82, Rink. p. 4173, 9 punktas.

<sup>(17)</sup> OL C 291, 2006 11 30, p. 46 ir EEE priedas Nr. 59, 2006 11 30, p. 18.

14. Linijinės laivybos ir trampinės laivybos veiklos vykdytojų siūlomos transporto paslaugos dažnai yra tarptautinio pobūdžio, susiejančios EEE uostus su trečiosiomis šalimis ir (arba) susijusios su dviejų arba daugiau EEE valstybių tarpusavio eksportu ir importu (t. y. EEE vidaus prekyba) <sup>(18)</sup>. Daugeliu atvejų tikėtina, kad šios paslaugos darys poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, *inter alia*, atsižvelgiant į poveikį, kurį jos daro transporto ir tarpinių paslaugų teikimo rinkose <sup>(19)</sup>.
15. Poveikis EEE valstybių tarpusavio prekybai ypač svarbus jūrų kabotažo paslaugoms, nes pagal jį taip pat nustatoma EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo sritis ir jo sąveika su nacionaline konkurencijos teise pagal Institucijos ir Teismo susitarimo dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų EEE susitarimo 53 ir 54 straipsniuose, įgyvendinimo 4 protokolo II skyriaus 3 straipsnį. Poveikio EEE valstybių tarpusavio prekybai, kurį gali padaryti tokios paslaugos, dydis turi būti vertinamas kiekvienu konkrečiu atveju atskirai <sup>(20)</sup>.

### 2.3. Atitinkama rinka

16. Siekiant pagal EEE susitarimo 53 straipsnį įvertinti susitarimo poveikį konkurencijai, būtina apibrėžti atitinkamą (-as) produkto ir geografinę (-es) rinką (-as). Pagrindinis rinkos apibrėžties tikslas – sistemingai nustatyti įmonės patiriamus konkurencinius suvaržymus. Paaiškinimus šiuo klausimu galima rasti Institucijos pranešime dėl atitinkamos rinkos apibrėžimo EEE konkurencijos teisės tikslais <sup>(21)</sup>. Šie paaiškinimai taip pat svarbūs nustatant 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 ir gauna prekes arba paslaugas, kurioje konkurencijos sąlygos yra pakankamai vienodos ir kuri nuo gretimų teritorijų skiriasi tuo, kad jose yra pastebimai skirtingos konkurencijos sąlygos <sup>(22)</sup>. Vežėjas (-ai) negali daryti didelio poveikio vyraujančioms rinkos sąlygoms, jeigu pirkėjai gali lengvai kreiptis į kitus paslaugos teikėjus <sup>(23)</sup>.

#### 2.3.1. Linijinė laivyba

18. Linijinės laivybos naudojant konteinerius paslaugos keliuose Komisijos ir Europos Teisingumo Teismo sprendimuose ir nutartyse buvo apibrėžtos kaip atitinkama linijinės laivybos produkto rinka <sup>(24)</sup>. Šie sprendimai ir nutartys yra susiję su jūrų transportu gelminės laivybos srityje. Kitų rūšių transportas nebuvo įtrauktas į tą pačią paslaugų rinką, nors kai kuriais atvejais šios paslaugos galėtų būti laikomos iš dalies sukeičiamomis. Taip yra todėl, kad nepakankamai didelė konteineriuose vežamų prekių dalis gali būti lengvai perkeliama vežti kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, naudojantis oro transporto paslaugomis <sup>(25)</sup>.

<sup>(18)</sup> Tai, kad paslauga teikiama ne iš EEE uosto arba ne į EEE uostą, savaime nereiškia, kad EEE valstybių tarpusavio prekybai nepadaromas poveikis. Reikia atlikti kruopštų poveikio pirkėjams ir kitiems rinkos dalyviams, kurie naudoja paslaugomis EEE, tyrimą, kad būtų nustatyta, ar jos patenka į EEE jurisdikciją. Žr. Gaires dėl poveikio prekybai koncepcijos pagal EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnius, minimas 17 išnašoje.

<sup>(19)</sup> 1992 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimo 93/82/EEB (Bylos IV/32.448 ir IV/32.450, CEWAL) (OL L 34, 1993 2 10, p. 1) 90 punktas, patvirtintas 1996 m. spalio 8 d. Europos pirmosios instancijos teismo sprendimo *Compagnie Maritime Belge ir kiti prieš Europos Bendrijų Komisiją* sujungtose bylose T-24/93–T-26/93 ir T-28/93, Rink. p. II-1201, 205 punkte. TAS sprendimo, minimo 14 išnašoje ir patvirtinto 2002 m. vasario 28 d. Europos pirmosios instancijos teismo sprendimo *Atlantic Container Line ir kiti prieš Komisiją* (toliau – TAS teismo sprendimas) byloje T-395/94 72–74 punktuose, 288–296 punktai; 1998 m. rugsėjo 16 d. Komisijos sprendimo 1999/243/EB (Byloje IV/35.134 – Transatlantinės konferencijos susitarimas) (toliau – TAKS 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 TAKS) (toliau – pataisytas TAKS sprendimas) (OL L 26, 2003 1 31, p. 53) 73 punktas.

<sup>(20)</sup> Paaiškinimą, kaip taikyti poveikį prekybai, žr. Institucijos Gaires dėl poveikio prekybai koncepcijos pagal EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnius, minimas 17 išnašoje.

<sup>(21)</sup> OL L 200, 1998 7 16, p. 48 ir EEE priedas Nr. 28, 1998 7 16, p. 3.

<sup>(22)</sup> Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo, minimo 21 išnašoje, 8 punktas.

<sup>(23)</sup> Pranešimo dėl rinkos apibrėžimo, minimo 21 išnašoje, 13 punktas.

<sup>(24)</sup> TAS sprendimo, minimo 14 išnašoje, ir TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 60–84 punktai. TAKS sprendime pateikiama rinkos apibrėžtį Europos pirmosios instancijos teismas patvirtino 2003 m. rugsėjo 30 d. sprendimo *Atlantic Container Line AB ir kiti prieš Komisiją* sujungtose bylose T-191/98, T-212/98–214/98, Rink. p. II-3275 (toliau – TAKS teismo sprendimas), 781–883 punktuose.

<sup>(25)</sup> TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 62 punktas ir TAKS teismo sprendimo, minimo 24 išnašoje, 783–789 punktai.

19. Tam tikromis aplinkybėmis gali būti tikslinga apibrėžti siauresnę produkto rinką, apimančią tik jūra vežamą konkrečios rūšies produktą. Pavyzdžiui, greitai gendančių prekių vežimas galėtų apimti tik vežimą šaldomuosiuose konteineriuose arba vežimą įprastais laivais-šaldytuvais. Išskirtinėmis aplinkybėmis palaidų krovinių vežimą įmanoma iš dalies pakeisti krovinių vežimu konteineriuose ir atvirkščiai<sup>(26)</sup>, tačiau neatrodo, kad įmanomas ilgalaikis vežimo konteineriuose pakeitimas birių krovinių vežimu. Didelei daugumai prekių rūšių ir prekių konteineriuose naudotojams palaidų krovinių vežimas nėra tinkama alternatyva linijinei laivybai naudojant konteinerius<sup>(27)</sup>. Kartą pradėjus krovinius reguliariai vežti konteineriuose, mažai tikėtina, kad jie kada nors vėl bus vežami ne konteineriuose<sup>(28)</sup>. Todėl iki šiol linijinei laivybai naudojant konteinerius būdingas tik vienos krypties pakeičiamumas<sup>(29)</sup>.
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 – tai Šiaurės Europos ir (arba) Viduržemio jūros uostų grupės. Linijinės laivybos paslaugų, teikiamų iš Viduržemio jūros uostų, rinkos yra atskiros rinkos, nes šios paslaugos yra tik iš dalies pakeičiamos paslaugomis, teikiamomis iš Šiaurės Europos uostų<sup>(30)</sup>.

### 2.3.2. Trampinės paslaugos

21. Institucija dar netaikė EEE susitarimo 53 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 vežimo prašymo sąlygos yra pradinis taškas nustatant trampinės laivybos atitinkamų paslaugų rinkas, nes šiose sąlygose dažniausiai nurodomi esminiai konkretaus vežimo prašymo elementai<sup>(31)</sup>. Atsižvelgiant į konkrečius transporto naudotojų poreikius, pagrindines sąlygas sudarys svarstylini ir nesvarstylini elementai. Nustatant pagrindinių sąlygų svarstytiną elementą, pavyzdžiui, laivo rūšį arba dydį, gali paaiškėti, kad, pavyzdžiui, šio konkretaus elemento atitinkama rinka platesnė negu nurodyta pradiniam vežimo prašyme.
23. Trampinės laivybos paslaugų pobūdis gali skirtis, be to, yra skirtingų vežimo 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<sup>(32)</sup>. 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.

<sup>(26)</sup> TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 71 punktą.

<sup>(27)</sup> TAS teismo sprendimo, minimo 18 išnašoje, 273 punktą ir TAKS teismo sprendimo, minimo 24 išnašoje, 809 punktą.

<sup>(28)</sup> TAS teismo sprendimo, minimo 19 išnašoje, 281 punktą; 2005 m. liepos mėn. Komisijos sprendimo byloje COMP/M.3829 – MAERSK/PONL (OL C 147, 2005 6 17, p. 18) 13 punktą.

<sup>(29)</sup> TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 62–75 punktai; TAKS teismo sprendimo, minimo 24 išnašoje, 795 punktą ir Komisijos sprendimo byloje MAERSK/PON, minimo 28 išnašoje, 13 ir 112–117 punktai.

<sup>(30)</sup> TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 76–83 punktai ir pataisyto TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 39 punktą.

<sup>(31)</sup> Pavyzdžiui, kelionės plano atžvilgiu esminiai vežimo prašymo elementai yra: vežtinis kroviny, krovinių dydis, pakrovimo ir iškrovimo uostai, pakrovimo bei iškrovimo terminai arba galutinė diena, iki kada kroviny turi būti atvežtas, ir prašomo laivo techniniai duomenys.

<sup>(32)</sup> Atrodo, kad sektoriuje vyrauja nuomonė, jog skirtingų dydžių laivai sudaro atskiras rinkas. Specialiojoje spaudoje ir *Baltic Exchange* skelbiami kainų indeksai kiekvienam standartiniam laivo dydžiui. Konsultantų atskaitose rinka dalijama pagal laivų dydžius.



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

25. Vežamo krovinio fizinė bei techninė būklė ir laivo rūšis yra pirmi atitinkamos rinkos rodikliai atsižvelgiant į pasiūlą<sup>(33)</sup>. Jeigu laivus per trumpą laiką ir nepatiriant didelių išlaidų<sup>(34)</sup> galima pritaikyti konkrečios rūšies kroviniams vežti, skirtingi trampinės laivybos paslaugų teikėjai gali konkuruoti dėl tos rūšies krovinių vežimo. 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 vežti kitų rūšių krovinius. Todėl specializuotų paslaugų teikėjų gebėjimas konkuruoti dėl kitų rūšių krovinių vežimo gali būti ribotas.
27. Trampinės laivybos srityje 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 platesnę rinkos apibrėžtį.
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 EEE vandenyse<sup>(35)</sup>.

Geografinis mastas

31. Vežimo prašymuose dažnai pateikiami geografiniai duomenys, pavyzdžiui, pakrovimo ir iškrovimo uostai arba regionai. Šie uostai yra pirmas atitinkamos geografinės rinkos apibrėžties pagal paklausą rodiklis nepažeidžiant galutinio atitinkamos geografinės rinkos apibrėžties.
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 vežimo paklausai. Šiomis aplinkybėmis nustatant atitinkamas geografines rinkas reikėtų atsižvelgti į laivų padėties keitimą, kelionę su balastu ir prekybos pusiausvyros sutrikdymus.

#### 2.4. Rinkos dalių apskaičiavimas

33. Rinkos dalimis pirmiausia suteikiama naudingos informacijos apie rinkos struktūrą ir konkurencinę šalių ir jų konkurentų svarbą. Institucija ir Komisija rinkos dalis interpretuoja kiekvienu konkrečiu

<sup>(33)</sup> Pavyzdžiui, skysti piltiniai kroviniai negali būti vežami laivais, skirtais sausiesiems buriams kroviniams vežti, arba sušaldyti kroviniai negali būti vežami laivais, skirtais automobiliams vežti. Daugelis naftos tanklaivių gali vežti neperdirbtus ir perdirbtus naftos produktus. Tačiau tanklaivis negali vežti perdirbtų produktų iškart po neperdirbtų produktų vežimo.

<sup>(34)</sup> Sausiesiems buriams kroviniams vežti skirtam laivui, kuriuo buvo vežama anglis, išvalyti, kad juo būtų galima vežti grūdus, gali prireikti tik vienos dienos, o išvalyti galima kelionėje su balastu. Kitose trampinės laivybos rinkose valymui gali prireikti daugiau laiko.

<sup>(35)</sup> 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, p. 1) į EEE susitarimo XIII priedo V skyriaus 56m punktą įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 132/2002 (OL L 336, 2002 12 12, p. 32 ir EEE priedas Nr. 61, 2002 12 12, p. 26).

atveju atsižvelgdamos į rinkos sąlygas. Kalbant apie linijinę laivybą, keliuose Komisijos ir Europos Teisingumo Teismo sprendimuose ir nutartyse <sup>(36)</sup> duomenys apie apimtį ir (arba) pajėgumą nurodomi kaip rinkos dalių apskaičiavimo pagrindas.

34. Trampinės laivybos rinkose paslaugų teikėjai konkuruoja dėl vežimo sutarčių, t. y. jie parduoda reisuos arba vežimo pajėgumus. Atsižvelgdami į konkrečias svarstomas paslaugas rinkos dalyviai gali apskaičiuoti savo metines rinkos dalis pagal įvairius duomenis <sup>(37)</sup>, pavyzdžiui:
- a) reisų skaičių;
  - b) šalių apimtį arba vertės dalį, palyginti su bendru konkrečiu vežamu kroviniu (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 SEKTORIJE

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 parametrus, įmonės turi ypač 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 EEE susitarimo 53 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 parametrų iš esmės nepateks į šią grupę <sup>(38)</sup>.

#### 3.2. Linijinės laivybos konkurentų keitimasis informacija

38. Keitimosi informacija sistema – tai susitarimas, 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.
39. Daugelyje pramonės sričių įprasta rinkti apibendrintus statistinius duomenis ir bendrą informaciją apie rinką, keistis jais ir juos skelbti. Ši paskelbta informacija apie rinką yra naudinga siekiant, kad rinka būtų

<sup>(36)</sup> TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 85 punktas; pataisyto TAKS sprendimo, minimo 19 išnašoje, 85 ir 86 punktai ir TAKS teismo sprendimo, minimo 24 išnašoje, 924, 925 ir 927 punktai.

<sup>(37)</sup> Atsižvelgiant į atitinkamos trampinės laivybos rinkos ypatybes gali būti numatyti trumpesni laikotarpiai, pvz., rinkose, kuriose frachtavimo sutartys sudaromos trumpesniems negu vieni metai laikotarpiais.

<sup>(38)</sup> 2000 m. gegužės 16 d. Komisijos sprendimo 2000/627/EB (Byla IV/34.018 – Tolumųjų Rytų prekybos mokesčių tarifų ir papildomų rinkliavų susitarimas (FETTCSA) (OL L 268, 2000 10 20, p. 1) 153 punktas. 1997 m. spalio 21 d. Europos pirmosios instancijos teismo sprendimo *Deutsche Bahn AG prieš Komisiją*, T-229/94, Rink. p. II-1689, 37 punktas.

skaidresnė, o pirkėjai geriau informuoti, todėl gali padidėti našumas. Tačiau keičiantis slaptais komerciniais ir konkrečiais duomenimis apie rinką tam tikromis aplinkybėmis galima pažeisti EEE susitarimo 53 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 konsorciuose, keitimasis informacija, kuriam kitaip būtų taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, leidžiamas, jeigu jis yra pagalbinio pobūdžio ir būtinas bendroms lainerių transporto paslaugoms bei kitų rūšių bendradarbiavimui, kuriam taikoma Reglamente (EB) Nr. 823/2000, įtrauktame į EEE susitarimą<sup>(39)</sup>, nustatyta bendroji išimtis. Toks keitimasis informacija šiose gairėse nenagrinėjamas.

### 3.2.1. Bendra apžvalga

41. Pagal EEE konkurencijos teisę vertinant keitimosi informacija sistemas reikia atkreipti dėmesį į toliau pateiktus skirtumus.
42. Keičiantis informacija gali būti lengviau vykdyti antikonkurencinę veiklą, pavyzdžiui, stebėti, ar laikomasi susitarimo dėl kartelio; kai keitimasis informacija yra pagalbinė tokio pobūdžio antikonkurencinės veiklos priemonė, ją reikia vertinti kartu vertinant tą veiklą. Keitimosi informacija tikslas netgi gali būti konkurencijos ribojimas<sup>(40)</sup>. Toks keitimasis informacija šiose gairėse nenagrinėjamas.
43. Tačiau keitimasis informacija dėl jo poveikio gali būti laikomas EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimu. Taip yra tuo atveju, kai keičiantis informacija sumažinamas arba pašalinamas netikrumas dėl konkrečios rinkos veikimo, todėl apribojama įmonių konkurencija<sup>(41)</sup>. Kiekvienas ūkinės veiklos vykdytojas turi savarankiškai nustatyti strategiją, kurios ketina laikytis rinkoje. Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad dėl to įmonėms neleidžiama su kitais rinkos dalyviais tiesiogiai arba netiesiogiai palaikyti ryšių, kurie daro poveikį konkurento elgesiui arba atskleidžia jų (numatomą) elgesį, jeigu šių ryšių tikslas arba poveikis yra riboti konkurenciją, t. y. sudaryti konkurencijos sąlygas, kurios neatitiktų įprastų konkrečios rinkos sąlygų, atsižvelgiant į tiktų produktų arba teiktų paslaugų pobūdį, įmonių dydį bei skaičių ir rinkos apimtį<sup>(42)</sup>. Priešingai, medienos plaušienos rinkoje Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad savarankiškai gamintojų vienašališkai kas ketvirtį vartotojams skelbiamos kainos savo ruožtu yra elgesys rinkoje, kuris nesumažina kiekvienos įmonės netikrumo dėl savo konkurentų elgsenos ateityje ir todėl, kai nėra gamintojų preliminaros suderintos veiklos, pats savaime nėra laikomas EB sutarties 81 straipsnio 1 dalies (dabar Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnio 1 dalis) pažeidimu<sup>(43)</sup>.
44. Europos bendrijos teismų praktikoje pateikti keli bendro pobūdžio paaiškinimai apie keitimosi informacija galimo poveikio tyrimą. Europos Teisingumo Teismas nustatė, kad kai rinka yra iš tikrųjų konkurencinga, tikėtina, kad dėl skaidrumo padidės tiekėjų konkurencija<sup>(44)</sup>. Tačiau labai koncentruotoje oligopolinėje rinkoje, kurioje konkurencija jau labai sumažėjusi, tikėtina, kad pagrindiniams konkurentams dažnai keičiantis išsamia informacija apie konkrečius pirkimus, neteikiant šios informacijos

<sup>(39)</sup> Reglamentas (EB) Nr. 823/2000, minimas 11 išnašoje, taikomas tarptautinėms lainerių transporto paslaugoms, teikiamoms iš vieno ar daugiau arba į vieną ar daugiau EEE uostų ir susijusioms išimtinai su krovinių vežimu (dažniausiai konteineriuose), žr. 1, 2 straipsnius ir 3 straipsnio 2 dalies g punktą.

<sup>(40)</sup> 1999 m. liepos 8 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Anic Participazioni*, C-49/92 P, Rink. p. I-4125, 121–126 punktai.

<sup>(41)</sup> 1998 m. gegužės 28 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *John Deere prieš Komisiją*, C-7/95 P, Rink. I-3111, 90 punktas ir 2003 m. spalio 2 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Thyssen Stahl prieš Komisiją*, C-194/99 P, Rink. p. I-10821, 81 punktas.

<sup>(42)</sup> 2006 m. lapkričio 23 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Asnef-Equifax prieš Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, C-238/05, Rink. p. I-11125, 52 punktas ir 1999 m. liepos 8 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Komisija prieš Anic Participazioni*, C-49/92 P, Rink. p. I-4125, minimo 40 išnašoje, 116 ir 117 punktai.

<sup>(43)</sup> 1993 m. kovo 31 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Ahlström Osakeyhtiö ir kiti prieš Komisiją* sujungtose bylose C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ir C-125/85–C-129/85, Rink. p. I-1307, 59–65 punktai.

<sup>(44)</sup> 1998 m. gegužės 28 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *John Deere prieš Komisiją*, C-7/95 P, minimo 41 išnašoje, 88 punktas.



kitiems tiekėjams ir vartotojams, gali būti labai susilpninta tiekėjų konkurencija. Esant tokioms aplinkybėms, dėl reguliaraus ir dažno keitimosi informacija apie rinkos veikimą visi konkurentai gali sužinoti apie įvairių konkrečių konkurentų rinkos padėtį ir strategiją<sup>(45)</sup>. Europos Teisingumo Teismas taip pat nustatė, kad keitimosi informacija sistema gali neatitikti konkurencijos taisyklių net kai rinka nėra labai koncentruota, bet joje dėl spaudimo tolesnėse konkurentų diskusijose yra sumažėjęs įmonių sprendimų priėmimo nepriklausomumas<sup>(46)</sup>.

45. Todėl kiekvienu konkrečiu atveju reikia atsižvelgti į keitimosi informacija faktinį arba galimą poveikį, nes vertinimo rezultatai priklauso nuo veiksmų, kurie kiekvienu konkrečiu atveju yra specifiniai, derinio. Rinkos, kurioje keičiamasi informacija, struktūra ir keitimosi informacija savybės yra du pagrindiniai veiksniai, kuriuos Institucija tiria vertindama keitimąsi informacija. Vertinant reikia atsižvelgti į faktinį arba galimą poveikį, kurį keitimasis informacija galėtų padaryti, palyginti su konkurencine padėtimi, kuri susiklostytų, jeigu nebūtų keitimosi informacija susitarimo<sup>(47)</sup>. Kad būtų taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, keitimasis informacija turi daryti pastebimą neigiamą poveikį konkurencijos parametrams<sup>(48)</sup>.
46. Toliau pateikti paaiškinimai daugiausia yra susiję su konkurencijos ribojimo tyrimu pagal EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalį. Paaiškinimus dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo galima rasti toliau 58 punkte ir bendrajame pranešime šia tema<sup>(49)</sup>.

### 3.2.2. Rinkos struktūra

47. Konkrečios rinkos koncentracijos lygis ir pasiūlos bei paklausos struktūra yra pagrindiniai veiksniai sprendžiant, ar keitimuisi informacija taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis<sup>(50)</sup>.
48. Koncentracijos lygis yra ypač svarbus, nes labiau tikėtina, kad ribojamasis poveikis atsiras ir išliks labai koncentruotose oligopolinėse, o ne mažiau koncentruotose rinkose. Didesnis 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<sup>(51)</sup>. Institucija taip pat gali tirti kitus veiksmus, pavyzdžiui, paslaugų vienodumą ir bendrą rinkos skaidrumą.

### 3.2.3. Informacijos, kuria keičiamasi, savybės

50. Labiau tikėtina, kad EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis taikoma konkurentų keitimuisi slapta komercine informacija, susijusia su konkurencijos parametrais, pvz., kaina, pajėgumais arba išlaidomis, palyginti su kitokio pobūdžio keitimuisi informacija. Komercinės informacijos slaptumas turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į toliau nurodytus kriterijus.

<sup>(45)</sup> 1994 m. spalio 27 d. Europos pirmosios instancijos teismo sprendimo *John Deere Ltd* prieš *Komisiją*, T-35/92, Rink. p. II-957, patvirtinto 1997 m. rugsėjo 16 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimu *John Deere Ltd* prieš *Komisiją*, C-7/95 P, minimu 41 išnašoje, 51 punktą.

<sup>(46)</sup> 1999 m. kovo 11 d. Europos pirmosios instancijos teismo sprendimo *Thyssen Stahl AG* prieš *Komisiją*, T-141/94, Rink. p. II-347, 402 ir 403 punktai.

<sup>(47)</sup> 1998 m. gegužės 28 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *John Deere Ltd* prieš *Komisiją*, C-7/95 P, minimo 41 išnašoje, 75–77 punktai.

<sup>(48)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimų 10 išnašoje, 16 punktą.

<sup>(49)</sup> Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimos 10 išnašoje.

<sup>(50)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimų 10 išnašoje, 25 punktą.

<sup>(51)</sup> Linijinės laivybos sektoriuje esama veiklos ir (arba) struktūrinių konkurentų tarpusavio ryšių, pavyzdžiui, sudaromi ir (arba) vykdomi konsorcių susitarimai, dėl kurių laivybos linijos gali keistis informacija, kad galėtų teikti bendras paslaugas. Vertinant papildomo keitimosi informacija poveikį konkrečioje rinkoje kiekvienu konkrečiu atveju reikės atsižvelgti į visus esamus tokius ryšius.

51. Keitimasis jau viešai pateikta informacija iš esmės nėra EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalies pažeidimas<sup>(52)</sup>. Tačiau labai svarbu nustatyti rinkos skaidrumo lygį ir ar keičiantis informacija papildoma viešai skelbiama informacija ir (arba) viešai skelbiama informacija sujungiama su kita informacija. Taip sujungta informacija yra slapta komercinė informacija ir ja keičiantis gali būti ribojama konkurencija.
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 EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis<sup>(53)</sup>, palyginti su keitimusi apibendrinta informacija, kuriai iš esmės EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis netaikoma. Institucija 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 konkurentų strategijos.
53. Tačiau linijinės laivybos srityje reikėtų atsargiai vertinti keitimąsi informacija apie numatomą pajėgumą, net jeigu ji apibendrinta, ypač kai tai vyksta centruotose rinkose. Linijinės laivybos rinkose duomenys apie pajėgumą yra pagrindinis parametras, pagal kurį derinamas konkurencinis elgesys ir kuris daro tiesioginį poveikį kainoms. Keitimasis apibendrinta informacija apie numatomą pajėgumą, kuria nurodoma, kaip pajėgumas bus paskirstytas įvairioms linijoms, gali būti antikonkurencinis, jeigu ja naudodamiesi 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 susiję su ateitimi. Iš esmės keitimuisi pasenusia informacija nėra taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, nes jis negali turėti jokios realios įtakos tolesniam įmonių elgesiui. Ankstesnėse bylose Komisija laikėsi nuomonės, kad senesnė nei vienerių metų informacija yra pasenusi<sup>(54)</sup>, o ne senesnė nei vienerių metų informacija yra aktuali<sup>(55)</sup>. Vertinti, ar informacija yra pasenusi arba aktuali, reikėtų lanksciai, atsižvelgiant į tai, kiek duomenys yra pasenę atitinkamoje rinkoje. Laikotarpis, per kurį duomenys pasensta, greičiausiai yra trumpesnis, jeigu duomenys yra apibendrinti, o ne konkretūs. Be to, keičiantis aktualiais apimties ir pajėgumo duomenimis konkurencija greičiausiai nebus ribojama, jeigu duomenys yra tinkamai apibendrinti, kad konkrečių ekspeditorių arba vežėjų sandorių negalima nustatyti nei tiesiogiai, nei netiesiogiai. Ateities duomenys susiję su įmonės požiūriu į tai, kaip rinka plėtosis, arba su strategija, kurios ji ketina laikytis toje rinkoje. Labai tikėtina, kad dėl keitimosi ateities duomenimis kils sunkumų, ypač kai jie susiję su kainomis arba gamyba. Keičiantis ateities duomenimis gali paaiškėti, kokios komercinės strategijos įmonė ketina laikytis rinkoje. Taip gali būti labai sumažinta informacija besikeičiančių šalių konkurencija, todėl gali būti ribojama konkurencija.
55. Taip pat reikėtų atsižvelgti į keitimosi informacija dažnumą. Kuo dažniau keičiamasi duomenimis, tuo greičiau konkurentai gali reaguoti. Taip lengviau taikyti atsakomąsias priemones ir galiausiai sumažinamos paskatos imtis konkurencinių veiksnių rinkoje. Galėtų būti apribota vadinamoji paslėpta konkurencija.
56. Vertinant poveikį rinkai (-oms), taip pat turėtų būti atkreipiamas dėmesys į tai, kaip atskleidžiami duomenys. Kuo labiau informacija dalijamasi su pirkėjais, tuo mažesnė tikimybė, kad dėl keitimosi informacija kils sunkumų. Priešingai, jeigu rinkos skaidrumas pagerinamas tik tiekėjų naudai, iš pirkėjų gali būti atimta galimybė pasinaudoti padidėjusios paslėptos konkurencijos nauda.

<sup>(52)</sup> TAKS teismo sprendimo, minimo 24 išnašoje, 1154 punktas.

<sup>(53)</sup> 1977 m. gruodžio 23 d. Komisijos sprendimas 78/252/EEB byloje IV/29.176 – *Augalinis pergamentas* (OL L 70, 1978 3 13, p. 54).

<sup>(54)</sup> 1992 m. vasario 17 d. Komisijos sprendimo 92/157/EEB byloje IV/31.370 – *JK žemės ūkio traktorių registracijos birža* (OL L 68, 1992 3 13, p. 19) 50 punktas.

<sup>(55)</sup> 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 EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, jeigu apibendrinimo lygis toks, kad informacija negalėtų būti išskaidyta, todėl pagal ją įmonės tiesiogiai arba netiesiogiai negalėtų nustatyti konkurencinės konkurentų strategijos. Jeigu kainos indeksu sumažinamos arba pašalinamos abejonės dėl rinkos veikimo, o dėl to apribojama įmonių konkurencija, tuomet pažeidžiama EEE susitarimo 53 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 sistemos elementus siekiant atsižvelgti į galimą sąveiką, pavyzdžiui, keitimosi duomenimis apie pajėgumą ir apimtį sąveiką su keitimusi duomenimis apie kainos indeksą.
58. Vis dėlto dėl vežėjų keitimosi informacija, kuriuo ribojama konkurencija, gali padidėti našumas, pavyzdžiui, pagerėti investicijų planavimas ir pajėgumo naudojimo veiksmingumas. Toks didesnis našumas turės būti tinkamai pagrįstas bei perduodamas pirkėjams ir palygintas su antik konkurenciniu keitimosi informacija poveikiu pagal EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalį. Šiuo atveju svarbu pažymėti, kad viena iš EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalyje nurodytų sąlygų yra ta, kad su vartotojais turėtų būti sąžiningai pasidalyta ribojamojo susitarimo nauda. Jeigu tenkinamos visos keturios EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalyje nurodytos sąlygos, EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalyje nurodytas draudimas<sup>(56)</sup> netaikomas.

#### 3.2.4. Prekybos asociacijos

59. Kaip bet kuriame sektoriuje, linijinės laivybos srityje diskusijos ir keitimasis informacija gali vykti prekybos asociacijoje, jeigu asociacija nėra naudojama kaip: a) forumas susitikimams dėl kartelių<sup>(57)</sup>; b) struktūra, teikianti savo nariams antik konkurencinius sprendimus arba rekomendacijas<sup>(58)</sup>; arba c) priemonė keistis informacija, kuria sumažinamas arba pašalinamas netikrumas dėl konkrečios rinkos veikimo, todėl apribojama įmonių konkurencija ir nesilaikoma 53 straipsnio 3 dalies sąlygų<sup>(59)</sup>. Tai reikėtų aiškiai atskirti nuo prekybos asociacijoje teisėtai rengiamų diskusijų, susijusių, pavyzdžiui, su 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. Standartiniu laivybos susivienijimu sutelkiami tam tikri panašūs laivai<sup>(60)</sup>, priklausančius skirtingiems asmenims ir valdomus vienos administracijos. Susivienijimo vadovas paprastai atsakingas už komercinį vadovavimą (pavyzdžiui, bendrą rinkodarą<sup>(61)</sup>, derybas dėl važtos tarifų ir pajamų bei reiso išlaidų centralizavimą<sup>(62)</sup>) ir komercinį valdymą (laivo judėjimo planavimą, nurodymų laivams davimą, agentų uostuose skyrimą, pirkėjų informavimą, važtos sąskaitų faktūrų išdavimą, bunkerio užsakymą, laivų pajamų rinkimą bei jų paskirstymą pagal iš anksto nustatytą paskirstymo sistemą ir pan.). Dažnai

<sup>(56)</sup> Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimos 10 išnašoje.

<sup>(57)</sup> 2003 m. gruodžio 16 d. Komisijos sprendimas 2004/421/EB byloje COMP/38.240 – *Pramoniniai vamzdžiai* (OL L 125, 2004 4 28, p. 50).

<sup>(58)</sup> 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/EB byloje IV/34.983 – *Fenex*, (OL L 181, 1996 7 20, p. 28).

<sup>(59)</sup> Komisijos sprendimas 92/157/EEB (*JK žemės ūkio traktorių registracijos birža*), minimas 54 išnašoje.

<sup>(60)</sup> Todėl susivienijimas gali paskatinti sudaryti svarbias frachtavimo sutartis, sujungti įvairias frachtavimo sutartis ir sumažinti kelionių su balastu skaičių, nes laivyno veikla atidžiai planuojama.

<sup>(61)</sup> Pavyzdžiui, susivienijimo laivai rinkoje pateikiami kaip vienas komercinis vienetas, siūlantis transporto sprendimus, neatsižvelgiant į tai, kuris laivas bus naudojamas konkrečiam reisui.

<sup>(62)</sup> Pavyzdžiui, susivienijimo pajamas renka centrinė administracija, o jos vėliau paskirstomos dalyviams pagal sudėtingą paskirstymo sistemą.

susivienijimo vadovo veiklą prižiūri bendras vykdomasis komitetas, atstovaujantis laivų savininkams. Kiekvienas savininkas paprastai yra atsakingas už techninį laivų eksploatavimą (saugą, įgulą, 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 Institucijos gairėse dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams<sup>(63)</sup>. Kadangi susivienijimų savybės skiriasi, kiekvienas susivienijimas turi būti ištirtas kiekvienu konkrečiu atveju, kad remiantis svarbiausiu aspektu<sup>(64)</sup> būtų nustatyta, ar jam taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis ir, jeigu taikoma, ar jis tenkina visas keturias EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalyje nurodytas sąlygas.
63. Tarybos reglamente (EB) Nr. 1419/2006 numatyti pakeitimai tiesioginio poveikio nepadarė susivienijimams, kuriems taikomas Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004<sup>(65)</sup>, nes jie įsteigiami kaip bendra įmonė, kuri nuolat atlieka visas savarankiško ūkio 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<sup>(66)</sup>. Jeigu tokių susivienijimų tikslas arba poveikis – derinti savo patronuojančiųjų bendrovių konkurencinį elgesį, toks derinimas vertinamas pagal EEE susitarimo 53 straipsnio 1 ir 3 dalyse numatytus kriterijus siekiant nustatyti, ar veikla yra suderinama su EEE susitarimo veikimu<sup>(67)</sup>.

### 3.3.1. Susivienijimai, kuriems netaikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis

64. Susitarimams dėl susivienijimo EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalyje numatytas draudimas netaikomas, jeigu susivienijimo dalyviai nėra arba negali būti konkurentai. Taip būtų tuo atveju, kai, pavyzdžiui, du arba daugiau laivų savininkų įsteigtų 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 veža kitus krovinius, kurie sudaro nedidelę dalį visų vežamų krovinių masės.
65. Susivienijimams, kurių veikla nedaro įtakos atitinkamiems konkurencijos parametrams, nes jie yra nedidelės svarbos ir (arba) nedaro pastebimo poveikio EEE valstybių tarpusavio prekybai<sup>(68)</sup>, netaikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis. Tačiau susivienijimas nepatenka į Institucijos pranešimo dėl nedidelės svarbos susitarimų taikymo sritį, jei jis susijęs su kainų nustatymu, įskaitant bendrą pardavimą.

### 3.3.2. Susivienijimai, kuriems paprastai taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis

66. Konkurentų, kurie apsiriboja bendru pardavimu, susitarimų dėl susivienijimo tikslas ir poveikis – koordinuoti šių konkurentų kainų nustatymo strategiją<sup>(69)</sup>.

<sup>(63)</sup> Gairių, minimų 9 išnašoje, atitinkamai 5 ir 3 skyriai.

<sup>(64)</sup> Horizontalaus bendradarbiavimo gairių, minimų 9 išnašoje, 12 dalis.

<sup>(65)</sup> Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1), į EEE susitarimo XIV priedo A skyriaus 1 punktą įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 78/2004 (OL L 219, 2004 6 19, p. 13 ir EEE priedas Nr. 32, 2004 6 19, p. 1).

<sup>(66)</sup> OL C 95, 2008 4 16, p. 1.

<sup>(67)</sup> Tarybos reglamento (EB) Nr. 139/2004, minimo 65 išnašoje, 2 straipsnio 4 dalis.

<sup>(68)</sup> Institucijos pranešimas dėl nedidelės svarbos susitarimų, kurie nelabai riboja konkurenciją pagal EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalį (*de minimis*) (OL C 67, 2003 3 20, p. 20 ir EEE priedas prie OL Nr. 15, 2003 3 20, p. 11) ir Gairės dėl poveikio prekybai koncepcijos, minimos 17 išnašoje.

<sup>(69)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams, minimų 9 išnašoje, 5 skirsnis. Nepriklausomų laivų brokerių kainos nustatymo veiksmai sudarant vežimo sutartį nepatenka į šią grupę.

### 3.3.3. Susivienijimai, kuriems gali būti taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis

67. Jeigu susivienijimo tikslas nėra riboti konkurenciją, būtinas jo poveikio konkrečioje rinkoje tyrimas. Susitarimui taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, jeigu tikėtina, kad jis darys pastebimą neigiamą poveikį konkurencijos parametrams rinkoje, pavyzdžiui, kainoms, išlaidoms, paslaugų įvairovei, paslaugų kokybei ir naujovėms. Susitarimai tokių poveikį gali daryti dėl jų pastebimai sumažėjus konkurencijai tarp susitarimo šalių arba tarp jų ir trečiųjų šalių <sup>(70)</sup>.
68. Kai kurie trampinės laivybos susivienijimai nėra susiję su bendru pardavimu, tačiau jiems būdingas tam tikro lygio konkurencijos parametrų koordinavimas (pvz., bendras tvarkaraščių sudarymas arba bendras pirkimas). Tokiais atvejais EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis taikoma tik tuomet, jeigu susitarimo šalys turi tam tikrą įtaką rinkoje <sup>(71)</sup>.
69. Susivienijimo gebėjimas daryti pastebimą 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 <sup>(72)</sup>. Taip gali būti tuo atveju, kai, pavyzdžiui, susivienijimo rinka yra miškininkystės produktų vežimas specialiais gretasienio formos laivais (A rinka), o susivienijimo nariai taip pat naudoja laivus sausų burių krovinių rinkoje (B rinka).
70. Kalbant apie struktūrinius veiksnius atitinkamoje rinkoje, jeigu susivienijimo rinkos dalis yra nedidelė, mažai tikėtina, kad dėl susivienijimo atsiras ribojamasis 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 konkurenciniam elgesiui rinkoje, pvz., išlyga, kuriomis nariams draudžiama dalyvauti toje pačioje rinkoje už susivienijimo ribų (nekonkuravimo išlyga), įsipareigojimo nepasitraukti laikotarpį bei pranešimo apie pasitraukimą pateikimo terminą (pasitraukimo išlygos) ir keitimąsi 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. EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymas

72. Jeigu susivienijimams taikoma EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalis, susijusios įmonės turi užtikrinti, kad jos tenkina visas keturias EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies sąlygas <sup>(73)</sup>. Tam tikri susitarimai nėra *a priori* išskiriami iš EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo srities. Iš esmės visiems konkurenciją ribojantiems susitarimams, kurie atitinka keturias EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies sąlygas, yra taikoma išimties taisyklė. Ši analizė apima lanksčiąją skalę. Kuo didesnis pagal EEE susitarimo 53 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 našumo skatinama techninė arba ekonominė pažanga. Našumas negali padidėti dėl sąnaudų sumažinimo, dėl kurio neišvengiamai susilpnėja konkurencija, jis turi padidėti dėl ekonominių veiksmų sujungimo.

<sup>(70)</sup> Gairės dėl Sutarties 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimos 10 išnašoje.

<sup>(71)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams, minimų 9 išnašoje, 149 punktą.

<sup>(72)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo horizontalaus bendradarbiavimo susitarimams, minimų 9 išnašoje, 142 punktą.

<sup>(73)</sup> Gairės dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimos 10 išnašoje.



74. Didėjantis susivienijimų našumas 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 dėl to gali padidėti bendras susivienijimo pajėgumų panaudojimas ir galiausiai gali būti pasiekta masto ekonomijos.
75. Vartotojai turi gauti tinkamą naudą, susijusios su pasiektu didesniu našumu, dalį. Remiantis EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalimi, būtina atsižvelgti į visų vartotojų atitinkamoje rinkoje gaunamą naudą, o ne į kiekvieno atskiro vartotojo naudą<sup>(74)</sup>. Naudos perdavimas vartotojams turi bent jau kompensuoti faktinį arba galimą neigiamą poveikį, kurį sukėlė konkurencijos apribojimas pagal EEE susitarimo 53 straipsnio 1 dalį<sup>(75)</sup>. 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 našumui pasiekti. Šiuo atžvilgiu būtina patikrinti, ar šalys būtų galėjusios pasiekti našumą savo jėgomis. Atliekant šį vertinimą svarbu, *inter alia*, atsižvelgti į tai, koks yra mažiausias našumo mastas, leidžiantis teikti įvairias paslaugas trampinės laivybos srityje. Be to, kiekviena ribojamoji išlyga, įtraukta į susitarimą dėl susivienijimo, turi būti pagrįstai būtina nurodytam našumui pasiekti. Ribojamosios išlygos gali būti pateisinamos ilgesniu laikotarpiu arba visu susivienijimo gyvavimo laikotarpiu, arba tik pereinamuoju laikotarpiu.
77. Galiausiai susivienijimu neturi būti suteikiama šalims galimybė panaikinti konkurenciją didelėje atitinkamų paslaugų rinkos dalyje.

---

<sup>(74)</sup> 2006 m. lapkričio 23 d. Europos Teisingumo Teismo sprendimo *Asnef-Equifax* prieš *Ausbanc*, C-238/05, minimo 42 išnašoje, 70 punktą.

<sup>(75)</sup> Gairių dėl EEE susitarimo 53 straipsnio 3 dalies taikymo, minimų 10 išnašoje, 24 punktą.