

## INFORMĀCIJA ATTIECĪBĀ UZ EIROPAS EKONOMIKAS ZONU

## EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDE

**Norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu jūras transporta pakalpojumiem**

(2012/C 35/06)

- A. Šis paziņojums ir pieņemts, ievērojot Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (turpmāk "EEZ līgums") un nolīguma starp EBTA valstīm par Uzraudzības iestādes un Tiesas izveidi (turpmāk "Uzraudzības un Tiesas nolīgums") noteikumus.
- B. Eiropas Komisija (turpmāk "Komisija") ir izdevusi Norādījumus par EK līguma 81. panta piemērošanu jūras transporta pakalpojumiem <sup>(1)</sup>. Minētajā juridiski nesaistošajā aktā ir noteikti principi, kurus ievēros Eiropas Kopienu Komisija, definējot tirgus un novērtējot sadarbības nolīgumus par tiem jūras transporta pakalpojumiem, kurus tieši ietekmē izmaiņas, kas ieviestas ar Padomes 2006. gada 25. septembra Regulu (EK) Nr. 1419/2006, proti, par līnijpārvadājumu pakalpojumiem, kabotāžas un starptautiskiem līgumreisu kuģu pakalpojumiem <sup>(2)</sup>.
- C. EBTA Uzraudzības iestāde uzskata, ka iepriekšminētais akts attiecas uz EEZ. Lai saglabātu vienlīdzīgu konkurences nosacījumus un nodrošinātu EEZ konkurences noteikumu vienveidīgu piemērošanu visā Eiropas Ekonomikas zonā, EBTA Uzraudzības iestāde pieņem šo paziņojumu saskaņā ar pilnvarām, kas tai piešķirtas ar Uzraudzības un Tiesas nolīguma 5. panta 2. punkta b) apakšpunktu. Uzraudzības iestāde plāno ievērot šajā paziņojumā izklāstītos principus un noteikumus, piemērojot attiecīgos EEZ noteikumus konkrētā lietā <sup>(3)</sup>.
- D. Šā paziņojuma mērķis jo īpaši ir sniegt norādījumus par to, kā EBTA Uzraudzības iestāde piemēros 53. pantu, definējot tirgus un novērtējot sadarbības nolīgumus līnijpārvadājumu, kabotāžas un starptautisko līgumreisu kuģu pakalpojumu jomā.
- E. Šis paziņojums attiecas uz lietām, kurās saskaņā ar EEZ līguma 56. pantu ir kompetentā uzraudzības iestāde ir Iestāde.

## 1. IEVADS

1. Šajos norādījumos ir noteikti principi, kurus ievēros EBTA Uzraudzības iestāde, definējot tirgus un novērtējot sadarbības nolīgumus par tiem jūras transporta pakalpojumiem, kurus tieši ietekmē izmaiņas, kas ieviestas EEZ līgumā, iekļaujot tajā Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006, proti, par līnijpārvadājumu, kabotāžas un starptautisko līgumreisu kuģu pakalpojumiem <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> OV C 245, 26.9.2008., 2. lpp.

<sup>(2)</sup> Padomes Regula (EK) Nr. 1419/2006 (2006. gada 25. septembris), ar kuru atceļ Regulu (EEK) Nr. 4056/86, ar ko paredz sīki izstrādātus noteikumus par to, kā Līguma 85. un 86. pantu (pašreizējo 81. un 82. pantu) piemērot attiecībā uz jūras transportu, un ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1/2003 attiecībā uz tās darbības jomas paplašināšanu, iekļaujot kabotāžas un starptautisko līgumreisu kuģu pakalpojumus (OV L 269, 28.9.2006., 1. lpp.). Padomes Regula (EK) Nr. 1419/2006 tika iekļauta EEZ līgumā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 153/2006, ar ko groza EEZ līguma XIII pielikumu (transporta) un XIV pielikumu (konkurence) un 21. protokolu (OV L 89, 29.3.2007., 25. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 15, 29.3.2007., 20. lpp.).

<sup>(3)</sup> Kompetence izskatīt atsevišķas EEZ līguma 53. un 54. pantam piekritošas lietas tiek dalīta starp EBTA Uzraudzības iestādi un Komisiju saskaņā ar EEZ līguma 56. pantā minētajiem noteikumiem. Jebkuru atsevišķu lietu var izskatīt tikai viena uzraudzības iestāde.

<sup>(4)</sup> Sk. 2. zemsvītras piezīmi attiecībā uz Padomes 2006. gada 25. septembra Regulu (EK) Nr. 1419/2006 un tās iekļaušanu EEZ līgumā.

2. Norādījumu mērķis ir palīdzēt uzņēmumiem un uzņēmumu apvienībām, kas sniedz šos pakalpojumus – galvenokārt uz ostu(-ām) Eiropas Ekonomikas zonā un/vai no tās(-m), – noteikt, vai to nolīgumi <sup>(5)</sup> ir saderīgi ar EEZ līguma 53. pantu. Šie norādījumi neattiecas uz citām nozarēm.
  
3. Ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006 tika paplašināta darbības joma Padomes 2002. gada 16. decembra Regulai (EK) Nr. 1/2003 par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti EK līguma 81. un 82. pantā <sup>(6)</sup>, un Komisijas 2004. gada 7. aprīļa Regulai (EK) Nr. 773/2004 par lietas izskatīšanu saskaņā ar EK līguma 81. un 82. pantu, ko vada Komisija <sup>(7)</sup>, ietverot tajā kabotāžas un līgumreisu kuģu pakalpojumus. Ar Padomes Regulas (EK) Nr. 1419/2006 iekļaušanu EEZ līgumā tādējādi attiecīgi tika grozīti attiecīgie EEZ noteikumi. Tādējādi kopš 2006. gada 9. decembra uz visām jūras transporta pakalpojumu nozarēm attiecas vispārīgie procedūras noteikumi.
  
4. Ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006 tika atcelta arī Padomes 1986. gada 22. decembra Regula (EEK) Nr. 4056/86 par to, kā Līguma 85. un 86. pantu (pašreizējo 81. un 82. pantu) piemērot attiecībā uz jūras transportu <sup>(8)</sup>, kurā bija noteikts grupu atbrīvojums līnijpārvadātāju konferencēm, kas laineru kuģniecībām ļāva līnijpārvadātāju konferencēs noteikt pārvadājumu cenas un citus noteikumus, jo šī konferenču sistēma vairs neatbilda Līguma 81. panta 3. punkta kritērijiem. Tādējādi, iekļaujot Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006 EEZ līgumā, uz konferenču sistēmu no 2008. gada 18. oktobra vairs neattiecas grupas atbrīvojums no aizlieguma, kas paredzēts EEZ līguma 53. panta 1. punktā. Pēc šā datuma līnijpārvadātājiem, kuri veic pārvadājumus uz vienu vai vairākām Eiropas Ekonomikas zonas ostām un/vai no tām, ir jāizbeidz visa līnijpārvadātāju konferenču darbība, kura ir pretrunā EEZ līguma 53. pantam. Šis noteikums stājas spēkā neatkarīgi no tā, vai citās jurisdikcijās cenu noteikšana līnijpārvadātāju konferencēs vai ar apspriešanās ceļā noslēgtiem nolīgumiem ir tieši vai netieši atļauta. Turklāt konferenču dalībniekiem ir jānodrošina, ka visi nolīgumi, kas noslēgti saskaņā ar konferenču sistēmu, no 2008. gada 18. oktobra ir saskaņā ar EEZ līguma 53. pantu.
  
5. Šie norādījumi papildina nostādnes, ko Iestāde jau ir pieņēmusi citos paziņojumos. Tā kā jūras transporta pakalpojumus raksturo intensīvi sadarbības nolīgumi starp konkurējošiem pārvadātājiem, īpaši nozīmīgi ir norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālajiem sadarbības nolīgumiem <sup>(9)</sup> un norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu <sup>(10)</sup>.
  
6. Uz līnijpārvadājumu jomas horizontālajiem sadarbības nolīgumiem par kopīgu pakalpojumu sniegšanu attiecas Komisijas 2000. gada 19. aprīļa Regula (EK) Nr. 823/2000 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu dažiem laineru kuģniecības uzņēmumu nolīgumiem, lēmumu un saskaņotas darbības paveidiem (konsorcijiem), kas iekļauta EEZ līgumā <sup>(11)</sup>. 2010. gada 26. aprīlī Komisijas Regulu (EK) Nr. 823/2000 aizstās ar Komisijas 2009. gada 28. septembra Regulu (EK) Nr. 906/2009 <sup>(12)</sup>. Šajās

<sup>(5)</sup> Ar terminu “nolīgums” tiek apzīmēti līgumi, uzņēmumu apvienību lēmumi un saskaņotās darbības.

<sup>(6)</sup> Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (OV L 1, 4.1.2003., 1. lpp.) tika iekļauta EEZ līguma XIV pielikumā un 21. un 23. protokolā ar EBTA Apvienotās komitejas 2004. gada 24. septembra Lēmumu Nr. 130/2004 (OV L 64, 10.3.2005., 57. lpp., un EEZ papildinājumu Nr. 12, 10.3.2005., 42. lpp.), un Uzraudzības un Tiesas 2004. gada 24. septembra nolīguma starp EBTA valstīm 4. protokola II nodaļā.

<sup>(7)</sup> Komisijas Regula (EK) Nr. 773/2004 (OV L 123, 27.4.2004., 18. lpp.) tika iekļauta EEZ līguma XIV pielikumā un 21. un 23. protokolā ar EBTA Apvienotās komitejas 2004. gada 3. decembra Lēmumu Nr. 178/2004 (OV L 133, 26.5.2005., 35. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 26, 26.5.2005., 25. lpp.), un Uzraudzības un Tiesas 2004. gada 3. decembra nolīguma starp EBTA valstīm 4. protokola III nodaļā.

<sup>(8)</sup> Padomes Regula (EEK) Nr. 4056/86 (OV L 378, 31.12.1986., 4. lpp.) tika iekļauta EEZ līguma XIV pielikuma G nodaļas 11. punktā.

<sup>(9)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālajiem sadarbības nolīgumiem (OV C 266, 31.10.2002., 1. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 55, 31.10.2002., 1. lpp.).

<sup>(10)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu (OV C 208, 6.9.2007., 1. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 42, 6.9.2007., 1. lpp.).

<sup>(11)</sup> Komisijas Regula (EK) Nr. 823/2000 (OV L 100, 20.4.2000., 24. lpp.) tika iekļauta EEZ līguma XIV pielikuma G nodaļas 11.c punktā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 49/2000 (OV L 237, 21.9.2000., 60. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 42, 21.9.2000., 3. lpp.).

<sup>(12)</sup> Komisijas Regula (EK) Nr. 906/2009 (OV L 256, 29.9.2009., 31. lpp.), vēl nav iekļauta EEZ līgumā.

regulās, kas iekļautas EEZ līgumā, izklāstīti nosacījumi saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 3. punktu, kas paredz, ka EEZ līguma 53. panta 1. punktā noteiktais aizliegums neattiecas uz nolīgumiem starp diviem vai vairākiem kuģu pārvadātājiem (konsorcijiem).

7. Šie norādījumi neskar EEZ līguma 53. panta interpretāciju, kuru varētu sniegt EBTA Tiesa, Tiesa vai Eiropas Savienības Vispārējā tiesa. Šajos norādījumos ietvertie principi ir piemērojami atbilstīgi katras konkrētās lietas apstākļiem.
8. Iestāde šos norādījumus piemēros piecus gadus.

## 2. JŪRAS TRANSPORTA PAKALPOJUMI

### 2.1. Darbības joma

9. Līnijpārvadājumu pakalpojumi, kabotāžas un līgumreisu kuģu pakalpojumi ir tās jūras transporta nozares, ko tieši ietekmē grozījumi, kas ieviesti, iekļaujot EEZ līgumā Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006.
10. Līnijpārvadājumi ietver regulārus kravu pārvadājumus, galvenokārt konteineros, uz ostām kāda konkrēta ģeogrāfiska maršruta ietvaros, ko sauc par tirdzniecības maršrutu. Cita raksturīga līnijpārvadājumu īpašība ir tas, ka reisu grafiki un kuģošanas datumi tiek izsludināti iepriekš un pakalpojumi ir pieejami visiem transporta lietotājiem.
11. EEZ līguma XIV pielikuma G nodaļas 11. punktā<sup>(13)</sup> iekļautās Padomes Regulas (EEK) Nr. 4056/86 1. panta 3. punkta a) apakšpunktā līgumreisu kuģu pakalpojumi ir definēti kā kravu pārvadāšana vienā veselumā vai sīkākā sadalījumā kuģī, ko pilnībā vai daļēji nofraktējis viens vai vairāki kravas sūtītāji, kura pamatā ir reisa frakts vai laika frakts, vai jebkura cita veida līgums, kas paredzēts neregulārai vai nereklamētai kuģošanai, kur katru reizi brīvi vienojas par pārvadājumu likmēm saskaņā ar piedāvājuma un pieprasījuma situāciju. Galvenokārt tie ietver vienas atsevišķas preces, ar kurām kuģis ir piekrauts, bez noteikta grafika veiktus pārvadājumus<sup>(14)</sup>.
12. Kabotāža ir jūras pārvadājumu pakalpojumu sniegšana, tostarp līgumreisu un līnijpārvadājumu kuģu pakalpojumi, starp divām vai vairākām vienas un tās pašas EEZ valsts ostām<sup>(15)</sup>. Lai gan šie norādījumi nav konkrēti paredzēti kabotāžas pakalpojumiem, tie tomēr attiecas uz šiem pakalpojumiem, ja tos sniedz vai nu kā līnijpārvadājumu vai līgumreisu kuģu pakalpojumus.

### 2.2. Ietekme uz tirdzniecību starp EEZ valstīm

13. EEZ līguma 53. pants attiecas uz visiem nolīgumiem, kas var ievērojami ietekmēt tirdzniecību starp EEZ valstīm. Lai panāktu ietekmi uz tirdzniecību, ir jābūt iespējamam, balstoties uz kādu objektīvu tiesisku faktoru vai faktu kopumu, ar pietiekami augstu varbūtības pakāpi paredzēt, ka konkrētais nolīgums vai darbības var tieši vai netieši, reāli vai potenciāli ietekmēt starp EEZ valstīm veiktās tirdzniecības modeli<sup>(16)</sup>. Iestāde ir izdevusi norādes par to, kā tā piemēros koncepciju par ietekmi uz tirdzniecību norādījumos attiecībā uz koncepciju par ietekmi uz tirdzniecību, kas minēta EEZ līguma 53. un 54. pantā<sup>(17)</sup>.

<sup>(13)</sup> Skatīt 8. zemsvītras piezīmi.

<sup>(14)</sup> Komisija ir noteikusi virkni specializētam transportam piemītošu īpašu raksturlielumu, ar ko tas atšķiras no līnijpārvadājumu un līgumreisu kuģu sniegtajiem pakalpojumiem. Šie raksturlielumi nozīmē regulāru pakalpojumu sniegšanu attiecībā uz kādu konkrētu kravas veidu. Šo pakalpojumu parasti sniedz saskaņā ar fraktēšanas līgumu, izmantojot specializētus kuģus, kuri ir tehniski pielāgoti un/vai īpaši būvēti konkrētu kravu pārvadāšanai. Komisijas 1994. gada 19. oktobra Lēmums 94/980/EK lietā IV/34.446 – *Trans-Atlantic Agreement* (OV L 376, 31.12.1994., 1. lpp.) (turpmāk "TAA lēmums"), 47.–49. punkts.

<sup>(15)</sup> 1. pants Padomes 1992. gada 7. decembra Regulā (EEK) Nr. 3577/92, ar ko piemēro principu, kurš paredz jūras transporta pakalpojumu sniegšanas brīvību dalībvalstīs (jūras kabotāža) (OV L 364, 12.12.1992., 7. lpp.), kas iekļauta EEZ līguma XIII pielikuma V nodaļas 53.a punktā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 70/97 (OV L 30, 5.2.1998., 42. lpp., un OV EEZ papildinājums Nr. 5, 5.2.1998., 175. lpp.).

<sup>(16)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā 42/84 *Remia BV* un citi pret Komisiju [1985] *Recueil*, 2545. lpp., 22. punkts, un lietā 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est* pret *Kerpen & Kerpen* [1983] *Recueil*, 4173. lpp., 9. punkts.

<sup>(17)</sup> OV C 291, 30.11.2006., 46. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 59, 30.11.2006, 18. lpp.

14. Linijpāravadātāju un līgumreisu pāravadātāju piedāvāto pakalpojumu raksturs bieži ir starptautisks, savienojot EEZ ostas ar trešo valstu ostām un/vai ietverot eksportu un importu starp divām vai vairākām EEZ valstīm (t. i., EEZ iekšējo tirdzniecību) <sup>(18)</sup>. Lielākajā daļā gadījumu šie noteikumi varētu ietekmēt tirdzniecību starp EEZ valstīm, cita starpā ņemot vērā ietekmi, ko tie rada uz pāravadājumu un starpniecības pakalpojumu sniegšanas tirgiem <sup>(19)</sup>.
15. Ietekme uz tirdzniecību starp EBTA valstīm ir īpaši nozīmīga jūras kabotāžas pakalpojumu jomā, jo tā nosaka EEZ līguma 53. panta piemērošanas jomu un tā mijiedarbību ar valstu konkurences tiesību aktiem saskaņā ar Uzraudzības un Tiesas nolīguma 4. protokola II nodaļas 3. pantu par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti EEZ līguma 53. un 54. pantā. Katrā konkrētā gadījumā ir jāizvērtē, cik lielā mērā šādi pakalpojumi varētu ietekmēt tirdzniecību starp EEZ valstīm <sup>(20)</sup>.

### 2.3. Konkrētais tirgus

16. Lai novērtētu nolīguma ietekmi uz konkurenci EEZ līguma 53. panta nolūkā, jādefinē konkrētais(-ie) produkts un ģeogrāfiskais(-ie) tirgus(-i). Tirgus definēšanas galvenais mērķis ir sistemātiskā veidā noteikt konkurences ierobežojumus, ar kuriem sastopas uzņēmumi. Norādījumus šajā jautājumā var atrast Iestādes paziņojumā par konkrētā tirgus definēšanu, īstenojot EEZ konkurences tiesības <sup>(21)</sup>. Šie norādījumi attiecas arī uz tirgus definēšanu saistībā ar jūras transporta pakalpojumiem.
17. Konkrētais produkta tirgus ietver visus tos produktus un/vai pakalpojumus, kas to īpašību, cenu vai paredzētā pielietojuma dēļ no patērētāja viedokļa uzskatāmi par aizvietojamiem vai aizstājamiem. Konkrēto ģeogrāfisko tirgu veido teritorija, kurā attiecīgie uzņēmumi ir iesaistīti produktu vai pakalpojumu piedāvājumā un pieprasījumā un kurā ir pietiekami viendabīgi konkurences apstākļi, un kas no blakus esošajām teritorijām ir nodalāma ievērojami atšķirīgu konkurences apstākļu dēļ <sup>(22)</sup>. Pāravadātājs (vai pāravadātāji) nevar būtiski ietekmēt dominējošos tirgus apstākļus, ja klientiem pastāv iespēja viegli pārorientēties uz citiem pakalpojumu sniedzējiem <sup>(23)</sup>.

#### 2.3.1. Linijpāravadājumi

18. Vairākos Komisijas lēmumos un Eiropas Kopienų Tiesas spriedumos konteineru linijpāravadājumu pakalpojumi tika noteikti kā konkrētā produkta tirgus linijpāravadājumiem ar kuģiem <sup>(24)</sup>. Minētie lēmumi un spriedumi bija saistīti ar jūras transportu tālējās tirdzniecībā. Šā pakalpojuma tirgū nav iekļauti citi pāravadājumu veidi, lai gan dažos gadījumos šie pakalpojumi nenozīmīgos apjomos var būt savstarpēji aizvietojami. Tas ir tādēļ, ka tikai nelielu daļu no konteineros pāravadājamām precēm ir iespējams viegli pārorientēt uz citiem transporta veidiem, piemēram, gaisa transportu <sup>(25)</sup>.

<sup>(18)</sup> Tas, ka pakalpojumu sniedz no ostas, kas nav EEZ osta, vai uz šādu ostu, pats par sevi neliecina, ka notiek ietekme uz tirdzniecību starp EEZ valstīm. Ir rūpīgi jāanalizē ietekme uz EEZ patērētājiem un citiem tirgus dalībniekiem, kuri izmanto šos pakalpojumus, lai noteiktu, vai tie ir EEZ jurisdikcijā. Skatīt norādījumus attiecībā uz koncepciju par ietekmi uz tirdzniecību, kas minēta EEZ līguma 53. un 54. pantā, kuri minēti 17. zemsvītras piezīmē.

<sup>(19)</sup> Komisijas 1992. gada 23. decembra Lēmums Nr. 93/82/EEK (lietas IV/32.448 un IV/32.450 – CEWAL), OV L 34, 10.2.1993., 1. lpp.), 90. punkts, ko Pirmās instances tiesa apstiprinājusi apvienotajās lietās T-24/93 līdz T-26/93 un T-28/93, *Compagnie Maritime Belge* un citi pret Komisiju, [1996] *Recueil*, II-1201. lpp., 205. punkts. TAA lēmuma, kas minēts 14. zemsvītras piezīmē, 288.–296. punkts, ko Pirmās instances tiesa apstiprinājusi Lietā T-395/94, *Atlantic Container Line* un citi pret Komisiju (turpmāk "TAA spriedums"), 72.–74. punkts; Komisijas 1998. gada 16. septembra Lēmums Nr. 1999/243/EK (lieta IV/35.134 – *Trans-Atlantic Conference Agreement*) (turpmāk "TACA lēmums"), (OV L 95, 9.4.1999., 1. lpp.), 386.–396. punkts; Komisijas 2002. gada 14. novembra Lēmums Nr. 2003/68/EK (lieta COMP/37.396 – pārskatītais TACA) (turpmāk "pārskatītais TACA lēmums"), OV L 26, 31.1.2003., 53. lpp.), 73. punkts.

<sup>(20)</sup> Norādes par ietekmes uz tirdzniecību piemērošanu skatīt Iestādes norādījumos attiecībā uz koncepciju par ietekmi uz tirdzniecību, kas minēta EEZ līguma 53. un 54. pantā, kuras minētas 17. zemsvītras piezīmē.

<sup>(21)</sup> OV L 200, 16.7.1998., 48. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 28, 16.7.1998., 3. lpp.

<sup>(22)</sup> Paziņojums par tirgus definēšanu, kas minēts 21. zemsvītras piezīmē, 8. punkts.

<sup>(23)</sup> Paziņojums par tirgus definēšanu, kas minēts 21. zemsvītras piezīmē, 13. punkts.

<sup>(24)</sup> TAA lēmums, kas minēts 14. zemsvītras piezīmē, un TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 60.–84. punkts. TACA lēmumā definēto tirgu Pirmās instances tiesa apstiprināja spriedumā apvienotajās lietās T-191/98, T-212/98 līdz 214/98, *Atlantic Container Line AB* un citi pret Komisiju, [2003] *Recueil*, II-3275. lpp., (turpmāk "TACA spriedums"), 781.–883. punkts.

<sup>(25)</sup> TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 62. punkts, un TACA spriedums, kas minēts 24. zemsvītras piezīmē, 783.–789. punkts.

19. Noteiktos apstākļos var būt lietderīgi definēt šaurāku produkta tirgu, kas aprobežotos ar kādu konkrētu produkta veidu, kas tiek pārvadāts ar jūras transportu. Piemēram, ātrbojīgu preču pārvadājumus var veikt tikai ar refrīžeratorkonteineriem vai ar tradicionālajiem refrīžeratorkuģiem. Lai gan ārkārtas apstākļos ir iespējama zināma aizstājamība starp beztaras pārvadājumiem un pārvadājumiem konteineros<sup>(26)</sup>, praksē nav novērojama paliekoša pāreja no pārvadājumiem konteineros uz beztaras pārvadājumiem. Attiecībā uz lielāko daļu preču kategoriju un konteinerpārvadājumu izmantotāju beztaras pārvadājumi nenodrošina pienācīgu alternatīvu preču līnijpārvadājumiem konteineros<sup>(27)</sup>. Ja kādas preces sāk regulāri pārvadāt konteineros, pāreja atpakaļ uz beztaras pārvadāšanu ir maz ticama<sup>(28)</sup>. Tādēļ līdz šim uz preču līnijpārvadājumiem konteineros galvenokārt attiecas vienvirziena aizstājamība<sup>(29)</sup>.
20. Konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ietver teritoriju, kurā tirgo pakalpojumus; parasti tās ir vairākas ostas katrā pakalpojuma sniegšanas galapunktā, ko nosaka pēc ostu sateces baseiniem, kuri savstarpēji pārklājas. Attiecībā uz pakalpojuma sniegšanas galapunktu Eiropā šobrīd ģeogrāfiskais tirgus līnijpārvadājumu gadījumā ietver vairākas ostas Ziemeļeiropā vai Vidusjūras piekrastē. Tā kā līnijpārvadājumu pakalpojumus no Vidusjūras tikai nelielā apjomā var aizstāt ar pakalpojumiem, kas tiek veikti no Ziemeļeiropas ostām, abi šie reģioni ir identificēti kā atsevišķi tirgi<sup>(30)</sup>.

### 2.3.2. Līgumreisu kuģu pakalpojumi

21. Iestāde vēl nav piemērojusi EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz līgumreisu kuģu pārvadājumiem. Uzņēmumi savā vērtējumā var ņemt vērā turpmāk minētos elementus, ciktāl tie ir būtiski attiecībā ar šo uzņēmumu sniegtajiem līgumreisu kuģu pakalpojumiem.

Elementi, kas jāņem vērā, nosakot konkrētā produkta tirgu no pieprasījuma viedokļa (pieprasījuma aizstāšana)

22. Atsevišķa pārvadājuma pieprasījuma "galvenie nosacījumi" ir izejas punkts konkrētā pakalpojuma tirgus noteikšanai līgumreisu kuģu pārvadājumiem, jo tie vispārīgi nosaka konkrētā pārvadājuma pieprasījuma būtiskos elementus<sup>(31)</sup>. Atkarībā no transporta lietotāja konkrētajām vajadzībām tie sastāv no apspriežamiem un neapspriežamiem elementiem. Kāds galveno nosacījumu apspriežamais elements, piemēram, kuģa tips vai lielums, pēc tā noteikšanas var norādīt, piemēram, uz to, ka konkrētais tirgus attiecībā uz šo īpašo elementu ir plašāks, nekā noteikts sākotnējā pārvadāšanas pieprasījumā.
23. Līgumreisu kuģu pakalpojumu raksturs var būt dažāds, un pastāv atšķirīgi pārvadāšanas līgumi. Tādēļ var būt nepieciešams pārliecināties, vai pieprasītāja puse uzskata par aizstājamiem pakalpojumus, kas tiek sniegti saskaņā ar laika, reisa un kuģa fraktēšanas līgumiem. Ja tas tā ir, šie pakalpojumi var attiekties uz vienu un to pašu konkrēto tirgu.
24. Kuģu tipi parasti sīkāk iedalās vairākos standartveida industriālos lielumos<sup>(32)</sup>. Ņemot vērā ievērojamus apjomradītus ietaupījumus, ja ir būtiska neatbilstība starp kravas tilpumu un kuģa lielumu, var nebūt iespējams piedāvāt konkurētspējīgu fraktēšanas likmi. Tādēļ parasti dažāda lieluma kuģu aizstājamība jāizvērtē katrā atsevišķā gadījumā, lai noteiktu, vai katrs kuģa lielums veido atsevišķu konkrēto tirgu.

<sup>(26)</sup> TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 71. punkts.

<sup>(27)</sup> TAA spriedums, kas minēts 18. zemsvītras piezīmē, 273. punkts, un TACA spriedums, kas minēts 24. zemsvītras piezīmē, 809. punkts.

<sup>(28)</sup> TAA spriedums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 281. punkts. Komisijas 2005. gada jūlija lēmums lietā COMP/M.3829 – MAERSK/PONL (OV C 147, 17.6.2005., 18. lpp.), 13. punkts.

<sup>(29)</sup> TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 62.–75. punkts; TACA spriedums, kas minēts 24. zemsvītras piezīmē, 795. punkts, un Komisijas lēmums MAERSK/PONL lietā, kas minēts 28. zemsvītras piezīmē, 13. un 112.–117. punkts.

<sup>(30)</sup> TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 76.–83. punkts, un pārskatītais TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 39. punkts.

<sup>(31)</sup> Piemēram, reisa fraktēšanas līguma pārvadājuma pieprasījuma būtiskie elementi ir pārvadājamā krava, tās apjoms, iekraušanas un izkraušanas ostas, attiecīgā kuģa iekraušanas un izkraušanas dienas vai galīgais termiņš, līdz kuram ir jāsaņem krava, un tā tehniskās īpašības.

<sup>(32)</sup> Spriežot pēc visa, nozares pārstāvji uzskata, ka kuģu lielumi veido atsevišķus tirgus. Tirdzniecības prese un *Baltic Exchange* publicē cenu indeksus katram kuģa standartveida lielumam. Konsultantu pārskatos tirgus ir sadalīts pēc kuģu lielumiem.

Elementi, kas jāņem vērā, nosakot konkrētā produkta tirgu no piedāvājuma viedokļa (piedāvājuma aizstāšana)

25. Pārvadājamās kravas fiziskais un tehniskais stāvoklis un kuģa tips dod pirmās norādes attiecībā uz konkrēto tirgu no piedāvājuma viedokļa<sup>(33)</sup>. Ja kuģus ar minimāliem izdevumiem un īsā laikā var pielāgot konkrētas kravas pārvadāšanai<sup>(34)</sup>, dažādi līgumreisu kuģu pakalpojumu sniedzēji ir spējīgi konkurēt šīs kravas pārvadājumu nodrošināšanā. Šādos apstākļos no piedāvājuma viedokļa konkrētais tirgus ietvers vairāk nekā vienu kuģa tipu.
26. Tomēr pastāv vairāki kuģu tipi, kas ir tehniski pielāgoti un/vai īpaši būvēti specializētu transporta pakalpojumu sniegšanai. Lai gan specializētie kuģi var pārvadāt arī cita veida kravas, konkurences ziņā tie var būt neizdevīgā stāvoklī. Tāpēc specializēto pakalpojumu sniedzēju spēja konkurēt cita veida kravas pārvadāšanā var būt ierobežota.
27. Līgumreisu kuģu pārvadājumos ienākšana ostās var notikt pēc individuāla pieprasījuma. Tomēr kuģu mobilitāti var samazināt termināļa un iegrimes ierobežojumi vai konkrētiem kuģu tipiem noteiktie vides standarti dažās ostās vai reģionos.

Papildu apsvērumi, kas jāņem vērā, nosakot konkrētā produkta tirgu

28. Būtu jāņem vērā arī aizstāšanas ķēdes starp dažāda lieluma kuģiem līgumreisu pārvadājumos. Dažos līgumreisu pārvadājumu tirgos kuģu lielumi tirgus galējos aspektos nav tieši aizstājami. Tomēr ķēdes aizstāšanas ietekme var radīt cenu veidošanās ierobežojumus galējos aspektos, un tādējādi tā var tikt iekļauta plašākā tirgus definīcijā.
29. Dažos līgumreisu kuģu pārvadājumu tirgos jānovērtē, vai kuģus var uzskatīt par specializētiem kuģiem, un tie nav jāņem vērā, novērtējot konkrēto tirgu katrā atsevišķā gadījumā.
30. Papildu faktori, piemēram, pakalpojuma sniedzēja uzticamība, drošība, drošuma un regulatīvās prasības, var ietekmēt piedāvājuma un pieprasījuma aizstājamību, piemēram, dubultkorpusa prasība tankkuģiem EEZ ūdeņos<sup>(35)</sup>.

Ģeogrāfiskais aspekts

31. Pārvadāšanas pieprasījumos parasti ir ģeogrāfiski elementi, piemēram, iekraušanas un izkraušanas ostas vai reģioni. Šādas ostas sniedz pirmo norādi attiecībā uz konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definēšanu no pieprasījuma puses, neskarot konkrētā ģeogrāfiskā tirgus galīgo definīciju.
32. Dažus ģeogrāfiskos tirgus var definēt, balstoties uz virzienu, vai arī tie var rasties tikai uz laiku, piemēram, ja klimatiskie apstākļi vai ražas novākšanas periodi periodiski ietekmē konkrētu kravu pārvadājumu pieprasījumu. Šajā sakarā konkrēto ģeogrāfisko tirgu norobežošanā ir jāņem vērā kuģu pārvietošana, balasta reisi un tirdzniecības nelīdzsvarotība.

#### 2.4. Tirgus daļu aprēķināšana

33. Tirgus daļas sniedz noderīgas pirmās norādes par tirgus struktūru un pušu un to konkurentu nozīmību attiecībā uz konkurenci. Iestāde un Komisija interpretē tirgus daļas, ņemot vērā tirgus apstākļus katrā

<sup>(33)</sup> Piemēram, šķidrās kravas bez taras nevar pārvadāt uz sauskraavas kuģiem, un refrīžeratoru kravas nevar pārvadāt uz automašīnu transportēšanas kuģiem. Daudzi naftas tankkuģi var pārvadāt netīrus un tīrus naftas produktus. Taču tankkuģis nevar pārvadāt tīrus produktus tūlīt pēc netīru produktu pārvadāšanas.

<sup>(34)</sup> Sauskraavas kuģa pārorientēšanai no ogļu pārvadāšanas uz graudiem var būt nepieciešama tikai vienu dienu ilga tīrīšanas procedūra, kuru var veikt balasta reisa laikā. Citos līgumreisu kuģu pārvadājumu tirgos šis laikposms var būt ilgāks.

<sup>(35)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 18. februāra Regula (EK) Nr. 417/2002, ar ko paredz paātrināti pakāpeniski ieviest prasību par dubultkorpusu vai līdzvērtīgu konstrukciju attiecībā uz vienkārša korpusa naftas tankkuģiem un atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 2978/94 (OV L 64, 7.3.2002.), tika iekļauta EEZ līguma XIII pielikuma V nodaļas 56.m punktā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 132/2002 (OV L 336, 12.12.2002., 32. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 61, 12.12.2002., 26. lpp.).

atsevišķā gadījumā. Attiecībā uz līnijpārvadājumiem vairākos Komisijas lēmumos un Eiropas Kopienu Tiesas spriedumos <sup>(36)</sup> tirgus daļas aprēķins balstīts uz apjoma un/vai ietilpības datiem.

34. Līgumreisu kuģu pārvadājumu tirgos pakalpojumu sniedzēji konkurē attiecībā uz pārvadāšanas līgumu saņemšanu, t. i., tie pārdod reisu vai pārvadājumu jaudu. Atkarībā no konkrētajiem pakalpojumiem dažādi dati var dot iespēju uzņēmējiem aprēķināt savas ikgadējās tirgus daļas <sup>(37)</sup>, piemēram:
- a) reisu skaitu;
  - b) pusēm piederošā tirgus apjoma vai vērtības daļu no konkrētās kravas kopējiem pārvadājumiem (starp ostu pāriem vai vairākām ostām);
  - c) pusēm piederošā laika fraktēšanas līgumu tirgus daļu;
  - d) pusēm piederošās attiecīgās flotes jaudas daļu (pēc kuģu tipi un lieluma).

### 3. HORIZONTĀLIE NOLĪGUMI JŪRAS TRANSPORTA PAKALPOJUMU NOZARĒ

35. Sadarbības nolīgumi ir jūras transporta pakalpojumu tirgu raksturīga iezīme. Ņemot vērā to, ka šos nolīgumus var slēgt faktiskie vai potenciālie konkurenti un tas var negatīvi ietekmēt konkurences parametrus, uzņēmumiem jāpievērš īpaša uzmanība konkurences noteikumu ievērošanai. Lai noteiktu, kāda būs nolīguma iespējamā ietekme uz konkrēto tirgu, pakalpojumu tirgos, piemēram, jūras pārvadājumu jomā, īpaši nozīmīgi ir šādi elementi: cenas, izmaksas, kvalitāte, biežums un sniegtā pakalpojuma iedalījums, inovācija, tirgus stāvokļa izpēte un pakalpojuma reklāma.
36. Saistībā ar šajos norādījumos aplūkotojām pakalpojumiem īpaši nozīmīgi ir trīs jautājumi: tehniskie nolīgumi, informācijas apmaiņa un pūli.

#### 3.1. Tehniskie nolīgumi

37. Uz dažu veidu tehniskiem nolīgumiem var neattiekties EEZ līguma 53. pantā minētais aizliegums tā iemesla dēļ, ka tie neierobežo konkurenci. Tas attiecas, piemēram, uz horizontāliem nolīgumiem, kuru vienīgais mērķis ir rezultāts ir tehnisku uzlabojumu ieviešana vai tehniskas sadarbības nodrošināšana. Arī nolīgumi par vides standartu ieviešanu ir ieskaitāmi šajā kategorijā. Nolīgumi starp konkurentiem par cenām, jaudām vai citiem konkurences parametriem principā neietilpst šajā kategorijā <sup>(38)</sup>.

#### 3.2. Informācijas apmaiņa starp konkurentiem līnijpārvadājumu nozarē

38. Informācijas apmaiņas sistēma ietver vienošanos, uz kuras pamata uzņēmumi apmainās ar informāciju savā starpā vai piegādā to kādai kopējai aģentūrai, kas atbild par informācijas centralizāciju, apkopošanu un apstrādi pirms tās nosūtīšanas atpakaļ dalībniekiem saskaņotā veidā un pēc saskaņotiem intervāliem.
39. Daudzās nozarēs pieņemts vākt un publiskot kopējo statistikas un vispārīgu tirgus informāciju un apmainīties ar to. Šāda publiskota tirgus informācija ir labs līdzeklis, lai uzlabotu tirgus pārskatāmību un klientu zināšanas, un tādējādi var palielināties ražīgums. Tomēr apmaiņa ar komerciāli svarīgiem un individualizētiem tirgus datiem noteiktos apstākļos var būt EEZ līguma 53. panta pārkāpums.

<sup>(36)</sup> TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 85. punkts; pārskatītais TACA lēmums, kas minēts 19. zemsvītras piezīmē, 85. un 86. punkts, un TACA spriedums, kas minēts 24. zemsvītras piezīmē, 924., 925. un 927. punkts.

<sup>(37)</sup> Atkarībā no konkrētā līgumreisu kuģu tirgus specifiskajiem raksturlielumiem var paredzēt īsākus laikposmus, piemēram, tirgos, kuros kuģu fraktēšanas līgumiem rīko konkursus laikposmam līdz vienam gadam.

<sup>(38)</sup> Komisijas 2000. gada 16. maija Lēmums 2000/627/EK (lieta IV/34.018 – *Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement (FETTCSA)*) (OV L 268, 20.10.2000., 1. lpp.), 153. punkts. Pirmās instances tiesas spriedums lietā T-229/94, *Deutsche Bahn AG* pret Komisiju [1997] *Recueil*, II-1689. lpp., 37. punkts.

Šo norādījumu nolūks ir palīdzēt kuģu līnijpārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem noteikt, kādos gadījumos šāda apmaiņa rada konkurences noteikumu pārkāpumu.

40. Līnijpārvadājumu nozarē informācijas apmaiņa starp laineru kuģniecībām, kuras piedalās laineru konsorcijs, kuri citos gadījumos ir EEZ līguma 53. panta 1. punkta darbības jomā, ir atļauta tiktāl, ciktāl tā ir lietderīga un vajadzīga laineru pārvadājumu pakalpojumu kopīgai sniegšanai un citām sadarbības formām, uz kurām attiecas grupas atbrīvojums, kas noteikts Regulā (EK) Nr. 823/2000, kura iekļauta EEZ līgumā<sup>(39)</sup>. Šajos norādījumos šāda informācijas apmaiņa nav aplūkota.

### 3.2.1. Vispārīgi jautājumi

41. Vērtējot informācijas apmaiņas sistēmu atbilstību EEZ konkurences tiesībām, ir jāņem vērā šādas atšķirības.
42. Informācijas apmaiņa var būt mehānisms, lai atvieglotu kādas pret konkurenci vērstas prakses īstenošanu, piemēram, kartela pieņemto lēmumu uzraudzību; ja informācijas apmaiņa tiek veikta kā palīgdarbība šādai pret konkurenci vērstai praksei, tā ir jānovērtē saistībā ar minētās prakses izvērtējumu. Informācijas apmaiņa var pati par sevi ietvert mērķi ierobežot konkurenci<sup>(40)</sup>. Šie norādījumi neattiecas uz šāda veida informācijas apmaiņu.
43. Tomēr informācijas apmaiņa pati par sevi var radīt EEZ līguma 53. panta pārkāpumu tās ietekmes dēļ. Šāda situācija rodas, ja informācijas apmaiņa samazina vai likvidē nenoteiktības aspektu attiecībā uz darbībām konkrētajā tirgū, kā rezultātā tiek ierobežota konkurence starp uzņēmumiem<sup>(41)</sup>. Katram uzņēmējam ir patstāvīgi jānosaka politika, kuru tas plāno īstenot tirgū. Eiropas Kopienų Tiesa turklāt uzskatīja, ka līdz ar to uzņēmumiem nav atļauti tādi tieši vai netieši kontakti ar citiem uzņēmējiem, kas ietekmē kāda konkurenta rīcību vai atklāj šo uzņēmumu pašu (paredzēto) rīcību, ja šo kontaktu mērķis vai rezultāts ir ierobežot konkurenci, t. i., radīt tādas konkurences apstākļus, kas neatbilst attiecīgā tirgus normālajiem apstākļiem, ņemot vērā nodrošināto produktu vai pakalpojumu raksturu, uzņēmumu lielumu un skaitu un tirgus apjomu<sup>(42)</sup>. Pretstatā tam koksnes celulozes tirgū Eiropas Kopienų Tiesa konstatēja, ka vienpusēji cenu ceturkšņa paziņojumi, ko ražotāji patstāvīgi sniedz lietotājiem, paši par sevi ir tāda rīcība tirgū, kas nemazina katra uzņēmuma nenoteiktību attiecībā uz tā konkurentu turpmāko attieksmi un tādējādi, nepastāvot iepriekšējai saskaņotai darbībai starp ražotājiem, paši par sevi nerada EK līguma 81. panta 1. punkta (tagad LESD 102. panta 1. punkts) pārkāpumu<sup>(43)</sup>.
44. Eiropas Kopienų tiesu judikatūra sniedz dažus vispārīgus norādījumus attiecībā uz informācijas apmaiņas iespējamās ietekmes izvērtēšanu. Eiropas Kopienų Tiesa ir konstatējusi, ka patiesos konkurences apstākļos pārredzamība var veicināt konkurences pastiprināšanos starp piegādātājiem<sup>(44)</sup>. Tomēr ļoti koncentrētā oligopoliskā tirgū, kurā konkurence jau tā ir diezgan ierobežota, galvenajiem konkurentiem apmainoties ar precīzu informāciju par individuālo pārdošanu īsā laikposmā, lai izslēgtu no tirgus citus piegādātājus un patērētājus, šādas darbības var ievērojami pasliktināt starp piegādātājiem pastāvošo konkurenci. Šādos apstākļos, regulāri un bieži sniedzot informāciju par tirgus darbību, visiem

<sup>(39)</sup> Iepriekš 11. zemsvītras piezīmē minētā Regula (EK) Nr. 823/2000 attiecas uz starptautiskiem laineru pārvadājumu pakalpojumiem no vienas vai vairākām EEZ ostām tādu kravu pārvadāšanai, kas ir galvenokārt konteineros – skatīt regulas 1. un 2. pantu un 3. panta 2. punkta g) apakšpunktu.

<sup>(40)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-49/92 P Komisija pret *Anic Partecipazioni* [1999] *Recueil*, I-4125. lpp., 121. līdz 126. punkts.

<sup>(41)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-7/95 P *John Deere* pret Komisiju [1998] *Recueil*, I-3111. lpp., 90. punkts, un Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-194/99 P *Thyssen Stahl* pret Komisiju [2003] *Recueil*, I-10821. lpp., 81. punkts.

<sup>(42)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-238/05 *Asnef-Equifax* pret *Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)* [2006] Krājums, I-11125. lpp., 52. punkts, un Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-49/92 P Komisija pret *Anic Partecipazioni* [1999] *Recueil*, I-4125. lpp., kas minēts 40. zemsvītras piezīmē, 116. un 117. punkts.

<sup>(43)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietās C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 un C-125/85 līdz C-129/85 *A. Ahlström Osakeyhtiö* un citi pret Komisiju [1993] *Recueil*, I-1307. lpp., 59. līdz 65. punkts.

<sup>(44)</sup> Eiropas Kopienų Tiesas spriedums lietā C-7/95P *John Deere* pret Komisiju, kas minēta 41. zemsvītras piezīmē, 88. punkts.



konkurentiem periodiski tiek atklāts dažādu atsevišķu konkurējošo uzņēmumu stāvoklis tirgū un stratēģija<sup>(45)</sup>. Eiropas Kopienas Tiesa arī ir konstatējusi, ka informācijas apmaiņas sistēma var radīt konkurences noteikumu pārkāpumu pat gadījumā, ja tirgus nav ļoti koncentrēts, jo vājinās uzņēmuma lēmumu pieņemšanas neatkarība, kas rodas turpmāko apspriežu ar konkurentiem izraisītā spiediena rezultātā<sup>(46)</sup>.

45. No iepriekš minētā izriet, ka informācijas apmaiņas reālā vai potenciālā ietekme ir jāizvērtē katrā konkrētā gadījumā, jo vērtējuma rezultāti ir atkarīgi no dažādu faktoru kombinācijas, turklāt katrs no tiem katrā konkrētajā situācijā ir atšķirīgs. Tā tirgus struktūra, kurā notiek informācijas apmaiņa, un informācijas apmaiņas raksturīgās iezīmes ir divi galvenie elementi, kurus izskata Iestāde, novērtējot informācijas apmaiņu. Novērtējumā jāņem vērā reālā vai potenciālā ietekme, kādu informācijas apmaiņa var radīt tirgū, salīdzinājumā ar konkurences situāciju, kāda būtu, ja nolīgums par informācijas apmaiņu nepastāvētu<sup>(47)</sup>. Lai uz to attiektos EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi, apmaiņas ietekmei uz konkurences parametriem ir jābūt būtiski negatīvai<sup>(48)</sup>.
46. Turpmāk sniegtie norādījumi galvenokārt attiecas uz konkurences ierobežojumu analīzi saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 1. punktu. Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu ir atrodami 58. punktā minētajā vispārīgajā paziņojumā par šo tēmu<sup>(49)</sup>.

### 3.2.2. Tirgus struktūra

47. Konkrēta tirgus koncentrācijas pakāpe un piedāvājuma un pieprasījuma struktūra ir galvenie parametri, kas jāņem vērā, izvērtējot, vai uz informācijas apmaiņu ir attiecināmi EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi<sup>(50)</sup>.
48. Koncentrācijas pakāpe ir īpaši svarīga, jo ierobežojošas sekas visbiežāk vērojamas un tās ilgāk saglabājas ļoti koncentrētos oligopoliskos tirgos nekā izkliedētos tirgos. Lielāka pārredzamība koncentrētā tirgū var nostiprināt uzņēmumu savstarpējo atkarību un mazināt konkurences intensitāti.
49. Svarīga loma ir arī piedāvājuma un pieprasījuma struktūrai, jo īpaši konkurējošo uzņēmēju skaitam un to tirgus daļu simetrijai un stabilitātei, kā arī strukturālajām saiknēm starp konkurentiem<sup>(51)</sup>. Iestāde var analizēt arī citus faktorus, piemēram, pakalpojumu viendabīgumu un tirgus vispārējo pārredzamību.

### 3.2.3. Apmainītās informācijas raksturīgās iezīmes

50. EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi lielākā mērā attieksies uz apmaiņu starp konkurentiem ar komerciāli svarīgiem datiem, kuri attiecas uz konkurences parametriem, piemēram, uz cenu, jaudu vai izmaksām, nekā cita veida informācijas apmaiņa. Informācijas komerciālais nozīmīgums ir jāvērtē, ņemot vērā turpmāk izklāstītos kritērijus.

<sup>(45)</sup> Pirmās instances tiesas spriedums lietā T-35/92 *John Deere Ltd* pret Komisiju [1994] *Recueil*, II-957. lpp., 51. punkts, apstiprināts pēc apelācijas ar spriedumu lietā C-7/95 P *John Deere Ltd* pret Komisiju, kas minēta 41. zemsvītras piezīmē.

<sup>(46)</sup> Pirmās instances tiesas spriedums lietā T-141/94 *Thyssen Stahl AG* pret Komisiju [1999] *Recueil*, II-347. lpp., 402. un 403. punkts.

<sup>(47)</sup> Eiropas Kopienas Tiesas spriedums lietā C-7/95P *John Deere* pret Komisiju, kas minēta 41. zemsvītras piezīmē, 75.–77. punkts.

<sup>(48)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē, 16. punkts.

<sup>(49)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē.

<sup>(50)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē, 25. punkts.

<sup>(51)</sup> Liniarpārveidājumos pastāv darbības un/vai strukturālas saiknes starp konkurentiem, piemēram, līdzdalība konsorciā noliģumos, kas ļauj kuģniecībām apmainīties ar informāciju kopīgu pakalpojumu sniegšanas nolūkā. Novērtējot ietekmi, kādu uz attiecīgo tirgu rada papildu informācijas apmaiņa, atkarībā no konkrētā gadījuma ir jāņem vērā tas, vai pastāv šādas saiknes.

51. Publiski pieejamas informācijas apmaiņa principā nerada EEZ līguma 53. panta 1. punkta pārkāpumu<sup>(52)</sup>. Tomēr ir svarīgi noteikt tirgus pārredzamības pakāpi un to, vai šī apmaiņa pastiprina informāciju, padarot to pieejamāku, un/vai apvieno publiski pieejamu informāciju ar citu informāciju. Iegūtā informācija var kļūt komerciāli svarīga un tās apmaiņa – par tādu, kas potenciāli var ierobežot konkurenci.
52. Informācija var būt individuāla vai apkopota. Individuāli dati attiecas uz kādu konkrētu vai identificējamu uzņēmumu. Apkopoti dati ietver informāciju par pietiekamu skaitu neatkarīgu uzņēmumu, tā ka individuālu datu atpazīšana nav iespējama. EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi<sup>(53)</sup> lielākā mērā attieksies uz individuālas nekā apkopotas informācijas apmaiņu, uz kuru principā neattiecas EEZ līguma 53. panta 1. punkta darbības joma. Iestāde pievērsīs īpašu uzmanību apkopošanas līmenim. Tai ir jābūt tādai, lai informāciju nevarētu sadalīt, tādā veidā ļaujot uzņēmumiem tieši vai netieši noteikt savu konkurentu konkurētspējas stratēģiju.
53. Tomēr līnijpārvaldījumu nozarē ir piesardzīgi jāvērtē apmaiņa ar jaudu prognozēm, pat ja tās ir apkopotā veidā, jo īpaši, ja tā tiek veikta koncentrēta tirgus apstākļos. Līnijpārvaldījumu tirgos dati par jaudām ir galvenais parametrs konkurējošu darbību veikšanai, un tie tieši ietekmē cenas. Apmaiņā ar apkopotām jaudu prognozēm, kur ir norādīts, kāda veida tirdzniecībā jaudas tiks izmantotas, var samazināt konkurenci tādā apmērā, ka vairāki vai visi pārvaldītāji var pieņemt kopīgu rīcības politiku un sniegt pakalpojumus par cenu, kas pārsniedz konkurētspējīgu cenu. Turklāt pastāv apkopoto datu sadalīšanas risks, jo tos var apvienot ar līnijpārvaldītāju individuālajiem paziņojumiem. Tas ļautu uzņēmumiem identificēt konkurentu stāvokli tirgū un tirgus stratēģiju.
54. Svarīgi faktori ir arī datu vecums un periods, uz kuru tie attiecas. Dati var būt vēsturiski, pašreizēji vai nākotnes dati. EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumus parasti neattiecinā uz vēsturisku datu apmaiņu, jo tā nevar reāli ietekmēt uzņēmumu turpmāko rīcību. Iepriekšējās lietās Komisija par vēsturisku uzskatīja tādu informāciju, kas ir vecāka par vienu gadu<sup>(54)</sup>, bet informāciju, kas jaunāka par vienu gadu, uzskatīja par aktuālu<sup>(55)</sup>. Tas, vai informācija būtu uzskatāma par vēsturisku vai pašreizēju, būtu jāizvērtē ar zināmu elastību, ņemot vērā datu novocošanas apmērus konkrētajā tirgū. Ja dati ir apkopoti, tos var uzskatīt par vēsturiskiem pēc īsāka laikposma nekā tad, ja dati ir individuāli. Tāpat ir maz ticams, ka apmaiņa ar pašreizējiem tilpuma un jaudas datiem varētu ierobežot konkurenci, ja šie dati ir apkopoti attiecīgā pakāpē, tā lai ne tieši, ne netieši nevarētu identificēt atsevišķu kuģniecību vai pārvaldītāju datus. Nākotnes dati attiecas uz uzņēmuma viedokli par to, kā attīstīsies tirgus, vai uz stratēģiju, ko uzņēmums plāno īstenot tirgū. Nākotnes datu apmaiņai ir īpaši lielas iespējas kļūt problemātiskai, īpaši, ja tā attiecas uz cenām vai jaudu. Tā var atklāt uzņēmējdarbības stratēģiju, kuru uzņēmums plāno īstenot tirgū. Šādā veidā datu apmaiņa var būtiski samazināt sāncensību starp datu apmaiņā iesaistītajām pusēm, tādējādi radot potenciālus konkurences ierobežojumus.
55. Jāņem vērā arī datu apmaiņas biežums. Jo biežāk notiek datu apmaiņa, jo ātrāk konkurenti var reaģēt. Tas atvieglo atbildes pasākumus un tādējādi vājina stimulu uzsākt konkurējošas darbības tirgū. Var tikt ierobežota tā sauktā slēptā konkurence.
56. Jāizskata arī, kā dati tiek publiskoti, lai novērtētu, kāda tam varētu būt ietekme uz tirgu(-iem). Jo vairāk informācijas sniedz klientiem, jo mazāka ir iespēja, ka tas radīs problēmas. Un otrādi – ja tirgus pārredzamība tiek uzlabota vienīgi piegādātāju labā, tas var atņemt klientiem iespēju gūt priekšrocības no palielinātas “slēptās konkurences”.

<sup>(52)</sup> TACA spriedums, kas minēts 24. zemsvītras piezīmē, 1154. punkts.

<sup>(53)</sup> Komisijas 1977. gada 23. decembra Lēmums Nr. 78/252/EEK lietā IV/29.176 – *Vegetable Parchment* (OV L 70, 13.3.1978., 54. lpp.).

<sup>(54)</sup> Komisijas 1992. gada 17. februāra Lēmums 92/157/EEK lietā IV/31.370 – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (OV L 68, 13.3.1992., 19. lpp.), 50. punkts.

<sup>(55)</sup> Komisijas 1997. gada 26. novembra Lēmums 98/4/ECSC lietā IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (OV L 1, 3.1.1998., 10. lpp.), 17. punkts.

57. Liniņpārvadājumu nozarē cenu indeksus izmanto, lai atspoguļotu vidējās cenu svārstības jūras konteineru pārvadājumiem. Ir maz ticams, ka cenu indekss, ko nosaka pēc apkopotiem datiem par cenām, varētu būt EEZ līguma 53. panta 1. punkta pārkāpums, ja apkopošanas pakāpe ir tāda, ka informāciju nevar sadalīt, ļaujot uzņēmumiem tieši vai netieši noteikt savu konkurentu stratēģiju. Ja cenu indekss samazina vai likvidē nenoteiktības pakāpi attiecībā uz tirgus darbību, tā rezultātā ierobežojot konkurenci starp uzņēmumiem, tas ir EEZ līguma 53. panta 1. punkta pārkāpums. Novērtējot cenu indeksa iespējamo ietekmi attiecīgajā konkrētajā tirgū, jāņem vērā šādu datu apkopošanas pakāpe un to vēsturiskais vai pašreizējais statuss, kā arī tas, cik bieži šo cenu indeksu publicē. Principā ir svarīgi arī novērtēt visus atsevišķos informācijas apmaiņas shēmas elementus kopumā, lai ņemtu vērā potenciālo mijiedarbību, piemēram, starp jaudas un tilpuma datu apmaiņu, no vienas puses, un cenu indeksu, no otras puses.
58. Tādas informācijas apmaiņa starp pārvadātājiem, kas samazina konkurenci, tomēr var palielināt efektivitāti, piemēram, veicinot ieguldījumu labāku plānošanu un efektīvāku jaudas izmantošanu. Minētajai efektivitātei jābūt pamatotai un jānonāk pie klientiem, un tā jāvērtē, pretnostatot konkurenci traucējošajai ietekmei, ko rada informācijas apmaiņa EEZ līguma 53. panta 3. punkta kontekstā. Šajā saistībā ir svarīgi ņemt vērā to, ka vienā no EEZ līguma 53. panta 3. punkta nosacījumiem paredzēts, ka patērētājiem jāsaņem pienācīga daļa no ierobežojoša nolīguma radītajiem ieguvumiem. Ja ir izpildīti visi četri kumulatīvie nosacījumi, kas minēti EEZ līguma 53. panta 3. punktā, EEZ līguma 53. panta 1. punktā minētais aizliegums netiek piemērots<sup>(56)</sup>.

#### 3.2.4. Tirdzniecības apvienības

59. Liniņpārvadājumu nozarē, tāpat kā jebkurā citā nozarē, apspriešana un informācijas apmaiņa var notikt tirdzniecības apvienībā ar nosacījumu, ka apvienība netiek izmantota a) par forumu karteļu sanāksmēm<sup>(57)</sup>, b) par struktūru, kas izdod pret konkurenci vērstus lēmumus un ieteikumus tās locekļiem<sup>(58)</sup>, vai c) par līdzekli informācijas apmaiņai, kas samazina vai likvidē nenoteiktības pakāpi attiecībā uz tirgus darbību, tā rezultātā ierobežojot konkurenci starp uzņēmumiem, jo netiek izpildīti EEZ līguma 53. panta 3. punkta nosacījumi<sup>(59)</sup>. Tā būtu nodalāma no apspriedēm, kas likumīgi netiek nozares apvienības ietvaros, piemēram, par tehniskiem un vides standartiem.

### 3.3. Pūlu nolīgumi līgumreisu pārvadājumu jomā

60. Visbiežāk sastopamais horizontālās sadarbības veids līgumreisu pārvadājumu nozarē ir kuģošanas pūls. Šāda veida pūlam nav universāla modeļa. Tomēr ir vērojamas dažas iezīmes, kas kopīgas lielākajai daļai pūlu dažādos tirgus segmentos un kuras ir raksturotas turpmāk tekstā.
61. Standartveida kuģošanas pūlā ir apvienoti vairāki vienādi kuģi<sup>(60)</sup>, kas pieder dažādiem īpašniekiem, bet kuru darbību vada vienota administrācija. Pūla vadītājs parasti atbild par komerciālo vadību (piemēram, kopīgiem reklāmas pasākumiem<sup>(61)</sup>, pārrunām par fraktēšanas likmēm, ienākumu un reisu izmaksu centralizēšanu)<sup>(62)</sup> un komercdarbību (kuģu pārvietošanās plānošana un norādījumu došana kuģiem, aģentu iecelšana ostās, klientu informēšana, fraktēšanas rēķinu izsniegšana, bunkurošanas pasūtīšana,

<sup>(56)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē.

<sup>(57)</sup> Komisijas 2003. gada 16. decembra Lēmums 2004/421/EK lietā COMP/38.240 – *Industrial tubes* (OV L 125, 28.4.2004., 50. lpp.).

<sup>(58)</sup> Komisijas 1982. gada 15. decembra Lēmums 82/896/EEK lietā IV/29.883 – *AROW/BNIC* (OV L 379, 31.12.1982., 1. lpp.); Komisijas 1996. gada 5. jūnija Lēmums 96/438/EK lietā IV/34.983 – *Fenex* (OV L 181, 20.7.1996., 28. lpp.).

<sup>(59)</sup> Komisijas Lēmums 92/157/EEK (*UK Agricultural Tractor Registration Exchange*), kas minēts 54. zemsvītras piezīmē.

<sup>(60)</sup> Tā rezultātā, veicot rūpīgu flotes plānošanu, pūls spēj piesaistīt lielus līgumus un apvienot dažādus fraktēšanas līgumus, un samazināt balasta reisu skaitu.

<sup>(61)</sup> Piemēram, pūla kuģi tiek reklamēti kā vienota komerciāla vienība, kas piedāvā transporta risinājumus neatkarīgi no tā, kurš no kuģiem veic konkrēto reisu.

<sup>(62)</sup> Piemēram, pūla ienākumus iekasē centrāla pārvaldes struktūra, un ieņēmumi tiek sadalīti starp dalībniekiem, balstoties uz kompleksu vērtēšanas sistēmu.

kuģu peļņas apkopošana un tās sadale saskaņā ar iepriekš noteiktu vērtēšanas sistēmu utt.). Pūļa vadītājs bieži vien darbojas vispārējas izpildkomitejas pārraudzībā, kas pārstāv kuģu īpašniekus. Par kuģu tehnisko ekspluatāciju parasti ir atbildīgi to īpašnieki (drošība, apkalpe, remonts, apkope u. c.). Lai gan savus pakalpojumus pūļa dalībnieki pārdod kopīgi, pakalpojumu sniegšanu bieži vien nodrošina katrs pūļa dalībnieks atsevišķi.

62. No šā apraksta izriet, ka standartveida kuģošanas pūļa galvenā iezīme ir kopīga pārdošana, kas saistīta ar dažām kopīgas ražošanas iezīmēm. Tādēļ ir piemērojami norādījumi gan par kopīgo pārdošanu kā kopīga komercializācijas nolīguma variantu, gan arī par kopīgo ražošanu, kas sniegti Iestādes norādījumos par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālās sadarbības nolīgumiem<sup>(63)</sup>. Ņemot vērā pūļu raksturīgo iezīmju daudzveidību, katrs pūlis ir jāanalizē atsevišķi, lai, ņemot vērā tā nozīmīgumu<sup>(64)</sup>, noteiktu, vai attiecībā uz to ir piemērojami EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi un – pozitīvas atbildes gadījumā –, vai tas atbilst četriem kumulatīvajiem nosacījumiem, kas paredzēti EEZ līguma 53. panta 3. punktā.

63. Ar Padomes Regulu (EK) Nr. 1419/2006 ieviestās izmaiņas tieši neietekmē pūlus, kas ietilpst Padomes Regulas (EK) Nr. 139/2004<sup>(65)</sup> darbības jomā, jo tie ir izveidoti kā kopuzņēmumi, kas ilgtermiņā īsteno neatkarīgas saimnieciskas vienības funkcijas (tā saucami “pilnfunkciju” kopuzņēmumi – skatīt 3. panta 4. punktu Padomes Regulā (EK) Nr. 139/2004), un šajos norādījumos tie netiek apskatīti. Norādījumi par pilnfunkcionalitāti atrodami *inter alia* Komisijas konsolidētajā paziņojumā par jurisdikciju saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju<sup>(66)</sup>. Ciktāl šādu pūļu mērķis vai to darbības rezultāts ir pūļu veidojošo uzņēmumu konkurējošas uzvedības koordinēšana, šī koordinēšana ir jāvērtē saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 1. un 3. punktu, lai noteiktu, vai šāda darbība ir saderīga ar EEZ līguma darbību<sup>(67)</sup>.

### 3.3.1. Pūli, kuriem nepiemēro EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumus

64. EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi nav attiecināmi uz pūļa nolīgumiem, ja pūļa dalībnieki nav reāli vai potenciāli konkurenti. Tas, piemēram, attiecas uz gadījumu, kad divi vai vairāki kuģu īpašnieki izveido kuģošanas pūli, kura nolūks ir iesniegt piedāvājumus konkursos un izpildīt tādus fraktēšanas nolīgumus, kurus tie katrs atsevišķi nevarētu sekmīgi iegūt vai īstenot. Šis secinājums ir spēkā arī gadījumos, kad minētie pūli laiku pa laikam pārvadā citas kravas, kas ir neliela daļa no kopējā apjoma.
65. Pūliem, kuru darbība neietekmē attiecīgos konkurences parametrus, jo tie ir mazāk svarīgi un/vai būtiski neietekmē tirdzniecību starp EEZ valstīm<sup>(68)</sup>, nepiemēro EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumus. Uz pūļu tomēr neattiecas Iestādes paziņojuma par mazāk svarīgiem nolīgumiem darbības joma, ja tā saistīta ar cenu noteikšanu, tostarp kopīgu pārdošanu.

### 3.3.2. Pūli, kuriem parasti piemēro EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumus

66. To pūļu nolīgumu mērķis un rezultāts, kas noslēgti starp konkurentiem vienīgi par kopīgu pārdošanu, parasti ir šo konkurentu cenu noteikšanas politikas saskaņošana<sup>(69)</sup>.

<sup>(63)</sup> Attiecīgi 5. un 3. iedaļā norādījumos, kas minēti 9. zemsvītras piezīmē.

<sup>(64)</sup> Norādījumi par horizontālās sadarbības nolīgumiem, kas minēti 9. zemsvītras piezīmē, 12. punkts.

<sup>(65)</sup> Komisijas Regula (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienotās Regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.), kas tika iekļauta EEZ līguma XIV pielikuma A nodaļas 1. punktā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 78/2004 (OV L 219, 19.6.2004., 13. lpp. un EEZ papildinājums Nr. 32, 19.6.2004., 1. lpp.).

<sup>(66)</sup> OV C 95, 16.4.2008., 1. lpp.

<sup>(67)</sup> Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004, kas minēta 65. zemsvītras piezīmē, 2. panta 4. punkts.

<sup>(68)</sup> Iestādes paziņojums par mazāk svarīgiem nolīgumiem, kuri būtiski neierobežo konkurenci saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 1. punktu (*de minimis*) (OV C 67, 20.3.2003., 20. lpp., un OV EEZ papildinājums Nr. 15, 20.3.2003., 11. lpp.), un norādījumi attiecībā uz koncepciju par ietekmi uz tirdzniecību, kas minēti 17. zemsvītras piezīmē.

<sup>(69)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālajiem sadarbības nolīgumiem, kas minēti 9. zemsvītras piezīmē, 5. iedaļa. Šajā kategorijā neietilpst neatkarīga kuģu brokera cenu noteikšanas pasākumi attiecībā uz noteiktu kuģi.

### 3.3.3. Pūli, kuriem var piemērot EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumus

67. Ja pūļa mērķis nav ierobežot konkurenci, ir jāveic analīze par tā ietekmi uz attiecīgo tirgu. Nolīgums ir EEZ līguma 53. panta 1. punkta darbības jomā, ja ir iespējams, ka tas var būtiski nelabvēlīgi ietekmēt tādas konkurences parametrus tirgū kā cenas, produkcija, pakalpojumu daudzveidīgums, pakalpojumu kvalitāte un inovācija. Nolīgumiem ir šāda ietekme, ja tie ievērojami samazina konkurenci starp līgumslēdzējām pusēm vai starp tām un trešām personām <sup>(70)</sup>.
68. Daži līgumreisu pārvadājumu pūli nav saistīti ar kopīgu pārdošanu, bet, neraugoties uz to, ietver konkurences parametru zināmu koordināciju (piemēram, kopīgu grafiku sagatavošana vai kopīgi iepirkumi). Uz šādiem gadījumiem EEZ līguma 53. panta 1. punkta noteikumi attiecas vienīgi tad, ja nolīguma pusēm ir zināma ietekme tirgū <sup>(71)</sup>.
69. Pūļa spēja būtiski nelabvēlīgi ietekmēt tirgu ir atkarīga no ekonomiskā konteksta, ņemot vērā pušu apvienoto ietekmi tirgū un nolīguma raksturu, un pušu ietekmi tirgū kopā ar citiem konkrētā tirgus strukturālajiem faktoriem. Tāpat ir jānovērtē, vai pūļa nolīgums ietekmē pušu rīcību blakus esošajos tirgos, kas ir cieši saistīti ar tirgu, ko tieši ietekmē sadarbība <sup>(72)</sup>. Tādi gadījumi var būt, piemēram, ja pūļa tirgus ir mežsaimniecības produktu pārvadājumi ar specializētiem konteinertipa kuģiem (A tirgus) un ja pūļa dalībnieki izmanto kuģus arī sauso kravu tirgū (B tirgus).
70. Attiecībā uz strukturālajiem faktoriem konkrētajā tirgū – ja pūlim ir neliela tirgus daļa, ir maz ticams, ka tas var izraisīt konkurenci ierobežojošu ietekmi. Lai novērtētu konkrēta pūļa ietekmi konkrētajā tirgū, kā papildu faktori ir jāņem vērā tirgus koncentrācija, konkurentu stāvoklis un skaits, tirgus daļas stabilitāte laika gaitā, līdzdalība vairākos pūļu nolīgumos, šķēršļi ienākšanai tirgū un ienākšanas iespējamība, tirgus pārredzamība, transporta lietotāju pirktspējas kompensēšana un pakalpojumu raksturs (piemēram, viendabīgi vai diferencēti pakalpojumi).
71. Attiecībā uz nolīguma būtību ir jāapsver nosacījumi, kas ietekmē pūļa vai tā dalībnieku konkurējošo uzvedību tirgū, piemēram, nosacījumi, kas aizliedz dalībniekiem darboties tajā pašā tirgū ārpus pūļa (konkurences aizliegumi), pārtraukumi un uzteikuma termiņi (izstāšanās nosacījumi), un apmaiņa ar komerciāli svarīgu informāciju. Jāņem vērā arī visas saites pūļu starpā – gan vadības un dalībnieku, gan izmaksu un ieņēmumu sadales ziņā.

### 3.3.4. EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērojamība

72. Ja pūli ir EEZ līguma 53. panta 1. punkta darbības jomā, iesaistītajiem uzņēmumiem ir jānodrošina, lai tie atbilstu EEZ līguma 53. panta 3. punktā norādītajiem četriem kumulatīvajiem nosacījumiem <sup>(73)</sup>. EEZ līguma 53. panta 3. punkts *a priori* no tā darbības jomas neizslēdz dažu veidu nolīgumus. Princīpā izņēmuma noteikums attiecas uz visiem ierobežojošiem nolīgumiem, kas atbilst EEZ līguma 53. panta 3. punkta četriem nosacījumiem. Šajā analīzē ietverta slidoša skala. Jo lielāks ir konkurences ierobežojums saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 1. punktu, jo lielākai jābūt efektivitātei un priekšrocībām patērētājiem.
73. Pūlā iesaistītajiem uzņēmumiem ir jāpierāda, ka pūlis uzlabo transporta pakalpojumus vai veicina tehnisko vai ekonomisko attīstību efektivitātes pieauguma veidā. Radītā efektivitāte nedrīkst būt uz to izmaksu ietaupījuma rēķina, kas ir konkurences mazināšanas sastāvdaļa; šai efektivitātei jābūt saimniecisko darbību integrācijas radītai.

<sup>(70)</sup> Norādījumi par 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē.

<sup>(71)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālajiem sadarbības nolīgumiem, kas minēti 9. zemsvītras piezīmē, 149. punkts.

<sup>(72)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta piemērošanu horizontālajiem sadarbības nolīgumiem, kas minēti 9. zemsvītras piezīmē, 142. punkts.

<sup>(73)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē.

74. Pūlu efektivitātes pieaugumu var radīt, piemēram, labāki izmantošanas rādītāji un apjomradīti ietaupījumi. Līgumreisu pārvadājumu pūli parasti kopīgi plāno kuģu pārvietošanos, lai ģeogrāfiski izvērstu savu floti. Izvērsot kuģus, var samazināt balasta reisu skaitu, kas var palielināt pūla jaudas kopējo izmantošanu, rezultātā dodot apjomradītu ietaupījumu.
75. Patērētājiem ir jāsaņem pienācīga daļa no radītās efektivitātes. Saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 3. punktu ir jāņem vērā labvēlīgā ietekme uz visiem patērētājiem konkrētajā tirgū, nevis uz katru atsevišķo patērētāju<sup>(74)</sup>. Priekšrocībām ir vismaz jākompensē patērētājiem reālā vai potenciālā negatīvā ietekme, ko tiem radījis konkurences ierobežojums saskaņā ar EEZ līguma 53. panta 1. punktu<sup>(75)</sup>. Lai novērtētu priekšrocību iespējamību, šajā saistībā ir jāņem vērā arī līgumreisu pārvadājumu tirgu struktūra un pieprasījuma elastīgums.
76. Pūls nedrīkst uzspiest ierobežojumus, kuri nav obligāti vajadzīgi, lai sasniegtu efektivitāti. Šajā saistībā ir nepieciešams pārbaudīt, vai puses būtu sasniegušas efektivitāti saviem spēkiem. Šajā vērtējumā *inter alia* jāņem vērā, kāds ir minimālais efektivitātes līmenis, lai sniegtu dažādu veidu pakalpojumus līgumreisu pārvadājumu tirgū. Turklāt ierobežojošiem nosacījumiem, kas iekļauti pūla nolīgumā, ir jābūt pamatoti vajadzīgiem, lai sasniegtu apgalvoto efektivitāti. Ierobežojuši nosacījumi var būt pamatoti ilgākā laikā vai visā pūla dzīves ciklā, vai arī vienīgi pārejas posmā.
77. Visbeidzot, pūls nedrīkst dot pusēm iespēju novērst konkurenci attiecībā uz attiecīgo pakalpojumu nozīmīgu daļu.

---

<sup>(74)</sup> Spriedums lietā C-238/05 *Asnef-Equifax* pret *Ausbanc*, kas minēts 42. zemsvītras piezīmē, 70. punkts.

<sup>(75)</sup> Norādījumi par EEZ līguma 53. panta 3. punkta piemērošanu, kas minēti 10. zemsvītras piezīmē, 24. punkts.