



LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS TARYBA

NUTARIMAS

DĖL LAIVŲ AGENTAVIMO IR KITAS SU LAIVYBA SUSIJUSIAS PASLAUGAS TEIKIANČIŲ ŪKIO SUBJEKTŲ IR JŲ ASOCIACIJOS VEIKSMŲ ATITIKTIES LIETUVOS RESPUBLIKOS KONKURENCIJOS ĮSTATYMO 5 STRAIPSNIO IR SUTARTIES DĖL EUROPOS SĄJUNGOS VEIKIMO 101 STRAIPSNIO REIKALAVIMAMS

2011 m. gruodžio 8 d. Nr. 2S-25
Vilnius

Lietuvos Respublikos konkurencijos taryba (toliau – Konkurencijos taryba) viešame bylos nagrinėjimo posėdyje išnagrino klausimą dėl laivų agentavimo ir kitas su laivyba susijusias paslaugas teikiančių ūkio subjektų ir jų asociacijos veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo (toliau – Konkurencijos įstatymas) 5 straipsnio ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 101 straipsnio reikalavimams.

Konkurencijos taryba n u s t a t ė :

(1) Tyrimas dėl laivų agentavimo ir kitas su laivyba susijusias paslaugas teikiančių ūkio subjektų ir jų asociacijos veiksmų atitikties Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimams pradėtas Konkurencijos tarybos iniciatyva 2010 m. gegužės 6 d. nutarimu Nr. 1S-71¹, įtarus, kad laivų agentavimo ir kitas su laivyba susijusias paslaugas teikiantys ūkio subjektai, dalyvaudami Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos (toliau - LLMAA) veikloje, galėjo tartis dėl minimalių agentavimo tarifų ar sudaryti kitus susitarimus, kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, ir tokiais veiksmais galėjo pažeisti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimus. Atsižvelgus į Klaipėdos jūrų uosto svarbą Lietuvos susisiekimo paslaugų sistemoje, agentavimo paslaugų reikšmingumą tarptautines susisiekimo paslaugas teikiantiems ūkio subjektams, nagrinėjamų įmonių teikiamų agentavimo paslaugų apimtis ir įtarus, kad galimi draudžiami susitarimai galėjo daryti įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai, Konkurencijos tarybos 2010 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. 1S-234² tyrimas buvo papildytas laivų agentavimo ir kitas su laivyba susijusias paslaugas teikiančių ūkio subjektų ir jų asociacijos veiksmų atitikties SESV veikimo 101 straipsnio reikalavimams vertinimu.

(2) Tyrimas buvo pradėtas dėl šių ūkio subjektų veiksmų: UAB „Afalita“ (kodas: 141616089), UAB „Amber Bay“ (anksčiau buvo UAB „Gintarinė įlanka“) (kodas: 141882620), UAB „Arijus“ (kodas: 133336251), Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ (kodas: 110670128), UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ (kodas: 141872327), UAB „Baltijos pervežimai“ (kodas: 141587495), UAB „Baltlanta“ (kodas: 141484837), UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ (kodas: 141707197), UAB „BPA“ (kodas: 242134730), AB „DFDS SEAWAYS“ (anksčiau buvo AB „Lisco Baltic Service“) (kodas: 110865181), UAB „Ferteksos transportas“ (kodas: 141039755), UAB „Fertimara“ (kodas: 300006981), UAB „Forlika“ (kodas: 141405010), UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ (kodas: 141989871), UAB „Green Terminal“ (kodas: 110786232), UAB „Jungtinė ekspedicija“ (kodas: 141642963), UAB „Jurtinga“ (kodas: 141331161), UAB „Jurtinga Shipping“ (kodas: 302429777), UAB „Jūrtransa“ (kodas: 140743525), UAB „Jūrų agentūra Forsa“ (kodas: 140809427), UAB Klaipėdos jūrų krovininių kompanija „Bega“ (kodas: 140451567), UAB

¹ Bylos 1 tomas, 20 lapas.

² Bylos 1 tomas, 87-88 lapai.

„Klaipėdos Translit“ (kodas: 140437222), UAB „Koralita“ (kodas: 300050522), UAB „Lepūnas“ (kodas: 240932740), UAB „Limarko jūrų agentūra“ (kodas: 300144719), UAB „Litma“ (kodas: 140053620), UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“ (kodas: 111822521), UAB „MK Laivyba“ (kodas: 240382150), UAB „MSC Vilnius“ (kodas: 111620765), UAB „Nordis Shipping Service“ (kodas 300571870), UAB „Nurminen Maritime“ (registracijos adresas: I. Kanto g. 12-4, Klaipėda; kodas: 300012176), UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ (kodas: 163735644), UAB „Passat“ (kodas: 140232541), UAB Prekybos namai „Skelmė“ (kodas: 140394657), UAB „Unitek“ (kodas: 211615580), UAB „Vakarų laivų agentai“ (kodas: 242089370), UAB „Uosto vartai“ (kodas: 140947595), UAB „VPA Logistics“ (kodas: 301530766), UAB „Volfra – Klaipėda“ (kodas: 110595729), UAB „WM H. Muller & Co“ (kodas: 111589615) ir Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija (kodas: 141293038) (toliau – LLMAA, Asociacija). Tyrimas taip pat buvo papildytas Konkurencijos tarybos 2011 m. rugpjūčio 25 d. nutarimu Nr. 1S-159³ tiriamų ūkio subjektų sąrašą papildžius UAB „Limarko“ (kodas: 140765379).

(3) Tyrimo terminas buvo pratęstas Konkurencijos tarybos 2010 m. spalio 1 d. nutarimu Nr. 1S-174, 2010 m. gruodžio 23 d. nutarimu Nr. 1S-234, 2011 m. kovo 31 d. nutarimu Nr. 1S-54 bei 2011 m. birželio 30 d. nutarimu Nr. 1S-133⁴.

(4) Tyrimo metu buvo atlikti patikrinimai LLMAA, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „MK Laivyba“ naudojamose patalpose, taip pat buvo gauti žodiniai paaiškinimai dėl su agentavimo tarifų nustatymu susijusių aplinkybių. Dėl informacijos pateikimo buvo susirašinėjama su tiriamais ūkio subjektais, valstybės institucijomis ir kitais asmenimis.

(5) Tyrimo metu buvo analizuojami Klaipėdos laivų agentavimo ir krovinių ekspedicijos įmonių asociacijos (toliau – KLAKEJA), LLMAA ir šių asociacijų narių veiksmai nustatant rekomenduojamus agentavimo tarifus, rekomenduojamų agentavimo tarifų laikymosi kontrolės mechanizmas bei kitos tinkamam šių veiksmų įvertinimui reikšmingos aplinkybės.

1. Laivų agentavimo paslaugos ir jų reglamentavimas

(6) Kiekvienam į Klaipėdos jūrų uostą įplaukiančiam laivui reikalingos tam tikros aptarnavimo ir aprūpinimo paslaugos. Tam, kad laivas galėtų įplaukti, išplaukti į ar iš uosto, jis privalo susimokėti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. birželio 30 d. įsakymu Nr. 3-246 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių“ (Žin., Nr. 75-2982) nustatytas uosto rinkliavas, taip pat jam turi būti sudarytos sąlygos iškrauti ir pakrauti gabenamus krovinius, įlaipinti ir išlaipinti keleivius bei gauti kitas laivui ir jo įgulai būtinas paslaugas. Visus aukščiau paminėtus su laivo įplaukimu į uostą bei su laivo buvimu uoste susijusius formalumus gali tvarkyti pats laivo kapitonas, laivo frachtuotojas ar valdytojas arba šiuos formalumus gali padėti sutvarkyti uoste laivų agentavimo paslaugas teikiančios įmonės.

(7) Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo (Žin., 1996, Nr. 101-2300) 40¹ straipsnyje nurodyta, kad laivų agentavimas apima šias paslaugas: tarpininkavimą įsigyjant ir perleidžiant laivus; tarpininkavimą sudarant frachtavimo sutartį⁵ ir frachtavimo sutarties vykdymo priežiūros vykdymą; frachto⁶, uosto rinkliavų ir kitų mokesčių bei rinkliavų surinkimą ir mokėjimą⁷; muitinės ir krovinių dokumentų tvarkymą ir kitų su tuo susijusių veiksmų atlikimą; laivo atplaukimą į uostą ir išplaukimą iš uosto, taip pat krovos darbų organizavimą; laivo aprūpinimo ir aptarnavimo organizavimą uoste. Pagal šio įstatymo 2 straipsnio 26 dalį agentavimo paslaugų teikimui yra sudaroma laivo agentavimo sutartis, pagal kurią laivo agentas įsipareigoja

³ Bylos 1 tomas, 167-168 lapai.

⁴ Bylos 1 tomas, 31 lapas, 87-88 lapai, 92 lapas ir 93-94 lapai.

⁵ Laivo frachtavimo sutartis (čarteris) – susitarimas, pagal kurį laivo valdytojas (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už mokesį leisti naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams, keleiviams ar bagažui vežti.

⁶ Frachtas – užmokestis laivo valdytojui už krovinių vežimą.

⁷ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų rūšys: laivo rinkliava; navigacinė rinkliava; krantinės rinkliava; tonažo rinkliava; sanitarinė rinkliava; keleivių rinkliava; uosto akvatorijos rinkliava.

teikti laivo agentavimo paslaugas, o kita susitarimo šalis (laivo savininkas, frachtuotojas ar kitas teisėtas laivo valdytojas) įsipareigoja atlyginti už šių paslaugų teikimą.

(8) Taigi, laivų agentavimas – paslaugų, susijusių su laivyba, teikimas pagal sutartį su laivo savininku, frachtuotoju, operatoriumi ar valdytoju, įskaitant atstovavimą jų interesams uosto ir valstybės, teisėtvarkos ir teisėsaugos institucijose, tarpininkavimą įsigyjant ir perleidžiant laivus, tarpininkavimą sudarant frachtavimo sutartį ir frachtavimo sutarties vykdymo priežiūros vykdymą, frachto, uosto rinkliavų ir kitų mokesčių bei rinkliavų surinkimą ir mokėjimą, muitinės ir krovinių dokumentų tvarkymą ir kitus su tuo susijusius veiksmus, laivo atplaukimo į uostą ir išplaukimo iš uosto, taip pat krovos darbų organizavimą, laivo aprūpinimo ir aptarnavimo organizavimą uoste (Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymu Nr. 3-168, 4 punktą).

(9) Laivų agentavimo veikla buvo ir yra licencijuojama veikla, t. y. ūkio subjektai, norintys teikti minėtas paslaugas Klaipėdos jūrų uoste, privalėjo būti atitinkama tvarka atestuoti ir įgyti minėtai veiklai vykdyti būtiną licenciją ar atestavimo pažymėjimą.

(10) 1995 m. liepos 5 d. Lietuvos Respublikos įstatymo „Dėl Lietuvos Respublikos įmonių įstatymo pakeitimo ir papildymo“ Nr. I-1015 (Žin., 1995, Nr. 60-1503) 6 straipsniu buvo nustatyta, kad be Lietuvos Respublikos Vyriausybės nustatyta tvarka išduotos licencijos (leidimo) draudžiama teikti agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugas, vandens, oro ir geležinkelio transporte. Toks pat reikalavimas buvo įtvirtintas ir tuo metu galiojusiame Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatyme (Žin., 1996, Nr. 53-1245; 1997) 30 straipsnyje. Prekybinės laivybos įstatymo 4 straipsnio 3 dalyje taip pat nurodyta, kad laivų agentavimo paslaugas gali teikti tik susisiekimo ministro nustatyta tvarka atestuotos įmonės.

(11) Detalios agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugų vandens transportu taisyklės buvo patvirtintos Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1996 m. vasario 9 d. nutarimu Nr. 232 „Dėl licencijų vežti keleivius ir krovinius laivais, teikti agentavimo ir krovinių ekspedijavimo paslaugas, užsiimti gelbėjimo ir povandeniniais techniniais darbais, eksploatuoti jūrų uostus pagal jų funkcinę paskirtį išdavimo taisyklių patvirtinimo“ (Žin., 1996, Nr. 15-397). Šios licencijavimo taisyklės pripažintos netekusiomis galios Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimu Nr. 1302 (Žin., 1998, Nr. 98-2723), o laivų agentavimo veiklos atestavimas buvo reglamentuotas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. lapkričio 9 d. įsakymu Nr. 437 patvirtintomis Įmonių, norinčių teikti laivų agentavimo paslaugas, verstis laivų vilkimu (bukšyravimu), užsiimti žmonių ir laivų gelbėjimo bei povandeniniais techniniais darbais, atestavimo taisyklėmis (Žin., 1998, Nr. 99-2748; 1999, Nr. 44-1422). Šios taisyklės buvo pakeistos susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakymu Nr. 49 patvirtinus Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo tvarką (Žin., 2001, Nr. 17-531; 2002, Nr. 45-1725). Ši tvarka buvo pakeista susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymu Nr. 3-168 patvirtinus Įmonių, teikiančių laivų agentavimo ir laivų aprūpinimo paslaugas, atestavimo taisyklės (toliau – Taisyklės). Šių Taisyklių nauja redakcija buvo patvirtinta susisiekimo ministro 2009 m. spalio 27 d. įsakymu Nr. 3-533 (Žin., 2009, Nr. 130-5663).

(12) Vadovaujantis šių laivų agentavimo atestavimo Taisyklių 6 punktu, įmonės, norinčios teikti laivų agentavimo paslaugas, turi atitikti tokius reikalavimus: neturėti įsiskolinimų Lietuvos Respublikos valstybės biudžetui, VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijai; įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti laivų agentavimo veiklai, neturi būti teistas už sunkius nusikaltimus ar nusikaltimus ūkininkavimo tvarkai ir finansams; įmonės vadovas arba jo įgaliotas asmuo, kuriam pavesta vadovauti laivų agentavimo veiklai, privalo mokėti valstybinę ir anglų (oficiali jūrų praktikoje vartojama kalba) kalbas, turėti aukštąjį arba specialųjį jūrinį išsilavinimą ir trejų metų darbo patirtį laivų agentavimo srityje; turėti 200 000 Lt Lietuvos Respublikoje įregistruoto banko išduotą garantiją arba draudimo bendrovės išduotą laidavimo draudimą (vienam draudimui įvykiui), pagal kurį naudą gavėju nurodyta VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakyme Nr. 49 „Dėl Įmonių, teikiančių laivų agentavimo ir laivų aprūpinimo paslaugas, atestavimo tvarkos patvirtinimo ir atestavimo komisijos sudarymo“ (Žin., 2001, Nr. 17-531; 2002, Nr. 45-1725) buvo numatytas reikalavimas įmonėms, siekiančioms gauti laivų agentavimo veiklą leidžiantį

vykdyti atestavimo pažymėjimą, turėti LLMAA rekomendaciją (6.2 punktas). Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakyme Nr. 3-168 (Žin., 2004, Nr. 60-2141; Žin., 2009, Nr. 130-5663) reikalavimas turėti LLMAA rekomendaciją, norint gauti atestavimo pažymėjimą, suteikiantį teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išliko (5.2. punktas). Šis Reikalavimas gauti LLMAA rekomendaciją panaikintas 2005 m. spalio 4 d. Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-434 (Žin., 2005, Nr. 127-4561). Tačiau šiuo įsakymu Įmonių teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo taisyklės papildytos nauju 7 punktu, pagal kurį turi būti pateikta LLMAA nuomonė dėl įmonių, siekiančių gauti laivų agentavimo atestavimo pažymėjimą. Pagal „Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo taisyklių“, patvirtintų 2004 m. balandžio 19 d. Susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-168 naują redakciją (Žin., 2009, Nr. 130-5663), įsigaliojusią 2010 m. sausio 1 d., numatyta, kad administracijos direktoriaus įsakymu sudaryta įmonių atestavimo komisija, atsižvelgdama į įmonės patikrinimo rezultatus bei įvertinusi Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos nuomonę apie šią įmonę, teikia pasiūlymus Administracijos direktoriui dėl įmonės atestavimo pažymėjimo išdavimo⁸). Ši nuostata galioja iki šiol.

(13) Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. balandžio 23 d. įsakymu Nr. 3-160 (Žin., 2002, Nr. 45-1725) Valdemaras Vaičekauskas – Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos prezidentas – buvo paskirtas vienu iš Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo komisijos nariu. Susisiekimo ministro 2006 m. kovo 23 d. įsakymu Nr. 3-107 (Žin., 2006, Nr. 34-1225) Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo komisijos nariu buvo paskirtas LLMAA prezidentas Vytautas Šileika⁹. Nagrinėjant agentavimo paslaugų įkainius tyrimo metu nustatyta, kad iki 1998 m. balandžio mėn. minimalūs laivų agentavimo tarifų dydžiai bei prievolė jų laikytis visiems šias paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste tiekiantiems ūkio subjektams buvo patvirtinti Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1992 m. rugpjūčio 4 d. įsakymu Nr. 336 „Dėl paslaugų ir patarnavimų, teikiamų Klaipėdos valstybiniame jūrų prekybos uoste, tarifų“ bei susisiekimo ministro 1993 m. birželio 15 d. įsakymu Nr. 225 „Dėl uosto rinkliavų“. Tačiau susisiekimo ministro 1998 m. balandžio 30 d. įsakymu Nr. 185 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų taikymo taisyklių, rinkliavų nuolaidų ir priedų dydžių bei jų taikymo tvarkos patvirtinimo“ buvo panaikintos nuostatos, įtvirtinusios laivų agentavimo paslaugų atlyginimo tarifų dydžius, tokiu būdu sudarant sąlygas šioje rinkoje veikiantiems ūkio subjektams savarankiškai nusistatyti atlygio už laivų agentavimą dydžius¹⁰.

(14) 2011 m. vasario 15 d. LLMAA pateiktais duomenimis LLMAA priklausė 36 įmonės¹¹. Pagal 2010 m. lapkričio 16 d. Lietuvos saugios laivybos administracijos pateiktus duomenis tuo metu 64 įmonėms buvo išduoti atestavimo pažymėjimai, suteikiantys teisę teikti laivų agentavimo paslaugas¹². LLMAA pateiktais duomenimis nuo 2001 m. iki 2005 m. spalio mėn. iš 65 įmonių, pradėjusių teikti laivų agentavimo paslaugas, net 55 įmonės tapo LLMAA narėmis¹³.

2. Klaipėdos laivų agentavimo ir krovinių ekspedicijos įmonių asociacija, Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija ir šių asociacijų nariai

(15) Laivų agentavimo paslaugas teikiančius ūkio subjektus iki 1999 m. liepos mėn. vienijo dvi asociacijos Klaipėdos laivų agentavimo ir krovinių ekspedicijos įmonių asociacija (KLAKEIJA) (įsteigta 1995 m. spalio 18 d.)¹⁴ ir Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija (LLMAA)

⁸ Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas atestavimo taisyklių 10 punktas.

⁹ Šis įsakymas neteko galios 2010 m. sausio 1 d.

¹⁰ Bylos 1 tomas, 37 lapas.

¹¹ Bylos 2 tomas, 80 lapas.

¹² Bylos 1 tomas, 75 lapas.

¹³ Bylos 74 tomas, 4 lapas.

¹⁴ Bylos 3 tomas, 4 lapas.

(įsteigta 1995 m.). 1999 m. liepos mėn. KLAKEIJA¹⁵ ir LLMAA¹⁶ susivienijo, KLAKEIJA nariams tampant LLMAA nariais¹⁷. KLAKEIJA 1999 m. spalio 1 d. buvo likviduota ir išregistruota¹⁸. 2011 m. vasario mėn. duomenimis LLMAA vienijo 36 ūkio subjektus¹⁹, kurie Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikia įvairias laivų aptarnavimo paslaugas, tokias kaip krovinių ekspedijavimas, laivų agentavimas, bunkeravimas, vilkimas, laivų tiekimas ir pan.

(16) KLAKEIJA ir LLMAA nariais²⁰ nuo 1998 m. birželio mėn. iki šio nutarimo priėmimo buvo šios įmonės: UAB „Afalita“ (LLMAA narė nuo 2006 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Amber Bay“ (LLMAA narė nuo 2001 m. kovo mėn. iki šiol), UAB „Arijus“ (LLMAA narė nuo 1996 m. iki šiol), Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ (KLAKEIJA narė nuo 1998 m. liepos 9 d.²¹ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos 1 d. iki šiol), UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ (LLMAA narė nuo 2003 m. balandžio mėn., narystė LLMAA laikinai buvo sustabdyta 2009 m. gruodžio 4 d. visuotiniame LLMAA narių susirinkime²²), UAB „Baltijos pervežimai“ (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. vasario mėn.²³ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos 1 d. iki šiol), UAB „Baltlanta“ (LLMAA narė nuo 2000 m. vasario mėn. iki šiol), UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ (LLMAA narė nuo 2004 m. spalio mėn. iki šiol), UAB „BPA“ (LLMAA narė nuo 2003 m. spalio mėn. iki 2010 m. birželio mėn.), AB „DFDS SEAWAYS“ (LLMAA narė nuo 2004 m. spalio mėn. iki šiol), UAB „Ferteksos transportas“ (LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol), UAB „Fertimara“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Forlika“ (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. gegužės 8 d.²⁴ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos 1 d. iki 2009 m.), UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ (LLMAA narė nuo 2001 m. rugsėjo mėn. iki šiol), UAB „Green Terminal“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Jungtinė ekspedicija“ (LLMAA narė nuo 2004 m. spalio mėn. iki šiol), UAB „Jurtinga“ (LLMAA narė nuo 2003 m. gegužės mėn. iki 2009 m. spalio mėn., kuomet įmonei buvo iškelta bankroto byla), UAB „Jurtinga Shipping“ (nėra LLMAA narė), UAB „Jūrtransa“ (LLMAA narė nuo 2004 m. spalio mėn. iki 2009 m. gegužės mėn.²⁵), UAB „Jūrų

¹⁵1999 m. KLAKEIJA narėmis be kitų įmonių buvo: Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Forlika“, UAB „Forsa“, UAB „Litma“, UAB „Passat“, UAB „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „Wm H. Mueller & Co“ (bylos 6 tomas, 6 lapas).

¹⁶1999 m. LLMAA narėmis be kitų įmonių buvo: UAB „Translit“ (dabar - UAB „Klaipėdos Translit“), UAB „Arijus“, „Mindaugas Karalius“ (dabar UAB „MK Laivyba“), UAB „Limarko“, UAB „Ferteksos transportas“ (bylos 6 tomas, 4 lapas).

¹⁷ Bylos 2 tomas, 32 lapas.

¹⁸ Bylos 2 tomas, 32 ir 82 lapai.

¹⁹ Bylos 2 tomas, 80 lapas.

²⁰ Tai patvirtina LLMAA 1995 m. spalio 8 d. narių sąrašas (bylos 3 tomas, 4 lapas), KLAKEIJA prašymas priimti jos narius pagal sąrašą į LLMAA (bylos 5 tomas 9 lapas) bei atskiri KLAKEIJA narių pareiškimai KLAKEIJA su sutikimais būti priimtais į LLMAA (bylos 5 tomas, 9, 14-25 lapai); LLMAA narių sąrašas (bylos 2 tomas, 80-81 lapai).

²¹ 1998 m. liepos 9 d. UAB „Astrama“ pateikė prašymą įstoti į KLAKEIJA (bylos 4 tomas, 37 lapas). KLAKEIJA 1998 m. rugpjūčio 6 d. susirinkimo dienotvarkėje numatyta svarstyti UAB „Astrama“ pareiškimą dėl įstojimo į KLAKEIJA (bylos 4 tomas, 36 lapas).

²² 2009 m. gruodžio 4 d. įmonė prašė sustabdyti jos narystę LLMAA dėl to, kad nuo 2009 m. nevykdė laivų agentavimo veiklos (bylos 2 tomas, 154 lapas). 2009 m. gruodžio 4 d. LLMAA visuotinio narių susirinkimo sprendimu UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ narystė LLMAA buvo sustabdyta (bylos 2 tomas, 158 lapas).

²³ Tai patvirtina 1998 m. vasario 23 d. KLAKEIJA laiškas UAB „Baltijos pervežimai“, kuriame rašoma apie kovo 5 d. susirinkimo dienotvarkės klausimus, tarp kurių buvo ir klausimas dėl naujų agentavimo tarifų (bylos 4 tomas, 43 lapas). Be to, 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEIJA posėdyje (jame buvo svarstytas klausimas dėl darbo grupės naujų agentavimo tarifų svarstymui) be kitų įmonių dalyvavo UAB „Baltijos pervežimai“ (bylos 4 tomas, 42 lapas).

²⁴ Tai patvirtina 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEIJA narių susirinkimo (jame buvo svarstytas klausimas dėl darbo grupės naujų agentavimo tarifų svarstymui) protokolas, kuriame nurodyta, kad dalyvavo UAB „Forlika“ (bylos 4 tomas, 42 lapas); KLAKEIJA 1998 m. birželio 17 d. pakvietimas UAB „Forlika“ dalyvauti 1998 m. birželio 18 d. vyksiančiame asociacijos susirinkime, kuriame turėjo būti svarstytas klausimas dėl naujų bendrų agentavimo tarifų (bylos 4 tomas, 39 lapas).

²⁵ Narystė LLMAA sustabdyta pagal 2009 m. vasario 4 d. prašymą (bylos 2 tomas, 155 lapas), sprendimas LLMAA priimtas 2009 m. gegužės 21 d. įvykusiame visuotiniame narių susirinkime (bylos 2 tomas, 160 lapas).

agentūra Forsa“ (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. gegužės 8 d.²⁶ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol), UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ (LLMAA narė nuo 2008 m. gegužės mėn. iki šiol), UAB „Klaipėdos Translit“ (LLMAA narė nuo 1995 m. spalio 18 d. iki šiol), UAB „Koralita“ (LLMAA narė nuo 2006 m. gegužės mėn. iki šiol), UAB „Lepūnas“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Limarko jūrų agentūra“ (LLMAA narė nuo 2006 m. vasario mėn. bent iki 2011 m. sausio mėn.²⁷), UAB „Limarko“ (LLMAA narė nuo 1995 m. spalio 18 d.²⁸ iki 2005 m.), UAB „Litma“ (KLAKEIJA steigėja ir narė iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol), UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“ (LLMAA nare buvo nuo 2005 m. spalio mėn. iki 2008 m. gruodžio 31 d.), UAB „MK Laivyba“ (LLMAA narė nuo 1995 m. spalio 18 d.²⁹ iki šiol), UAB „MSC Vilnius“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Nordis Shipping Service“ (LLMAA narė nuo 2008 m. gruodžio mėn. iki šiol), UAB „Nurminen Maritime“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ (LLMAA narė nuo 2003 m. spalio mėn. iki šiol), UAB „Passat“³⁰ (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. gegužės 8 d.³¹ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol), UAB Prekybos namai „Skelmė“ (LLMAA steigėja ir narė nuo 1995 m. spalio 18 d.³² iki 2011 m. birželio 16 d.³³), UAB „Unitek“ (KLAKEIJA narė nuo 1999 m. sausio mėn.³⁴ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol), UAB „Vakarų laivų agentai“ (LLMAA narė nuo 2002 m. vasario mėn. iki šiol), UAB „Uosto vartai“ (LLMAA narė nuo 2004 m. birželio mėn. iki šiol), UAB „VPA Logistics“ (LLMAA narė nuo 2008 m. gruodžio mėn. iki šiol), UAB „Volfra–Klaipėda“ (LLMAA narė nuo 2003 m. lapkričio mėn. iki 2008 m. gruodžio 11 d., kuomet LLMAA visuotinio narių susirinkime buvo nutarta UAB „Volfra–Klaipėda“ išbraukti iš LLMAA narių sąrašo (bylos 2 tomas 163 lapas), UAB „WM H. Muller & Co“ (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. gegužės 8 d.³⁵ iki 1999 m. liepos 1 d., LLMAA narė nuo 1999 m. liepos mėn. iki šiol).

(17) Asociacijų susijungimo klausimas pirmą kartą buvo aptartas 1998 m. rugsėjo 8 d. vykusiam KLAKEIJA ir LLMAA susitikime: „1. Išlaikyti dabartinį LLMAA pavadinimą. 2. Išrinkti naujos asociacijos valdybą paritetiniu pagrindu: po 3 narius iš kiekvienos asociacijos. 3. Tikraisiais nariais gali būti tik agentuojančios įmonės. <...> Nuspręsta: pranešti visiems asociacijų nariams apie darbo grupės susitikime iškeltus klausimus ir apsvarstyti juos bendrame susitikime“ (protokolas Nr. 1³⁶).

(18) Šie klausimai ir kiti klausimai, susiję su Asociacijų susivienijimu, buvo svarstyti KLAKEIJA 1998 m. rugsėjo 11 d., 1998 m. gruodžio 4 d., 1999 m. sausio 14 d., 1999 m. vasario 4

²⁶ 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEIJA narių susirinkimo (jame buvo svarstytas klausimas dėl darbo grupės naujų agentavimo tarifų svarstymui) protokole ir 1998 m. birželio 18 d. KLAKEIJA narių susirinkimo protokole (jame nutarta paruošti ir atspausdinti agentavimo tarifų brošiūrą kartu su LLMAA) nurodyta, kad dalyvavo UAB „Forsa“ (bylos 4 tomas, 40, 42 lapai).

²⁷ Prašymas dėl išstojimo iš LLMAA pateiktas 2010 m. gruodžio mėn., tačiau sprendimas dėl narystės nutraukimo nepriimtas, bet yra nurodyta, kad narė iki 2011 m. sausio mėn. (bylos 2 tomas, 81 puslapis).

²⁸ Bylos 3 tomas, 4 lapas.

²⁹ Bylos 3 tomas, 4 lapas.

³⁰ 2011 m. gegužės mėn. Klaipėdos apygardos teismas UAB „Passat“ iškėlė bankroto bylą.

³¹ Tai patvirtina 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEIJA narių susirinkimo (jame buvo svarstytas klausimas dėl darbo grupės naujų agentavimo tarifų svarstymui) protokolas ir 1998 m. birželio 18 d. KLAKEIJA narių susirinkimo protokolas (jame nutarta paruošti ir atspausdinti agentavimo tarifų brošiūrą kartu su LLMAA), kuriuose nurodyta, kad dalyvavo UAB „Passat“ (bylos 4 tomas, 40, 42 lapai).

³² Bylos 3 tomas, 4 lapas.

³³ Bylos 2 tomas 165 lapas

³⁴ 1999 m. sausio 14 d. UAB „Unitek“ prašymas būti priimtai į KLAKEIJA (bylos 4 tomas, 21 lapas). 1999 m. sausio 14 d. eiliniame KLAKEIJA susirinkime svarstytas UAB „Unitek“ prašymas būti priimtai į KLAKEIJA (bylos 4 tomas, 23 lapas).

³⁵ 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEIJA narių susirinkimo (jame buvo svarstytas klausimas dėl darbo grupės naujų agentavimo tarifų svarstymui) protokole ir 1998 m. birželio 18 d. KLAKEIJA narių susirinkimo protokole (jame nutarta paruošti ir atspausdinti agentavimo tarifų brošiūrą kartu su LLMAA) nurodyta, kad dalyvavo UAB „WM H. Muller & Co“ (bylos 4 tomas, 40, 42 lapai).

³⁶ Bylos 4 tomas, 27 lapas.

d., 1999 m. gegužės 19 d. KLAKEIJA susitikimuose ir susirinkimuose³⁷. Šie klausimai taip pat buvo svarstyti ir LLMAA³⁸.

(19) Pakartotinis LLMAA ir KLAKEIJA susirinkimas asociacijų susijungimo klausimu įvyko 1999 m. gegužės 31 d., kuriame dalyvavo 17 LLMAA ir KLAKEIJA narių. Šiame susirinkime buvo svarstyta: „1. LLMAA reorganizavimas į LLAA (Lietuvos Laivybos agentūrų asociaciją) arba dviejų Asociacijų jungimosi variantai. 2. LLAA įstatų svarstymas. 3. Dėl valdybos narių reorganizuotoje Asociacijoje skaičiaus“³⁹. Šiame susirinkime, svarstant abiejų asociacijų susijungimą buvo pažymėta, kad abiejų asociacijų tikslai ir veiklos kryptys yra praktiškai tos pačios⁴⁰.

(20) Vykstant šių asociacijų vienijimuisi, KLAKEIJA 1999 m. liepos 1 d. pareiškime LLMAA prašė priimti į LLMAA KLAKEIJA priklausančias nares pagal įmonių sąrašą, o KLAKEIJA narių prašymai⁴¹ tapti LLMAA nariais taip pat pradėti teikti 1999 m. liepos 1 d.⁴² LLMAA 1999 m. liepos 7 d. raštu informavo abiejų asociacijų narius dėl KLAKEIJA ir LLMAA narių bendro susirinkimo 1999 m. liepos 9 d., kurio dienotvarkėje apėmė šiuos klausimus: „<...> 2. KLAKEIJA narių priėmimas „in corpore“ į LLMAA. 3. LLMAA įstatų papildymas dėl asocijuotų narių statuso, valdybos narių skaičiaus ir asociacijos buveinės adreso. 4. LLMAA naujos valdybos rinkimai. <...>“⁴³. 1999 m. liepos 9 d. vykusiam abiejų asociacijų susitikime dalyvavo: UAB „Limarko“ (LLMAA), UAB „Klaipėdos Translit“ (LLMAA), UAB „Arijus“ (LLMAA), UAB „MK Laivyba“ (LLMAA), Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ (KLAKEIJA), UAB „Baltijos pervežimai“ (KLAKEIJA), UAB „Forlika“ (KLAKEIJA), UAB „Jūrų agentūra Forsa“ (KLAKEIJA), UAB „Passat“ (KLAKEIJA), UAB Prekybos namai „Skelmė“ (KLAKEIJA), UAB „Unitek“ (KLAKEIJA), UAB „WM H. Muller & Co“ (KLAKEIJA), UAB „Ferteksos transportas“ (KLAKEIJA)⁴⁴.

(21) Susijungus KLAKEIJA ir LLMAA bei KLAKEIJA nariams tapus LLMAA nariais 1999 m. spalio 22 d. KLAKEIJA buvo likviduota ir išregistruota⁴⁵.

(22) Tai, kad LLMAA iš esmės perėmė išregistruotos KLAKEIJA narius bei tęsė abiem asociacijoms tikslus atitinkančią veiklą, patvirtina ir kitos tyrimo metu nustatytos aplinkybės. Pavyzdžiui, tyrimo metu LLMAA Konkurencijos tarybai paaiškino: „<...> Asociacijų susijungimas buvo vykdomas KLAKEIJA nariams tampant LLMAA nariais. Kita vertus, formalios asociacijų reorganizavimo procedūros nebuvo vykdomos, todėl prie LLMAA prisijungus KLAKEIJA nariams LLMAA neperėmė KLAKEIJA teisių ir pareigų, o KLAKEIJA priimti sprendimai negaliojo nei naujiems, nei anksčiau prie LLMAA prisijungusiems nariams. <...>“⁴⁶. Tačiau bet kuriuo atveju LLMAA iš esmės tęsė KLAKEIJA veiklą, kiek tai susiję su bendrais šių asociacijų tikslais. Tai patvirtina tyrimo metu per patikrinimą rastas KLAKEIJA ir LLMAA bendras pareiškimas, kuriame nurodyta, kad abi „<...> asociacijos, siekdamos pakelti laivybos agentūrų, krovinių ekspeditorių bei krovinių savininkų vaidmenį bei įtaką tolimesnėje Klaipėdos uosto plėtroje ir visos Lietuvos Respublikos ekonomikoje, skelbia apie savo pajėgumų susijungimą, vienijasi po bendru „Lietuvos Laivybos Maklerių ir Agentų Asociacijos“ vardu ir deklaruoja sekančius savo pagrindinius siekius bei tikslus: išsaugoti ir sustiprinti Lietuvos versle nepriklausomo privataus Laivybos Agento ir ekspeditoriaus vietą ir vaidmenį, aktyviai dalyvauti, ruošiant ir tobulinant laivybos bei uosto įstatyminius pagrindus <...> sukurti dalykinę, bet tuo pačiu ir draugišką atmosferą Jūrinių agentūrų bei Ekspedicinių bendrovių tarpe, išvengiant nesąžiningos konkurencijos“⁴⁷.

³⁷ Bylos 4 tomas, 20, 22-23, 25 lapai; bylos 5 tomas, 3, 48 lapai.

³⁸ Tai patvirtina LLMAA 1998 m. lapkričio 20 d. KLAKEIJA adresuotas raštas (bylos 4 tomas, 25-26 lapai).

³⁹ Bylos 5 tomas, 29-31 lapai.

⁴⁰ Bylos 5 tomas, 6 lapas.

⁴¹ Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Forlika“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Litma“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „WM H. Muller & Co“.

⁴² Bylos 5 tomas, 4, 9-10, 14-23 lapai.

⁴³ Bylos 4 tomas, 18 lapas.

⁴⁴ Bylos 4 tomas, 13 lapas.

⁴⁵ Bylos 5 tomas, 49 lapas.

⁴⁶ Bylos 2 tomas, 32 lapas.

⁴⁷ Bylos 5 tomas, 2 lapas.

(23) Nagrinėjant KLAKEIJA veiklą parėmusios ir iki šiol veikiančios LLMAA veiklą, nustatyta, kad tarp pagrindinių LLMAA įstatų⁴⁸ 21 punkte numatytų tikslų yra: profesinės konsultacijos Lietuvos Respublikos valstybės institucijoms formuojant Lietuvos jūrinės politikos pagrindus; Lietuvos jūrinio verslo rinkos ugdymas ir puoselėjimas; asociacijos narių bendrų interesų atstovavimas valdžios institucijose, tarptautinėse jūrų organizacijose ir visuomeniniame gyvenime, rekomenduotinių procedūrų jūriniame versle ruošimas ir įdiegimas, profesionalios jūrinės etikos programavimas ir diegimas ir kt. Ūkio subjektai, priklausantys LLMAA, pagal LLMAA įstatų (2004 m. redakcija) 4.2 punktą privalo mokėti asociacijos narių susirinkime nustatytą nario mokesį; laikytis asociacijos įstatų ir vidaus taisyklių; vykdyti asociacijos narių susirinkimų ir asociacijos valdybos sprendimus bei įpareigojimus. Pagal LLMAA įstatų 4.3 punktą, jeigu asociacijos narys nesilaiko įstatų ir etikos kodekso, žemina asociacijos prestižą ir vardą, jis gali būti pašalintas iš asociacijos narių (nuostata atsirado nuo 1996 m.⁴⁹).

(24) Nagrinėjant KLAKEIJA ir LLMAA narių veiklą, nustatyta, kad laivų agentavimo veikla turėjo teisę užsiimti šie ūkio subjektai: UAB „Afalita“ (agentavimo paslaugas teikė nuo 1998 m. birželio mėn.⁵⁰ pagal 1998 m. birželio 17 d. licenciją ir atestavimo pažymėjimus, išduotus 1999 m. birželio 17 d. (laikinas), 2001 m. gegužės 3 d. (laikinas), 2004 m. gegužės 3 d. (laikinas), 2007 m. gegužės 5 d. (neterminuotas)⁵¹; UAB „Amber Bay“ (atestavimo pažymėjimai⁵² išduoti 2000 m. sausio 10 d. (laikinas), 2005 m. sausio 28 d. (neterminuotas)⁵³; UAB „Arijus“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁵⁴ 1996 m. balandžio 23 d. (laikinas), 1999 m. balandžio 23 d. (laikinas), 2001 m. liepos 13 d. (laikinas), 2004 m. liepos 14 d. (neterminuotas); Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ (atestavimo pažymėjimai⁵⁵ išduoti 1996 m. balandžio 23 d. (laikinas), 1999 m. balandžio 23 d. (laikinas), 2001 m. balandžio 17 d. (laikinas), 2004 m. balandžio 18 d. (laikinas), 2007 m. balandžio 19 d. (neterminuotas)⁵⁶; UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ (atestavimo pažymėjimai⁵⁷ suteikti 2003 m. sausio 14 d. (laikinas), 2007 m. vasario 16 d. (neterminuotas)⁵⁸; UAB „Baltijos pervežimai“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁵⁹ 1997 m. lapkričio 4 d., 2000 m. lapkričio 4 d., 2003 m. lapkričio 5 d., 2006 m. lapkričio 6 d. (neterminuotas)⁶⁰; UAB „Baltlanta“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁶¹ 2000 m. vasario 17 d., 2006 m. guodžio 19 d.⁶²); UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁶³ 1999 m. sausio 18 d. (laikinas), 2000 m. balandžio 14 d. (laikinas), 2001 m. liepos 13 d. (laikinas), 2007 m. vasario 16 d. (neterminuotas); UAB „BPA“ (agentavimo paslaugas teikė nuo 2004 m. liepos 2 d. (suteiktas neterminuotas atestavimo pažymėjimas)⁶⁴), AB „DFDS SEAWAYS“ (atestavimo pažymėjimas išduotas 2006 m. birželio 1 d.⁶⁵, iki šio pažymėjimo išdavimo laivų agentavimo paslaugas motininės kompanijos laivams teikė pagal laikinai galiojusius pažymėjimus), UAB „Ferteksos transportas“ (laivų agentavimo veiklą vykdė nuo 1999 m. iki 2004 m. gegužės 3 d., kuomet buvo panaikintas atestavimo pažymėjimas ir po jo panaikinimo nebuvo teikiamos jokios laivų agentavimo

⁴⁸ Bylos 1 tomas, 49-59 lapai.

⁴⁹ Bylos 2 tomas 57-59 lapai.

⁵⁰ Bylos 12 tomas 82 lapas; taip pat žr. 1999-2009 m. sąskaitas faktūras, kuriose matosi atlyginimas už agentavimo paslaugas (bylos 12 tomas 21 lapas). Bylos 74 tomas, 69 lapas.

⁵¹ Bylos 1 tomas, 78 lapas.

⁵² Bylos 24 tomas, 85 lapas; bylos 74 tomas, 69 lapas.

⁵³ Bylos 1 tomas, 78 lapas.

⁵⁴ Bylos 13 tomas, 166-168 lapai; bylos 74 tomas, 69 lapas.

⁵⁵ Bylos 14 tomas, 73-77 lapai.

⁵⁶ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁵⁷ Bylos 74 tomas, 70-72 lapai.

⁵⁸ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁵⁹ Bylos 15 tomas, 129 lapas.

⁶⁰ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁶¹ Bylos 16 tomas, 39-40 lapai.

⁶² Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁶³ Bylos 17 tomas, 29-30 lapai.

⁶⁴ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁶⁵ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

paslaugos⁶⁶); UAB „Fertimara“ (atestavimo pažymėjimas (neterminuotas) išduotas 2004 m. gegužės 10 d.⁶⁷); UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁶⁸ 2001 m. gegužės 3 d. (laikinas), 2002 m. gegužės 4 d. (laikinas), 2005 m. gegužės 5 d. (neterminuotas)⁶⁹); UAB „Green Terminal“ (įmonė nurodo, kad laivų agentavimo veiklą vykdo nuo 1998 m.⁷⁰, neterminuotas atestavimo pažymėjimas buvo išduotas 2004 m. liepos 14 d.⁷¹); UAB „Jungtinė ekspedicija“ (atestavimo pažymėjimas (neterminuotas) išduotas 2004 m. rugpjūčio 25 d.⁷²), UAB „Jurtinga“ (atestavimo pažymėjimas buvo suteiktas 2008 m. spalio 7 d.⁷³); UAB „Jurtinga Shipping“ (laivų agentavimo veiklai reikalingo pažymėjimo neturėjo); UAB „Jūrtransa“ (agentavimo veiklą vykdė nuo 2002 m.⁷⁴, neterminuotas atestavimo pažymėjimas buvo suteiktas 2004 m. birželio 22 d.⁷⁵); UAB „Jūrų agentūra Forsa“ (atestavimo pažymėjimai išduoti⁷⁶ 1996 m. balandžio 23 d. (laikinas), 1999 m. birželio 1 d. (laikinas), 2001 m. gegužės 3 d. (laikinas), 2004 m. gegužės 4 d. (laikinas), 2007 m. gegužės 4 d. (neterminuotas)⁷⁷); UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ (atestavimo pažymėjimas (neterminuotas) išduotas 2006 m. birželio 23 d.⁷⁸); UAB „Koralita“ (atestavimo pažymėjimas išduotas 2006 m. gegužės 22 d., panaikintas 2009 m. lapkričio 19 d.⁷⁹); UAB „Klaipėdos Translit“ (įmonė nurodė, kad laivų agentavimo paslaugas teikia nuo 1993 m.⁸⁰ atestavimo pažymėjimai išduoti 1999 m. liepos 15 d. (laikinas), 2007 balandžio 19 d. (neterminuotas)⁸¹); UAB „Lepūnas“ (atestavimo pažymėjimas išduotas 2004 m. rugpjūčio 17 d. (neterminuotas)⁸²); UAB „Limarko“ (įmonė nurodė⁸³, kad laivų agentavimo veiklą vykdė 1993-2005 m., o licencijos teikti laivų agentavimo paslaugas išduotos⁸⁴ 1996 m. balandžio 1 d., 1999 m., 2004 m. balandžio 18 d.); UAB „Limarko jūrų agentūra“ atestavimo pažymėjimas išduotas 2005 m. gruodžio 29 d.⁸⁵), UAB „Litma“ (1996 m. balandžio 1 d. – 1999 m. balandžio 1 d. įmonė turėjo licenciją⁸⁶ teikti agentavimo paslaugas. Vėlesni atestavimo pažymėjimai, suteikiantys teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduoti 1999 m., 2001 m., 2004 m. birželio 22 d. (neterminuotas)⁸⁷); UAB „MK Laivyba“ (įmonė nurodė, kad laivų agentavimo paslaugas teikė nuo 1991 - 2004 m. vadovaujantis įmonės registravimo pažymėjimu ir sutartimis su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija⁸⁸. Atestavimo pažymėjimas (neterminuotas) išduotas 2004 m. birželio 22 d.⁸⁹); UAB „MSC Vilnius“ (neterminuotas atestavimo pažymėjimas suteiktas 2007 m. gegužės 4 d.⁹⁰); UAB „Nordis Shipping Service“ (atestavimo pažymėjimas išduotas 2006 m. rugsėjo 22 d. Laivų agentavimas yra pagrindinė įmonės veika⁹¹); UAB „Nurminen Maritime“ (atestavimo pažymėjimas,

⁶⁶ Bylos 22 tomas, 100-101 lapai.

⁶⁷ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁶⁸ Bylos 23 tomas, 92-93 lapai.

⁶⁹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷⁰ Bylos 25 tomas, 3 lapas. Taip pat žr. 1999 -2003 m. sąskaitas faktūras, kuriose matomas atlygis už agentavimo paslaugas (bylos 25 tomas 17-33 lapai).

⁷¹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷² Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷³ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷⁴ Bylos 28 tomas, 21-71 lapai.

⁷⁵ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷⁶ Bylos 29 tomas, 93-96 lapai.

⁷⁷ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷⁸ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁷⁹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁸⁰ Bylos 34 tomas, 94 lapas.

⁸¹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁸² Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁸³ Bylos 35 tomas, 99 lapas.

⁸⁴ Bylos 35 tomas, 124-125 lapai.

⁸⁵ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁸⁶ Bylos 37 tomas, 55 lapas.

⁸⁷ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁸⁸ Bylos 35 tomas, 124 lapas.

⁸⁹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹⁰ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹¹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2004 m. birželio 22 d. (neterminuotas)⁹²); UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ (atestavimo pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2004 m. gegužės 10 d. (neterminuotas)⁹³); UAB „Passat“ (įmonė agentavimo paslaugas teikia nuo 1998 m. birželio mėn., neterminuotas atestavimo pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2007 m. gegužės 5 d.⁹⁴; iki tol įmonė teikė agentavimo paslaugas laikinų pažymėjimų pagrindu); UAB Prekybos namai „Skelmė“ (atestavimo pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2004 m. rugpjūčio 17 d. (neterminuotas)⁹⁵, iki tol laivų agentavimo paslaugas bendrovė teikė pagal 1997 m. liepos 7 d. ir 2000 m. liepos 13 d. išduotus laikinus pažymėjimus⁹⁶); UAB „Unitek“ (įmonė nurodė, kad laivų agentavimo paslaugas teikė nuo 1998 m. gegužės mėnesio, kuomet buvo išduotas atestavimo pažymėjimas⁹⁷. Neterminuotas atestavimo pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2004 m. birželio 22 d.⁹⁸); UAB „Vakarų laivų agentai“ (atestavimo pažymėjimas išduotas 2007 m. vasario 16 d. (neterminuotas)⁹⁹, iki šio pažymėjimo išdavimo dienos agentavimo paslaugas įmonė teikė 2003 m. vasario 14 d. (laikinas) ir 2004 m. vasario 15 d. (laikinas) išduotų pažymėjimų pagrindu¹⁰⁰); UAB „Uosto vartai“ (įmonė teigė, kad ji laivų agentavimo paslaugas teikė nuo pat jos įsteigimo 1994 m. iki 2007 m.¹⁰¹ Žinomi šie įmonei išduoti atestavimo pažymėjimai: 1999 m. balandžio 23 d. (laikinas), 2007 m. gegužės 4 d. (neterminuotas)¹⁰²); UAB „VPA Logistics“ (atestavimo pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2008 m. birželio 12 d. (neterminuotas)¹⁰³); UAB „Volfra – Klaipėda“ (atestavimo pažymėjimai, suteikiantys teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduoti 1999 m., 2003 m.¹⁰⁴, 2005 m. sausio 10 d. (neterminuotas)¹⁰⁵); UAB „WM H. Muller & Co“ (yra žinoma, kad įmonė teikė laivų agentavimo paslaugas nuo 1998 m. gegužės mėn.¹⁰⁶ Atestavimo pažymėjimas (neterminuotas), suteikiantis teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, išduotas 2006 m. gegužės 18 d.¹⁰⁷, iki šio pažymėjimo išdavimo laivų agentavimo paslaugas bendrovė teikė pagal laikinus pažymėjimus¹⁰⁸).

(25) Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad nepaisant to, jog buvo LLMAA nariais, kai kurie ūkio subjektai vis dėlto nevykdė laivų agentavimo veiklos arba šių paslaugų niekada neteikė klientams – su jais nesusijusiems kitiems ūkio subjektams.

(26) Pavyzdžiui, tyrimo metu 2010 m. spalio 7 d. AB „DFDS SEAWAYS“ nurodė, kad nuo įsikūrimo agentuoja tik patronuojančios bendrovės¹⁰⁹ laivus. UAB „Forlika“, nors buvo KLAKEJA ir LLMAA nare, niekada neturėjo laivų agentavimo veiklai būtino pažymėjimo¹¹⁰. UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“, būdama LLMAA nare, taip pat niekada neteikė laivų agentavimo paslaugų ir neturėjo šiai veiklai būtino pažymėjimo.

3. Laivų agentavimo paslaugų tarifų svarstymas ir nustatymas KLAKEJA ir LLMAA

⁹² Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹³ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹⁴ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹⁵ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹⁶ Bylos 46 tomas, 75-76 lapai.

⁹⁷ Bylos 47 tomas, 37 lapai.

⁹⁸ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

⁹⁹ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai, bylos 48 tomas, 11 lapas.

¹⁰⁰ Bylos 48 tomas, 55, 62 lapai.

¹⁰¹ Bylos 50 tomas, 33 lapas.

¹⁰² Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

¹⁰³ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

¹⁰⁴ Bylos 74 tomas, 1998 m. gegužės mėn. – 2009 m. spalio mėn. sąskaitos faktūros (bylos 54 tomas, 26-47 lapai).

¹⁰⁵ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

¹⁰⁶ Žr. 1998 m. sąskaitas faktūras (bylos 54 tomas, 46, 89 p.) žr. kitas sąskaitas faktūras 1999-2009 m. (bylos 54 tomas, 26-48 lapai).

¹⁰⁷ Bylos 1 tomas, 75-80 lapai.

¹⁰⁸ Bylos 74 tomas, 68-71 lapai.

¹⁰⁹ Bylos 20 tomas, 1 lapas; 123-133 lapai.

¹¹⁰ Bylos 55 tomas, 25 lapas.

(27) Tyrimo metu nustatyta, kad laivų agentavimo paslaugas teikiantys ūkio subjektai, dalyvaujantys KLAKEJA ir LLMAA veikloje, tarėsi dėl laivų agentavimo paslaugų kainų derinimo. Ūkio subjektų veiksmų derinimas nustatant agentavimo paslaugų kainą, prasidėjo vėliausiai 1998 m. birželio 18 d., kuomet KLAKEJA priklausančios ir laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiančios bendrovės, dalyvaujant ir LLMAA atstovams, priėmė „rekomenduojamus“ minimalius laivų agentavimo tarifus, kurie po 1999 m. liepos mėn. įvykusio KLAKEJA ir LLMAA susivienijimo buvo toliau svarstomi jau LLMAA susirinkimuose, Valdybos bei Drausminio komiteto posėdžiuose. Tai patvirtina toliau nurodyti tyrimo metu rasti įrodymai ir nustatytos aplinkybės.

(28) 1998 m. kovo 3 d. faksu KLAKEJA buvo išsiųsta 1998 m. kovo 5 d. turėjusio įvykti eilinio asociacijos narių susitikimo darbotvarkė, kurioje numatytas svarstyti klausimas: „<...> 2. Dėl naujų agentavimo tarifų <...>“. Šio susirinkimo darbotvarkė išsiųsta šioms tyrimo metu nagirnetoms KLAKEJA narėms: UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Forlika“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Litma“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „WM H. Muller & Co“¹¹¹.

(29) KLAKEJA eilinio susirinkimo, turėjusio įvykti 1998 m. gegužės 8 d., darbotvarkėje numatytas svarstyti klausimas: „1. Pranešimas dėl planuojamų naujų bendrų agentavimo tarifų – V. Marinecas“ (UAB UAB „WM H. Muller & Co“). Darbotvarkė išsiųsta KLAKEJA narėms: „Baltijos Pervežimai, Forlika, Litma, Passat, Skelmė, WM H Muller&Co“. Šio 1998 m. gegužės 8 d. įvykusio KLAKEJA narių susirinkimo metu buvo nuspręsta „1. Sudaryti darbo grupę naujų agentavimo tarifų svarstymui: <...> Kafidov“ (UAB „Passat“, KLAKEJA). Šiame susirinkime dalyvavo KLAKEJA atstovai: „Baltijos Pervežimai“, „Forlika“, „Forsa“, „Litma“, „Passat“, „WM H. Muller & Co“¹¹².

(30) 1998 m. birželio 17 d. eilinio KLAKEJA visuotinio susirinkimo, kuris turėjo įvykti 1998 m. birželio 18 d., darbotvarkėje numatytas svarstyti klausimas: „<...> 3. Dėl naujų bendrų agentavimo tarifų – kviečiamas p. Lukas (LLMAA prezidentas)“. Šio susirinkimo darbotvarkė buvo išsiųsta KLAKEJA atstovams „<...> Baltijos pervežimai, Forlika, Forsa, Litma, Passat, Skelmė, WmH M <...>“. 1998 m. birželio 18 d. vykusiame eiliniame KLAKEJA narių susirinkime buvo nuspręsta: „<...> 3. Paruošti ir atspausdinti Agentavimo tarifų brošiūrą kartu su LLMAA. <...>“. Nustatyta, kad šiame susirinkime dalyvavo šie KLAKEJA atstovai „<...> Forsa, Litma, Passat, Skelmė, WmH M“¹¹³.

(31) 1998 m. KLAKEJA ir LLMAA kartu paruoštoje laivų agentavimo tarifų brošiūroje, rastoje LLMAA patalpose 2010 m. gegužės 17 d. patikrinimo metu, nurodyta: „<...> Lietuvos Laivybos Maklerių ir Agentų Asociacija bei Klaipėdos Laivų Agentavimo ir Krovinių Ekspedicijos įmonių Asociacija priėmė šias Agentavimo tarifų Normas, padėsiąs išlaikyti aukštus agentavimo paslaugų standartus, Agentų patikimumą bei atsidavimą visų Klaipėdos uosto klientų interesų saugojimui <...>“. Brošiūroje esančioje lentelėje parašyta: „Rekomenduojami minimalūs agentavimo tarifai“. Lentelėje pateikti minimalūs laivų agentavimo tarifai išreikšti Jungtinių Amerikos Valstijų doleriais (USD), o laivui taikytino minimalaus agentavimo tarifo dydis yra susietas su laivo bendroju tonažu (BT); šalia agentavimo tarifų lentelės yra pateikti jos „Naudojimosi principai“, kuriuose nurodyta, kokiais atvejais yra taikytini „baziniai tarifai“, o kokiais atvejais gali būti taikomi mažesni nei „baziniai tarifai“, pavyzdžiui, „linijiniams laivams rekomenduota taikyti 75 proc. bazinio tarifo, kruiziniams laivams – 50 proc. bazinio tarifo ir t.t.“¹¹⁴.

(32) 1998 m. rugpjūčio 14 d. laikraštyje „Verslo žinios“ buvo atspausdintas straipsnis kuriame KLAKEJA prezidentas V. Marinecas pasisakė, kad „dvi Klaipėdos jūrinio agentavimo firmos vienijančios asociacijos nustatė laivų agentavimo tarifus ir Vyriausybė jiems nebedaro

¹¹¹ Bylos 4 tomas, 38 lapas.

¹¹² 1998 m. gegužės 8 d. KLAKEJA narių susirinkimo protokolas Nr. 5 (bylos 4 tomas, 41-42 lapas).

¹¹³ Bylos 4 tomas, 39-40 lapas.

¹¹⁴ Bylos 2 tomas, 101-103 lapai; bylos 7 tomas, 16-20 lapai.

įtakos. <...> Abiejų asociacijų nariai išipareigojo laikytis nustatytų tarifų. Tarifuose numatyti minimalūs įkainiai, kurie padės išvengti dempingavimo, atsirasdavusio, kai laivo savininkai skelbdavo savotiškus konkursus keliems agentams vienu metu ir rinkdavosi pigiausią pasiūlymą <...>¹¹⁵.

(33) Valstybinė konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnyba 1998 m. spalio 6 d. raštu Nr. 07-07-1065, siųstu KLAKEĪA ir LLMAA, cituodama Asociacijų raštą, paminėjo „<...> Jūsų vadovaujamos asociacijos š. m. gegužės – birželio mėn. savo asocijuotų narių susirinkimuose svarstė rekomendacinių minimalių agentavimo tarifų nustatymo klausimus ir nutarė dokumentaliai įforminti abiejų asociacijų susitarimą dėl laivų agentavimo paslaugų minimalių tarifų patvirtinimo ir išleidimo. Valstybinė konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnyba, sutinkamai su Konkurencijos įstatymo 9 str. prašo papildomai svarstyti klausimą dėl laivų agentavimo paslaugų minimalių tarifų panaikinimo, kaip prieštaraujančio minėtoms įstatyminėms normoms bei Konkurencijos įstatymui ir apie svarstymo rezultatus mus informuoti. <...>¹¹⁶. Tačiau 1998 m. lapkričio 13 d. laikraštyje „Verslo žinios“ KLAKEĪA prezidentas V. Marinecas nesutiko su Valstybinės konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnybos minėtame rašte išdėstyta išvada¹¹⁷.

(34) KLAKEĪA eilinio susitikimo, turėjusio įvykti 1998 m. gruodžio 11 d., dienotvarkėje numatytas svarstyti klausimas: „<...> 3. Apie agentavimo tarifus 1998 m. Dalyvauja V. Paulauskas ir S. Vaišvilas. <...>“. Šio susitikimo darbotvarkė buvo išsiųsta KLAKEĪA nariams: „<...> Baltijos Pervežimai, Forlika, Forsa, Litma, Passat, Skelmė, WM H Muller&Co <...>“. Nustatyta, kad į šį KLAKEĪA susirinkimą buvo pakviesti dalyvauti ir LLMAA atstovai tarp kurių buvo ir Karolis Ruzgaila (LLMAA, UAB „Translit“, dabar UAB „Klaipėdos Translit“ vadovas)¹¹⁸.

(35) KLAKEĪA 1998 m. gruodžio 23 d. UAB „Baltijos pervežimai“ (KLAKEĪA narei) išsiuntė raštą: „Arūnai. Sekančiam susitikimui kovo 5 d. siūlau tokius klausimus dienotvarkei <...> 3. Dėl naujų agentavimo tarifų <...> Su pagarba V. Marinecas“¹¹⁹.

(36) 1999 m. rugpjūčio 6 d. laikraštyje „Verslo žinios“ buvo atspausdintas straipsnis „Susivienijo jūrinės asociacijos“. Šiame straipsnyje minima „<...> Jungtinė asociacija įregistruota kaip Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija (LLMAA). <...> Vienytis pradėta daugiau nei prieš metus. O bene pirmasis bendras projektas buvo rekomenduojamų laivų agentavimo tarifų parengimas. Šios rekomendacijos galioja ir dabar, – teigia p. Marinecas“ (UAB „WM H. Muller & Co“ direktorius)¹²⁰.

(37) Tyrimo metu aiškinantis nustatytas faktines aplinkybes buvo gauti LLMAA paaiškinimai dėl laivų agentavimo paslaugų minimalių rekomenduojamų tarifų nustatymo. LLMAA paaiškino: „<...> Asociacija neturi tikslios informacijos, kada ir kam kilo mintis svarstyti klausimą dėl rekomenduojamų laivų agentavimo tarifų priėmimo, tačiau Asociacijos duomenimis šio sprendimo priėmimą 1998 m. iniciavo KLAKEĪA, o tarifų priėmimo klausimą aktyviausiai siūlė tuometinis KLAKEĪA prezidentas V. Marinecas (UAB „WM H. Muller & Co“). 1999 m. KLAKEĪA nariams perėjus į LLMAA, V. Marinecas buvo išrinktas LLMAA prezidentu ir toliau teikė siūlymus dėl rekomenduojamų tarifų taikymo ir peržiūrėjimo.<...>¹²¹. „<...> Apie agentavimo tarifus pirmą kartą buvo užsiminta tik 1998 m. birželio 18 d. KLAKEĪA asociacijos narių protokole Nr. 6, kuriame kalbama apie sprendimą „paruošti ir atspausdinti Agentavimo Tarifų brošiūrą“. <...> manytina, kad rekomenduojamų agentavimo tarifų priėmimą iniciavo KLAKEĪA, kaip daugiau narių ir didesnę įtaką turinti asociacija, tuo tarpu LLMAA tik galimai prisijungė prie bendros iniciatyvos išleisti bukletą“¹²². LLMAA taip pat paaiškino, jog „<...> Asociacija daro prielaidą, kad šie tarifai, buvo parengti pagal Klaipėdos valstybinio jūrų uosto rinkliavų ir patarnavimų tarifų taikymo taisyklės, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1993

¹¹⁵ Bylos 1 tomas, 105 lapas.

¹¹⁶ Bylos 4 tomas, 31 lapas.

¹¹⁷ Bylos 4 tomas, 32 lapas.

¹¹⁸ Bylos 4 tomas, 45 lapas.

¹¹⁹ Bylos 4 tomas, 43 lapas.

¹²⁰ Bylos 4 tomas, 19 lapas.

¹²¹ Bylos 2 tomas, 33 lapas.

¹²² Bylos 2 tomas, 34 lapas.

*m. birželio 16 d. įsakymu Nr. 225, kurios iki 1998 m. nustatė minimalius agentavimo paslaugų tarifus. Kitaip tariant, rekomenduojami tarifai atkartojo iki tol teisės aktuose nustatytą tarifų skaičiavimo tvarką. <...> Rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų lentelė yra sudaryta remiantis laivo bruto tonažo skaičiavimo metodika, analogiškai kaip skaičiuojamos uosto rinkliavos*¹²³.

(38) Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų klausimas buvo aktualus ir po jų priėmimo bei asociacijų susijungimo. Tai patvirtina vėliau vykusių LLMAA visuotinio narių susirinkimų, valdybos susirinkimų darbotvarkės, protokolai bei LLMAA vykdančiojo direktoriaus Gedimino Ragauskos LLMAA nariams siųsti elektroniniai laišakai. Be to, LLMAA susirinkimuose taip pat buvo keliamas klausimas ir dėl minimalių agentavimo tarifų didinimo¹²⁴.

(39) LLMAA vykdančysis direktorius Gediminas Ragauskas 2000 m. sausio 5 d. išsiuntė LLMAA nariams „<...>, Arijus, Astramara, Baltic Shipping, Ferteksos transportas, Forlika, Forsa, Limarko, Litma, MK Laivyba, Passat, Skelmė, Klaipėdos Translit, Unitek <...>“ elektroninį laišką: „Gerb. nariai, Pranesu apie asociacijos nariu visuotini susirinkima, kuris ivyks 2000 sausio 6 d. ketvirtadieni 16.30 val., Klaipėdos viešbučio 10 aukste su dienotvarke: I dalis (16.30-17.45): <...> 7. Dėl agentavimo tarifu 2000 m. (dabar galioja 1998 m. redakcija) – V. Marinecas <...> Gerbiami nariai dalyvavimas būtinas. Pagarbiai V. Marinecas, Gediminas Ragauskas“¹²⁵.

(40) 2000 m. sausio 6 d. įvykusiame visuotiniame LLMAA narių susirinkime, kuriame dalyvavo: „<...> Arijus, Astramara, Ferteksos transportas, Forlika, Forsa, Klaipėdos Translita (UAB „Klaipėdos Translit“), Mindaugas Karalius PĮ (UAB „MK Laivyba“), Passat, Wm H Muller <...> atstovai“ klausimas dėl agentavimo tarifų 2000 m. nebuvo svarstytas (protokolas Nr. 01/2000)¹²⁶, vis dėlto šis laivų agentavimo tarifų klausimas buvo įtrauktas į LLMAA 2000 m. sausio 19 d. valdybos posėdžio dienotvarkę. tačiau šio klausimo svarstymas buvo atidėtas kitam valdybos posėdžiui. Šiame valdybos posėdyje dalyvavo: <...> Sigitas Čiurlys (UAB „Forlika“), Mindaugas Karalius PĮ (UAB „MK Laivyba“), Vytautas Lygnugaris (UAB „Limarko“) <...>“¹²⁷.

(41) 2000 m. vasario 4 d. LLMAA vykdančiojo direktoriaus Gedimino Ragauskos išsiųstas elektroninis¹²⁸ laiškas visiems LLMAA valdybos nariams: „<...>, Forlika, Limarko, MK Laivyba, <...>, „Gerbiami valdybos nariai, siūloma sekanti darbotvarke <...> 2. Del rekomenduojamu agentavimo tarifu (Valdemaras Vaičekauskas (UAB „Krantas Shipping“, LLMAA narė 1995-2004 m.) <...> Laukiame is Jusu pastabu ir pataisymu. Pirmadieni bus išplatinta visiems nariams. Pagarbiai Valdemaras Vaičekauskas, Gediminas Razauskas (UAB „Laivų techninis aprūpinimas“, LLMAA narė 1999-2004 m.)“.

(42) 2000 m. vasario 10 d. visuotiniame LLMAA susirinkime (be kitų narių jame taip pat dalyvavo: UAB „Arijus“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Forlika“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Limarko“, UAB „Litma“, UAB „Wm H. Mueller & Co“ atstovai) antru klausimu svarstant rekomenduojamus agentavimo tarifus „V. Marinecas pranešė apie būtinybę pakelti agentavimo tarifus, kad būtų lengviau manipuluoti nuolaidomis. Narių buvo paprašyta paruošti savo pasiūlymus ir pastabas, kurias atsiųsti į LLMAA. <...>“¹²⁹.

(43) Po šio LLMAA narių susirinkimo kai kurios bendrovės pateikė savo siūlymus dėl minimalių agentavimo tarifų. LLMAA vykdančysis direktorius Gediminas Ragauskas 2000 m. vasario 23 d. persiuntė LLMAA prezidentui V. Marinecui (UAB „WM H. Muller & Co“) UAB „Kočekas“ (LLMAA narė buvo 1998-2007 m.) nuomonę dėl agentavimo tarifų padidinimo: „Mūsų nuomone, agentavimo tarifai turi būti padidinti 25 proc. nuo esamų tarifų“¹³⁰. LLMAA vykdančysis

¹²³ Bylos 2 tomas, 34 lapas; bylos 6 tomas, 16-28 lapai.

¹²⁴ Žr. bylos 7 tomas, 5 ir 8 lapai.

¹²⁵ Bylos 7 tomas, 15 lapas.

¹²⁶ Bylos 7 tomas, 13-14 lapai.

¹²⁷ Bylos 7 tomas, 10-11 lapai.

¹²⁸ Bylos 7 tomas, 9 lapas.

¹²⁹ Bylos 7 tomas, 5 lapas.

¹³⁰ Bylos 7 tomas, 3 lapas.

direktorius Gediminas Ragauskas 2000 m. vasario 25 d. persiuntė LLMAA prezidentui V. Marinecui UAB „Limarko“ nuomonę dėl agentavimo tarifų: „*Gerbiamas Gediminai, Dekojame tamstai uz priminima. „Limarko“ siulo siuos pataisymus ir papildymus: 1. Pakelti agentavimo tarifus 10-15% 2. Atsisakyti agentavimo nuolaidu, kai laivas kraunasi vienos rusies biru krovini. 3. Tarifu lentelėje laivams, kuriu BT yra nuo 1000 iki 4000 reg.t, pateikti ikainius kas 250 reg.t. Su pagarba Limarko/Klaipeda Igoris Uba*“¹³¹.

(44) Po atskirų bendrovių pateiktų pasiūlymų dėl laivų agentavimo tarifų padidinimo, 2000 m. balandžio 3 d. buvo išsiųstas Gedimino Ragausko (LLMAA vykdomojo direktoriaus) elektroninis laiškas, kuriuo LLMAA nariai (tarp jų UAB „Baltlanta“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Forlika“, UAB „Forsa“, UAB „Limarko“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Unitek“, UAB „WM H. Muller & Co) buvo informuoti, kad sekančiame LLMAA susirinkime bus svarstomas agentavimo tarifų padidinimas apie 10 proc.¹³².

(45) 2000 m. balandžio 6 d. LLMAA visuotinio narių susirinkimo protokole buvo nurodyta apie sudaromą darbo grupę dėl tarifų svarstymo¹³³ (duomenų, kad ši darbo grupė vykdė veiklą, nebuvo nustatyta¹³⁴).

(46) 2000 m. lapkričio 16 d. (protokolas Nr. 05/2000)¹³⁵ ir 2001 m. kovo 7 d. (protokolas Nr. 01/2001)¹³⁶ vykusiuose visuotiniuose LLMAA narių susirinkimuose buvo svarstytas klausimas „dėl LLMAA interneto tinklapio kūrimo, bukletų bei gairių leidybos“.

(47) 2001 m. gegužės 10 d. LLMAA visuotiniame narių susirinkime taip pat buvo keliamas rekomenduojamų minimalių tarifų pakeitimo klausimas: „*E. Melnikov pranešė apie esamą situaciją tanklaivių aptarnavimo rinkoje. Yra šioje rinkoje dirbanti agentavimo UAB „Compass Transit“ (LLMAA narė 2002-2005 m.), kuri yra aiškiai pareiškusi apie savo dempingavimo tikslus ir ji vykdys savo veiklą šia linkme kol neliks ji vienintelė šioje rinkoje. R. Gediminas ir L. Bergeris paminėjo ir kitas įmones, kurios užsiima tarifų dempingavimu, tai UAB „Avantika“, UAB „Passat“. Uba (UAB „Limarko“) pasiūlė padaryti pataisas LLMAA rekomenduojamuose tarifuose, kad netaikyti jokios nuolaidos biriams kroviniams ir išdėstyti 3 punktą sekančiai: Laivams įplaukiantiems išsikrauti ar/ir pasikrauti vienos rūšies skysto krovinio – 75 % bazinio tarifo. Nuspręsta: rekomenduoti taikyti nuolaidas tik laivams, įplaukiantiems išsikrauti ar/ir pasikrauti vienos rūšies skysto krovinio. Balsuota - vienbalsiai*“¹³⁷.

(48) Nuo 1998 iki 2002 m. KLAKEIJA ir LLMAA kartu priimti rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifų įkainiai buvo išreikšti JAV doleriais¹³⁸, o 2002 m. vasarą Lietuvos valiutą litą susiejus su Europos Sąjungos valiuta euru, minimalūs laivų agentavimo tarifų įkainiai, atsižvelgiant į tuometinį lito ir euro kursą buvo perskaičiuoti iš JAV dolerių į Eurą¹³⁹. LLMAA negalėjo konkrečiai pakomentuoti, kaip buvo perskaičiuota tarifų valiuta, asociacijos nuomone, valiuta buvo perskaičiuota LLMAA administracijos, LLMAA nepriėmus formalaus sprendimo¹⁴⁰. 2002 m. LLMAA priimti minimalūs laivų agentavimo tarifai galioja iki šiol. Minėtame buklete parašyta „<...> Lietuvos Laivybos Maklerių ir Agentų Asociacija priėmė Rekomenduojamus agentavimo tarifus, padėsiančius išlaikyti aukštus agentavimo paslaugų standartus, Agentų patikimumą, užtikrinant Klaipėdos uosto klientų interesus. Agentavimo tarifai yra išreikšti EURAIS ir priklauso nuo laivo BT/BRT <...>“. Buklete esančioje lentelėje parašyta: „Rekomenduojami minimalūs agentavimo tarifai“. Lentelėje pateikti minimalūs laivų agentavimo tarifai išreikšti eurais, o laivui taikytino minimalaus agentavimo tarifo dydis yra susietas su laivo

¹³¹ Bylos 7 tomas, 2 lapas.

¹³² Bylos 7 tomas, 1-3 lapai.

¹³³ Į darbo grupę išrinkti: G. Kafidov (UAB „Passat“), I. Uba (UAB „Limarko“), P. Rupšys

¹³⁴ Bylos 2 tomas, 32-36 lapai.

¹³⁵ Bylos 8 tomas, 1-2 lapai.

¹³⁶ Bylos 11 tomas, 165 lapas.

¹³⁷ Bylos 11 tomas, 162-163 lapai.

¹³⁸ Bylos 2 tomas, 102 lapas.

¹³⁹ Bylos 1 tomas, 4-5 lapas.

¹⁴⁰ Bylos 2 tomas, 36 lapas.

bendruoju tonažu (BT); šalia agentavimo tarifų lentelės yra pateikti jos „*Naudojimosi principai*“, kuriuose nurodyta, kokiais atvejais yra taikytini „*baziniai tarifai*“, o kokiais atvejais gali būti taikomi mažesni nei „*baziniai tarifai*“, pvz., „*linijiniams laivams rekomenduota taikyti 75 proc. bazinio tarifo, kruiziniams laivams – 50 proc. bazinio tarifo ir t.t.*“¹⁴¹.

(49) 2003 m. vasario 12 d. įvyko LLMAA valdybos posėdis (valdybos posėdžio protokolas Nr. 7), kurio metu svarstyta „rekomenduojamų“ tarifų bukletu nauja leidyba. Posėdyje dalyvavo: „<...> Karolis Ruzgaila (UAB „Klaipėdos Translit“), Igoris Uba (UAB „Limarko“), Mindaugas Karalius (UAB „MK Laivyba“), Vytautas Šileika (UAB „BPA“), Sigitas Čiurlys (UAB „Forlika“), Arūnas Jankauskas (UAB „Baltijos pervežimai“). Šio posėdžio metu nuspręsta vienbalsiai „*bukletu negaminti, o paruošti rekomenduotinių tarifų oficialų informacinį laišką lietuvių/anglų/rusų kalbomis su Prezidento parašu ir antspaudu*“¹⁴².

(50) 2006 m. balandžio 25 d. LLMAA Valdybos posėdyje (dalyvavo: Vytautas Šileika (UAB „BPA“), Igoris Kravčiuk (UAB „Almarina“ (LLMAA narė 1999-2005 m.), Karolis Ruzgaila (UAB „Klaipėdos Translit“), Egidijus Ramonas (UAB „Arijus“), Sigitas Čiurlys (UAB „Forlika“), Arūnas Jankauskas (UAB „Baltijos pervežimai“), Igoris Uba (UAB „Limarko jūrų agentūra“)) svarstant, klausimą dėl UAB „WM H. Muller & Co“ nesąžiningos konkurencijos, taikant 60 proc. mažesnę tarifą nei nustatyti LLMAA tarifai, buvo atkreiptas dėmesys į tai, kad „*Kadangi yra susiklosčiusi siūlomų kainų rinka, kuri remiasi visų LLMAA narių patvirtinta rekomenduojamų tarifų lentele, visoms kompanijoms, teikiančioms agentavimo paslaugas, reikia jos laikytis <...>. NUTARTA: 1. <...> užsakovų pasiūlymus apdoroti remiantis LLMAA rekomenduojamų agentavimo tarifų lentele. 2. Taip pat svarbu prieš duodant kompanijai rekomendaciją užsiimti laivų agentavimu įsitikinti jos sąžiningumu ir teisingumu, nes su ja vėliau reikės dirbti*“¹⁴³.

(51) LLMAA nustatyti rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai buvo skelbiami ir LLMAA interneto tinklapyje <http://www.llmaa.ot.lt>. Šiame tinklalapyje buvo skelbiama informacija apie minimalius agentavimo tarifus, kurie išreikšti eurais ir priklauso nuo laivo bendro tonažo (BT) arba bendro registruoto tonažo (BRT) ir yra rekomenduojami visiems LLMAA nariams, teikiančioms laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, kaip minimalūs agentavimo tarifai¹⁴⁴. Kaip nurodė LLMAA¹⁴⁵, rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai iš LLMAA Interneto tinklalapio buvo pašalinti 2010 m. liepos 13 d.

(52) Rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų klausimas taip pat buvo svarstytas ir 2010 m. liepos 2 d. LLMAA drausminio komiteto posėdyje: „*Posėdžio pirmininkas pažymėjo, kad Konkurencijos taryba įtaria, kad LLMAA veiksmai pažeidžia Konkurencijos įstatymo 5 straipsnį, kad Konkurencijos taryba nustatė faktą, kad rekomendaciniai minimalūs laivų agentavimo tarifai buvo skelbiami LLMAA internetiniame tinklapyje ir, kad iš Konkurencijos tarybos paklausimų panašu, kad 2003 m. patvirtinti rekomenduojami tarifai gali pažeisti Konkurencijos įstatymą. Posėdžio pirmininkas pridūrė, kad rekomenduojami tarifai nėra aktualūs, bet formaliai jie galioja, todėl juos reikia pripažinti negaliojančiais ir panaikinti*“. Šiame LLMAA Drausminio komiteto posėdyje, kuriame dalyvavo LLMAA nariai (Vytautas Šileika, Egidijus Ramonas, Mindaugas Karalius, Alfredas Nagys). Posėdyje buvo nutarta panaikinti minimalius rekomenduojamus laivų agentavimo tarifus ir Etikos kodekso 2.4.4.6 papunktį¹⁴⁶.

4. Rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų privalomumas ir jų laikymosi kontrolės mechanizmas

(53) Kaip matyti iš tyrimo metu nustatytų aplinkybių, nurodytų šio nutarimo 2 ir 3 dalyse, klausimai, susiję su rekomenduojamais minimaliais tarifais buvo nustatyti ir svarstyti įvairiuose

¹⁴¹ Bylos 1 tomas, 4-5 lapas; bylos 34 tomas, 24⁽¹⁾ – 24 lapai.

¹⁴² Bylos 11 tomas, 81-83 lapai.

¹⁴³ Bylos 11 tomas, 3-4 lapai.

¹⁴⁴ Konkurencijos tarybos 2010 m. kovo 26 d. aktas (bylos 1 tomas, 1-17 lapai).

¹⁴⁵ Bylos 2 tomas, 145 lapas.

¹⁴⁶ Bylos 2 tomas, 172-173 lapai.

KLAKĖJA ir LLMAA susirinkimuose ir posėdžiuose (visuotiniuose narių, valdybos, susirinkimuose ir posėdžiuose), be to, apie juos buvo skelbiama spaudoje bei LLMAA interneto tinklalapyje. Dėl agentavimo tarifų buvo aktyviai bendraujama ir tarp pačių LLMAA narių, pavyzdžiui, siunčiant atitinkamą aktualią informaciją ar keičiantis nuomonėmis elektroniniais laiškais. Atsižvelgus į tai, kad šie LLMAA sprendimai dėl rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų buvo priimti tiesiogiai dalyvaujant patiems LLMAA nariams ar jiems žinant apie atitinkamus LLMAA sprendimus, tyrimo metu buvo nagrinėjamos aplinkybės, susijusios su šių LLMAA patvirtintų tarifų privalomumu ir jų laikymosi priežiūra.

4.1. LLMAA Etikos kodeksas

(54) 2003 m. birželio 5 d. vykusiame visuotiniame LLMAA narių susirinkime¹⁴⁷ buvo priimtas LLMAA Etikos kodeksas¹⁴⁸, kuriame be nuostatų, apibrėžiančių geros praktikos agentavimo versle standartus ir santykius, buvo įtvirtintos ir drausminės procedūros bei jų pradėjimo pagrindai, kurie turėjo padėti išvengti nekorektiškų veiksmų ar elgesio kitų asociacijos narių atžvilgiu. Ūkio subjektų, nesilaikiusių Etikos kodekso nuostatų, elgesys buvo svarstomas LLMAA valdybos ir Drausminio komiteto posėdžiuose bei už šių nuostatų nesilaikymą taikytos atitinkamos sankcijos.

(55) Etikos kodekse nurodyta:

„2.3.6. LLMAA nariai vengia nesąžiningos konkurencijos. <...>

2.4.4. Drausminės procedūros gali būti pradėtos dėl nekorektiškos veiklos ar netinkamo elgesio. Nekorektiškais veiksmais ar netinkamu elgesiu laikoma:

2.4.4.1. Nesąžininga konkurencija Asociacijos narių atžvilgiu;

2.4.4.2. Siūlymas užslėptų trečiosios pusės nuolaidų siekiant gauti agentavimą; <...>

2.4.4.6. Užsakovams (Principalams) siūlomos laivo agento paslaugos su žymiai žemesniais nei rekomenduojama tarifais¹⁴⁹.

(56) Etikos kodekso 2.4.5 punkte numatyta, kad LLMAA nariui už nekorektišką ar netinkamą elgesį Drausminis komitetas, atlikęs tyrimą ir išklauses nari, gali skirti drausmines priemones: žodinį įspėjimą, raštišką perspėjimą, viešą perspėjimą, narystės sustabdymą (iki 6 mėnesių), pašalinti nari iš LLMAA¹⁵⁰.

(57) UAB „Afalita“ Etikos kodekso 2.4.4.1 punkto prasmę paaiškino taip: „Mūsų nuomone, nesąžininga konkurencija tai bet koks konkurencijos veiksmas prieštaraujantis, sąžiningiems, prekybos reikalų vedimo papročiams ir praktikai (pvz. neteisingos ar nepagrįstos informacijos pateikimas, komercinis šnipinėjimas, savavališkas kitos įmonės vardo ar prekės ženklo naudojimas, informacijos, kuri yra kitos įmonės komercinė paslaptis naudojimas ar skelbimas be sutikimo)¹⁵¹. Panašiai nesąžiningos konkurencijos sąvoką aiškino ir kitos tirtosios įmonės¹⁵².

(58) LLMAA Etikos kodekso 2.4.4.6 punktą paaiškino taip: „Asociacija neturi tikslios informacijos apie tai, kokį turinį buvo siekiama suteikti sąvokai „žymiai žemesni, nei LLMAA rekomenduotais tarifais. <...> Asociacijos nuomone, ši Etikos kodekso nuostata buvo nukopijuota iš 1977 m. Tarptautinės Laivų Tiekėjų Asociacijos patvirtinto Etikos kodekso 7 taisyklės. Konkrečiai 7 taisyklė numato tokį reikalavimą „Yra neetiška parduoti arba siūlyti produktus žemiau sąnaudų arba nepagrįstai žemomis kainomis, siekiant sumažinti konkurenciją, pakenkti konkurentui arba sukurti monopoliją“. Manytina, kad LLMAA patvirtintame etikos kodekse pardavimo sąnaudų sąvoka buvo tiesiog sukonkretinta įvardijant jas kaip LLMAA rekomenduojamas kainas“¹⁵³. UAB

¹⁴⁷ Bylos 11 tomas 145-146 lapai.

¹⁴⁸ Bylos 1 tomas, 42-65 lapai.

¹⁴⁹ Bylos 2 tomas, 111 lapas.

¹⁵⁰ Bylos 2 tomas, 111 lapas.

¹⁵¹ Bylos 12 tomas, 2 lapas.

¹⁵² UAB „Baltnausic Shipping Ltd“ (bylos 17 tomas, 2 lapas), UAB „BPA“ (bylos 19 tomas, 2 lapas), UAB „Fertimara“ (bylos 21 tomas, 1 lapas), UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ (bylos 23 tomas, 2 lapas), UAB „Gintarinė įlanka“ (bylos 24 tomas, 2 lapas), UAB „Green Terminal“ (bylos 25 tomas 3 lapas) bei kitos.

¹⁵³ Bylos 2 tomas, 39 lapas.

„Klaipėdos Translit“ direktorius Karolis Ruzgaila šį Etikos kodekso punktą paaiškino taip: „<...> Pvz. ateina naujas narys. Pagal lentelę turėtų taikyti 1000 lt, o pritaiko 100 lt Tai jau neetiška, ir nenormalu. Jei mažini kainą tik norėdamas privilioti, tai neetiška. Tarp narių yra džentelmeniškas susitarimas (etikos kodeksas) nesiūlyti ženkliai mažesnių tarifų. Agentavimo tarifas – kokybės atspindys, savivertė“¹⁵⁴.

(59) LLMAA 2011 m. rugpjūčio 24 d. Konkurencijos tarybai pateikė informaciją, kad LLMAA Drausminio komiteto 2010 m. liepos 2 d. posėdžio sprendimu¹⁵⁵ LLMAA Etikos kodekso 2.4.4.6 punktas „Užsakovams (Principalams) siūlomos laivo agento paslaugos su žymiai žemesniais nei rekomenduojama tarifais“ buvo pripažintas negaliojančiu. Šio posėdžio protokole¹⁵⁶ nurodyta, kad „<...> Posėdžio pirmininkas pristatė problemą, susijusią su LLMAA nustatytais rekomendaciniais minimaliais laivų agentavimo tarifais. Jis nurodė, jog šiuo metu Konkurencijos taryba atlieka tyrimą dėl galimo Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio pažeidimo <...>. Posėdžio pirmininkas taip pat pažymėjo, jog Konkurencijos taryba nustatė ir tą faktą, kad rekomendaciniai minimalūs laivų agentavimo tarifai buvo skelbiami ir LLMAA internetiniame puslapyje <http://www.llmaa.ot.lt>, o pagal 2003 m. birželio 5 d. LLMAA visuotiniame susirinkime patvirtino Etikos kodekso 2.4.4.6. punktą šiame kodekse numatytos drausminės procedūros gali būti pradėtos dėl nekorektiškos veiklos ar netinkamo elgesio, įskaitant ir laivo agento paslaugų pasiūlymą užsakovams „su žymiai žemesniais nei LLMAA rekomenduojamais tarifais“. Be to, iš Konkurencijos tarybos paklausimų panašu, jog 2003 m. patvirtinti visuotiniame narių susirinkime rekomendaciniai minimalūs laivų agentavimo tarifai irgi galėtų pažeisti konkurenciją ir Konkurencijos įstatymą. Posėdžio pirmininkas taip pat pažymėjo, kad rekomendaciniai tarifai, patvirtinti 2003 m. LLMAA visuotiniame susirinkime ir Etikos kodekso 2.4.4.6. punktas, nors ir nėra taikomi ir aktualūs, formaliai lieka galioti ir jas reikia pripažinti negaliojančiais ir panaikinti be to – nebeskelbti jų LLMAA internetiniame tinklapyje. Posėdžio pirmininkas, remiantis LLMAA Etikos kodekso 2.4.7. punktu, pasiūlė pripažinti negaliojančiais ir panaikinti: 2003 m. patvirtintus LLMAA visuotinio narių susirinkimo rekomendacinius minimalius laivų agentavimo tarifus; 2003 m. birželio 5 d. LLMAA visuotiniame susirinkime patvirtinto Etikos kodekso 2.4.4.6. punktą <...>. BALSUOTA. Už – vienbalsiai prieš – nėra, susilaikė – nėra <...> NUTARTA. Pripažinti negaliojančiais ir panaikinti LLMAA 2003 m. nustatytus rekomendacinius minimalius laivų agentavimo tarifus ir 2003 m. birželio 5 d. LLMAA visuotiniame LLMAA susirinkime patvirtinto Etikos kodekso 2.4.4.6. papunktį“.

(60) Be to, Etikos kodekso 2.4 punkte nurodyta:

„2.4.1. Siekiant išvengti profesinių nuostatų, įstatų ir šio etikos kodekso pažeidimų, nustatomos drausminės procedūros.

2.4.2. Asociacijos Valdyba vykdo drausmines procedūras, tuo pačiu atlikdama Drausminio komiteto funkciją. Jeigu drausminė procedūra yra pradėta prieš Valdybos narį, tokiu atveju Valdyba paskiria kitą narį (narius) į Drausminį komitetą.

2.4.3. Drausminę procedūrą gali inicijuoti Drausminis komitetas arba ne mažiau kaip vienas trečdalis visų Asociacijos narių“.

(61) Etikos kodekso 2.4.8 punkte nurodyta, kad „Drausminio komiteto informacija ir sprendimai pranešami laivų agentų registruui – Agentavimo licenzijų išdavimo komisijai prie Lietuvos Respublikos Susisiekimo ministerijos“¹⁵⁷.

4.2. LLMAA Valdybos ir Drausminio komiteto veikla bei LLMAA taikytos sankcijos už rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų nesilaikymą

¹⁵⁴ Bylos 34 tomas, 76 lapas.

¹⁵⁵ Šiame posėdyje dalyvavo 4 iš 7 Asociacijos valdybos narių: Vytautas Šileika (UAB „BPA“), Egidijus Ramonas (UAB „Arijus“), Mindaugas Karalius (UAB „MK Laivyba“), Alfredas Nagys.

¹⁵⁶ Bylos 2 tomas, 172-173 lapai.

¹⁵⁷ Bylos 2 tomas 111 lapas.

(62) Tyrimo metu nustatyta, kad 2001 m. vykusiame LLMAA visuotiniame narių susirinkime bei 2002-2006 m. vykusiuose LLMAA Valdybos ir Drausminio komiteto posėdžiuose buvo svarstomas ūkio subjektų elgesys, susijęs su minimalių laivų agentavimo tarifų nesilaikymu bei Etikos kodekso nuostatų pažeidimu.

(63) 2001 m. gegužės 10 d. vykusiame visuotiniame LLMAA narių susirinkime¹⁵⁸ buvo svarstomas klausimas dėl UAB „Avantika“ priėmimo į Asociaciją ir jos taikytų tarifų¹⁵⁹. Posėdyje UAB „Avantika“ buvo papriekaištauta, kad UAB „Avantika“ vykdo dempingą ir paprašyta paaiškinti šią situaciją. „*O.Fomin pažadėjo peržiūrėti savo vadovaujamos įmonės agentavimo tarifus ir ateityje laikytis asociacijos priimtų rekomenduojamų tarifų.*“ Šiame posėdyje taip pat nuspręsta priimti UAB „Avantika“ į LLMAA narius.

(64) Tame pačiame 2001 m. gegužės 10 d. LLMAA visuotiniame narių susirinkime taip pat buvo iškelta problema dėl UAB „Compass Transit“ (LLMAA narė 2002-2005 m.), „<...> kuri yra aiškiai pareiškusi apie savo dempingavimo tikslus ir ji vykdyt savo veiklą šia linkme kol neliks ji vienintelė šioje rinkoje“. Dėl UAB „Compass Transit“ taikomų tarifų į LLMAA buvo kreiptasi ir vėliau, o šis klausimas buvo nagrinėjamas atitinkamuose LLMAA susirinkimuose.

(65) Pavyzdžiui, 2002 m. balandžio 18 d. LLMAA valdybos posėdyje¹⁶⁰ buvo svarstytas klausimas dėl UAB „Compass Transit“ LLMAA rekomenduojamų minimalių agentavimo tarifų nesilaikymo, kuomet UAB „Avantika“ atstovas papasakojo, kad UAB „Compass Transit“ nesilaiko rekomenduojamų minimalių agentavimo tarifų ir pateikė UAB „Compass Transit“ proformą¹⁶¹, kurioje UAB „Compass Transit“ klientui yra pasiūlysi 38-39 proc. žemesnius savo paslaugų įkainius, nei LLMAA rekomenduojami tarifai. Buvo nuspręsta šio klausimo sprendimą nukelti į kitą Valdybos posėdį.

(66) Dėl UAB „Compass Transit“ veiksmų, kuriais buvo nukrypta nuo LLMAA rekomenduojamų minimalių agentavimo tarifų klientams siūlant mažesnius nei šie tarifai paslaugų įkainius, į LLMAA 2002 m. gruodžio 4 d. kreipėsi UAB „Golfinas“ (LLMAA narė 2001-2007 m.) (2002 m. gruodžio 4 d. raštas LLMAA faksu nusiųstas 2003 m. sausio 14 d.) ir UAB „Jūrų agentūra Forsa“ (2004 m. gegužės 31 d. laiškas LLMAA, kurį LLMAA tą pačią dieną persiuntė kitiems LLMAA nariams) bei prašė LLMAA imtis atitinkamų veiksmų, siekiant užkirsti kelią UAB „Compass Transit“ laivų agentavimo tarifų dempingavimui¹⁶².

(67) Aukščiau paminėti UAB „Compass Transit“ veiksmai buvo svarstyti LLMAA valdybos 2004 m. birželio 2 d. posėdyje ir 2004 m. birželio 10 d. posėdyje¹⁶³, kuriame, vadovaujantis LLMAA Etikos kodeksu, UAB „Compass Transit“ buvo paskirta drausminė nuobauda – raštiškas įspėjimas. Skiriant drausminę nuobaudą buvo atkreiptas dėmesys, kad 2001 m. rugsėjo 20 d. LLMAA visuotiniame susirinkime išduodant rekomendaciją,¹⁶⁴ UAB „Compass Transit“ tikino, kad laikysis verslo etikos taisyklių.

(68) 2005 m. vasario 25 d. LLMAA valdybos posėdyje svarstytas UAB „Unitek“ prašymas dėl UAB „Compass Transit“ veiksmų ir pristatytas UAB „Compass Transit“ 2005 m. vasario 23 d. skundas LLMAA dėl UAB „Unitek“ veiksmų, nesilaikant LLMAA rekomenduojamų minimalių agentavimo tarifų¹⁶⁵. 2005 m. kovo 4 d. įvyko LLMAA drausminio komiteto posėdis dėl UAB „Unitek ir UAB „Compass Transit“ pareiškimų. Drausminis komitetas nustatė, kad UAB „Compass Transit“ taikė nesąžiningos konkurencijos metodus UAB „Unitek“ atžvilgiu. Posėdžio metu nutarta: „1. Drausminio komiteto nuomone, UAB „Compass Transit“ veiksmai buvo nekorektiški pagal LLMAA Etikos kodekso nuostatą 2.4.4.6. „Užsakovams (Principalams) siūlomos laivo agento

¹⁵⁸ Iš viso susirinkime dalyvavo 27 LLMAA nariai, tarp jų: *Arijus, Astramara, Baltijos pervežimai, Baltlanta, Ferteksos transportas, Forlika, Forsa, Klaipėdos Translit, Litma, Passat, Unitek, WmH Muller.*

¹⁵⁹ Bylos 11 tomas, 162-163 lapai.

¹⁶⁰ Bylos 11 tomas, 50, 87 lapai.

¹⁶¹ Proforma – išankstinė sąskaita, kurioje nurodytos pirkėjui teiktinos paslaugos ir jų kainos.

¹⁶² Bylos 10 tomas, 1 lapas; 11 tomas, 54-55 lapai.

¹⁶³ Bylos 11 tomas, 50, 58 lapai.

¹⁶⁴ Iki 2005 m. spalio mėn. pagal Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo taisykles, įmonės norinčios teikia laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos jūrų uoste privalėjo gauti LLMAA rekomendaciją.

¹⁶⁵ Bylos 2 tomas, 6-7 lapai; 11 tomas, 33-34 lapai.

paslaugos su žymiai žemesniais nei LLMAA rekomenduojamais tarifais. 2. Drausminis komitetas išklausęs UAB „Compass Transit“ direktoriaus ir atlikęs tyrimą nusprendžia pareikšti UAB „Compass Transit“ viešą perspėjimą. 3. Drausminio komiteto sprendimą paskelbti visiems LLMAA nariams Visuotinio asociacijos narių susirinkimo 2005-03-10“¹⁶⁶.

(69) 2005 m. gegužės 18 d. UAB „Compass Transit“ kreipėsi į LLMAA, informuodama apie Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste laivų agentavimo rinkoje susiklosčiusį nesąžiningos konkurencijos atvejį, kai LLMAA narys UAB „Jūrų agentūra Forsa“ taikė mažesnius nei LLMAA rekomenduojami minimalūs agentavimo tarifai, bandydamas perimti UAB „Compass Transit“ agentuojama laivą. LLMAA 2005 m. gegužės 26 d. gavo UAB „Jūrų agentūra Forsa“ raštą pasiaiškinimą dėl UAB „Compass Transit“ 2005 gegužės 18 d. rašto, kuriuo dėl rekomenduojamų minimalių tarifų nesilaikymo buvo priekaištaujama pačiai UAB „Compass Transit“¹⁶⁷. 2005 m. birželio 2 d. LLMAA drausminis komitetas, nagrinėdamas šį atvejį, svarstė „<...> du pasiūlymus: 1. Pasiūlymas <...>: skirti drausminę nuobaudą abiems bendrovėms. 2 pasiūlymas <...>: skirti drausminę nuobaudą „žodinį perspėjimą“ dėl Asociacijos Etikos kodekso p. 2.4.4.1. „Nesąžininga konkurencija Asociacijos narių atžvilgiu“ pažeidimo UAB „Jūrų agentūra FORSA“; bei nutarė: „1. UAB „Jūrų agentūra FORSA“ veiksmai buvo nekorektiški pagal LLMAA Etikos kodekso nuostatą 2.4.4.1. „Nesąžininga konkurencija Asociacijos narių atžvilgiu“. 2. Drausminis komitetas, išklausęs UAB „Jūrų agentūra FORSA“ ir UAB „Compass Transit“ atstovų bei atlikęs tyrimą, nusprendžia pareikšti UAB „Jūrų agentūra FORSA“ žodinį perspėjimą. 3. Drausminio komiteto sprendimą paskelbti visiems LLMAA nariams Visuotinio asociacijos narių susirinkimo metu 2005-06-09“¹⁶⁸. Šis Drausminio komiteto sprendimas buvo paskelbtas 2005 m. birželio 10 d. LLMAA Visuotiniame narių susitikime¹⁶⁹.

(70) 2005 m. spalio 6 d. Drausminio komiteto posėdyje¹⁷⁰ buvo svarstomas UAB „Golfinas“ (LLMAA narė 2001-2007 m.) skundas dėl UAB „Compass Transit“ veiksmų. Drausminis komitetas padarė išvadą, kad UAB „Compass Transit“ taikė nesąžiningos konkurencijos metodus, ir kad šiai bendrovei reikia taikyti drausminę nuobaudą. Buvo svarstyti du pasiūlymai – sustabdyti UAB „Compass Transit“ narystę LLMAA šešių mėnesių laikotarpiui arba pašalinti UAB „Compass Transit“ iš LLMAA narių. Drausminis komitetas nutarė „siūlyti visuotiniam narių susirinkimui, patvirtinti Drausminio komiteto sprendimą sustabdyti UAB „Compass Transit“ narystę LLMAA šešių mėnesių laikotarpiui, pagal LLMAA Etikos kodekso p. 2.4.5.4. Siūlyti šiuo laikotarpiu visuotiniam asociacijos narių susirinkimui neteikti UAB „Compass Transit“ LLMAA rekomendacijos vykdyti laivų agentavimo paslaugas“¹⁷¹. 2005 m. spalio 13 d. įvykusiame LLMAA visuotiniame narių susirinkime¹⁷² buvo patvirtintas Drausminio komiteto sprendimas.

(71) 2006 m. balandžio 25 d. LLMAA Valdybos posėdyje¹⁷³ buvo svarstytas UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar UAB „Amber Bay“) pareiškimas dėl UAB „Wm. H. Muller & Co“ nesąžiningos konkurencijos, taikant 60 proc. mažesnę tarifą nei nustatyti LLMAA tarifai. Svarstant šį klausimą „UAB „Gintarinė įlanka“ informavo, kad Wm.H.Muller&Co. siūlo savo paslaugas 60% pigiau bazinio tarifo, patvirtinto LLMAA sprendimu. Jų tvirtinimu, po kainos pasiūlymo principalui, jis savo ruožtu persiuntė Wm.H.Muller&Co. pasiūlytą kainą ir pareikalavo duoti tą pačią kainą, kuri faktiškai yra per žema, skaičiuojant pagal LLMAA rekomenduojamų tarifų lentelę. UAB

¹⁶⁶ Bylos 11 tomas, 32 lapas.

¹⁶⁷ Bylos 11 tomas, 25 lapas.

¹⁶⁸ Bylos 11 tomas, 24 lapas.

¹⁶⁹ Bylos 11 tomas, 123-126 lapai.

¹⁷⁰ Posėdyje dalyvavo: Vytautas Šileika (UAB „BPA“), Karolis Ruzgaila (UAB „Klaipėdos Translit“), Sigita Čiurlys (UAB „Forlika“), Arūnas Jankauskas (UAB „Baltijos pervežimai“), Valdemaras Vaičekauskas (UAB „Krantas Shipping“).

¹⁷¹ Bylos 11 tomas, 16 lapas.

¹⁷² Bylos 11 tomas, 118-119 lapai.

¹⁷³ Posėdyje dalyvavo: Vytautas Šileika (UAB „BPA“), Igoris Kravčiuk (UAB „Almarina“ (LLMAA narė 1999-2005 m.), Karolis Ruzgaila (UAB „Klaipėdos Translit“), Egidijus Ramonas (UAB „Arijus“), Sigita Čiurlys (UAB „Forlika“), Arūnas Jankauskas (UAB „Baltijos pervežimai“), Igoris Uba (UAB „Limarko Jūrų agentūra“).

„Limarko jūrų agentūros“ generalinis direktorius Igoris Uba pabrėžė, kad tai yra užsakovų „gudrybė“ siųsti savo paklaus[į]mus kelioms kompanijoms ir gavę atsakymą, sulyginti kainas skirtingų kompanijų. Kadangi yra susiklosčiusi siūlomų kainų rinka, kuri remiasi visų LLMAA narių patvirtinta rekomenduojamų tarifų lentele, visoms kompanijoms, teikiančioms agentavimo paslaugas, reikia jos laikytis <...>. NUTARTA: 1. Stengtis vengti tokių situacijų, o užsakovų pasiūlymus apdoroti remiantis LLMAA rekomenduojamų agentavimo tarifų lentele. 2. Taip pat svarbu prieš duodant kompanijai rekomendaciją užsiimti laivų agentavimu įsitikinti jos sąžiningumu ir teisingumu, nes su ja vėliau reikės dirbti“¹⁷⁴.

(72) Atsižvelgus į šiuos LLMAA valdybos ir drausminio komiteto posėdžius bei juose svarstytus klausimus, susijusius su LLMAA nustatytų minimalių laivų agentavimo tarifų nesilaikymu bei paskirtas sankcijas už tai, darytina išvada, kad vis dėlto LLMAA buvo vykdoma minimalių tarifų laikymosi priežiūros sistema, dėl kurios ūkio subjektams galėjo būti taikomos ir realiai buvo taikomos atitinkamos sankcijos LLMAA nariams už nustatytų tarifų nesilaikymą.

4.3. LLMAA reikšmė ūkio subjektams teikiantiems laivų agentavimo paslaugas

(73) Išnagrinėjus teisės aktais nustatytas laivų agentavimo paslaugų teikimo sąlygas ir reikalavimus, tyrimu nustatyta, kad nuo 1998 m. lapkričio mėn. iki 2005 m. spalio mėn. ūkio subjektai, norintys gauti atestavimo pažymėjimą (licenciją), suteikiantį teisę Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikti laivų agentavimo paslaugas, privalėjo kreiptis į LLMAA ir gauti jos rekomendaciją.

(74) Pagal Įmonių, norinčių teikti laivų agentavimo paslaugas, verstis laivų vilkimu (bukšyravimu), užsiimti žmonių ir laivų gelbėjimo bei povandeniniais laivais techniniais darbais, atestavimo taisykles, patvirtintas Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 1998 m. lapkričio 11 d. įsakymu Nr. 437, įmonėms, norinčioms gauti atestatą, būtina laivų agentavimo paslaugoms teikti pagal šių taisyklių 9.3 punktą reikėjo turėti gerą reputaciją (Žin., 1998, Nr. 99-2748). Nuo 1999 m. gegužės 22 d. įsigaliojus minėto susisiekimo ministro įsakymo pataisai (Žin., 1999, Nr. 44-1422) pagal taisyklių 9.3 punktą įmonė privalėjo turėti ne tik gerą reputaciją, bet ir Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos valdybos rekomendaciją. Reikalavimas gauti LLMAA rekomendaciją, norint teikti laivų agentavimo paslaugas, panaikintas tik 2005 m. spalio 4 d. susisiekimo ministro įsakymu Nr. 3-434 (Žin., 2005, Nr. 127-4561).

(75) Pagal Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymu Nr. 3-168 naujos redakcijos (Žin., 2009, Nr. 130-5663), įsigaliojusios 2010 m. sausio 1 d., 10 punktą numatyta, kad Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriaus įsakymu sudaryta įmonių atestavimo komisija, atsižvelgdama į įmonės patikrinimo rezultatus bei įvertinusi Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacijos nuomonę apie šią įmonę, teikia pasiūlymus Lietuvos saugios laivybos administracijos direktoriui dėl įmonės atestavimo pažymėjimo išdavimo.

(76) 2004 m. lapkričio 5 d. LLMAA valdybos posėdžio protokole nurodyta, kad pagal „Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, rekomendacijos išdavimo“ tvarką ūkio subjektas kreipdamasis į LLMAA dėl rekomendacijos laivų agentavimo licencijai gauti privalėjo LLMAA pateikti ne mažiau kaip 3 LLMAA narių raštiškas rekomendacijas bei kitus LLMAA nustatytus dokumentus¹⁷⁵. Šiame posėdyje buvo nutarta UAB „Gindana“ prašymo dėl rekomendacijos išdavimo nenagrinėti, nes ji nepateikė LLMAA narių rekomendacijų. Be to, LLMAA atlikdavo mokamą ūkio subjekto, norinčio gauti LLMAA rekomendaciją, kvalifikacinį vertinimą (minėta rekomendacija buvo būtina norint gauti laivų agentavimo paslaugų teikimo licenciją) ir nesant pastabų ją išduodavo¹⁷⁶.

(77) Tyrimo metu nustatyta, kad LLMAA, vykdydama jos nustatytų rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų laikymosi priežiūrą, naudojo nurodyto teisinio reguliavimo jai

¹⁷⁴ Bylos 11 tomas, 3-4 lapai.

¹⁷⁵ Bylos 11 tomas, 40 lapas.

¹⁷⁶ Bylos 11 tomas, 36 lapas.

suteiktas priemonės, ir bent kelis kartus svarstė galimybę ūkio subjektams, nesilaikantiems nustatytų tarifų, taikyti sankcijas, susijusias su savo rekomendacijos ūkio subjektui teikimu, kai tokia rekomendacija buvo būtina sąlyga įgyjant teisę teikti laivų agentavimo paslaugas.

(78) Pavyzdžiui, 2004 m. birželio 11 d. įvykusio LLMAA valdybos posėdžio metu buvo atkreiptas dėmesys, kad „UAB „Compass Transit“ buvo perspėta žodžiu kelis kartus dėl nesąžiningos konkurencijos jau nuo Visuotinio susirinkimo 2001 m. gegužės 10 dienos. Be to, 2001 m. rugsėjo 20 d. Visuotiniame LLMAA susirinkime, išduodant rekomendaciją UAB „Compass Transit“, bendrovės akcininkai <...> bei bendrovės direktorius R. Kairys tikino, kad laikysis verslo etikos taisyklių. LLMAA Drausminio komiteto nariai nusprendė, vadovaudamiesi LLMAA etikos kodeksu pareikšti raštišką perspėjimą UAB „Compass Transit“ dėl nesąžiningos konkurencijos“¹⁷⁷.

(79) Tuo tarpu iš minėto 2001 m. rugsėjo 20 d. LLMAA visuotinio narių susirinkimo protokolo matyti, kad buvo svarstoma, ar apskritai verta suteikti rekomendaciją UAB „Compass Transit“: „<...> O. Fomin pareiškė, kad šiai kompanijai negalima suteikti rekomendacijos, nes jie elgiasi neetiškai. Savo neigiamą požiūrį išreiškė UAB „Passat“ atstovas S. Žekanis. Valdemaras Vaičekauskas visgi nariams pasiūlė pasvarstyti galimybę išduoti rekomendaciją 1 metams“¹⁷⁸.

(80) Be to, 2005 m. spalio 6 d. Drausminio komiteto posėdyje buvo nuspręsta UAB „Compass Transit“ atžvilgiu taikyti drausminę nuobaudą ir pasiūlyti LLMAA visuotiniam narių susirinkimui sustabdyti UAB „Compass Transit“ narystę LLMAA šešių mėnesių laikotarpiui, bei šiuo laikotarpiu visuotiniam asociacijos narių susirinkimui neteikti UAB „Compass Transit“ LLMAA rekomendacijos vykdyti laivų agentavimo paslaugas“¹⁷⁹. 2005 m. spalio 13 d. įvykusiame LLMAA visuotiniame narių susirinkime¹⁸⁰ buvo patvirtintas šis Drausminio komiteto sprendimas.

(81) Į tai, kad būtina kiekvieną kartą gerai apsvarstyti, ar duoti ūkio subjektams rekomendacijas užsiimti laivų agentavimo veikla, buvo atkreiptas dėmesys 2006 m. balandžio 25 d. LLMAA Valdybos posėdyje, svarstant klausimą dėl LLMAA rekomenduojamų agentavimo tarifų nesilaikymo. Buvo nuspręsta: „svarbu prieš duodant kompanijai rekomendaciją užsiimti laivų agentavimu įsitikinti jos sąžiningumu ir teisingumu, nes su ja vėliau teks dirbti“¹⁸¹.

4.4. Asociacijų sprendimų privalomumas asociacijų nariams

(82) Narystė bet kokioje asociacijoje yra siejama ne tik su tam tikrais reikalavimais, kurie keliami būsimam nariui, bet ir su reikalavimais vykdyti asociacijos valdymo organų priimtus sprendimus bei įpareigojimus.

(83) Tokie reikalavimai buvo keliami iki 1999 m. rugsėjo mėn. egzistavusios KLAKEIJA nariams. KLAKEIJA 1993 m. įstatų 3.4 punkte numatyta, kad „Asociacijos narys privalo: <...> vykdyti Įstatų reikalavimus, vykdyti Asociacijos visuotinio susirinkimo ir Valdybos nutarimus bei rekomendacijas <...>“¹⁸².

(84) Analogiška nuostata yra įtvirtinta ir LLMAA įstatų¹⁸³ 4.2 punkte, kuriame nurodyta, kad Asociacijos narys privalo laikytis Asociacijos įstatų ir etikos kodekso, vykdyti asociacijos narių susirinkimo ir asociacijos valdybos sprendimus bei įpareigojimus. Taigi, LLMAA valdymo organų (visuotinio narių susirinkimo, valdybos) priimti sprendimai vertintini kaip privalomi LLMAA nariams, todėl visi šios asociacijos nariai turi pareigą domėtis LLMAA veikla, įskaitant ir susijusią su rekomenduojamų minimalių tarifų nustatymu ar jų svarstymu asociacijos valdymo organų susirinkimuose.

(85) Šių sprendimų privalomą pobūdį patvirtina ir šio nutarimo 4.1-4.3 dalyse nurodytos aplinkybės, susijusios su LLMAA Etikos kodekso priėmimu, LLMAA narių veiksmų dėl laivų

¹⁷⁷ Valdybos posėdžio protokolas Nr. 27 (bylos 11 tomas, 50 lapas).

¹⁷⁸ Bylos 11 tomas, 158 lapas.

¹⁷⁹ Bylos 11 tomas, 16 lapas.

¹⁸⁰ Bylos 11 tomas, 118-119 lapai.

¹⁸¹ Bylos 11 tomas, 4 lapas.

¹⁸² Bylos 5 tomas, 41 lapas.

¹⁸³ Bylos 2 tomas, 51 lapas.

agentavimo tarifų laikymosi svarstymai Valdybos ir Drausminio komiteto posėdžiuose, atitinkamų sankcijų taikymas bei LLMAA dalyvavimas laivų agentavimo atestavimo pažymėjimų išdavimo procese.

(86) Jei ūkio subjektas būtų nesilaikęs LLMAA patvirtintų minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų, jo elgesys galėjo būti svarstomas LLMAA valdyboje ar visuotiniame narių susirinkime, kaip neatitinkantis LLMAA įstatų ir juose numatytų LLMAA nario pareigų. Tai atitinkamai galėjo grėsti LLMAA rekomendacijos užsiimti laivų agentavimo veikla negavimu.

(87) 2003 m. patvirtinus LLMAA Etikos kodeksą, ūkio subjektas už minimalių tarifų nesilaikymą galėjo būti vertinamas kaip nesilaikantis Etikos kodekso reikalavimų, ir jo veiksmai galėjo būti svarstomi tiek Drausminiame komitete, tiek Valdyboje, tiek visuotiniame LLMAA narių susirinkime. Už Etikos kodeksą pažeidžiančius veiksmus, kaip matyti iš šiame nutarime nurodytų pavyzdžių, ūkio subjektas galėjo būti pašalintas iš LLMAA bei netekti rekomendacijų laivų agentavimo veiklai vykdyti.

(88) Taigi, šios tyrimo metu nustatytos aplinkybės iš esmės rodo, jog LLMAA patvirtinti ir jos narių veiklai svarbūs minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai, nepaisant to, jog buvo įvardinti kaip rekomendaciniai, vis dėlto turėjo privalomo LLMAA sprendimo pobūdį. Tokio asociacijos sprendimo nesilaikymas galėjo lemti pašalinimą iš LLMAA arba net galimybės teikti laivų agentavimo paslaugas praradimą.

5. Dėl LLMAA rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų taikymo

(89) Atsižvelgus į tyrimo metu iš ūkio subjektų gautą informaciją nustatyta, kad bent kai kurie LLMAA nariai 2000-2010 m. laikotarpiu kai kuriais atvejais laikėsi ir vadovavosi rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų lentele¹⁸⁴.

(90) Pavyzdžiui, patikrinimo metu iš UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Limarko jūrų agentūra“ bei UAB „MK laivyba“ patalpų paimtų duomenų nustatyta, kad šiems ūkio subjektams teikiant pasiūlymus (proformas) 2006-2009 m. laikotarpiu į Klaipėdos jūrų uostą planuojantiems įplaukti laivams, atskirais atvejais buvo laikomasi LLMAA rekomenduojamų minimalių agentavimo tarifų, t. y. šių ūkio subjektų proformose pateiktos laivų agentavimo paslaugų kainos už tam tikro bendro tonažo laivus kai kuriais atvejais atitiko atitinkamo bendro tonažo laivams LLMAA rekomenduotus taikyti minimalius agentavimo tarifus.

(91) Atlikus nagrinėjamų ūkio subjektų pateiktų sąskaitų faktūrų analizę, nustatyta, kad kai kurių iš jų taikyti tarifai taip pat atitiko LLMAA rekomenduojamus minimalius tarifus. Pavyzdžiui, atlikus UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“) ir UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Afalita“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Ferteksos transportas“ pateiktų sąskaitų faktūrų analizę, nustatyta, kad 2000-2002 m. šių ūkio subjektų suteiktų laivų agentavimo paslaugų kainos atskirais atvejais taip pat sutapo su LLMAA rekomenduojamais minimaliais agentavimo tarifais. Palyginus šių ūkio subjektų sąskaitose faktūrose pateiktas laivų agentavimo paslaugų kainas už tam tikro bendro tonažo laivus, jos kai kuriais atvejais sutapo su atitinkamo bendro tonažo laivams LLMAA rekomenduotus taikyti minimalius agentavimo tarifus.

(92) Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad UAB „MK Laivyba“ laivų agentavimo nuostatuose numatyta agento pareiga taikyti LLMAA rekomenduojamus minimalius agentavimo tarifus. Šių UAB „MK Laivyba“ laivų agentavimo nuostatų 4 punkte nurodyta: „*Laivų agento darbas gavus laivo agentavimo nominaciją iš savininko/ frachtuotojo <...> 4. Numatomos laivo išlaidos skaičiuojamos konkrečiai krovos kompanijai, jeigu žinoma tiksli krovimo vieta. Kitais atvejais skaičiuojama pagal didžiausią įkainį. Agentinio apmokėjimo dydis pagal LLMAA lentelę, išskyrus atvejus numatytus sutartimi su laivo savininkais/frachtuotojais*“¹⁸⁵. Nepaisant to, kad įmonė atsiliepime nurodė, kad tai nebuvo galutinis formaliumi sprendimu patvirtintas dokumentas, jis

¹⁸⁴ Žr. Konkurencijos tarybos Draudžiamų susitarimų skyriaus 2011 m. rugpjūčio 31 d. Pranešimo apie atliktą tyrimą 5.2 dalį (bylos 58 tomas [komercinė paslaptis], 59 tomas).

¹⁸⁵ Bylos 39 tomas, 10-15, 62-66 lapai.

neabejotinai parodo, kad įmonė organizuodama savo veiklą, atsižvelgė į LLMAA rėmuose patvirtintus tarifus.

6. Tyrimo išvados ir ūkio subjektų pateiktos nuomonės bei paaiškinimai

(93) Išanalizavus ir apibendrinus tyrimo metu surinktą informaciją bei nustatytas aplinkybes, Pranešime apie atliktą tyrimą buvo padaryta išvada, kad KLAKEJA priklausantys ir laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste teikiantys ūkio subjektai, dalyvaujant ir LLMAA atstovams, 1998 m. birželio 18 d. (ne vėliau kaip 1998 m. rugpjūtį) nustatė rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifus. Po 1999 m. liepą įvykusio KLAKEJA ir LLMAA susivienijimo įvairūs klausimai, susiję su šių tarifų nustatymu, jų laikymusi ir sankcijų už jų nesilaikymą taikymu, toliau buvo svarstomi jau LLMAA visuotiniuose narių susirinkimuose, Valdybos bei Drausminio komiteto posėdžiuose; skelbiami LLMAA interneto tinklalapyje. Šių LLMAA nustatytų rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų laikymąsi padėjo užtikrinti LLMAA 2003 m. priimtas Etikos kodeksas, numatantis draudimą taikyti mažesnius nei rekomenduojami laivų agentavimo tarifus, už tarifų nesilaikymą galimos taikyti sankcijos, bei teisės aktais LLMAA suteiktas reikšmingas vaidmuo ūkio subjektų leidimo užsiimti laivų agentavimo veikla išdavimo procese (nuo 1998 m. iki 2010 m. buvo būtina gauta LLMAA rekomendaciją ar nuomonę, kompetentingai institucijai sprendžiant dėl pažymėjimo (atestato) užsiimti laivų agentavimo veikla išdavimo). Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad kai kurie LLMAA nariai, vykdydami laivų agentavimo veiklą, laikėsi LLMAA nustatytų rekomenduojamų minimalių tarifų, pavyzdžiui, siūlydami atitinkamus tarifus klientams, išrašydami rekomenduojamų tarifų dydžius atitinkančias sąskaitas faktūras už suteiktas paslaugas ar numatydami reikalavimą laikytis šių tarifų savo darbuotojų pareiginėse instrukcijose.

(94) Įvertinus šias aplinkybes, tyrimo metu buvo padaryta išvada, kad iš esmės visi tyrimo metu nagrinėti ūkio subjektai, kurie buvo LLMAA (ir KLAKEJA) nariais ir turėjo atitinkamus pažymėjimus (atestatus), suteikiančius teisę teikti laivų agentavimo paslaugas, dalyvaudami LLMAA veikloje, nustatant minimalius šių paslaugų tarifus, bei pati LLMAA galėjo pažeisti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto reikalavimus, nes sudarė konkurenciją ribojantį susitarimą dėl agentavimo paslaugų kainų nustatymo, trukusį bent nuo 1998 m. birželio mėn. bent iki 2011 m. rugsėjo 1 d., kuomet buvo baigtas tyrimas.

(95) Atsižvelgus į tai, kad toks konkurenciją ribojantis susitarimas buvo sudarytas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, o LLMAA ir jos narių sudarytas konkurenciją ribojantis susitarimas apėmė reikšmingą šiame uoste teikiamų laivų agentavimo paslaugų dalį, tyrimo metu padaryta išvada, kad tokie LLMAA ir jos narių veiksmai taip pat tiesiogiai veikė prekybą tarp valstybių Europos Sąjungos narių ir todėl galėjo pažeisti ir SESV 101 straipsnio 1 dalies reikalavimus.

(96) Tyrimo metu nustatyta, kad UAB „DFDS SEAWAYS“ ir UAB „MSC Vilnius“ laivų agentavimo paslaugas teikė išimtinai tik savo motininės bendrovės laivams, todėl padaryta išvada, jog AB „DFDS SEAWAYS“ ir UAB „MSC Vilnius“ nekonkuravo su kitais LLMAA nariais, todėl nenustatyta, kad šie ūkio subjektai būtų pažeidę Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimus.

(97) Tyrimo metu nustatyta, kad UAB „Forlika“ ir UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“ laivų agentavimo veiklai vykdyti būtino pažymėjimo (atestato) neturėjo niekada, taigi, ir neteikė šių paslaugų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste. Atitinkamai UAB „Jurtinga Shipping“ niekada nebuvo LLMAA nare. Atsižvelgus į šias aplinkybes nenustatyta, kad šie ūkio subjektai būtų pažeidę Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimus.

(98) Tyrimo metu taip pat nustatyta, kad UAB „Jurtinga“ 2010 m. gegužės 7 d. suteiktas bankrutavusio juridinio asmens statusas.

(99) Įvertinus šias tyrimo metu nustatytas individualias su AB „DFDS SEAWAYS“, UAB „Forlika“, UAB „Jurtinga“, UAB „Jurtinga Shipping“, UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“ ir UAB „MSC Vilnius“ susijusias aplinkybes, padaryta išvada, kad nenustačius

Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio pažeidimo sudėties yra pagrindas šių ūkio subjektų atžvilgiu bylą nutraukti.

(100) Tyrimo metu nustatytos aplinkybės ir padarytos išvados buvo išdėstytos Konkurencijos tarybos Draudžiamų susitarimų skyriaus 2011 m. rugpjūčio 31 d. pranešime apie atliktą tyrimą Nr. 5S-35¹⁸⁶ (toliau – Pranešimas apie atliktą tyrimą). Šis pranešimas buvo pateiktas susipažinti su pažeidimu įtariamais ūkio subjektams bei jiems sudaryta galimybė susipažinti su tyrimo byloje esančiais dokumentais ir kita medžiaga, kad galėtų pateikti rašytinius paaiškinimus¹⁸⁷ dėl įtariamo Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir SESV 101 straipsnio pažeidimo.

(101) Pažeidimu įtariamais ūkio subjektams taip pat buvo sudarytos galimybės pateikti paaiškinimus žodžiu ir būti išklaustytiems Konkurencijos tarybos 2011 m. lapkričio 17 d. bylos nagrinėjimo posėdžio metu¹⁸⁸.

(102) Pagrindiniai pažeidimu įtariamų ūkio subjektų pateikti prieštaravimai tyrimo išvadoms yra susiję su tuo, kad LLMAA nepriėmė jokių formalių sprendimų, kuriais būtų patvirtinti rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifai, todėl LLMAA nariai negali būti laikomi dalyvavusiais jų nustatyme ir atsakingais už tai, ypač, kai į LLMAA įstojo po 1999 m. ar dar vėliau. Ūkio subjektų teigimu, tokie tarifai bet kuriuo atveju negali būti laikomi ir privalomais ir jų nebuvo faktiškai laikomasi. Taip pat ūkio subjektai atkreipė dėmesį, kad tokių tarifų nustatymas nebuvo aktualus bent nuo 2006 m., kai su tarifais susiję klausimai nebuvo svarstomi LLMAA posėdžiuose. LLMAA teigimu, bet kuriuo atveju, atsižvelgus į Konkurencijos tarybos atliekamą tyrimą, tarifai buvo panaikinti 2010 m. Drausminio komiteto sprendimu. Atskiri ūkio subjektai taip pat pateikė argumentus ir dėl individualių aplinkybių, susijusių su atsakomybės už Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio bei SESV 101 straipsnio pažeidimą taikymo jų atžvilgiu negalimumu.

Konkurencijos taryba k o n s t a t u o j a :

(103) Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkte yra nurodyta, kad visi susitarimai, kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, yra draudžiami ir negalioja nuo jų sudarymo momento, įskaitant susitarimą tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti (fiksuoti) tam tikros prekės kainas arba kitas pirkimo ar pardavimo sąlygas. SESV 101 straipsnio 1 dalies a punktas kaip nesuderinamus su bendrąja rinka draudžia visus įmonių susitarimus, įmonių asociacijų sprendimus ir suderintus veiksmus, kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškreipimas bendrojoje rinkoje, būtent: tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti pirkimo ar pardavimo kainos arba kokios nors kitos prekybos sąlygas.

(104) Atsižvelgus į tai, kad Konkurencijos įstatymo 1 straipsnio 3 dalis nurodo, jog šiuo įstatymu siekiama Lietuvos Respublikos ir Europos Sąjungos konkurencijos santykius reglamentuojančios teisės suderinimo, ir į tai, kad Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis savo esme ir tikslais atitinka SESV 101 straipsnio nuostatas, aiškinant bei taikant Konkurencijos įstatymo 5 straipsnį reikia atitinkamai vadovautis SESV 101 straipsnio taikymo praktika.

(105) Atsižvelgus į nurodytas Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir SESV 101 straipsnio nuostatas, nagrinėjamu atveju yra svarbu nustatyti, ar LLMAA ir jos narių veiksmai, nustatant rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifus, gali būti laikomi konkurenciją ribojančiu susitarimu Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio prasme, būtina nustatyti atitinkamą rinką ir įvertinti LLMAA ir jos narių padėtį joje.

¹⁸⁶ Bylos 58 tomas [konfidenciali informacija], 1-68 lapai. Nekonfidencialus variantas – bylos 59 tomas, 1-35 lapai.

¹⁸⁷ Nuomones pateikė šie ūkio subjektai: UAB „Afalita“, UAB „Arijus“, UAB „Amber Bay“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „Baltlanta“, UAB „BPA“, UAB „Klaipėdos jūrų krovininių kompanija „Bega“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Koralita“, UAB „Lepūnas“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, LLMAA, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Unitek“, UAB „Uosto vartai“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „WM H. Muller & Co“, UAB „VPA.Logistics“, .

¹⁸⁸ Konkurencijos tarybos 2011 m. lapkričio 17d. bylos nagrinėjimo posėdžio protokolas Nr. 4S-48 (bylos 92 tomas).

7. Atitinkamos rinkos apibrėžimas ir jos dalyviai

(106) Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 5 dalyje yra nurodyta, kad atitinkama rinka – tam tikros prekės rinka tam tikroje geografinėje teritorijoje. Pagal šio straipsnio 6 ir 7 dalis prekės rinka suprantama kaip visuma prekių, kurios pirkėjų požiūriu yra tinkamas pakaitalas viena kitai pagal jų savybes, naudojimą ir kainas, o geografinė teritorija (geografinė rinka) – teritorija, kurioje visi ūkio subjektai susiduria su iš esmės panašiomis konkurencijos sąlygomis tam tikroje prekės rinkoje ir kuri, atsižvelgiant į tai, gali būti atskiriama lyginant su greta esančiomis teritorijomis.

(107) Papildomai būtina atkreipti dėmesį į tai, kad atitinkamos rinkos apibrėžimas yra neatsiejamas nuo konkretaus nagrinėjamo pažeidimo, todėl ir būtinybė nustatyti tikslų atitinkamos rinkos apibrėžimą gali priklausyti nuo konkretaus nagrinėjamo galimo pažeidimo¹⁸⁹. Nagrinėjant horizontalaus pobūdžio kainų fiksavimo susitarimus, pakanka nustatyti, kad ūkio subjektai yra konkurentai, nes toks susitarimas savaime laikomas pažeidimu. Tokiu atveju nėra būtinybės galutinai ir tiksliai apibrėžti rinką¹⁹⁰. Taip pat nėra būtinybės nustatyti tikslų rinkos apibrėžimą ir kitais atvejais, kai išvados dėl konkurencijos teisės normų pažeidimo būtų vienodos, nepriklausomai nuo galimų skirtingų rinkos apibrėžimų¹⁹¹.

(108) Šiuo atveju yra nagrinėjamas įtariamas Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio pažeidimas sudarant konkurenciją ribojančią horizontalaus pobūdžio susitarimą dėl laivų agentavimo paslaugų tarifų (kainų) nustatymo. Taigi, nagrinėjamu atveju detalios atitinkamos rinkos analizė nėra būtina atlikti, bei atitinkamą rinką apibrėžti itin tiksliai.

7.1. Prekės rinkos apibrėžimas

(109) Tyrimo metu buvo analizuojama LLMAA ir jos narių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, susitarimai dėl agentavimo paslaugų tarifų (įkainių) nustatymo į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą įplaukiantiems laivams.

(110) Kaip paaiškinta šio nutarimo 1 dalyje, laivų agentavimas – paslaugų, susijusių su laivyba, teikimas pagal sutartį su laivo savininku, frachtuotoju, operatoriumi ar valdytoju, įskaitant atstovavimą jų interesams uosto ir valstybės, teisėtvarkos ir teisėsaugos institucijose, tarpininkavimą išigyjant ir perleidžiant laivus, tarpininkavimą sudarant frachtavimo sutartį ir frachtavimo sutarties vykdymo priežiūros vykdymą, frachto, uosto rinkliavų ir kitų mokesčių bei rinkliavų surinkimą ir mokėjimą, muitinės ir krovinio dokumentų tvarkymą ir kitus su tuo susijusius veiksmus, laivo atplaukimo į uostą ir išplaukimo iš uosto, taip pat krovos darbų organizavimą, laivo aprūpinimo ir aptarnavimo organizavimą uoste.

(111) Kaip tyrimo metu paaiškino patys šias paslaugas teikiantys ūkio subjektai, laivų agentavimo paslaugos yra unikalios ir nepakeičiamos kitomis panašiomis paslaugomis - nėra galimybės jos pakeisti jokia kita panašia ar analogiška paslauga.

(112) Atsižvelgus į šias aplinkybes, nagrinėjamu atveju prekės rinka apibrėžiama kaip laivų agentavimo paslaugos.

7.2. Geografinės rinkos apibrėžimas

(113) Vertinant laivų agentavimo paslaugų teikimo geografines ribas, atsižvelgtina į tai, kad nagrinėjami ūkio subjektai šias paslaugas teikia Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste.

(114) Pagal Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 2 straipsnį Klaipėdos valstybinis jūrų uostas tai – teritorija (uosto žemė ir akvatorija), skirta laivams įplaukti ir

¹⁸⁹ Bendrojo Teismo 2003 m. gruodžio 11 d. sprendimas byloje Nr. T-61/99, *Adriatica di Navigazione v Komisija*, ECR II-5349, 28-29 p.

¹⁹⁰ Bendrojo Teismo 2005 m. liepos 18 d. sprendimas byloje Nr. T-241/01, *Scandinavian airlines system v Komisija*, OL, 2005, C229/12, 99 p.

¹⁹¹ Bendrojo Teismo 2002 m. spalio 8 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. T-185/00, T-216/00 *Metropole Television; Antena 3 de Television* ir kt., 2002 ECR II-3805, 2003 CMLR 707, 57 p.

išplaukti, stovėti, aptarnauti, kroviniams perkrauti, taip pat keleiviams aptarnauti, o pagal šio įstatymo 4 straipsnį Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra Lietuvos Respublikos transporto sistemos dalis, skirta laivams aptarnauti bei kitai su laivyba susijusiai komercinei ir ūkinei veiklai vykdyti.

(115) Kiekvienam į Klaipėdos jūrų uostą nusprendusiam plaukti laivui atplaukus į jį yra reikalingos tam tikros aptarnavimo ir aprūpinimo paslaugos, kurias laivui gali teikti atitinkama Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro patvirtinta tvarka atestuotos ir Klaipėdos valstybinio jūrų uosto nustatyta tvarka gavusios leidimus patekti į uosto teritoriją bei sudariusios sutartį su šiuo uostu dėl rinkliavų mokėjimo Lietuvos Respublikoje įregistruotos įmonės ir užsienio valstybių įmonių filialai. Taigi, laivų agentavimo paslaugų teikimas yra tiesiogiai susijęs su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto, kurį kaip galutinį arba tarpinį maršruto tašką pasirenka krovinius ar keleivius gabenantys laivai, teritorija.

(116) Tai lemia, kad Klaipėdos jūrų uoste nusprendę švartuotis laivai neturi alternatyvų laivų agentavimo paslaugų gauti iš gretimose teritorijose (kituose uostuose) veikiančių tokių paslaugų teikėjų, nes laivų agentavimo paslaugų teikimas ir gavimas neatsiejamai susiję su konkrečiu jūrų uostu, kuriame nusprendė švartuotis laivas, nagrinėjamu atveju Klaipėdos jūrų uosto, teritorija.

(117) Be to, kaip nustatyta tyrimo metu, nagrinėjami ūkio subjektai laivų agentavimo paslaugas teikia tik į Klaipėdos jūrų uostą atplaukiantiems laivams ir jie savo vykdomos veiklos geografinę teritoriją apibūdina kaip Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritoriją.

(118) Taigi, atsižvelgus į tai, kad Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste nusprendę švartuotis laivai negali alternatyvių laivų agentavimo paslaugų gauti iš gretimose geografinėse teritorijose (jūrų uostuose) veikiančių tokių paslaugų teikėjų, ir į tai, kad nagrinėjamų ūkio subjektų teikiama laivų agentavimo veikla apsiriboja Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija, nagrinėjamu atveju laivų agentavimo paslaugų geografinė rinka apibrėžiama kaip Klaipėdos valstybinio jūrų uosto teritorija.

7.3. Atitinkama rinka ir jos dalyviai

(119) Atsižvelgus į šio nutarimo 7.1 ir 7.2 dalyse nurodytas aplinkybes, nagrinėjama atitinkama rinka apibrėžiama kaip laivų agentavimo paslaugų teikimas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste.

(120) Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 9 dalį, konkurentais ir šios atitinkamos rinkos dalyviais laikytini visi ūkio subjektai, kurie joje susiduria arba gali susidurti su tarpusavio konkurencija teikdami laivų agentavimo paslaugas.

(121) Kaip nurodyta šio nutarimo 1 dalyje, laivų agentavimo veiklai vykdyti būtina turėti teisės aktų nustatyta tvarka išduotą atestatą (pažymėjimą), todėl nagrinėjamo konkurencijos taisyklių pažeidimo atveju konkurentais laivų agentavimo paslaugų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rinkoje laikytini tie LLMAA nariai, kurie nagrinėjamu 1998-2011 m. laikotarpiu turi ar turėjo atitinkamą atestatą (pažymėjimą) ir šias paslaugas teikia atitinkamoje rinkoje, t. y. UAB „Afalita“, UAB „Amber Bay“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jurtinga“, UAB „Jurtinga Shiping“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Koralita“, UAB „Lepūnas“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Limarko“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Uosto vartai“, UAB „VPA Logistics“, UAB „Volfra – Klaipėda“, UAB „WM H Muller & Co“.

(122) Be aukščiau nurodytų LLMAA narių, laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste taip pat teikia ir kiti ūkio subjektai, pavyzdžiui, UAB „Litagent“, UAB „Klaipėdos laivų remontas“, UAB „Unstrata“, UAB „Avantika“, UAB „Regmars“ ir kiti. Lietuvos

saugios laivybos administracijos duomenimis¹⁹², pažymėjimai, suteikiantys teisę teikti laivų agentavimo paslaugas Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste, 2011 m. buvo išduoti 70 ūkio subjektų.

(123) Papildomai pastebėtina, kad UAB „Forlika“ ir UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“ niekada nagrinėjamo laikotarpio eigoje neturėjo laivų agentavimui būtino atestato (pažymėjimo) ir šių paslaugų neteikė, šie ūkio subjektai nelaikytini kitų LLMAA narių konkurentais nagrinėjamo konkurencijos taisyklių pažeidimo kontekste ir tolesnis jų veiksmų vertinimas šiame nutarime nėra atliekamas.

(124) AB „DFDS SEAWAYS“ ir UAB „MSC Vilnius“, nors ir turėjo laivų agentavimo paslaugoms teikti reikalingą atestatą (pažymėjimą), tačiau šių paslaugų neteikė rinkoje, aptarnaudamos išimtinai tik savo motininių bendrovių laivus, todėl šios bendrovės taip pat nelaikytinos kitų LLMAA narių konkurentėmis nagrinėjamo konkurencijos taisyklių pažeidimo kontekste ir tolesnis jų veiksmų vertinimas šiame nutarime taip pat nėra atliekamas.

8. LLMAA ir jos narių veiksmų, nustatant minimalius rekomenduojamus laivų agentavimo tarifus, vertinimas Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio prasme

(125) Kaip jau minėta, Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punktą numato, kad visi susitarimai, kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, yra draudžiami ir negalioja nuo jų sudarymo momento, įskaitant susitarimą tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti (fiksuoti) tam tikros prekės kainas arba kitas pirkimo ar pardavimo sąlygas. Analogiškas draudimas yra numatytas ir SESV 101 straipsnio 1 dalies a punkte.

(126) Kaip matyti iš šio nutarimo 3 ir 4 dalyse nurodytų aplinkybių, nagrinėjami rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai buvo patvirtinti 1998 m. KLAKEIJA susirinkime dalyvaujant ir LLMAA atstovams. Šie tarifai buvo pristatomi kaip bendras šių asociacijų sprendimas. Po KLAKEIJA likvidavimo 1999 m. ir šios asociacijos narių perėjimo į LLMAA su šiais tarifais susiję klausimai buvo nuolat keliami ir svarstomi įvairiuose LLMAA Valdybos, Drausminio komiteto ir visuotiniuose narių susirinkimuose. LLMAA 2003 m. patvirtino Etikos kodeksą, kuriame LLMAA narių veiksmai, kai taikomi žymiai mažesni tarifai už rekomenduojamus laivų agentavimo tarifus, buvo įvardijami kaip nekorektiški ir netinkami veiksmai, už kuriuos galėjo būti taikomos drausminės nuobaudos, įskaitant pašalinimą iš LLMAA. Šie rekomenduojami minimalūs tarifai bei Etikos kodeksas buvo skelbiami LLMAA interneto tinklalapyje, o LLMAA Drausminio komiteto sprendimas panaikinti minėtą Etikos kodekso nuostatą bei tarifus buvo priimtas 2010 m.

(127) Atsižvelgus į tai, vertinant, ar LLMAA ir jos nariai pažeidė Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimus, reikia nustatyti, ar minėti LLMAA ir jos narių sprendimai ir veiksmai, susiję su rekomenduojamais minimaliais laivų agentavimo paslaugų tarifais, laikytini Konkurencijos įstatymo prasme ūkio subjektų susitarimu, dėl kurio tikslo ar poveikio būtų ribojama konkurencija atitinkamoje laivų agentavimo paslaugų teikimo Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rinkoje.

8.1. LLMAA ir jos narių susitarimas nustatyti minimalius laivų agentavimo tarifus

(128) Pagal Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 10 dalį susitarimas yra bet kuria forma (raštu ar žodžiu) dviejų ar daugiau ūkio subjektų sudarytos sutartys arba ūkio subjektų suderinti veiksmai, įskaitant bet kurio ūkio subjektų junginio (asociacijos, susivienijimo, konsorciumo ir pan.) arba šio junginio atstovų priimtą sprendimą.

(129) Kaip yra pasisakyta Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo praktikoje¹⁹³, tam, kad būtų sudarytas susitarimas pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį (analogiškai ir Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalį), pakanka, jog atitinkamos įmonės

¹⁹² <http://www.msa.lt/lt/kita-informacija/atestuotu-imoniu-teikianciu-3h5j.html> (prisijungimo laikas: 2011-08-24).

¹⁹³ Bendrojo Teismo 2000 m. spalio 26 d. sprendimas byloje Nr. T-41/96 *Bayer v Komisija*, 67 p.; 2009 m. balandžio 30 d. sprendimas byloje Nr. T-18/03 *CD-Contact Data v Komisija*, 47 p.

išreikštų bendrą valią elgtis rinkoje tam tikru apibrėžtu būdu. Pažymėtina, kad bendros valios išreiškimo forma nėra taip svarbi, jei ji tiksliai perteikia šalių valią elgtis rinkoje pagal susitarimo sąlygas, nepaisant dalyvavimo susitarime subjektyvių siekių¹⁹⁴. Be to, šalių valia gali išplaukti tiek iš sutarties sąlygų, tiek iš šalių elgesio¹⁹⁵. Analogiškai ir ūkio subjektų asociacijos sprendimui nėra keliamas specialios formos reikalavimas. SESV 101 straipsnio 1 dalis taip pat taikoma ūkio subjektų asociacijoms, jeigu jų ar jų narių veiksmai gali lemti konkurencijos ribojimą, kurį siekia uždrausti SESV 101 straipsnis. Ūkio subjektų asociacijos rekomendacija, net jei ji nėra privalomo pobūdžio, pažeidžia SESV 101 straipsnio reikalavimus, jei jos laikymasis daro pastebimą įtaką konkurencijai atitinkamoje rinkoje¹⁹⁶. Rekomendacijos, nepriklausomai nuo jų teisinės galios, gali pažeisti SESV 101 straipsnį, jei jos atspindi ūkio subjektų asociacijos, jos narių ketinimą koordinuoti elgesį rinkoje pagal rekomendacijos sąlygas¹⁹⁷.

(130) Susitarimas konkurencijos teisės prasme suprantamas labai plačiai, nekeliant esminių reikalavimų jo išraiškos būdui ar formai, todėl į Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio taikymo sritį patenka ir tokie susitarimai, kurie yra priimti asociacijos ar jos atstovų sprendimo forma. Konkretaus susitarimo kvalifikavimui, be kita ko, nesvarbu ir tai, ar asociacijos arba jos atstovų priimtas sprendimas yra rekomendacinio, ar įpareigojančio pobūdžio. Ūkio subjektų asociacijų sprendimai, nepriklausomai nuo to, ar jie yra privalomi ar tik rekomendacinio pobūdžio, gali patekti į ekonominės veiklos, todėl ir į Konkurencijos įstatymo taikymo sritį, jeigu jais siekiama riboti konkurenciją arba jeigu jie tiesiogiai ar netiesiogiai riboja (gali riboti) konkurenciją¹⁹⁸.

(131) Taigi, ūkio subjektų asociacijos sprendimas iš esmės apima bet kokias asociacijos taisykles, sprendimus, kurie yra privalomi ar rekomendaciniai jos nariams, elgesio kodeksus ir bet ką, kas atspindi asociacijos siekį koordinuoti jos narių elgesį pagal jos įstatus.

(132) Atsižvelgus į šiuos išaiškinimus, darytina išvada, kad sprendžiant, ar dėl rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų buvo sudarytas susitarimas Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 10 dalies ir 5 straipsnio prasme, būtina įvertinti, ar tyrimo metu nustatytos aplinkybės leidžia daryti pagrįstą išvadą, jog LLMAA ir jos nariai išreiškė valią nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus, kuriais vadovautųsi LLMAA nariai.

8.1.1. LLMAA veiksmų vertinimas

(133) Kaip matyti iš šio nutarimo 2-4 dalyse nurodytų aplinkybių, LLMAA aktyviai veikė svarstant klausimus, susijusius su rekomenduojamais minimaliais laivų agentavimo tarifais, pavyzdžiui:

1) LLMAA dalyvavo 1998 m. birželio 18 d. KLAKEIJA posėdyje patvirtinant rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifus, kurie parengtoje šių tarifų brošiūroje buvo nurodyti, kaip priimti abiejų asociacijų (tiek KLAKEIJA, tiek LLMAA) sprendimu. Apie bendrą šių asociacijų sprendimą patvirtinti šiuos tarifus taip pat buvo skelbiama ir visuomenės informavimo priemonėse. Apie šiuos tarifus, kaip apie bendrą KLAKEIJA ir LLMAA projektą viešai visuomenės informavimo priemonėse buvo skelbiama ir 1999 m., rengiantis šių asociacijų susivienijimui.

2) Likvidavus KLAKEIJA, klausimai dėl rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų, įskaitant jų padidinimo klausimus, buvo nuolat svarstomi LLMAA. Pavyzdžiui, 2000 m. vasario 10 d. ir 2001 m. gegužės 10 d. visuotiniuose susirinkimuose svarstyta dėl tarifų padidinimų; 2003 m. valdybos posėdyje nutarta parengti oficialų rekomenduojamų tarifų informacinį laišką, o

¹⁹⁴ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*; Bendrojo Teismo 2000 m. spalio 26 d. sprendimas byloje Nr. T-41/96 *Bayer v Komisija*, 68 p.

¹⁹⁵ Teisingumo Teismo 2006 m. liepos 13 d. sprendimas byloje Nr. C-74/04 P *Komisija v Volkswagen*, 39 p.

¹⁹⁶ Teisingumo Teismo 1983 m. lapkričio 8 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. 96/82 *IAZ International Belgium NV v Komisija*, 20 p.

¹⁹⁷ Teisingumo Teismo 1980 m. spalio 29 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. 209-215 *Van Landewyck v Komisija*, 85-86 p.; Teisingumo Teismo 1987 m. sausio 27 d. sprendimas byloje Nr. 45/85 *Verband der Sachversicherer*, 32 p.; Europos Komisijos 2004 m. birželio 24 d. sprendimas byloje Nr. COMP/38.549 *Belgian Architects*, 64 p.

¹⁹⁸ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2008 m. lapkričio 25 d. nutartis byloje Nr. A³⁹-1939/2008; 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*

2006 m. balandžio 25 d. valdybos posėdyje aptarta būtinybė LLMAA nariams laikytis rekomenduojamų tarifų. Informacija apie rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifų dydžius buvo skelbiama LLMAA interneto tinklalapyje iki 2010 m.

3) 2003 m. LLMAA visuotiniame narių susirinkime patvirtinus Etikos kodeksą, remiantis jo nuostatomis, draudžiančiomis LLMAA nariams taikyti žymiai mažesnius už rekomenduojamus tarifus, LLMAA valdyboje, Drausminiame komitete bei visuotiniame narių susirinkime buvo svarstomi įvairūs rekomenduojamų tarifų nesilaikymo atvejai bei taikytos atitinkamos drausminės nuobaudos.

(134) Įvertinus šias tyrimo metu nustatytas aplinkybes, darytina išvada, kad šie LLMAA veiksmai patvirtina, jog LLMAA įvairaus pobūdžio savo sprendimais, tiek turinčiais atitinkamą LLMAA organų formalių sprendimų formą (Valdybos, Drausminio komiteto ir visuotinio narių susirinkimų sprendimai, Etikos kodekso priėmimas), tiek tokios formos neįgavusiais LLMAA sprendimais, pasireiškusiais faktiniu LLMAA, jos atstovų elgesiu (pavyzdžiui, vieši pareiškimai, susiję su rekomenduojamai minimaliais laivų agentavimo tarifais, šių tarifų viešinimas interneto tinklalapyje, kitokių informacijos apie tarifus sklaidos priemonių (brošiūrų, informacinių laiškų) planavimas), vis dėlto aiškiai ir nedviprasmiškai išreiškė savo ketinimus koordinuoti savo narių elgesį, susijusį su jų sprendimų dėl laivų agentavimo paslaugų įkainių (tarifų) priėmimu.

(135) Aplinkybė, jog rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifai ir nurodymas jų laikytis visiems LLMAA nariams nebuvo tiesiogiai patvirtinti formaliu LLMAA sprendimu, pavyzdžiui, visuotiniame narių susirinkime, nagrinėjamu atveju nėra reikšminga, kadangi bet kuriuo atveju tai nepaneigia to, jog LLMAA ne tik rekomendavo savo nariams laikytis nustatytų minimalių tarifą, tačiau taip pat ir siekė užtikrinti, kad nariai jų laikytųsi.

(136) Kaip yra nurodyta šio nutarimo 4 dalyje, LLMAA turėjo galimybes taikyti ir taikė savo narių atžvilgiu atitinkamas drausmines priemones, jei būtų nukrypstama nuo rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų. Kaip matyti iš šio nutarimo 4.1 ir 4.2 dalyse nurodytų aplinkybių, LLMAA rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifai faktiškai buvo privalomi asociacijos nariams, kadangi už jų nesilaikymą tiesiogiai grėsė realios poveikio priemonės, kurios, kaip matyti iš Etikos kodekso 2.4.8 punkto bei 2005 m. spalio 6 d. LLMAA drausminio komiteto posėdžio, be kita ko, galėjo lemti narystės LLMAA sustabdymą ar net nutraukimą bei LLMAA rekomendacijų, reikalingų laivų agentavimo veiklos vykdymui, negavimą, Agentavimo licencijų išdavimo komisijos informavimą apie tai, bei atitinkamai galėjo lemti ir teisės užsiimti šia veikla ūkio subjektui nesuteikimą (ypač atsižvelgus į tai, kad LLMAA prezidentai buvo paskirti Įmonių, teikiančių laivų agentavimo paslaugas, atestavimo komisijos nariais¹⁹⁹).

(137) Be to, net ir nesant Etikos kodekso, kuris buvo patvirtintas 2003 m., LLMAA galėjo daryti įtaką savo narių elgesiui ir juos skatinti ar versti laikytis rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų, kadangi, kaip išsamiai paaiškinta šio nutarimo 1 dalyje, LLMAA buvo tiesiogiai įtrauktą į leidimų (atestatų, pažymėjimų) ūkio subjektams versti laivų agentavimo veikla išdavimo procesą, nes turėjo pateikti atitinkamą rekomendaciją ar nuomonę dėl ūkio subjekto, prašančio išduoti leidimą. Tuo tarpu, kaip matyti iš šio nutarimo 4.2 dalyje nurodytų aplinkybių, pavyzdžiui, susijusių su 2004 m. birželio 11 d. LLMAA Valdybos posėdyje svarstytu klausimu dėl drausminės nuobaudos UAB „Compass Transit“ skyrimo, aplinkybė, jog ūkio subjektas laikysis LLMAA rekomenduojamų tarifų, buvo reikšminga sprendžiant dėl laivų agentavimo veiklai būtinos LLMAA rekomendacijos ar nuomonės apie ūkio subjektą pateikimo²⁰⁰.

(138) Atsižvelgus į šias aplinkybes darytina išvada, kad, nepaisant to, jog LLMAA įvardino minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus kaip rekomendacinius ir neprivalomus jos nariams, vis dėlto nustatytų aplinkybių visuma leidžia daryti pagrįstą išvadą, jog tokiais minimaliais tarifais

¹⁹⁹ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. balandžio 23 d. įsakymas Nr. 3-160; 2006 m. kovo 23 d. įsakymas Nr. 3-107.

²⁰⁰ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. spalio 4 d. įsakymas Nr. 3-434 „Dėl Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. balandžio 19 d. įsakymo Nr. 3-168 „Dėl įmonių teikiančių laivų agentavimo paslaugas atestavimo taisyklių patvirtinimo“, kuriame panaikinamas punktas, pagal kurį turi būti gauta LLMAA rekomendacija norint gauti laivų agentavimo atestatą, tačiau atsiranda naujas 7 punktas, pagal kurį turi būti pateikta LLMAA nuomonė.

LLMAA siekė koordinuoti savo narių elgesį, kad jie laikytųsi nustatytų minimalių tarifų. Šios aplinkybės pagrindžia, jog LLMAA veiksmai, susiję su nagrinėjamų rekomenduojamų minimalių tarifų nustatymu, turi būti vertinami kaip šios asociacijos sprendimas nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus.

8.1.2. LLMAA narių veiksmų vertinimas

(139) Analizuojant LLMAA narių veiksmus, susijusius su LLMAA nustatytais rekomenduojamais minimaliais laivų agentavimo tarifais, kaip ūkio subjektų susitarimą nustatyti šiuos tarifus, taip pat būtina įvertinti, ar nustatytos aplinkybės ir surinkti įrodymai patvirtina, jog LLMAA nariai koku nors būdu išreiškė bendrą valią elgtis atitinkamoje rinkoje pagal LLMAA rekomendacijas dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų. Šiuo tikslu nagrinėjamu atveju atsižvelgtina į šio nutarimo 2-5 dalyse nurodytas aplinkybes, susijusias su pačia naryste KLAKEJA ir LLMAA, LLMAA sprendimų ir Etikos kodekso privalomumu nariams, dalyvavimu LLMAA svarstant įvairius klausimus dėl rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų bei vadovavimasis rekomenduojamais tarifais tiek LLMAA veikloje, tiek teikiant laivų agentavimo paslaugas atitinkamoje rinkoje.

(140) Kaip nurodyta šio nutarimo 4.4 dalyje, nagrinėjami ūkio subjektai, būdami tiek KLAKEJA, tiek LLMAA nariais, privalėjo vadovautis šių asociacijų priimtais sprendimais. Kadangi narystė šiose asociacijose nebuvo privaloma siekiant užsiimti laivų agentavimo veikla, ką akivaizdžiai patvirtina aplinkybė, jog visą nagrinėjamą laikotarpį nuo 1998 m. iki 2011 m. atitinkamoje rinkoje veikė ir LLMAA nepriklausantys ūkio subjektai, darytina išvada, kad nagrinėjami ūkio subjektai, savarankiškai apsispręsdami dėl stojimo į asociaciją ir dalyvavimo jos veikloje, turėjo įvertinti, ar jiems yra priimtini asociacijos tikslai, priimti sprendimai ir įpareigojimai.

(141) Narystė bet kokioje asociacijoje (tiek aktyvi, tiek pasyvi ar neutrali) sudaro plačias galimybes ir tam tikru mastu įpareigoja ūkio subjektą, kuriam, be kita ko, gali būti taikomi aukštesni rūpestingumo, atidumo ir įstatymų žinojimo reikalavimai, domėtis asociacijos veikla, joje priimamais sprendimais ar nusistovėjusiais elgesio standartais. Buvimas asociacijos nariu paprastai reiškia, kad asociacijos narys pritaria jos taisyklėms ir elgesiui, bei leidžia manyti, kad narys žino, jog asociacija veikia remiantis tiesioginiu ar netiesioginiu narių palaikymu, sutikimu ir parama ne tik įstatuose nurodytai veiklai, bet ir faktinei asociacijos veiklai. Taigi, bendroji taisyklė yra ta, kad priklausymas asociacijai (įstojimas į ją) pats savaime reiškia sutikimą su jos taisyklėmis, vadovavimu ir priimtais sprendimais, nepriklausomai nuo to, ar ūkio subjektas dalyvavo priimant atitinkamus sprendimus, ar ūkio subjektas įstojo į asociaciją prieš ar po konkrečių asociacijos sprendimų priėmimo²⁰¹. Todėl ūkio subjektas, būdamas asociacijos nariu, sudaro nuomonę, kad jis yra pritaręs asociacijos veiklai ir yra suteikęs teisę asociacijai nustatyti jam pareigas. Taigi, net jeigu asociacijos narys vienareikšmiškai ir neišreiškė savo pritarimo asociacijos susitarimui, tačiau jam ir neprieštaravo, laikoma, jog jis prie tokio susitarimo yra prisijungęs²⁰².

(142) Tyrimo metu nustatyta, kad rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai buvo nustatyti KLAKEJA 1998 m., dalyvaujant ir LLMAA atstovams. Tuo tarpu, kaip apibendrinta šio nutarimo 8.1.1 dalyje, LLMAA vėliau pati vykdė aktyvią veiklą, susijusią su minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymu, tiek priimdama atitinkamus sprendimus LLMAA viduje, sprendimą priimti draudžiantį nukrypti nuo rekomenduojamų tarifų Etikos kodeksą, tiek viešai skelbdama informaciją apie šiuos tarifus interneto tinklalapyje ir visuomenės informavimo priemonėse. Šios aplinkybės leidžia daryti pagrįstą išvadą, kad minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymas buvo viena iš KLAKEJA ir LLMAA veiklos sričių, į kurią ūkio subjektai apsispręsdami, ar būti šių asociacijų nariais, turėjo neišvengiamai atsižvelgti ir įvertinti jos

²⁰¹ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 KOMAA v Konkurencijos taryba; Europos Komisijos 1994 m. lapkričio 30 d. sprendimas Nr. 94/815/EC *Cement*, 44 (4) p.

²⁰² Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 KOMAA v Konkurencijos taryba; Europos Komisijos 1978 m. liepos 20 d. sprendimas Nr. 78/670/EEC *Fedetab*, 78-79 p.

priimtinumą ir suderinamumą su savo veiklos tikslais ir principais, ypač kai net iki 2010 m. liepos 2 d. (įvyko Drausminio komiteto posėdis) LLMAA nebuvo keliami ir svarstoma jokių klausimų dėl minimalių tarifų ar minėtos Etikos kodekso normos pripažinimo negaliojančia.

(143) Pastebėtina, kad LLMAA itin aktyviai veikė laikotarpiu 1998-2006 m. Būtent tuo laikotarpiu daugiausiai nagrinėjamų ūkio subjektų buvo ir tapo LLMAA nariais: UAB „Afalita“ (2006 m.), UAB „Arijus“ (1996 m.), Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ (1999 m.), UAB „Baltijos pervežimai“ (1999 m.), UAB „Baltlanta“ (2000 m.), UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ (2003 m.) UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ (2004 m.), UAB „BPA“ (2003 m.), UAB „Ferteksos transportas“ (1999 m.), UAB „Fertimara“ (2004 m.), UAB „Forlika“ (1999 m.), UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ (2001 m.), UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“) (2001 m.), UAB „Green Terminal“ (2004 m.), UAB „Jurtinga“ (2003 m.), UAB „Jungtinė ekspedicija“ (2004 m.), UAB „Jūrų agentūra Forsa“ (1999 m.), UAB „Jūrtransa“ (2004 m.), UAB „Klaipėdos Translit“ (1995 m.), UAB „Koralita“ (2006 m.), UAB „Lepūnas“ (2004 m.), UAB „Litma“ (1999 m.), UAB „Limarko“ (1995 m.), UAB „Limarko jūrų agentūra“ (2006 m.), UAB „MK Laivyba“ (1995 m.), UAB „MTA Maritime Transport Agencies“ (2005 m.), UAB „Nurminen Maritime“ (2004 m.), UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ (2003 m.), UAB „Passat“ (1999 m.), UAB Prekybos namai „Skelmė“ (1999 m.), UAB „Uosto vartai“ (2004 m.), UAB „Unitek“ (1999 m.), UAB „Vakarų laivų agentai“ (2002 m.), UAB „Volfra“ – Klaipėda“ (2003 m.), UAB „WmM H Muller&Co“ (1999 m.). Tik 3 iš nagrinėjamų ūkio subjektų LLMAA nariais tapo 2008 m.: UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „VPA Logistics“.

(144) Dalis šių ūkio subjektų buvo ir KLAKEIJA (1998 m. patvirtinusios rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifus), t. y. Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Forlika“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Litma“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „WM H Muller & Co“.

(145) Taigi, darytina išvada, kad ūkio subjektai, kurie įstojo į šias asociacijas ir buvo jos nariais, vertintini kaip pritariantys jų veiklai nustatant minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus ir tokiu būdu prisijungę prie tokių asociacijų susitarimų, nebent būtų išreiškę vienareikšmiškus prieštaravimus jiems.

(146) Tačiau, išnagrinėjus ir įvertinus faktines aplinkybes, nenustatyta, kad kurie nors iš nagrinėjamų ūkio subjektų būtų kokia nors forma aiškiai ir vienareikšmiškai išreiškę prieštaravimą dėl nepritarimo minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymui. Tai akivaizdžiai patvirtina toliau nurodytos aplinkybės, susijusios su tuo, jog, net žinodami apie LLMAA svarstomus klausimus dėl minimalių laivų agentavimo tarifų, jų laikymosi, LLMAA nariai prieštaravimų nepateikė.

(147) Pavyzdžiui, tyrimo metu nustatyta, kad 1998-2006 m. laikotarpiu apie klausimų, susijusių su minimaliais laivų agentavimo tarifais, svarstymą buvo informuoti arba juose dalyvavo nemaža dalis LLMAA narių bent kelis kartus: UAB „Arijus“ – 6 kartus, Latvijos ir Lietuvos UAB „Astramara“ – 8, UAB „Baltic Forwarding & Shipping“ – 3, UAB „Baltijos pervežimai“ – 11, UAB „Baltlanta“ – 2, UAB „BPA“ – 6, UAB „Ferteksos transportas“ – 6, UAB „Forlika“ – 15, UAB „Jūrų agentūra Forsa“ – 11, UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“) – 3, UAB „Green Terminal“ – 2, UAB „Jūrtransa“ – 2, UAB „Klaipėdos Translit“ – 9, UAB „Lepūnas“ – 2, UAB „Limarko“ (tiek tiesiogiai, tiek kaip UAB „Limarko jūrų agentūra“ patronuojanti įmonė) – 12, UAB „Litma“ – 9, UAB „MK Laivyba“ – 9, UAB „Nurminen Maritime“ – 2, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ – 2, UAB „Passat“ – 10, UAB Prekybos namai „Skelmė“ – 7, UAB „Unitek“ – 8, UAB „Vakarų laivų agentai“ – 3, UAB „Uosto vartai“ – 2, UAB „Volfra“ – Klaipėda“ – 2, UAB „WM H Muller & Co“ – 12 kartų.

(148) Be to, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Litma“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „WM H Muller&Co“ buvo tiesiogiai siunčiama informacija dėl planuojamų susitikimų dėl agentavimo tarifų nagrinėjimo KLAKEIJA, šie ūkio subjektai taip pat tiesiogiai dalyvavo po 1998 m. birželio mėn. vykusiuose susirinkimuose, kuriuose buvo nagrinėjami klausimai susiję su laivų agentavimo paslaugų tarifais.

(149) Taip pat atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad, kaip matyti iš šio nutarimo 4.2 dalyje nurodytų aplinkybių, UAB „BPA“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Forlika“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Arijus“, UAB „Limarko jūrų agentūra“ atstovai dalyvaudavo LLMAA valdybos bei Drausminio komiteto posėdžiuose, kuriuose buvo svarstomi gauti LLMAA narių skundai dėl kitų narių taikytų per mažų laivų agentavimo paslaugų tarifų. Kita vertus, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Unitek“ ir UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“) patys buvo teikę pareiškimus LLMAA, kad būtų išnagrinėti kitų LLMAA narių veiksmai, taikant mažesnius tarifus.

(150) Papildomai pastebėtina ir tai, kad, kaip nurodyta šio nutarimo 5 dalyje, UAB „MK Laivyba“ vidiniuose laivų agentavimo nuostatuose nurodyta, jog atlyginimo už agentavimą dydis nustatomas pagal LLMAA parengtą lentelę. Tuo tarpu UAB „Baltnautic“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „MK Laivyba“ ir UAB „Nurminen Maritime“ savo veikloje faktiškai taikė rekomendaciją atitinkančius tarifus.

(151) Apibendrinus šias aplinkybes darytina išvada, kad nagrinėjami aukščiau šioje nutarimo dalyje nurodyti ūkio subjektai, kurie 1998 m. – 2011 m. laikotarpiu buvo KLAKEIJA ir LLMAA nariais, sudarė susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų nustatymo, nes būdami asociacijos nariais išreiškė savo valią pritarti KLAKEIJA ir LLMAA sprendimams dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų nustatymo, tokiu būdu parodydami tiek pačiai asociacijai, tiek kitiems jos nariams, kad sutinka koordinuoti savo elgesį atitinkamoje rinkoje pagal LLMAA sprendimus dėl minimalių tarifų.

(152) Nesant duomenų, jog kuris nors iš šių ūkio subjektų būtų pareiškę aiškių ir vienareikšmiškų prieštaravimų tokiems LLMAA sprendimams, nors turėjo visas galimybes tai padaryti, tačiau esant duomenims, kad dalis ūkio subjektų tiesiogiai išreiškė savo pritarimą LLMAA nustatytiems minimaliems tarifams (dalyvaudami atitinkamuose LLMAA susirinkimuose ir posėdžiuose, patys kreipdamiesi dėl kitų narių taikomų tarifų neatitikimo rekomenduojamiems į LLMAA, ar savo veikloje jais vadovaudamiesi) darytina išvada, jog šie ūkio subjektai sudarė susitarimą nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus.

8.1.3. Išvados dėl susitarimo nustatyti minimalius laivų agentavimo tarifus

(153) Apibendrinant šio nutarimo 8.1.1 ir 8.1.2 dalyje padarytas išvadas konstatuotina, kad LLMAA ir jos nariai – UAB „Afalita“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“), UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Jūrtransa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Koralita“, UAB „Lepūnas“, UAB „Litma“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko Jūrų agentūra“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Uosto vartai“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Volfra“ – Klaipėda“, UAB „VPA Logistics“ ir UAB „WmM H Muller & Co“ – sudarė susitarimą nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 10 dalies ir 5 straipsnio prasme.

(154) Savo elgesiu šie ūkio subjektai sudarė pagrįstą pagrindą manyti, kad jų ir kitų LLMAA narių bei pačios LLMAA valia dėl susitarimo nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus sutapo, o taip pat visiems kitiems LLMAA nariams leido tikėtis, kad jie atitinkamoje rinkoje elgsis pagal šį sutartą modelį.

(155) Šios išvados nepaneigia ūkio subjektų pateikti paaiškinimai, jog jie nesivadovavo LLMAA nustatytais minimaliais laivų agentavimo paslaugų tarifais, kad jie negalėjo žinoti apie LLMAA sprendimus dėl agentavimo tarifų patvirtinimo, kadangi šie tarifai nebuvo patvirtinti

formaliu LLMAA sprendimu arba jie į LLMAA įstojo vėliau, nei atitinkami klausimai dėl šių tarifų buvo nagrinėjami LLMAA, be to, jie aktyviais veiksmais neprisidėjo prie šių tarifų nustatymo.

(156) Kaip jau minėta, vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir SESV 101 straipsnio taikymo praktika, priklausymas asociacijai ir įstojimas į ją iš esmės reiškia sutikimą su asociacijos veikla, jos sritimis. Narystė bet kokioje asociacijoje yra siejama ne tik su tam tikromis teisėmis, bet ir su tam tikrais reikalavimais vykdyti asociacijos valdymo organų kompetencijos ribose priimtus sprendimus bei įpareigojimus. Todėl faktas, kad asociacijos nariai, kurie turi teisę dalyvauti atitinkamo jos organo susirinkime, nedalyvauja jame, nereiškia, kad sprendimai ir (arba) susitarimai, pasiekti tokiuose, susirinkimuose, nėra taikomi arba neturi būti taikomi kitiems, nedalyvavusiems nariams. Be to, jeigu ūkio subjektas vienareikšmiškai ir neišreiškė savo pritarimo antikoncepciniam asociacijos susitarimui, tačiau jam ir viešai ir aiškiai neprieštaravo, laikoma, jog jis prie tokio susitarimo yra prisijungęs²⁰³.

(157) Taigi, nustačius, kad LLMAA faktinė aktyvi veikla vis dėlto buvo susijusi su minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymu, nepritarimą tokiai veiklai ir tuo pačiu nedalyvavimą tokiam susitarime LLMAA nariai galėtų pagrįsti tik pateikę įrodymus, jog jie aiškiai ir vienareikšmiškai atsiribojo nuo tokio LLMAA susitarimo, nes bendro pobūdžio pareiškimas dėl nedalyvavimo abstrakčiame susitarime nėra pakankamas, siekiant įrodyti nedalyvavimą konkrečiame konkurenciją ribojančiame susitarime.

(158) Dėl šios priežasties ir UAB „Baltijos pervežimai“ pateikti paaiškinimai, jog šis ūkio subjektas 2001 m. balandžio 1 d. raštu informavo LLMAA, kad agentuodamas laivus netaikys rekomenduojamų tarifų, nes jie neatitinka jo ekonominių interesų, nelaikytini pakankamu įrodymu dėl nedalyvavimo LLMAA ir jos narių susitarime dėl šių tarifų nustatymo. Tokia išvada darytina dėl to, kad minėtas UAB „Baltijos pervežimai“ raštas buvo siųstas tik LLMAA prezidentui, tuo tarpu įrodymų, kad su juo viešai būtų supažindinti visi kiti LLMAA nariai arba kad UAB „Baltijos pervežimai“ savo nuostatą nesilaikyti minėtų tarifų aiškiai išreiškė visiems kitiems LLMAA nariams, nebuvo pateikta. Kita vertus, būtina atsižvelgti ir į tyrimo metu nustatytas aplinkybes, jog UAB „Baltijos pervežimai“ visą nagrinėjamą laikotarpį buvo KLAKEJA ir LLMAA narė, dalyvavo beveik visuose 1998-2003 m. asociacijų susirinkimuose, kuriuose buvo svarstomi klausimai, susiję su agentavimo tarifais. Be to, 2003 m. vasario 12 d. LLMAA susirinkime (įvykusiame po to, kai buvo išsiųstas raštas LLMAA informuojant, kad netaikys tarifų), kuriame dalyvavo ir UAB „Baltijos pervežimai“, sprendimas dėl rekomenduotinių tarifų oficialaus informacinio laiško parengimo buvo priimtas vienbalsiai, kas rodo, jog šiame susirinkime UAB „Baltijos pervežimai“ vis dėlto akivaizdžiai pritarė LLMAA sprendimui dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo. Tokie UAB „Baltijos pervežimai“ veiksmai patvirtina, kad aukščiau minėtas UAB „Baltijos pervežimai“ raštas, išsiųstas LLMAA prezidentui, nėra pakankamas įrodymas, jog ši bendrovė nedalyvavo LLMAA ir jos narių susitarime dėl minimalių tarifų nustatymo.

(159) Tyrimo metu nebuvo rasta įrodymų, kurie leistų pagrįstai teigti, kad narystės LLMAA laikotarpiu kuris nors iš nagrinėjamų ūkio subjektų būtų aiškiai ir nedviprasmiškai išreiškęs savo nepritarančią poziciją LLMAA ir jos narių susitarimo dėl minimalių laivų agentavimo tarifų atžvilgiu. Tokių įrodymų nebuvo pateikta ir ūkio subjektų pateiktose nuomonėse dėl Pranešimo apie atliktą tyrimą.

8.2. Susitarimo įtakos konkurencijai vertinimas

(160) Taigi, nustačius, kad LLMAA ir jos nariai sudarė susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifo nustatymo, Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio taikymo tikslais būtina įvertinti, ar toks susitarimas riboja ar gali riboti konkurenciją.

(161) Kaip jau minėta, Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkte, kaip ir SESV 101 straipsnio 1 dalies a punkte yra numatytas draudimas ūkio subjektams sudaryti susitarimus,

²⁰³ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 KOMAA v. Konkurencijos taryba; Teisingumo Teismo 1980 m. spalio 29 d. sprendimas byloje Nr. 209-215 Van Landewyck v. Komisija.

kuriais siekiama riboti konkurenciją arba kurie riboja ar gali riboti konkurenciją, įskaitant susitarimus tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti (fiksuoti) tam tikros prekės ar paslaugos kainas.

(162) Toks draudimas suponuoja tai, kad ūkio subjektai, laisvai veikdami rinkoje, varžosi vieni su kitais lygiais teisiniais pagrindais, kai jie savarankiškai priima sprendimus ir nepriklauso vieni nuo kitų. Nors šis nepriklausomybės reikalavimas neatima iš ūkio subjektų teisės patiems protingai prisitaikyti prie esamo arba numatomo konkurentų elgesio, tačiau jis draudžia atsirasti bet kokiam tiesioginiam ar netiesioginiam kontaktui tarp tokių subjektų, jeigu šio kontakto tikslas arba padarinys yra daryti poveikį esamo arba potencialaus konkurento elgesiui rinkoje ar atskleisti tokiam konkurentui elgesio kryptį, kurią jie patys nusprendė pasirinkti arba ketina pasirinkti rinkoje²⁰⁴.

(163) Pastebėtina, kad pagal Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalį konkurentų sudaryti susitarimai tiesiogiai ar netiesiogiai nustatyti (fiksuoti) tam tikros prekės kainas arba kitas pirkimo ar pardavimo sąlygas visais atvejais laikomi ribojančiais konkurenciją. Tai tokia kategorija susitarimų, kurių neigiamas poveikis konkurencijai yra preziumuojamas, savaime suprantamas. Todėl iš minėtų nuostatų yra akivaizdu, kad jei susitarimas patenka į Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies taikymo sritį, Konkurencijos taryba neprivalo atskirai įrodinėti susitarimo tikslo priešingumo sąžiningai konkurencijai ir (arba) neigiamo jo poveikio konkurencijai. Prezumpcija, kad tiesioginis ar netiesioginis kainų fiksavimas pats savaime riboja konkurenciją, pirmiausia siekiama apsaugoti ne tik atitinkamoje rinkoje dalyvaujančius kitus konkurentus ar vartotojų (klientų) interesus, bet rinkos struktūrą ir kartu pačią konkurenciją, kaip visuotines vertybes, garantuojančias *inter alia* konstitucinę ūkinės veiklos laisvę ir iniciatyvą. Laisvas konkuravimas kainomis yra viena iš pagrindinių sąžiningos konkurencijos formų, o kainų fiksavimas tiesiogiai įsiterpia ir kliudo formuoti konkurencingų procesų rezultatams. Pažeidimui konstatuoti pakanka nustatyti susitarimo tarp ūkio subjektų, kurie yra konkurentai, sudarymo faktą ir susitarimo objektą – tiesioginį arba netiesioginį prekės (paslaugos) kainos nustatymą (fiksavimą)²⁰⁵.

(164) Tokios pačios pozicijos laikomasi ir taikant SESV 101 straipsnio 1 dalį. Komisijos pranešimo „Sutarties [101] straipsnio 3 dalies taikymo gairės“ (OL, 2004 C 101) 21 punkte paaiškinta, jog konkurencijos ribojimai pagal tikslą, pavyzdžiui, tokie, kaip kainų nustatymas, – tai ribojimai, kurie vien pagal savo pobūdį gali riboti konkurenciją. Jie turi tokį didelį potencialą daryti neigiamą poveikį konkurencijai, kad Sutarties [101] straipsnio 1 dalis gali būti pritaikoma ir be įrodymų, kad buvo padarytas poveikis rinkai. Ši prielaida remiasi tuo, kad ribojimas yra žymus, ir patirtimi, kuri rodo, kad konkurencijos ribojimai pagal tikslą gali sukelti neigiamus padarinius rinkoje ir sutrukdyti pasiekti tikslų, kurių siekiama įgyvendinant Europos [Sajungos] konkurencijos taisykles.

(165) Vadovaujantis šiais išaiškinimais ir atsižvelgus į tai, kad, kaip yra paaiškinta šio nutarimo 8.1 dalyje, LLMAA ir jos nariai sudarė susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo, darytina išvada, kad šie ūkio subjektai (LLMAA ir jos nariai) sudarė konkurenciją pagal savo tikslą ribojantį susitarimą, kurio neigiamos pasekmės konkurencijai yra preziumuojamos ir jų vertinti papildomai nėra būtina.

(166) Tokio susitarimo konkurenciją ribojantis poveikis pasireiškia tuo, kad LLMAA nariai, veikiantys atitinkamoje laivų agentavimo paslaugų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rinkoje, prarado sprendimų teikiant šias paslaugas klientams nepriklausomumą, nes išreiškė bendrą valią šias paslaugas teikti atsižvelgdami į bendrai sutartus minimalius paslaugų tarifus, tokiu būdu atsisakydami vieno iš esminių konkurenciją tarp ūkio subjektų turinčių užtikrinti ūkinės veiklos vykdymo elementų – konkurencijos paslaugų kainomis.

²⁰⁴ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*; Teisingumo Teismo 1975 m. gruodžio 16 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. 40/73 *Cooperatieve Vereniging „Suiker Unie“ UA ir kt. v Komisija*; 1999 m. liepos 8 d. sprendimas byloje Nr. C-199/92 *P Hüls AG v Komisija (Polypropylene)*, 160 p.

²⁰⁵ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2006 m. gegužės 11 d. nutartis byloje Nr. A⁴⁴⁴-686/2006 (Administracinių teismų praktika, Nr. 9, 2007), p. 107-137; Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*.

(167) Be to, konkurenciją ribojantį nagrinėjamų rekomenduojamų agentavimo tarifų tikslą yra nurodęs ir KLAKEJA prezidentas, po šių tarifų patvirtinimo 1998 m. per visuomenės informavimo priemones paaiškinęs, jog tarifų tikslas – išvengti kainų dempingavimo agentuojant į Klaipėdos jūrų uostą įplaukusius laivus²⁰⁶. Savo esme analogiškai rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų tikslas buvo išreikštas ir 2006 m. LLMAA valdybos posėdyje, kaip nepageidaujamus atvejus aptarus situacijas, kai laivų savininkams pateikiami už rekomenduojamus tarifus mažesni įkainių pasiūlymai. Buvo padaryta išvada, kad atitinkamoje rinkoje yra susiklosčiusios kainos pagal rekomenduojamus tarifus ir reikia stengtis vengti tokių situacijų, užsakovų pasiūlymus apdorojant būtent pagal rekomenduojamų tarifų lentelę²⁰⁷.

(168) Taigi, esant tokiems LLMAA ir jos narių susitarimo dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo tikslams bei esant šių tikslų siekimą užtikrinančioms priemonėms, pasireiškiančioms LLMAA narių galimybe inicijuoti, o LLMAA galimybe taikyti poveikio priemones, galinčias apriboti, kaip paaiškinta šio nutarimo 8.1.1 dalyje, ir ūkio subjekto teisę apskritai teikti paslaugas atitinkamoje rinkoje, darytina išvada, kad šie tarifai, galioję ilgą laikotarpį, turėjo įtakos laivų agentavimo paslaugas teikiančių ūkio subjektų – LLMAA narių – kainų politikai.

(169) Tokie minimalūs laivų agentavimo paslaugų tarifai iš esmės iškreipė konkurencijos sąlygas ne tik tarp LLMAA narių, bet ir visoje Klaipėdos jūrų uosto laivų agentavimo paslaugų rinkoje. Šie tarifai buvo ne tik orientyras šių paslaugų teikėjams, kurie galėjo pagrįstai tikėtis, jog jų konkurentai neteiks paslaugų už mažesnę, nei nustatyta kaina, tačiau šie tarifai taip pat klaidino ir šių ūkio subjektų klientus dėl normalaus laivų agentavimo paslaugų kainų lygio²⁰⁸.

(170) Ūkio subjektų paaiškinimai, jog jie praktikoje nesivadovavo rekomenduojamais tarifais, šiuo atveju vertinimui LLMAA ir jos narių susitarimo, kaip konkurenciją pagal tikslą ribojančiam susitarimui, įtakos neturi, nes, kaip minėta, susitarimai dėl kainų nustatymo yra laikomi savaime konkurenciją ribojančiais susitarimais. Taip pat nėra reikšmingi ir susitarime dalyvavusių subjektų vertinimai dėl priimto sprendimo įpareigojančio pobūdžio, jų suvokimas ar įsivaizdavimas dėl priimto sprendimo privalomumo, kadangi net ir rekomendacinio pobūdžio kainų nustatymas pagal savo pobūdį gali būti objektyviai laikomas susitarimu dėl kainų fiksavimo Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto prasme, kuriuo *inter alia* yra draudžiamas ne tik tiesioginis, bet ir netiesioginis kainų nustatymas²⁰⁹.

(171) Kita vertus, būtina atkreipti dėmesį į tai, jog draudžiamo susitarimo dėl kainų nustatymo egzistavimas savaime negali būti sutapatinamas su jo įgyvendinimu. Ūkio subjektų elgesys ar kainos, priešingos toms, kurios buvo aptartos susitarimu, neįrodo, kad subjektas nedalyvavo susitarime²¹⁰. Dėl šios priežasties LLMAA ir jos narių argumentai, kad ypač po 2006 m. faktinės laivų agentavimo paslaugų kainos daugeliu atveju buvo mažesnės už LLMAA rekomenduojamus tarifus, savaime nepaneigia susitarimo dėl tarifų nustatymo sudarymo ar jo egzistavimo. Bet kuriuo atveju LLMAA ir jos narių susitarimas pasireiškė tuo, jog ūkio subjektai vieni kitiems leido suprasti, kad laikysis elgesio atitinkamoje rinkoje modelio pagal LLMAA rekomenduojamus minimalius tarifus. Tai iš esmės reiškia, kad sudarytas susitarimas lėmė savarankiškumo ūkio subjektams priimant sprendimus dėl savo elgesio rinkoje praradimą, nes sudarė sąlygas prognozuoti konkurentų elgesį ir numatyti jų veiksmus, t. y. pašalino pagrindinį konkurencijos tarp ūkio subjektų požymių – netikrumą dėl konkurentų elgesio rinkoje.

²⁰⁶ „Anot P. Marinenco, KLAKEJA ir <...> LLMAA šiuo metu vienija 29 firmas, kurios agentuoja apie 90 % į Klaipėdos uostą įplaukiančių laivų. Abiejų asociacijų nariai įsipareigojo laikytis nustatytų tarifų. Tarifuose numatyti minimalūs įkainiai, kurie padės išvengti dempingavimo, atsiradusio, kai laivo savininkai skeldavo savotiškus konkursus keliems agentams vienu metu ir rinkdavosi pigiausią pasiūlymą“ (bylos 1 tomas, 105 lapas).

²⁰⁷ Bylos 11 tomas, 3-4 lapai.

²⁰⁸ Europos Komisijos 2004 m. birželio 24 d. sprendimas byloje Nr. COMP/38.549 *Belgian Architects*, 64 p.

²⁰⁹ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*.

²¹⁰ Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo 2011 m. kovo 28 d. nutartis byloje Nr. A⁵²⁵-2577/2011 *KOMAA v Konkurencijos taryba*; Teisingumo Teismo 1991 m. spalio 24 d. sprendimas byloje Nr. T-2/89 *Petrofina SA v Komisija*, 129-130 p., Teisingumo Teismo 1991 m. spalio 24 d. sprendimas byloje Nr. T-3/89 *Atochem v Komisija*, 100 p.

(172) Dėl šių aplinkybių yra akivaizdu, jog ūkio subjektų elgesys po 2006 m., ne visada laikantis LLMAA nustatytų minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų, nereiškia, jog nuo šio laikotarpio ūkio subjektai pasitraukė iš susitarimo ar kad apskritai išnyko pats susitarimas, nes susitarimo sąlygų nesilaikymas savaime neįrodo, kad kiti susitarimo dalyviai apie tai sužino ir supranta tai, kaip ūkio subjekto pasitraukimą iš susitarimo ar susitarimo nutraukimą. Todėl tiek susitarimo nesilaikantys, tiek susitarimo tebesilaikantys ūkio subjektai nepraranda iš susitarimo kilusių lūkesčių, susijusių su jų konkurentų elgesiu, kad jie savo veikloje vis dėlto elgiasi pagal jų visų bendrą valią išreiškusio susitarimo sąlygas. Taigi, LLMAA narių vienašališki sprendimai nukrypti nuo LLMAA sutartų minimalių laivų agentavimo tarifų, nepaneigia esminio tokio konkurenciją ribojančio susitarimo požymio – ankstesniais LLMAA ir jos narių veiksmais išreikštos bendros valios elgtis pagal LLMAA rekomendacijas laikantis minimalių agentavimo tarifų.

(173) Savo elgesiu šie ūkio subjektai sudarė pagrindą manyti, kad jų ir kitų LLMAA narių bei pačios LLMAA valia dėl susitarimo nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus sutapo, o taip pat visiems kitiems LLMAA nariams leido tikėtis, kad jie atitinkamoje rinkoje elgsis pagal šį sutartą modelį.

(174) Papildomai atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad Etikos kodekso redakcija, numatanti draudimą LLMAA nariams taikyti žemesnius už rekomenduojamus tarifus, kaip ir patys tarifai iki 2010 m. buvo skelbiami LLMAA interneto tinklalapyje, tokiu būdu LLMAA nariams bei kitiems asmenims leidžiant aiškiai suprasti LLMAA tikslą nustatyti minimalias agentavimo paslaugų kainas. Be to, 2006 m. balandžio 25 d. įvykusio LLMAA valdybos posėdžio metu buvo pabrėžtas iš esmės LLMAA ateities tikslas – siekti, kad būtų vadovaujamosi LLMAA rekomenduojamais tarifais²¹¹.

(175) Taigi, tiek ūkio subjektai, kurie teigia, jog jie nedalyvavo susitarime, nes nesilaikė LLMAA rekomenduojamų minimalių tarifų, tiek ūkio subjektai, kurie teigia, kad jie neprisijungė prie nagrinėjamo LLMAA ir jos narių susitarimo, nes aktyviai nedalyvavo šios asociacijos veikloje svarstant klausimus dėl minimalių laivų agentavimo tarifų, bet kuriuo atveju turėtų įrodyti, kad, kaip paaiškinta aukščiau, jie yra aiškiai ir vienareikšmiškai pareiškę, jog nepitaria atitinkamiems LLMAA sprendimams, būtent tam kad kiti nagrinėjamo susitarimo dalyviai žinotų ir suprastų, priimti sprendimai dėl minimalių tarifų nedarys įtakos nuo susitarimo atsiribojusių ūkio subjektų elgesiui²¹². Tačiau tokių įrodymų Konkurencijos tarybai nebuvo pateikta bei jų nebuvo rasta ir tyrimo metu.

(176) Priešingai, tyrimo metu buvo nustatyta, kad vis dėlto dalis ūkio subjektų atsižvelgė į LLMAA nustatytus minimalių laivų agentavimo tarifų, ką patvirtina aplinkybės, susijusios su teiktomis pasiūlymais ir faktiškai taikytomis kainomis bei vadovavimusi šiais tarifais savo veikloje. Pavyzdžiui, kaip nurodyta šio nutarimo 5 dalyje, iš ūkio subjektų savo nuožiūra pateiktų dokumentų (proformų, sąskaitų faktūrų), vis dėlto matyti, kad, kai kurie LLMAA nariai į Klaipėdos valstybinį jūrų uostą įplaukiantiems laivams pateiktuose pasiūlymuose, tiek faktiškai aptarnautiems laivams išrašytose sąskaitose faktūrose nurodyti laivų agentavimo įkainiai atitiko LLMAA rekomenduojamus tarifus. Be to, kaip nurodė LLMAA savo nuomonėje dėl Pranešimo apie atliktą tyrimą, nemaža dalis (apie 30 proc.) 2007-2011 m. išrašytų LLMAA narių sąskaitų atitiko LLMAA rekomendacijas, nes jose nurodyti tarifai buvo ne mažesni, nei LLMAA rekomenduojami minimalūs tarifai. Taigi, nors šios aplinkybės savaime neturi tiesioginės įtakos LLMAA ir jos narių susitarimo, kaip ribojančio konkurenciją pagal savo tikslą, vertinimui, vis dėlto šie rekomendacijas atitinkantys pavyzdžiai rodo, kad, priešingai nei savo paaiškinimuose teigia LLMAA ir jos nariai,

²¹¹ „<...> tai yra užsakovų „gudrybė“ siųsti savo paklaus[im]us kelioms kompanijoms ir gavę atsakymą, sulyginoti kainas skirtingų kompanijų. Kadangi yra susiklosčiusi siūlomų kainų rinka, kuri remiasi visų LLMAA narių patvirtinta rekomenduojamų tarifų lentele, visoms kompanijoms, teikiančioms agentavimo paslaugas, reikia jos laikytis <...>. NUTARTA: 1. Stengtis vengti tokių situacijų, o užsakovų pasiūlymus apdoroti remiantis LLMAA rekomenduojamų agentavimo tarifų lentele. 2. Taip pat svarbu prieš duodant kompanijai rekomendaciją užsiimti laivų agentavimu įsitikinti jos sąžiningumu ir teisingumu, nes su ja vėliau reikės dirbti“ (bylos 11 tomas, 3-4 lapai).

²¹² Teisingumo Teismo 2004 m. sausio 7 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-20400 P *Aalborg Portland A/S ir kiti v. Komisija*, 81 p.

LLMAA nustatyti rekomenduojami minimalūs paslaugų tarifai buvo pakankamai aktualūs, kad galėtų būti realiai taikomi.

(177) Apibendrinant išdėstytus argumentus konstatuotina, kad LLMAA ir jos nariai – UAB „Afalita“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“), UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Jūrtransa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Koralita“, UAB „Lepūnas“, UAB „Litma“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Uosto vartai“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Volfra“ – Klaipėda“, UAB „VPA Logistics“ ir UAB „WmM H Muller & Co“, tarpusavyje konkuruojantys laivų agentavimo paslaugų Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste rinkoje, sudarė susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo, siekdami užtikrinti, kad nebūtų taikomos žemesnės nei rekomenduojamos šių paslaugų kainos.

(178) Toks susitarimas, atsižvelgus į Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 2 dalies nuostatas bei Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir SESV 101 straipsnio taikymo praktiką, laikytinas pagal savo tikslą visais atvejais ribojančiu konkurenciją LLMAA ir jos narių sudarytu susitarimu nustatyti laivų agentavimo paslaugų kainas, kurį draudžia Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punktas.

8.3. Susitarimo vertinimas pagal mažareikšmiškumo ir išimties kriterijus

(179) Konkurencijos įstatymo 5 straipsnis netaikomas susitarimams, kurie dėl savo mažareikšmio poveikio laikomi negalinčiais itin riboti konkurencijos. Tokiems susitarimams taikomas sąlygas ir reikalavimus nustato Reikalavimų ir sąlygų susitarimams, kurie dėl savo mažareikšmio poveikio negali itin riboti konkurencijos, patvirtintų Konkurencijos tarybos 2000 m. sausio 13 d. nutarimu Nr. 1 (toliau – Nutarimas dėl mažareikšmiškumo) (Žin., 2000, Nr. 6-176, 2004, Nr. 181-6732). Remiantis Nutarimu dėl mažareikšmiškumo, Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio draudimas netaikomas horizontaliesiems, vertikaliesiems ir mišriesiems susitarimams, jeigu jie atitinka nustatytas sąlygas.

(180) Vadovaujantis Nutarimo dėl mažareikšmiškumo 7.1 punktu (pagal 2000 m. Nutarimo dėl mažareikšmiškumo redakciją analogiška nuostata numatyta 10.1.1 punkte), susitarimais, kurie dėl savo mažareikšmio poveikio negali itin riboti konkurencijos, nelaikomi horizontalūs susitarimai tiesiogiai arba netiesiogiai nustatyti (fiksuoti) tam tikros prekės kainas.

(181) Atsižvelgus į tai, konstatuotina, kad nagrinėjamas LLMAA ir jos narių susitarimas dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų nustatymo netenkina Nutarime dėl mažareikšmiškumo įtvirtintų reikalavimų, todėl jis negali būti pripažintas mažareikšmiu ir šiuo pagrindu išvengti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnyje numatyto draudimo sudaryti konkurenciją ribojančius susitarimu taikymo.

(182) Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje (analogiškai kai ir SESV 101 straipsnio 3 dalyje) nurodyta, kad šio įstatymo 5 straipsnis (ar SESV 101 straipsnio 1 dalis) netaikomas, jeigu susitarimas skatina techninę ar ekonominę pažangą arba pagerina prekių gamybą ar paskirstymą ir taip sudaro galimybes vartotojams gauti papildomos naudos, taip pat jeigu: 1) susitariančiųjų šalių veiklai nesukelia apribojimų, kurie nėra būtini šiame straipsnyje nurodytiems tikslams pasiekti; 2) nesuteikia susitarimo šalims galimybės riboti konkurenciją didelėje atitinkamos rinkos dalyje. Šio straipsnio 3 dalyje nurodyta, kad Konkurencijos taryba turi teisę priimti teisės aktus ir nustatyti susitarimų grupes bei sąlygas, kurioms esant susitarimas tenkina šio straipsnio 1 dalies sąlygas.

(183) Vadovaudamasi šiomis nuostatomis bei atsižvelgdama į Europos Sąjungos institucijų praktiką, Konkurencijos taryba 2004 m. rugsėjo 2 d. nutarimu Nr. 1S-132 (Žin., 2004, Nr. 137-5027) ir 2010 m. liepos 15 d. nutarimu Nr. 1S-140 (Žin., 2010, Nr. 87-4635) yra nustačiusi tokias

bendros išimties sąlygas, t. y., kad Konkurencijos įstatymo 5 straipsnyje numatyti draudžiami susitarimai, kurie negali paveikti Europos Sąjungos valstybių narių tarpusavio prekybos, tačiau tenkina kitas sąlygas, nustatytas Europos Sąjungos institucijų reglamentuose dėl [ES] sutarties [101] straipsnio 3 dalies taikymo tam tikroms susitarimų grupėms, išvardintų šių nutarimų prieduose, laikomi tenkinančiais Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalies sąlygas²¹³.

(184) Tačiau sudaryto horizontalaus susitarimo nustatyti atitinkamų prekių ar paslaugų kainas atžvilgiu bendros išimties nuostatos nėra numatytos, kadangi tokio pobūdžio konkurenciją ribojantiems susitarimams galimybės netaikyti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ar atitinkamai SESV 101 straipsnio nuostatų nenumato jokie tiek Europos Sąjungos institucijų, tiek nacionaliniai teisės aktai.

(185) Be to, kaip nurodoma Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 2 dalyje, pareiga įrodyti, kad susitarimas atitinka Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalį, t. y. išimčiai keliamas sąlygas, tenka išimtimi besinaudojančiai susitarimo šaliai. Kaip matyti iš tyrimo medžiagos, nagrinėjami ūkio subjektai tyrimo metu tokių įrodymų nepateikė.

(186) Atsižvelgus į tai, konstatuotina, kad nagrinėjamam LLMAA ir jos narių susitarimui dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų nustatymo dėl juose įtvirtintų konkurencijos ribojimų Konkurencijos įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje numatyta išimtis netaikytina.

8.4. Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto pažeidimas ir jo trukmė

(187) Apibendrinus šio nutarimo 8.1-8.3 dalyse išdėstytus argumentus ir nenustačius aplinkybių, sudarančių pagrindą netaikyti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio, konstatuotina, kad LLMAA ir jos nariai – UAB „Afalita“, UAB „Arijus“, UAB „Astramara“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Gintarinė įlanka“ (dabar – UAB „Amber Bay“), UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB „Jūrtransa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Koralita“, UAB „Lepūnas“, UAB „Litma“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko Jūrų agentūra“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Uosto vartai“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Volfra“ – Klaipėda“, UAB „VPA Logistics“ ir UAB „WmM H Muller & Co“ – sudarė konkurenciją ribojantį susitarimą nustatyti minimalias laivų agentavimo paslaugų kainas (tarifus) ir tokiais veiksmais pažeidė Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto reikalavimus.

(188) Nustatant šio Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto pažeidimo trukmę, būtina įvertinti LLMAA ir jos narių veiksmus, kuriais pasireiškė pažeidimą sudarantis susitarimas nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus.

(189) Kaip nustatyta tyrimo metu ir nurodyta bei įvertinta šio nutarimo 2-4 ir 8.1 dalyse, nagrinėjamas LLMAA ir jos narių susitarimas pasireiškė įvairios formos ir įvairiais laikotarpiais atliktais veiksmais, kurie sudarė vieningą tęstinį pažeidimą nustatant minimalias laivų agentavimo paslaugų kainas.

(190) Įvairūs atskiri ūkio subjektų veiksmai būtų vertinami kaip vienas SESV 101 straipsnio (kaip ir analogiško Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio) pažeidimas, kai šie atskiri veiksmai sudaro dalį bendro veiksmų plano, dėl jų vienodo tikslo riboti konkurenciją. Tokiu atveju atsakomybė gali būti taikoma už tokius veiksmus dalyvavimo bendrame pažeidime pagrindu. Jei nustatoma, kad ūkio subjektas žinojo arba galėjo pagrįstai nuspėti kitų ūkio subjektų dalyvavimą konkurenciją ribojančiame susitarime ir yra pasirengęs prisiimti su tuo susijusią riziką, toks ūkio subjektas gali būti laikomas atsakingu už pažeidimą visą dalyvavimo jame laikotarpį ir už kitų tame pažeidime dalyvaujančių ūkio subjektų veiksmus²¹⁴. Tai, kad vieno tęstinio pažeidimo įrodymai neapima

²¹³ Taikant šiuos Konkurencijos tarybos nutarimus, reglamentuose eurais išreikšti apyvartos mažinami 10 kartų.

²¹⁴ Teisingumo Teismo 2004 m. sausio 7 d. sprendimas sujungtose bylose Nr. C-204/00 P *Aalborg Portland A/S ir kt. v. Komisija*; ; 1999 m. liepos 8 d. sprendimas byloje Nr. C-49/92 P *Komisija v. Anic Participazioni Spa*.

atskirų jo laikotarpių, netrukdo pažeidimo trukme laikyti tuos atskirus laikotarpius apimančio ilgesnio laikotarpio, jei tokia išvada yra pagrįsta objektyviais ir nuosekliais požymiais. Keletą metų trunkantis pažeidimas, nustatytas atskirais laikotarpiais, kuriuos gali skirti ilgesni ar trumpesni laikotarpiai, nedaro įtakos pažeidimo konstatavimui, jei tokio pažeidimo epizodus sudarančiais įvairiais veiksmais siekiama to paties tikslo vieno tęstinio pažeidimo kontekste²¹⁵.

(191) Atsižvelgus į šiuos išaiškinimus darytina, nustatant LLMAA ir jos narių sudaryto pažeidimo trukmę, įvertintina, ar nagrinėjami LLMAA ir jos narių veiksmai turi bendrą konkurenciją ribojantį tikslą bei ar atskiri su jų veiksmais susiję epizodai laikytini vieno tęstinio pažeidimo dalimi.

(192) Kadangi susitarimas iš esmės buvo sudarytas LLMAA ribose, pirmiausia būtina įvertinti atitinkamus LLMAA veiksmus ir jų įtaką konkurenciją ribojančio susitarimo trukmę.

8.4.1. LLMAA dalyvavimo pažeidime trukmės vertinimas

(193) LLMAA atveju šie veiksmai apėmė 1998-1999 m. vykusį bendradarbiavimą su KLAKEJA laivų minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo klausimais, informacijos apie nustatytus tarifus viešinimą; 2000-2006 m. vykusį įvairių klausimų, susijusių su minimaliais agentavimo tarifais, svarstymą LLMAA; 2003 m. LLMAA Etikos kodekso patvirtinimą; 2001-2006 m. vykusį LLMAA narių elgesio, nesilaikant patvirtintų minimalių tarifų, svarstymą; iki 2010 m. trukusį minimalių tarifų bei jų laikymąsi užtikrinančios Etikos kodekso redakcijos skelbimą interneto tinklalapyje, bei 2010 m. įvykusį LLMAA Drausminio komiteto posėdį, kuriame buvo aptartas klausimas dėl tarifų ir minėtos Etikos kodekso normos pripažinimo netekusiais galios bei tarifų skelbimo interneto tinklalapyje nutraukimo.

(194) Kadangi visi šie veiksmai yra susiję su tuo pačiu konkurenciją ribojančiu tikslu – rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymu, darytina išvada, kad jie sudaro vieną tęstinį pažeidimą. Todėl darytina išvada, kad LLMAA dalyvavimo konkurenciją ribojančiame susitarime pradžia laikytina 1998 m. birželio mėn., kai KLAKEJA kartu su LLMAA, patvirtino rekomenduojamus minimalius laivų agentavimo tarifus.

(195) Vertinant LLMAA dalyvavimo pažeidime pabaigą, būtina atsižvelgti į nurodytą LLMAA veiksmų pobūdį ir trukmę. Kadangi Pirmiausia atkreiptinas dėmesys į tai, kad iki 2006 m. LLMAA nepertraukiamai svarstė įvairius klausimus, susijusius su minimaliais laivų agentavimo paslaugų tarifais. Kaip vienas iš šios LLMAA veiklos rezultatų laikytinas 2003 m. LLMAA visuotiniame susirinkime patvirtinimas Etikos kodekso, kuriame iš esmės buvo numatytas draudimas taikyti mažesnius nei rekomenduojami agentavimo paslaugų tarifus (Etikos kodekso 2.4.4.6 punktas²¹⁶). Pastebėtina, kad vadovaujantis LLMAA įstatais laikytis Etikos kodekso buvo LLMAA narių pareiga, už kurios nesilaikymą grėsė drausminė atsakomybė.

(196) Kita vertus, Etikos kodekso redakcija, numatanti draudimą LLMAA nariams taikyti žemesnius už rekomenduojamus tarifus, kaip ir patys tarifai iki 2010 m. buvo skelbiami LLMAA interneto tinklalapyje, tokiu būdu LLMAA nariams bei kitiems asmenims leidžiant aiškiai suprasti LLMAA tikslą nustatyti minimalias agentavimo paslaugų kainas. Be to, 2006 m. balandžio 25 d. įvykusio LLMAA valdybos posėdžio metu buvo pabrėžtas iš esmės LLMAA ateities tikslas – siekti, kad būtų vadovujamasi LLMAA rekomenduojamais tarifais²¹⁷.

(197) Nagrinėjant LLMAA pažeidimo trukmę po 2010 m., kai iš LLMAA interneto tinklalapio buvo pašalinti tarifai bei jų laikymuisi užtikrinti skirta Etikos kodekso nuostata, būtina tinkamai įvertinti 2010 m. liepos 2 d. LLMAA Drausminio komiteto posėdžio metu priimto

²¹⁵ Teisingumo Teismo 2006 m. rugsėjo 21 d. sprendimas byloje Nr. C-113/04 P *Technische Unie v Komisija*, 169 p.

²¹⁶ Bylos 2 tomas 111 lapas.

²¹⁷ „<...> tai yra užsakovų „gudrybė“ siųsti savo paklaus[i]mus kelioms kompanijoms ir gavę atsakymą, sulyginti kainas skirtingų kompanijų. Kadangi yra susiklosčiusi siūlomų kainų rinka, kuri remiasi visų LLMAA narių patvirtinta rekomenduojamų tarifų lentele, visoms kompanijoms, teikiančioms agentavimo paslaugas, reikia jos laikytis <...>. NUTARTA: 1. Stengtis vengti tokių situacijų, o užsakovų pasiūlymus apdoroti remiantis LLMAA rekomenduojamų agentavimo tarifų lentele. 2. Taip pat svarbu prieš duodant kompanijai rekomendaciją užsiimti laivų agentavimu įsitikinti jos sąžiningumu ir teisingumu, nes su ja vėliau reikės dirbti“ (bylos 11 tomas, 3-4 lapai)..

sprendimo (dėl Etikos kodekso 2.4.4.6 punkto ir 2003 m. visuotiniame susirinkime patvirtintų rekomenduojamų laivų agentavimo paslaugų tarifų pripažinimo negaliojančiais) įtakos LLMAA vykdyto pažeidimo trukmei.

(198) Pastebėtina, kad pačiame 2010 m. liepos 2 d. LLMAA Drausminio komiteto posėdžio protokole²¹⁸ nurodyta, kad tiek rekomenduojami tarifai, tiek ir pats Etikos kodeksas buvo patvirtinti visuotiniame visuotiniuose LLMAA narių susirinkimuose, o ne kokiame nors kitame LLMAA valdymo organe, kas iš esmės rodo, kad šiems klausimams pačioje LLMAA buvo suteikta didelė reikšmė. Be to, paties Etikos kodekso 2.4.7 punkte numatyta: „*Etikos kodekso pakeitimai ar papildymai gali būti daromi siūlant Drausminiam komitetui arba ne mažiau kaip trečdaliui visų Asociacijos narių*“. Šios aplinkybės suponuoja, kad pats Drausminis komitetas negali pakeisti Etikos kodekso, o gali tik pasiūlyti jį pakeisti visuotiniam LLMAA susirinkimui (tokiame susirinkime jis buvo patvirtintas). Be to, pagal LLMAA įstatų 5.2 punktą aukščiausias asociacijos organas yra būtent Visuotinis asociacijos narių susirinkimas, o pagal įstatų 5.12.8 punktą valdyba tik įgyvendina asociacijos narių susirinkimuose priimtus sprendimus. Tuo tarpu Drausminio komiteto statusas įstatuose apskritai nėra reglamentuotas.

(199) Taigi atsižvelgus į šias aplinkybes darytina išvada, kad Drausminio komiteto sprendimas, ypač kai jame dalyvavo tik 4 iš 7 valdybos narių, negali būti laikomas tinkamu ir pakankamu sprendimu, kuriuo būtų nutrauktas LLMAA pažeidimas. Šią išvadą pagrindžia tai, jog vertinant tokio sprendimo formą ir neapibrėžtą teisinę galią, nėra pagrindo teigti, jog visi LLMAA nariai supras ir vertins jį kaip LLMAA valių rekomenduojamų tarifų panaikinimo atžvilgiu, ypač, kai patys tarifai ir Etikos kodeksas buvo patvirtinti aukščiausiam LLMAA organe – visuotiniame narių susirinkime. Kita vertus, būtina atkreipti dėmesį ir į tai, jog LLMAA nustatant ir svarstant klausimus dėl minimalių laivų agentavimo tarifų 1998–2006 m. buvo imtasi įvairaus pobūdžio priemonių, be kita ko skirtų ir šių tarifų viešinimui ne tik LLMAA ribose. Todėl, vertinant tokį Drausminio komiteto sprendimą, kaip konkurenciją ribojančio susitarimo, trukusio net nuo 1998 m., nutraukimą patvirtinantį įrodymą, darytina išvada, kad vis dėlto jis nėra tinkamas, nes neįrodo LLMAA ir jos narių valios aiškiai ir vienareikšmiškai atsiriboti nuo daryto pažeidimo, ką patvirtina ir 2011 m. lapkričio 17 d. bylų nagrinėjimo posėdžio metu pateikti ūkio subjektų paaiškinimai²¹⁹. kitų susitarimo dalyvių – LLMAA narių – atžvilgiu, ypač kai nėra patikimų duomenų, jog ne dalis, o visi LLMAA nariai palaikė Drausminio komiteto sprendimą.

(200) Atsižvelgus į tai, kad nėra duomenų, kurie vienareikšmiškai patvirtintų Etikos kodekso 2.4.4.6 punkto ir rekomenduojamų minimalių tarifų panaikinimą, konstatuotina, kad nagrinėjamas pažeidimas nebuvo nutrauktas 2010 m. ar vėliau, darytina išvada, kad LLMAA pažeidimas truko bent iki Konkurencijos tarybos atlikto tyrimo pabaigos 2011 m. rugpjūčio mėn.

(201) Kadangi LLMAA vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kuomet buvo priimti minimalūs laivų agentavimo tarifai, o pažeidimo pabaiga – su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga 2011 m. rugpjūčio mėn., darytina išvada, kad LLMAA pažeidimas iš viso truko bent 13 metų.

8.4.2. LLMAA narių dalyvavimo pažeidime trukmės vertinimas

(202) Vertinant LLMAA narių dalyvavimo konkurenciją ribojančiame susitarime nustatyti minimalius laivų agentavimo paslaugų tarifus trukmę, atkreiptinas dėmesys į tai, kad LLMAA narių dalyvavimas tokia pažeidime pasireiškė iš esmės tuo, jog, kaip paaiškinta šio nutarimo 8.1.2 dalyje, būdami KLAKEIJA ir LLMAA nariais tačiau konkurentais vykdant laivų agentavimo ūkinę veiklą pritarė ir aiškiai bei vienareikšmiškai neatsiribojo nuo LLMAA ir jos narių konkurenciją ribojančios veiklos, susijusios su minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymu.

(203) Dėl šių priežasčių LLMAA narių dalyvavimo pažeidime trukmė sietina su kiekvieno susitarimą sudariusio ūkio subjekto narystės KLAKEIJA ir LLMAA bei atestato (pažymėjimo), suteikiančio teisę užsiimti laivų agentavimu, turėjimo laikotarpiu.

²¹⁸ Bylos 2 tomas, 172-173 lapai.

²¹⁹ Bylos 92 tomas.

(204) UAB „Afalita“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2006 m. birželio mėn., kada tapo LLMAA nariu (tuo metu jau turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Afalita“ pažeidimas iš viso truko 5 metus.

(205) UAB „Amber Bay“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2001 m. kovo mėn., kada įmonė tapo LLMAA narė (tuo metu įmonė turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Amber Bay“ pažeidimas iš viso truko 10 metų.

(206) UAB „Arijus“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kuomet buvo priimti minimalūs laivų agentavimo tarifai (įmonė tuo metu jau buvo LLMAA narė ir turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Arijus“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(207) Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. rugpjūčio mėn., kada įmonė tapo KLAKEIJA narė (tuo metu įmonė turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(208) UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2003 m. balandžio mėn., kada įmonė tapo LLMAA narė (tuo metu įmonė turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su narystės LLMAA sustabdymu – 2009 m. gruodžio 4 d. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat narystės LLMAA narystės sustabdymo momento. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ pažeidimas truko iš viso 6 metus.

(209) UAB „Baltijos pervežimai“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada buvo priimti minimalūs laivų agentavimo tarifai (įmonė tuo metu jau buvo KLAKEIJA narė ir turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Baltijos pervežimai“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(210) UAB „Baltlanta“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2000 m. vasario mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Baltlanta“ pažeidimas truko iš viso 11 metų.

(211) UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. spalio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(212) UAB „BPA“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. liepos mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga (2011 m. rugpjūčio mėn.). Įmonė turėjo teisę teikti agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „BPA“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(213) UAB „Ferteksos transportas“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su pagal pirmus turimus duomenis teisės teikti laivų agentavimo paslaugas turėjimo nuo 1999 m. liepos mėn. (įmonė tapo LLMAA nare 1999 m. liepos mėn.), o pažeidimo pabaiga sietina su 2004 m. birželio mėn., kuomet įmonė prarado teisę teikti laivų agentavimo paslaugas. UAB „Ferteksos transportas“ pažeidimas truko iš viso 4 metus.

(214) UAB „Fertimara“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. birželio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Fertimara“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(215) UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2001 m. rugsėjo mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ pažeidimas truko iš viso 10 metų.

(216) UAB „Green Terminal“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. birželio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Green Terminal“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(217) UAB „Jungtinė ekspedicija“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. spalio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Jungtinė ekspedicija“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(218) UAB „Jūrtransa“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. spalio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su 2009 m. gegužės mėn., kuomet įmonės narystė LLMAA sustabdyta. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki narystės LLMAA sustabdymo. UAB „Jūrtransa“ pažeidimas truko iš viso 5 metus.

(219) UAB „Jūrų agentūra Forsa“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kuomet buvo nutarta nustatyti minimalius agentavimo tarifus (KLAKEIJA narė vėliausiai nuo 1998 m. gegužės mėn.), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Jūrų agentūra Forsa“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(220) UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2008 m. gegužės mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo atestavimo pažymėjimą iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ pažeidimas truko iš viso 3 metus.

(221) UAB „Klaipėdos Translit“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada buvo nutarta nustatyti minimalius agentavimo tarifus (tuo metu buvo LLMAA narė), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Klaipėdos Translit“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(222) UAB „Koralita“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2006 m. gegužės mėn., kada įmonė gavo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas (tuo metu įmonė buvo LLMAA narė), o pažeidimo pabaiga sietina su atestavimo pažymėjimo panaikinimu – 2009 m. lapkričio mėn. UAB „Koralita“ pažeidimas truko iš viso 3 metus.

(223) UAB „Lepūnas“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. rugpjūčio mėn., kada įmonei buvo išduotas pažymėjimas, suteikiantis teisę teikti agentavimo paslaugas (tuo metu įmonė buvo LLMAA narė), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Lepūnas“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(224) UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada buvo nutarta nustatyti minimalius agentavimo tarifus (UAB „Limarko“ tuo metu buvo LLMAA narė, o pažeidimo pabaiga sietina su 2011 m. sausio mėn.,

kuomet UAB „Limarko jūrų agentūra“ išstojo iš LLMAA. UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“ kaip vieno ekonominio vieneto pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(225) Pastebėtina, kad ūkio subjekto sąvoka konkurencijos teisės prasme suprantama kaip ekonominis vienetas net jei teisiniu požiūriu ši ekonominė vieneta sudaro keletas fizinių ar juridinių asmenų²²⁰. Patronuojanti įmonė ir jos kontroliuojamos įmonės (ar filialai) laikomos vienu ekonominiu vienetu, t. y. vienu ūkio subjektu Konkurencijos įstatymo 3 straipsnio 4 dalies prasme, jei patronuojanti bendrovė gali daryti ir daro esminę įtaką dukterinės bendrovės veiklai ir žino apie dukterinės bendrovės dalyvavimą draudžiamame susitarime.

(226) UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“ sudaro vieną ekonominę vieneta dėl šių tyrimo metu nustatytų aplinkybių: 1) UAB „Limarko“ turimo UAB „Limarko jūrų agentūra“ akcijų ir jų suteikiamų balsų skaičiaus bei akcininkų sutartimi neapriboto sprendimų priėmimo; 2) dviejų bendrų narių abiejų bendrovių valdybose, įskaitant bendrą valdybų pirmininką buvimo; 3) UAB „Limarko“ valdybos narių dalyvavimo susitikimuose, kur buvo sprendžiami nagrinėjamo tyrimo objektu esantys klausimai. Dėl šios priežasties šioms bendrovėms, sudarančioms vieną ekonominę vieneta, taikytina solidari atsakomybė už Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio ir SESV 101 straipsnio pažeidimą.

(227) UAB „Litma“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada buvo nutarta nustatyti minimalius agentavimo tarifus (įmonė tuo metu buvo KLAKEIJA nare ir turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Litma“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(228) UAB „MK Laivyba“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada buvo nutarta nustatyti minimalius rekomenduojamus agentavimo tarifus (įmonė tuo metu buvo LLMAA nare ir turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „MK Laivyba“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(229) UAB „Nordis Shipping Service“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2008 m. gruodžio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare (įmonė tuo metu turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Nordis Shipping Service“ pažeidimas truko iš viso 3 metus.

(230) UAB „Nurminen Maritime“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. birželio mėn., kada įmonė tapo LLMAA nare ir gavo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą, o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Nurminen Maritime“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(231) UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. gegužės mėn., kada įmonė gavo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas (tuo metu ji buvo LLMAA nare), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. Įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas iki pat Konkurencijos tarybos tyrimo pabaigos. UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(232) UAB „Passat“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kada įmonė pradėjo teikti laivų agentavimo paslaugas (įmonė tuo metu buvo KLAKEIJA nare), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „Passat“ pažeidimas truko iš viso 12 metų.

(233) UAB Prekybos namai „Skelmė“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., kuomet buvo nustatyti rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifai (įmonė buvo LLMAA nare ir turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su

²²⁰ Bendrojo teismo 2005 m. rugsėjo 15 d. sprendimo byloje Nr. T-325/01 *DaimlerChrysler AG prieš Komisiją*, 85 p.

narystės LLMAA pabaiga – 2011 birželio mėn. UAB Prekybos namai „Skelmė“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

(234) UAB „Unitek“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1999 m. sausio mėn., kuomet įmonė tapo KLAKEIJA nare (įmonė turėjo teisę vykdyti laivų agentavimo veiklą), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „Unitek“ pažeidimas truko iš viso 12 metų.

(235) UAB „Vakarų laivų agentai“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2003 m. vasario mėn., kuomet įmonė pradėjo teikti laivų agentavimo paslaugas (tuo metu įmonė buvo LLMAA nare), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „Vakarų laivų agentai“ pažeidimas truko iš viso 8 metus.

(236) UAB „Uosto vartai“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2004 m. birželio mėn., kuomet įmonė tapo LLMAA nare (tuo metu įmonė turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „Uosto vartai“ pažeidimas truko iš viso 7 metus.

(237) UAB „VPA Logistics“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2008 m. gruodžio mėn., kuomet įmonė tapo LLMAA nare (tuo metu ji turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „VPA Logistics“ pažeidimas truko iš viso 3 metus.

(238) UAB „Volfra“ – Klaipėda“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 2003 m. lapkričio mėn. kuomet įmonė tapo LLMAA nare (tuo metu ji turėjo teisę teikti laivų agentavimo paslaugas), o pažeidimo pabaiga sietina su 2008 m. gruodžio mėn., kuomet įmonė išbraukta iš LLMAA narių sąrašo. UAB „Volfra“ – Klaipėda“ pažeidimas truko iš viso 5 metus.

(239) UAB „WM H. Muller & Co“ vykdyto pažeidimo pradžia sietina su 1998 m. birželio mėn., nutarimu pradėti taikyti minimalius rekomenduojamus agentavimo tarifus (tuo metu įmonė buvo KLAKEIJA nare ir teikė laivų agentavimo paslaugas), o pažeidimo pabaiga sietina su Konkurencijos tarybos tyrimo pabaiga – 2011 m. rugpjūčio mėn. UAB „WM H Muller & Co“ pažeidimas truko iš viso 13 metų.

8.4.3. Išvados dėl LLMAA ir jos narių dalyvavimo pažeidime trukmės

(240) Apibendrinus nurodytas aplinkybes bei LLMAA ir jos narių dalyvavimo pažeidime trukmę, darytina išvada, kad LLMAA ir jos nariai sudarę konkurenciją ribojantį susitarimą dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo, padarė vieną tęstinį Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto pažeidimą, pasireiškusį įvairiais LLMAA ir jos narių veiksmais, ir kurio bendra trukmė 13 metų – nuo 1998 m. birželio mėn. iki 2011 m. rugpjūčio mėn.

(241) Šios išvados nekeičia ūkio subjektų pateikti paaiškinimai, jog nagrinėjamas susitarimas truko tik iki 2006 m., kadangi vėliau nebuvo nustatyta pažeidimo įrodymų, o be to, atsižvelgus į pasikeitusias atitinkamoje rinkoje sąlygas, susitarimas dėl minimalių agentavimo tarifų nustatymo prieštarauja ekonomikos dėsniams.

(242) Kadangi tokio pobūdžio susitarimai, kaip paaiškinta šio nutarimo 8.2 dalyje, konkurenciją riboja pagal savo tikslą, o jų neigiamos pasekmės atitinkamai rinkai yra preziumuojamos ir dėl to šių pažeidimų konstatavimui nėra būtina vertinti faktinio poveikio konkurencijai, darytina išvada, kad šie principai taikytini ir vertinant pažeidimo trukmę. Tai reiškia, kad nepriklausomai nuo to, kokie pokyčiai įvyko atitinkamoje rinkoje, jie nepaneigia aplinkybės, jog vis dėlto visą laikotarpį nuo 1998 m. iki 2011 m. egzistavo LLMAA ir jos narių susitarimas dėl laivų agentavimo tarifų nustatymo, kuriuo LLMAA ir jos nariai išreiškė bendrą valią elgtis atitinkamoje rinkoje pagal LLMAA nustatytas sąlygas.

9. Poveikio prekybai tarp valstybių narių vertinimas

(243) Lietuvos Respublikai nuo 2004 m. gegužės 1 d. tapus Europos Sąjungos nare, Lietuvoje įsigaliojo Europos Sąjungos konkurencijos taisyklės. 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos

reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties [101] ir [102] straipsniuose, įgyvendinimo (OL, 2003, L 1/1) (toliau – Reglamentas Nr. 1/2003) 3 straipsnyje nurodyta, kad valstybių narių konkurencijos institucijos ar nacionaliniai teismai, taikydami nacionalinius konkurencijos įstatymus susitarimams, įmonių asociacijų sprendimams ar suderintiems veiksams tokia prasme, kaip apibrėžta SESV 101 straipsnio 1 dalyje, jei jie gali paveikti prekybą tarp valstybių narių tokia prasme, kaip ji apibrėžta minėtoje straipsnio dalyje, tuomet tokiems susitarimams, sprendimams ar suderintiems veiksams taikomos ir SESV 101 straipsnio nuostatos.

(244) Taigi, vertinant, ar yra pagrindas nagrinėjamu atveju taikyti SESV 101 straipsnį, būtina nustatyti, ar LLMAA ir jos narių sudarytas konkurenciją ribojantis susitarimas dėl minimalių laivų agentavimo tarifų nustatymo atitinkamoje Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

(245) Europos Komisijos pranešime „Paiškinimai dėl Sutarties [101] ir [102] straipsniuose naudojamos sąvokos „poveikis prekybai“ Nr. 2004/C 101/07 (OL C 101, 27/04/2004 p. 0081-0096) (toliau – Paiškinimai dėl „poveikio prekybai“) nurodyta, kad vertinant ar draudžiamas susitarimas paveikė arba galėjo paveikti prekybą tarp valstybių narių turi būti įvertinti trys elementai: „prekyba tarp valstybių narių“, ar draudžiamas susitarimas „gali paveikti“ prekybą ir ar yra „pastebimas“ poveikis.

(246) Sąvoka „prekyba“ šioje byloje apima laivų agentavimo paslaugų suteikimą už tam tikrą kainą. Tam, kad būtų poveikis prekybai „tarp valstybių narių“, turi būti poveikis prekybai bent tarp dviejų valstybių narių. Tačiau nereikalaujama, kad toks poveikis apimtų visą vienos valstybės narės teritoriją ir visą kitos valstybės narės teritoriją²²¹.

(247) Klaipėdos valstybinis jūrų uostas yra vienintelis tarptautinis prekybinis Lietuvos jūrų uostas, todėl agentavimo paslaugų teikimas Lietuvoje vyksta būtent šiame jūrų uoste, aptarnaujant į jį atplaukiančius laivus. Pagrindiniai agentavimo paslaugų pirkėjai šiame jūrų uoste yra kroviniai ar keleivius tarptautiniais maršrutais gabenantys Lietuvos ir užsienio valstybių laivai. Taigi, nagrinėjama laivų agentavimo paslauga pagal savo pobūdį yra reikšminga tarptautinio transportavimo paslaugas jūra teikiantiems ūkio subjektams. Todėl konstatuotina, kad susitarimo nustatyti rekomenduojamus minimalius agentavimo tarifus poveikis prekybai yra ne mažiau kaip tarp dviejų valstybių narių.

(248) Paiškinimų dėl „poveikio prekybai“ 23 punkte, įtvirtinančiame ESTT aiškinimą dėl sąvokos „gali paveikti“, nurodoma, kad turi būti įmanoma numatyti, su pakankamu tikimybės laipsniu, remiantis objektyviomis teisės aplinkybėmis ar faktu, kad susitarimas ar veiksmai gali daryti tiesioginę ar netiesioginę, faktinę ar galimą įtaką valstybių narių tarpusavio prekybos struktūrai. Taigi, nebūtina įrodinėti, kad susitarimas darys ar daro poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai (26 punktas), užtenka, kad yra tokio poveikio galimybė. Susitarimai nustatyti rekomenduojamas minimalias agentavimo paslaugų kainas laikomi ypač žalingais konkurencijai, nes jie dėl savo pobūdžio vien pagal tikslą daro įtaką konkurencijos procesui. Paiškinimų dėl „poveikio prekybai“ 28 punkte nurodoma, kad vertinimas pagal poveikio prekybai kriterijų priklauso nuo keleto veiksnių, tokių kaip susitarimo ar veiksmo pobūdis, produktai, dėl kurių toks susitarimas sudarytas arba tokie veiksmai atliekami, o taip pat nagrinėjamų įmonių padėtis ir svarba. Europos Komisijos pranešime nurodoma ir tai, kad vertinant produktų pobūdį reikia atsižvelgti, ar tie produktai yra svarbūs įmonėms, kurios nori įeiti ar išplėsti savo veiklą kitoje valstybėje narėje. reikšmingi gali būti ir įvairūs tarpiniai produktai, kurie naudojami tiekiant galutinį produktą (30, 38 punktai).

(249) Įvertinus tyrimo metu nustatytas faktines aplinkybes, susitarimo pobūdį, nagrinėjamų įmonių padėtį rinkoje, darytina išvadą, kad draudžiamas susitarimas nustatyti laivų agentavimo paslaugų kainas galėjo daryti poveikį prekybai tarp ES valstybių narių. Laivų agentavimo paslauga yra labai reikšminga tarptautinio transportavimo paslaugas jūra teikiantiems Lietuvos Respublikos ir kitų valstybių narių ūkio subjektams. Ši paslauga liečia prekes gabenamas į Lietuvos teritoriją ir į

²²¹ „Paiškinimai dėl Sutarties 81 ir 82 straipsniuose naudojamos sąvokos „poveikis prekybai“ 21 p.

kitas valstybes nares (per Lietuvos teritoriją, kai prekės yra tranzitinės), todėl šios paslaugos kainos nustatymas draudžiamu susitarimu gali paveikti prekių gabenimo srautus ir daryti įtaką prekių kainai.

(250) Atlikus tyrimą buvo nustatyta, kad draudžiamo susitarimo fiksuoti rekomenduojamas minimalias agentavimo paslaugas poveikis prekybai tarp valstybių narių yra pastebimas, žymus. Paaiškinimų dėl „poveikio prekybai“ 90 punkte numatyta, kad, kai susitarimas apima dalį vienos valstybės narės teritorijos, taip pat turi būti atsižvelgta į tai, kokia nacionalinės teritorijos dalis yra imli prekybai (t. y. atsižvelgiama į susitarimo veikiamas pardavimų apimtis, lyginant su visa nagrinėjamų produktų pardavimų apimtimi valstybėje narėje). Tyrimo metu buvo nustatyta, kad LLMAA priklausantys ūkio subjektai aptarnauja apie 40 proc. į Klaipėdos jūrų uostą atvykstančių laivų, taigi jų teikiamų paslaugų apimtys vertintinos kaip reikšmingos visų Lietuvoje teikiamų tokių paslaugų kontekste.

(251) Paaiškinimų dėl „poveikio prekybai“ 98 punkte nurodoma, kad regionai ir netgi uostas ar oro uostas, esantys valstybėje narėje, priklausomai nuo jų svarbumo, gali sudaryti didelę bendrosios rinkos dalį. Tokiais atvejais turi būti atsižvelgta į tai, ar nagrinėjama infrastruktūra naudojama tarpvalstybinių paslaugų teikimui, jei taip, kokiu mastu. Kai oro uostų ir uostų infrastruktūros yra svarbios teikiant tarpvalstybines paslaugas, valstybių narių tarpusavio prekyba gali būti paveikta²²².

(252) Klaipėdos jūrų uostas, yra labiausiai į šiaurę nutolęs neužšalantis uostas rytinėje Baltijos pakrantėje ir yra svarbus IXB transporto koridoriaus mazgas, būdamas tarptautinių transporto koridorių sankirtoje, yra tiltas tarp NVS bei Azijos regiono šalių ir Europos Sąjungos bei kitų rinkų. Uosto įplaukos kanalo gylis siekia 14,5 m, taigi uostas gali priimti daug didesnės gramzdos laivus, ir pastaruoju metu pastebima tendencija, kad yra aptarnaujami didesnio tonažo laivai. Pagrindiniai Baltijos šalių krovinių srautai uostuose taip pat yra susiję su tranzitu: per Klaipėdos jūrų uostą gabenami naftos produktai, trąšos, metalai, medienos produkcija. Atsižvelgiant į tai, kad Klaipėdos jūrų uostas yra reikšmingas krovinių gabenimui šiaurės Europos teritorijoje, ūkio subjektų argumentas, kad SEVS 101 straipsnis nėra taikomas yra atmestinas.

(253) Pažymėtina, kad vadovaudamasi Paaiškinimų dėl „poveikio prekybai“ praktinius išaiškinimus yra pateikusi ir Europos Komisija. Pavyzdžiui, sprendime *Fenex* byloje Komisija konstatavo, kad Olandijos ekspeditorių asociaciją vienijančių ūkio subjektų teikiamos paslaugos yra teikiamos tiek Olandijos, tiek kitų valstybių narių – klientų, teritorijose, todėl minėtos sąlygos pakanka galimam prekybos tarp valstybių narių poveikiui konstatuoti²²³. Komisija *AEG* byloje²²⁴ pasisakydama dėl ūkio subjektų užimamos rinkos dalies, kuri gali daryti poveikį prekybai tarp valstybių narių, yra konstatavusi, kad netgi verslas turintis tik 5 proc. atitinkamos nagrinėjamos rinkos gali paveikti prekybą tarp valstybių narių.

(254) Atsižvelgiant į išdėstytas aplinkybes, susijusias su Klaipėdos valstybinio jūrų uosto svarba Lietuvos susisiekimo paslaugų jūra sistemoje, agentavimo paslaugų reikšmingumu tarptautines susisiekimo paslaugas teikiantiems ūkio subjektams, nagrinėjamoms įmonėms tenkančiomis teikiamų agentavimo paslaugų apimtis, galima teigti, kad nagrinėjamas susitarimas turėjo galimą tiesioginį poveikį prekybai tarp valstybių narių, kas leidžia daryti pagrįstą išvadą, kad LLMAA ir jos nariai savo konkurenciją ribojančiu susitarimu dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų tarifų pažeidė SESV 101 straipsnio reikalavimus.

(255) LLMAA ir šio nutarimo 8.4.2 dalyje nurodytų jos narių SESV 101 straipsnio pažeidimas truko nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki kiekvieno iš jų dalyvavimo pažeidime pabaigos.

10. LLMAA ir jos nariams taikytinos sankcijos

²²² Teisingumo Teismo 1991 m. gruodžio 10 d. sprendimas byloje Nr. C-179/90, *Merci convenzionali porto di Genova*, [1991] ECR I-5889.

²²³ Europos Komisijos 1996 m. birželio 5d. sprendimas Nr. 96/438/EC byloje Nr. IV/34.983 (*Fenex*), 75 p.

²²⁴ Europos Komisijos 1983 m. lapkričio 25 d. sprendimas Nr. 107/82 byloje (AEG) p. 3151, 58 p.

(256) Atsižvelgus į Konkurencijos įstatymo 40 straipsnio 1 dalyje nurodytas galimas taikyti sankcijas už Konkurencijos įstatymo pažeidimus, bei į tai, kad nagrinėjamu atveju Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punktą pažeidė LLMAA ir jos nariai sudarydami draudžiamą konkurenciją ribojantį susitarimą, nagrinėjamu atveju šiems ūkio subjektams taikytinos sankcijos – įpareigojimas nutraukti Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies ir SESV 101 straipsnio 1 dalies pažeidimą, jei jis vis dar yra tęsiamas, bei atitinkamų piniginių baudų skyrimas.

(257) Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo, 5 straipsnis numato, kad valstybių narių konkurencijos institucijos turi teisę atskirose bylose taikyti SESV 101 straipsnius, ir atitinkamai tuo tikslu jos gali priimti sprendimus, *inter alia*, skirti vienkartinės, periodinės ar kitas nacionaliniuose įstatymuose numatytas baudas. Konkurencijos įstatymo 41 straipsnio 1 dalyje nurodyta, kad už draudžiamus susitarimus ūkio subjektams skiriama pinigine bauda iki 10 proc. bendrųjų metinių pajamų praėjusiais ūkiniais metais. Šio įstatymo 42 straipsnyje išdėstyti baudų skyrimo ir jų dydžio nustatymo principai – skiriant baudas ūkio subjektams atsižvelgiama į padaryto pažeidimo pavojingumą, pažeidimo trukmę, atsakomybę lengvinančias ar sunkinančias aplinkybes, kiekvieno ūkio subjekto įtaką pažeidimo padarymui. Baudos dydis skaičiuojamas vadovaujantis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr. 1591 patvirtintomis Baudos, skiriamos už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo taisyklėmis²²⁵ (toliau – Baudos nustatymo taisyklės).

(258) Baudos nustatymo taisyklėse nurodyta, kad baudos dydis nustatomas apskaičiuojant baudos dydį už pažeidimo pavojingumą ir baudos dydį už pažeidimo trukmę.

10.1. Pažeidimo pavojingumas

(259) Vadovaujantis Baudos nustatymo taisyklių 3 punktu, nustatant baudžiamoms įmonėms skirtinų baudų dydį, įvertintas padaryto pažeidimo pavojingumas, kuris priklauso nuo pažeidimo pobūdžio ir masto, t. y. pažeidimo sukeltų pasekmių atitinkamai rinkai (kai jas įmanoma nustatyti) ir su pažeidimu susijusios atitinkamos geografinės rinkos. Baudos dydis už pažeidimo pavojingumą apskaičiuotas atsižvelgiant į paskutinę Konkurencijos tarybos praktiką skiriant baudas ūkio subjektams, sudariusiems Konkurencijos įstatymo 5 straipsnyje numatytus draudžiamus susitarimus. LLMAA ir jos nariai sudarė horizontalų susitarimą, kuriuo buvo susitarta nustatyti (fiksuoti) laivų agentavimo paslaugų kainas ir tokiais savo veiksmais pažeidė ne tik Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio, tačiau ir SESV 101 straipsnio reikalavimus. Tokie susitarimai yra vieni sunkiausių ir žalingiausių konkurencijos teisės pažeidimų, kadangi tiesiogiai veikia konkurencijos procesą ir pats savaime ją apriboja. Atsižvelgiant į šias aplinkybes baudos už pavojingumą dydis pasirinktas 5 proc. bendrųjų metinių ūkio subjektų pajamų 2010 m.

(260) UAB „Koralita“ pripažįstama padariusi Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio pažeidimą, neskiriant šiai įmonei baudos.

(261) Individualizuodama baudos dydžius už pažeidimo pavojingumą atskiriems ūkio subjektams, Konkurencijos taryba, vadovaudamasi teisingumo ir proporcingumo principais, taip pat atsižvelgia į su atskirais ūkio subjektais susijusias aplinkybes, kurios leidžia tinkamai įvertinti jiems skiriamos baudos dydį individualaus ir bendro atgrasymo nuo pažeidimų prevencijos kontekste. Nustatant baudos dydį buvo atsižvelgta į tai, kad daugelio ūkio subjektų laivų agentavimo paslaugų teikimas buvo ne pagrindinė veikla. Todėl nustatant baudos dydį pagal protingumo ir proporcingumo kriterijus baudos dydis buvo nustatomas atsižvelgiant į laivų agentavimo pajamų dydį bei santykį bendrosiose įmonių pajamose 2010 m.

(262) Kaip matyti iš ūkio subjektų pateiktų duomenų, laivų agentavimo paslaugų teikimas daugumai ūkio subjektų nėra pagrindinė ūkinė veikla. Nustatant šioms įmonėms skirtiną baudą pagal protingumo ir proporcingumo kriterijus baudos dydis buvo nustatomas atitinkamai atsižvelgiant į įmonių su laivų agentavimu susijusių pajamų dydį bei jų santykį bendrosiose

²²⁵ Valstybės žinios, 2004, Nr. 177-6567.

pajamose 2010 m. LLMAA, UAB „Fertimara“, UAB „Afalita“, UAB „Astramara“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Volfra -Klaipėda“ laivų agentavimo paslaugų teikimo veikla sudaro pagrindinę įmonių veiklos dalį.

(263) UAB „Amber Bay“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Lepūnas“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Uosto vartai“, UAB „WM H Muller & Co“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Unitek“ laivų agentavimo veikla sudaro mažesnę veiklos dalį (lyginant su aukščiau išvardintomis įmonėmis) visoje įmonių veikloje. Todėl skiriant baudą šiems ūkio subjektams pagal protingumo ir proporcingumo kriterijus baudos dydis buvo nustatomas atitinkamai atsižvelgiant į įmonių laivų agentavimo veiklos dalį visoje įmonių veikloje ir atsižvelgiant į įmonių su laivų agentavimu susijusių pajamų dydį bei jų santykį bendrosiose pajamose 2010 m.

(264) Skiriant baudą buvo atsižvelgta į tai, kad UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ laivų agentavimo veiklos atsisakė 2005 m. rugsėjo mėn., tačiau iki šiol turi galiojantį laivų agentavimo pažymėjimą ir yra LLMAA narė.

(265) UAB „Arijus“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB Klaipėdos krovinių kompanija „Bega“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „VPA Logistics“ laivų agentavimo veikla sudarė neįmonėms veiklos dalį visoje įmonių veikloje. Todėl skiriant baudą šiems ūkio subjektams pagal protingumo ir proporcingumo kriterijus baudos dydis buvo nustatomas atitinkamai atsižvelgiant į tai, kad laivų agentavimo veikla sudarė neįmonėms veiklos dalį ir atsižvelgiant į įmonių su laivų agentavimu susijusių pajamų dydį bei jų santykį bendrosiose pajamose 2010 m.

10.2. Pažeidimo trukmė

(266) Vertinant pažeidimo trukmę, atsižvelgta į tai, kad pažeidimas truko daugiau kaip 13 metų, todėl remiantis Baudos nustatymo taisyklių 4 punktu, baudos dydis už pažeidimo trukmę baudžiamiesiems ūkio subjektams didinamas iki 10 procentų už kiekvienus pažeidimo metus. Pažeidimo trukmė skiriasi kiekvieno atitinkamo ūkio subjekto atžvilgiu, priklausomai nuo šio ūkio subjekto prisijungimo prie draudžiamo susitarimo momento, kurie yra nurodyti šio nutarimo 8.4 dalyje. Taip pat atsižvelgta į individualias ūkio subjektų aplinkybes, kurios lėmė, kad ūkio subjektai nutraukė savo dalyvavimą draudžiamame susitarime.

10.3. Dėl atsakomybės sunkinančių ir lengvinančių aplinkybių

(267) Ūkio subjektų atsakomybę lengvinančių ir sunkinančių aplinkybių nenustatyta.

(268) Pateiktose nuomonėse apie atliktą tyrimą dauguma ūkio subjektų kaip atsakomybę lengvinančias atsakomybę aplinkybes prašė vertinti tai, kad jie pripažįsta esminius tyrimo metu nustatytus faktus ir jų neginčija. Dauguma nuomones apie atliktą tyrimą pateikusių ūkio subjektų pripažįsta, kad po KLAKEIĄ ir LLMAA susijungimo faktiškai perimtų KLAKEIĄ (1998 m. birželio mėn.) priimtų rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų bei fakto, kad sprendimą dėl tarifų priėmė abi asociacijos. LLMAA pripažįsta, kad aukščiau paminėtų tyrimo metu nustatytų aplinkybių pagrindu LLMAA gali būti laikoma atsakomybėn traukiamu subjektu (Pranešimo apie atliktą tyrimą 215-219 pastraipos). Taip pat dauguma ūkio subjektų pripažįsta aplinkybes, susijusias su LLMAA rekomenduojamų tarifų patvirtinimu ir vėlesniu jų svarstymu (Pranešimo apie atliktą tyrimą 100-126 pastraipos). Be to, yra pripažįstamos aplinkybės, susijusios su 1999-2000 m. LLMAA nagrinėtomis galimybėmis didinti LLMAA rekomenduotus minimalius agentavimo tarifus (Pranešimo 127-136 pastraipos), aplinkybes, susijusias su LLMAA Etikos kodekso priėmimu ir Pranešime apie atliktą tyrimą aprašytu Etikos kodekso nuostatų interpretavimu (Pranešimo apie atliktą tyrimą 140-164 pastraipos) bei aplinkybes, susijusias su Etikos kodekso taikymu ir

drausminių nuobaudų skyrimu už LLMAA rekomenduotų laivų agentavimo tarifų nesilaikymą laikotarpiu iki 2006 m. balandžio 25 d. Pripažįstamos ir aplinkybės, kad Etikos kodeksas ir jo pagrindu veikiantis Drausminis komitetas 2000-2006 m. laikotarpiu atliko svarbų vaidmenį užtikrinant rekomenduotų minimalių laivų agentavimo tarifų laikymąsi (Pranešimo apie atliktą tyrimą 162-182 pastraipos). Ūkio subjektų nuomone, aukščiau nurodytos aplinkybės sudaro pakankamai reikšmingą Pranešimo apie atliktą tyrimą išvadų dalį, todėl teisinės atsakomybės taikymo atveju į tyrimą įtraukti ūkio subjektai prašė Konkurencijos tarybos taikyti Konkurencijos įstatymo 42 straipsnio 2 dalyje numatytas atsakomybę lengvinančias aplinkybes – pripažįstamos Konkurencijos tarybos tyrimo metu nustatytos esminės aplinkybės.

(269) Šis argumentas dėl atsakomybę lengvinančių aplinkybių taikymo negali būti laikomas pagrįstu, vadovaujantis Lietuvos vyriausiojo administracinio teismo išaiškinimais dėl atsakomybę lengvinančių aplinkybių²²⁶. Tyrimo metu nustatytų faktų pripažinimas turėtų būti aiškus, nedviprasmiškas ir besąlyginis, t. y. ūkio subjektai norėdami, kad jų elgesys būtų pripažintas ir įvertintas kaip atsakomybę lengvinanti aplinkybė turėtų besąlygiškai ir eksplicitiškai sutikti ir pripažinti, kad savo veiksmais jie pažeidė Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punkto reikalavimus. Šioje byloje nėra pagrindo konstatuoti, kad yra pripažįstamos tyrimo metu nustatytos esminės aplinkybės. Ūkio subjektų dalinis tyrimo metu nustatytų faktinių aplinkybių pripažinimas nagrinėjamu atveju negali būti vertinamas kaip besąlygiškas ir nedviprasmiškas pripažinimas dėl konkurenciją ribojančio susitarimo sudarymo, ypač atsižvelgiant į tai, kad ginčijamas toks svarbus pažeidimo elementas kaip pažeidimo trukmė. Pastebėtina, kad, nors kai kurios įmonės pripažįsta faktines aplinkybes, kurios daugeliu atveju yra patvirtintos nenuginčijamais rašytiniais įrodymais, esminių aplinkybių pripažinimas taip pat turėtų apimti ir aiškų bei nedviprasmišką ūkio subjektų pripažinimą, kad buvo sudarytas konkurenciją ribojantis susitarimas. Ūkio subjektams pripažįstant esmines aplinkybes galėtų būti pasiektas proceso operatyvumo tikslas, kadangi nebekiltų ginčo dėl pačių draudžiamo susitarimo egzistavimo aplinkybių. Tuo tarpu nagrinėjamu atveju dalinis kai kurių faktinių aplinkybių patvirtinimas tokio tikslo pasiekti neleidžia. Dėl visų nurodytų priežasčių ūkio subjektų argumentas dėl šios atsakomybę lengvinančios aplinkybės pripažinimo yra atmetinas.

(270) Antrasis pateikiamas argumentas, kurį prašoma vertinti kaip atsakomybę lengvinančią aplinkybę, susijęs su valstybės institucijų veiksmais ir teisėtų lūkesčių principu. Ūkio subjektai nurodo, kad inkriminuojamą Konkurencijos įstatymo pažeidimą sąlygojo iki 1998 m. buvęs valstybinis laivų agentavimo paslaugų teikimo reguliavimas bei kitose valstybėse taikoma laivų agentavimo tarifų skelbimo praktika, o taip pat Valstybinės konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnybos elgesys, sudaręs prielaidas manyti, kad LLMAA nepažeidžia konkurencijos teisės normų.

(271) Šis argumentas atmetinas. 1998 m. panaikinus iki tol egzistavusį agentavimo tarifų reguliavimą, ūkio subjektai buvo visiškai laisvi nustatyti savo paslaugų kainas, todėl joks valstybinis reguliavimas negali būti vertinamas kaip sąlygojęs tarifų nustatymą po 1998 m. Tai, kad analogiško pobūdžio tarifai gali egzistuoti ir kitose valstybėse, niekaip nekeičia tyrimo išvadų, nes tai paprasčiausiai gali reikšti, kad ir kitose valstybėse egzistuoja neleistinų konkurencijos ribojimų. Dėl Konkurencijos tarybos veiksmų pasakytina, kad tuometinė Valstybinė konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnyba 1998 m. rašte aiškiai išreiškė savo neigiamą poziciją dėl 1998 m. KLAKEJA ir LLMAA priimto sprendimo dėl rekomenduojamų minimalių laivų agentavimo tarifų. Atsižvelgiant į tai darytina išvada, kad Valstybinė konkurencijos ir vartotojų teisių gynimo tarnyba (dabar – Konkurencijos taryba) savo veiksmais nesudarė pagrindo manyti, kad KLAKEJA priimti rekomenduojami minimalūs laivų agentavimo tarifai neprieštarauja Konkurencijos įstatymo reikalavimams. Todėl LLMAA ir ūkio subjektų argumentas dėl pažeisto teisėtų lūkesčių principo atmetinas ir nėra vertintinas kaip ūkio subjektų atsakomybę lengvinanti aplinkybė.

(272) Kai kurie ūkio subjektai kaip atsakomybę lengvinančią aplinkybę Konkurencijos tarybos prašė vertinti tai, kad LLMAA veikloje nustatyti tarifai nebuvo įgyvendinami praktikoje. Šiuo aspektu buvo pateikta keletas skirtingo pobūdžio argumentų, tačiau nei vienas iš jų nesudaro

²²⁶ LVAT 2011 m. gegužės 27 d. nutartis administracinėje byloje Nr. A-858-294/2011.

pagrindo teigti, jog ši atsakomybę lengvinanti atsakomybę aplinkybė egzistuoja. Keletas ūkio subjektų nurodė, kad dėl pasirinkto verslo modelio, t. y. dėl sudarytų ilgalaikių laivų agentavimo sutarčių, jie praktiškai negalėjo vadovautis LLMAA rekomendacijomis. Nors yra atvejų (pvz. UAB „Litma“, UAB „Fertimara“), kuomet bendrovės turi ilgalaikes sutartis ir dirba su vienu ar keliais klientais, kuriems taikomi tarifai nesutampa su LLMAA nustatytais tarifais, tačiau tai neleidžia daryti išvados apie konkurenciją ribojančių veiksmų neįgyvendinimą. Bendrai nustatytas tarifų dydis galėjo būti naudojamas kaip atskaitos taškas derybose sudarant tokias ilgalaikes sutartis, taip pat iki šių sutarčių sudarymo ūkio subjektai teikė paslaugas ir pavieniams klientams. Dalis ūkio subjektų šiuo aspektu yra nurodę, kad tarifų buvo laikomasi tik nedidele dalimi atvejų, tačiau tai niekaip nekeičia fakto, kad tokių atvejų buvo ir tai negali parodyti ūkio subjekto elgimosi pagal rinkos taisykles ir neatsižvelgimo į susitarimą.

(273) Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ ir UAB „Baltlanta“ teigdamos, kad tarifų nebuvo laikomasi nurodė bendro pobūdžio pastebėjimus, nepateikdamos jokių konkrečių savo pritaikytų kainų paaiškinimų.

(274) UAB „Limarko jūrų agentūra“ pateikė pastebėjimus dėl vidutinio tarifų dydžio, kuris, anot įmonės, buvo žemesnis nei minimalūs LLMAA nustatyti tarifai, tačiau tai neatskleidžia konkrečiais atvejais taikytų kainų. Dėl šių priešasčių pateikti argumentai negali būti vertinami kaip įrodantys susitarimo neįgyvendinimą ir todėl laikytina, kad atsakomybę lengvinančios aplinkybės (draudžiamo susitarimo neįgyvendinimo) nėra.

(275) UAB „BPA“ pateiktoje nuomonėje apie atliktą tyrimą nurodė, kad vieną kartą jos taikytas tarifas sutapo su LLMAA rekomendacija ir 2 kartus buvo didesnis už LLMAA rekomendaciją. Šie argumentai patys savaime paneigia tai, kad draudžiamas susitarimas nebuvo įgyvendintas, todėl UAB „BPA“ atžvilgiu negalima pritaikyti atsakomybę lengvinančios aplinkybės dėl draudžiamo susitarimo neįgyvendinimo.

(276) UAB „VPA Logistics“ bylų nagrinėjimo posėdžio metu teigė, kad jos taikyti tarifai niekada nesutapo su LLMAA rekomenduojamais minimaliais laivų agentavimo tarifais. Išanalizavus duomenis, paaiškėjo, kad UAB „VPA Logistics“ kai kurie taikyti tarifai buvo aukštesni už rekomenduojamus.

(277) Taigi ūkio subjektai, prašę pritaikyti atsakomybę lengvinančią aplinkybę – draudžiamo susitarimo neįgyvendinimą, neįrodė, kad jie savo veikloje taikė mažesnius laivų agentavimo tarifus nei buvo nustatyti LLMAA minimalūs rekomenduojami agentavimo tarifai. Todėl šiems ūkio subjektams nebuvo pritaikyta atsakomybę lengvinanti aplinkybė – draudžiamo susitarimo neįgyvendinimas.

(278) UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ prašė pritaikyti atsakomybę lengvinančią aplinkybę, nes ji savo valia nutraukė pažeidimą, išstodama iš LLMAA 2011 m. liepos 1 d. Jokio LLMAA dokumento, kuriame būtų matomas įmonės prašymas nutraukti narystę arba LLMAA valdymo organo sprendimas išbraukti įmonę iš LLMAA narių, nėra pateikta. Be to, LLMAA raštas UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ atsiųstas tik 2011 m. rugsėjo 22 d.²²⁷, o Konkurencijos taryboje gautas tik 2011 m. spalio 4d.²²⁸, t. y. pabaigus tyrimą (2011 m. rugpjūčio 25 d.). Dėl to, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ negali būti taikoma atsakomybę lengvinanti aplinkybė – pažeidimo nutraukimas savo noru.

(279) Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ nuomonėje apie atliktą tyrimą nurodė, kad 2009 ir 2008 m. patyrė nuostolius, kurie sudarė apie pusę 2010 m. gautų pajamų. Tai Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ teigimu rodo, kad jos veikla yra nuostolinga ir didesnės sankcijos gali lemti tai, kad įmonė turės nutraukti veiklą. Todėl įmonė prašė į tai atsižvelgti ir neskirti jai baudos. Įvertinus įmonės pateiktus 2010 m. finansinius rodiklius, tai, kad įmonės pajamos iš laivų agentavimo bendroje pajamos 2010 m. sudarė 86,33 procentus pajamų, nustatyta, kad finansinė įmonės padėtis nėra bloga. Veiklos nuostolingumas 2008 m. ir 2009 m. negali būti pakankamu pagrindu taikyti Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ atsakomybę lengvinančias aplinkybes.

²²⁷ Bylos 31 tomas.

²²⁸ Bylos 31 tomas.

(280) Nustatant galutinį baudos dydį buvo atsižvelgta į tai, kad daugelio ūkio subjektų laivų agentavimo paslaugų teikimas buvo ne pagrindinė veikla. Todėl nustatant galutinį baudos dydį atsižvelgiant į protingumo ir proporcingumo kriterijus baudos dydis buvo sumažintas atsižvelgta į laivų agentavimo pajamų dydį bei santykį bendrosiose įmonių pajamose.

(281) Remiantis išdėstytomis aplinkybėmis, nustatomi tokie galutiniai baudų dydžiai: UAB „Afalita“ – 42 400 Lt; UAB „Amber Bay“ – 510 500 Lt; UAB „Arijus“ – 1 223 600 Lt; Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ – 50 500 Lt; UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ – 450 400 Lt; UAB „Baltijos pervežimai“ – 1 861 900 Lt; UAB „Baltlanta“ – 1 389 700 Lt; UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ – 235 000 Lt; UAB „BPA“ – 321 700 Lt; UAB „Fertimara“ – 138 400 Lt; UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ – 69 600 Lt; UAB „Green Terminal“ – 189 600 Lt; UAB „Jungtinė ekspedicija“ – 171 600 Lt; UAB „Jūrtransa“ – 27 500 Lt; UAB „Jūrų agentūra Forsa“ – 321 600 Lt; UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ – 1 184 100 Lt; UAB „Klaipėdos Translit“ – 150 900 Lt; UAB „Lepūnas“ – 241 900 Lt; UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“ – 626 300 Lt; UAB „Litma“ – 518 600 Lt; UAB „MK Laivyba“ – 420 000 Lt; UAB „Nordis Shipping Service“ – 21 600 Lt; UAB „Nurminen Maritime“ – 108 200 Lt; UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ – 347 300 Lt; UAB „Passat“ – 151 200 Lt; UAB Prekybos namai „Skelmė“ – 127 100 Lt; UAB „Unitek“ – 8 200 Lt; UAB „Vakarų laivų agentai“ – 211 500 Lt; UAB „Uosto vartai“ – 73 100 Lt; UAB „VPA Logistics“ – 337 700 Lt; UAB „Volfra – Klaipėda“ – 44 900 Lt; UAB „WM H. Muller & Co“ – 106 500 Lt; Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija – 800 Lt.

11. Dėl bylos nutraukimo kitų ūkio subjektų atžvilgiu

(282) Tyrimo metu nerasta pakankamai įrodymų ir nenustatyta pakankamai duomenų, kad būtų galima konstatuoti, jog visi ūkio subjektai, kurių atžvilgiu tyrimas buvo pradėtas, pažeidė Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimus.

(283) Nenustačius Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio pažeidimo sudėties, byla dėl minimalių laivų agentavimo paslaugų kainų nustatymo (fiksavimo) nutraukta AB „DFDS SEAWAYS“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Forlika“, UAB „Jurtinga“, UAB „Jurtinga Shipping“, UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“, UAB „MSC Vilnius“ atžvilgiu.

Vadovaudamasi Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punktu, 36 straipsnio 1 dalies 1 punktu, 40 straipsnio 1 dalies 1 ir 3 punktais, 41 straipsnio 1 dalimi, 42 straipsniu, Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 1 dalimi, Tarybos Reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 81 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo 5 straipsniu, Baudos, skiriamos už Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo pažeidimus, dydžio nustatymo taisyklėmis, patvirtintomis Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gruodžio 6 d. nutarimu Nr. 1591,

Konkurencijos taryba n u t a r i a :

1. Pripažinti, kad UAB „Afalita“, UAB „Amber Bay“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Koralita“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Lepūnas“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Uosto vartai“, UAB „VPA Logistics“, UAB „Volfra – Klaipėda“, UAB „WM H. Muller & Co“, Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija sudariusios draudžiamą susitarimą nustatyti (fiksuoti) minimalias laivų agentavimo paslaugų kainas, pažeidė Konkurencijos įstatymo 5 straipsnio 1 dalies 1 punktą ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnio 1 dalies reikalavimus.

2. Įpareigoti UAB „Afalita“, UAB „Amber Bay“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Koralita“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Lepūnas“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Uosto vartai“, UAB „VPA Logistics“, UAB „Volfra – Klaipėda“, UAB „WM H. Muller & Co“, Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociaciją nutraukti šio nutarimo rezoliucinės dalies 1 punkte nurodytą Konkurencijos įstatymo ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo pažeidimą, jeigu jis vis dar yra tęsiamas.

3. Už šio nutarimo rezoliucinės dalies 1 punkte nurodytą pažeidimą skirti pinigines baudas:

- 3.1. UAB „Afalita“ – 42 400 (keturiasdešimt du tūkstančius keturi šimtai) litų,
- 3.2. UAB „Amber Bay“ – 510 500 (penki šimtai dešimt tūkstančių penki šimtai) litų,
- 3.3. UAB „Arijus“ – 1 223 600 (vienas milijonas du šimtai dvidešimt trys tūkstančiai šeši šimtai) litų,
- 3.4. Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“ - 50 500 (penkiasdešimt tūkstančių penki šimtai) litų,
- 3.5. UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ - 450 400 (keturi šimtai penkiasdešimt tūkstančių keturi šimtai) litų,
- 3.6. UAB „Baltijos pervežimai“ – 1 861 900 (vienas milijonas aštuoni šimtai šešiasdešimt vienas tūkstantis devyni šimtai) litų,
- 3.7. UAB „Baltlanta“ – 1 389 700 (vienas milijonas trys šimtai aštuoniasdešimt devyni tūkstančiai septyni šimtai) litų,
- 3.8. UAB „Baltnautic Shipping Ltd“ – 235 000 (du šimtai trisdešimt penki tūkstančiai) litų,
- 3.9. UAB „BPA“ – 321 700 Lt (trys šimtai dvidešimt vienas tūkstantis septyni šimtai) litų,
- 3.10. UAB „Fertimara“ – 138 400 Lt (šimtas trisdešimt aštuoni tūkstančiai keturi šimtai) litų,
- 3.11. UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“ – 69 600 (šešiasdešimt devyni tūkstančiai šeši šimtai) litų,
- 3.12. UAB „Green Terminal“ – 189 600 (šimtas aštuoniasdešimt devyni tūkstančiai šeši šimtai) litų,
- 3.13. UAB „Jungtinė ekspedicija“ – 171 600 (šimtas septyniasdešimt vienas tūkstantis šeši šimtai) litų,
- 3.14. UAB „Jūrtransa“ – 27 500 (dvidešimt septyni tūkstančiai penki šimtai) litų,
- 3.15. UAB „Jūrų agentūra Forsa“ – 321 600 (trys šimtai dvidešimt vienas tūkstantis šeši šimtai) litų,
- 3.16. UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“ – 1 184 100 (vienas milijonas šimtas aštuoniasdešimt keturi tūkstančiai šimtas) litų,
- 3.17. UAB „Klaipėdos Translit“ – 150 900 (šimtas penkiasdešimt tūkstančių devyni šimtai) litų,
- 3.18. UAB „Lepūnas“ – 241 900 (du šimtai keturiasdešimt vienas tūkstantis devyni šimtai) litų,
- 3.19. UAB „Limarko“ ir UAB „Limarko jūrų agentūra“ – 626 300 Lt (šeši šimtai dvidešimt šeši tūkstančiai trys šimtai) litų,
- 3.20. UAB „Litma“ – 518 600 (penki šimtai aštuoniolika tūkstančių šeši šimtai) litų,
- 3.21. UAB „MK Laivyba“ – 420 000 (keturi šimtai dvidešimt tūkstančių) litų,
- 3.22. UAB „Nordis Shipping Service“ – 21 600 (dvidešimt vienas tūkstantis litų šeši šimtai) litų,
- 3.23. UAB „Nurminen Maritime“ – 108 200 (šimtas aštuoni tūkstančiai du šimtai) litų,

- 3.24. UAB „Okeaninių konteinerių servisas“ – 347 300 (trys šimtai keturiasdešimt septyni tūkstančiai trys šimtai) litų,
- 3.25. UAB „Passat“ – 151 200 (šimtas penkiasdešimt vienas tūkstančiai du šimtai) litų,
- 3.26. UAB Prekybos namai „Skelmė“ – 127 100 (šimtas dvidešimt septyni tūkstančiai šimtas) litų,
- 3.27. UAB „Unitek“ – 8 200 (aštuoni tūkstančiai du šimtai) litų,
- 3.28. UAB „Vakarų laivų agentai“ – 211 500 (du šimtai vienuolika tūkstančių penki šimtai) litų,
- 3.29. UAB „Uosto vartai“ – 73 100 (septyniasdešimt trys tūkstančiai šimtas) litų,
- 3.30. UAB „VPA Logistics“ – 337 700 (trys šimtai trisdešimt septyni tūkstančiai septyni šimtai) litų,
- 3.31. UAB „Volfra – Klaipėda“ – 44 900 (keturiasdešimt keturi tūkstančiai devyni šimtai) litų,
- 3.32. UAB „WM H. Muller & Co“ – 106 500 (šimtas šeši tūkstančiai penki šimtai) litų,
- 3.33. Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija – 800 (aštuoni šimtai) litų.
4. Įpareigoti UAB „Afalita“, UAB „Amber Bay“, UAB „Arijus“, Lietuvos ir Latvijos UAB „Astramara“, UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, UAB „Baltijos pervežimai“, UAB „Baltlanta“, UAB „Baltnautic Shipping Ltd“, UAB „BPA“, UAB „Fertimara“, UAB „Fregatų aptarnavimo agentūra“, UAB „Green Terminal“, UAB „Jungtinė ekspedicija“, UAB „Jūrtransa“, UAB „Jūrų agentūra Forsa“, UAB Klaipėdos jūrų krovinių kompanija „Bega“, UAB „Koralita“, UAB „Klaipėdos Translit“, UAB „Lepūnas“, UAB „Limarko“, UAB „Limarko jūrų agentūra“, UAB „Litma“, UAB „MK Laivyba“, UAB „Nordis Shipping Service“, UAB „Nurminen Maritime“, UAB „Okeaninių konteinerių servisas“, UAB „Passat“, UAB Prekybos namai „Skelmė“, UAB „Unitek“, UAB „Vakarų laivų agentai“, UAB „Uosto vartai“, UAB „VPA Logistics“, UAB „Volfra – Klaipėda“, UAB „WM H. Muller & Co“, Lietuvos laivybos maklerių ir agentų asociacija per 5 dienas nuo šio nutarimo rezoliucinės dalies 2 punkte numatyto įpareigojimų įvykdymo ir šio nutarimo rezoliucinės dalies 3 punkte numatytų baudų sumokėjimo pranešti apie tai Konkurencijos tarybai ir pateikti tai patvirtinančius įrodymus.

5. Bylą dėl AB „DFDS SEAWAYS“, UAB „Ferteksos transportas“, UAB „Forlika“, UAB „Jurtinga“, UAB „Jurtinga Shipping“, UAB „MTA Maritime Transport and Agencies“, UAB „MSC Vilnius“ veiksmų atitikties Lietuvos Respublikos konkurencijos įstatymo 5 straipsnio reikalavimams nutraukti, nesant šio pažeidimo sudėties, ir pripažinti, kad nėra pagrindo dėl šių veiksmų imtis priemonių, taikant Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 straipsnį.

Nutarimas per 20 dienų nuo jo įteikimo dienos ar rezoliucinės dalies paskelbimo leidinio „Valstybės žinios“ priede „Informaciniai pranešimai“ dienos gali būti skundžiamas Vilniaus apygardos administraciniam teismui. Skundo padavimas nesustabdo Konkurencijos tarybos nutarimo vykdymo.

Vadovaujantis Konkurencijos įstatymo 44 straipsniu, paskirta piniginė bauda per tris mėnesius nuo nutarimo gavimo dienos turi būti sumokėta į biudžeto pajamų surenkamąją sąskaitą LT24 7300 0101 1239 4300, įmokos kodas 6920, lėšų gavėjas – Valstybinė mokesčių inspekcija prie Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, juridinio asmens kodas – 188659752