

NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. 823/2000

ze dne 19. dubna 2000

o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcii)

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 479/92 ze dne 25. února 1992 o používání čl. 85 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcia)¹, ve znění Aktu o přistoupení Rakouska, Finska a Švédska, a zejména na článek 1 tohoto nařízení,

poté, co zveřejnila návrh tohoto nařízení² a

konzultovala Poradní výbor pro restriktivní praktiky a dominantní postavení v námořní dopravě,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením č. 479/92 Rada (EHS) zmocňuje Komisi používat čl. 81 odst. 3 Smlouvy na některé kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi námořními společnostmi (konsorcia), jež se týkají společného provozování liniové dopravy a které jsou prostřednictvím spolupráce, již vyvolávají mezi námořními společnostmi jež jsou jejich stranami, způsobilé omezit hospodářskou soutěž v rámci společného trhu a ovlivnit obchod mezi členskými státy a mohou být tudíž postiženy zákazem obsaženým v čl. 81 odst. 1 Smlouvy.
- (2) Komise využila tuto pravomoc přijetím nařízení Komise (ES) č. 870/95³. Na základě dosud nabytých zkušeností je možné definovat kategorii konsorcií, které mohou spadat do působnosti čl. 81 odst. 1, ale které lze obvykle považovat za taková, jež splňují podmínky stanovené v čl. 81 odst. 3.
- (3) Komise bere patřičně v úvahu zvláštní charakteristiky námořní dopravy. Tyto charakteristiky také budou představovat důležitý činitel vždy, když bude Komise hodnotit konsorcia, na něž se tato bloková výjimka nevztahuje.

¹ Úř. věst. č. L 55, 29. 2. 1992, s. 3.

² Úř. věst. č. C 379, 31. 12. 1999, s. 13.

- (4) Konsorcia, jak je definuje toto nařízení, obecně pomáhají zlepšovat produktivitu a kvalitu služeb liniové dopravy díky racionalizaci, kterou vnášejí do činnosti členských společností a úsporám z rozsahu, jež umožňují v provozu plavidel a využívání přístavních zařízení. Pomáhají také prosazovat technický a ekonomický pokrok tím, že usnadňují a podporují větší využití kontejnerů a efektivnější využívání lodního prostoru.
- (5) Uživatelé služeb námořní dopravy poskytovaných konsorcii obecně získávají přiměřený podíl z prospěchu vyplývajícího ze zlepšování produktivity a kvality služeb které konsorcia vyvolávají. Tento prospěch může mít také formu zvýšení četnosti dopravního spojení a zastávek v přístavech anebo zlepšení plánování stejně jako lepší kvality a individuálního zaměření služeb při využití modernějších plavidel a dalších zařízení včetně přístavních zařízení. Uživatelé mohou mít účinný prospěch z konsorcií jen tehdy, existuje-li dostatečná konkurence na námořních tratích na nichž konsorcia působí.
- (6) Je tedy třeba, aby tyto dohody měly blokovou výjimku za předpokladu, že nedají dotyčným společnostem možnost vyloučit hospodářskou soutěž na podstatné části relevantních námořních tratí. Aby byly vzaty v úvahu neustále se měnící podmínky na trhu námořní dopravy a časté změny které strany provádějí v ustanoveních dohod o konsorciu nebo v činnostech vyvíjených v rámci těchto dohod, je jedním z cílů tohoto nařízení vyjasnit podmínky, které musí konsorcia splňovat, aby mohla těžit z blokové výjimky, kterou jim poskytuje.
- (7) Pro účely zřízení a provádění společné služby je podstatnou a přirozenou charakteristikou konsorcií schopnost provádět úpravy kapacit. Nevyužívání určitého procenta kapacity plavidel v rámci konsorcia naopak není podstatnou charakteristikou konsorcií;
- (8) Bloková výjimka přiznaná tímto nařízením by se měla vztahovat jak na konsorcia působící v rámci určité lodní konference tak na konsorcia působící mimo takovou konferenci, avšak nevztahuje se na společné stanovení dopravních sazeb.
- (9) Stanovování sazeb spadá pod nařízení Rady (EHS) č. 4056/86 ze dne 22. prosince 1986, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě³ ve znění Aktu o přistoupení Rakouska, Finska a Švédska. Členové konsorcií, kteří si přejí stanovovat sazby společně a nesplňují kritéria nařízení (EHS) č. 4056/85, musí žádat o individuální výjimky.
- (10) Je třeba, aby první z podmínek připojených k blokové výjimce byla podmínka, že na uživatele dopravy připadá přiměřený podíl z prospěchu, který vyplývá ze zlepšené efektivity i z ostatních výhod nabízených konsorcii.

³ Úř. věst. č. L 378, 31. 12. 1986, s. 4.

- (11) Tento požadavek čl. 81 odst. 3 je třeba požadovat za splněný, je-li konsorcium v jedné nebo více z těchto tří situací:
- jako výsledek nezávislého stanovení sazeb (*independent rate action*) existuje účinná cenová konkurence mezi členy konference, v jejímž rámci konsorcium působí;
 - uvnitř konference, v níž působí konsorcium, existuje dostatečná míra účinné konkurence v poskytovaných službách mezi členy konsorcia a ostatními členy konference, kteří členy konsorcia nejsou, jako výsledek toho, že dohoda o konferenci výslovně dovoluje konsorciím nabízet své vlastní programy služeb, např. že konsorcium samotné poskytuje službu „dodávek přesně na čas“ anebo zdokonalenou službu „elektronické výměny dat“ (electronic data interchange EDI) která uživatelům umožňuje být stále informováni o tom, kde mají své zboží, či významné zvýšení četnosti plaveb a zastávek v přístavech ve službě nabízené konsorciem v porovnání s tím, co nabízí konference;
 - členové konsorcia jsou vystaveni účinné skutečné nebo potenciální konkurenci ze strany dopravních společností, které nespádají do konsorcia bez ohledu na to, zda na dotyčné námořní trati nebo tratích působí nějaká lodní konference.
- (12) Pro splnění téhož požadavku čl. 81 odst. 3 je třeba stanovit další podmínku zaměřenou na prosazování individuální soutěže pokud jde o kvalitu služeb mezi členy konsorcia i mezi členy konsorcia a ostatními námořními společnostmi působícími na této námořní trati nebo tratích;
- (13) Výjimka by měla obsahovat podmínku, že konsorcia a jejich členové nebudou na dané trase používat sazby a podmínky přepravy, jež se liší pouze kvůli odlišné zemi původu nebo zemi určení dopravovaného zboží a způsobují tedy ve Společenství odklon obchodu, který poškozují některé přístavy, lodní zasilatele, přepravce nebo poskytovatele pomocných dopravních služeb, pokud takové sazby nebo podmínky nelze ekonomicky odůvodnit.
- (14) Cílem těchto podmínek je také zabránit konsorciím aby zaváděla omezení hospodářské soutěže, která nejsou nezbytně nutná pro dosažení cílů, jimiž se odůvodňuje udělení výjimky. Za tímto účelem je třeba, aby dohody o konsorciích obsahovaly ustanovení umožňující každé námořní společnosti po poskytnuté přiměřené výpovědní lhůtě vystoupit z konsorcia. Pro případy vysoce integrovaných konsorcií a/nebo konsorcií s velkými investicemi je však třeba stanovit delší výpovědní lhůtu, aby se vzaly v úvahu vyšší investice na zřízení konsorcia a rozsáhlejší reorganizace vyvolaná odchodem člena. Je také třeba stanovit že tam, kde konsorcium působí společně při uvádění na trh, má mít každý člen právo provádět nezávislé marketingové činnosti za předpokladu, že to v přiměřené době předem oznámí.
- (15) Výjimka musí být omezena na konsorcia, která nemají možnost vyloučit konkurenci v podstatné části dotyčných služeb.

- (16) Při zjišťování pro účely výjimky, zda na každém trhu, kde působí konsorcium, existuje hospodářská soutěž, je třeba vzít v úvahu nejenom přímý obchod mezi přístavy obsluhovanými konsorciem, ale také každou případnou konkurenci ostatních služeb námořní dopravy plující z přístavů, které mohou přístavy obsluhované konsorciem zastoupit, a kde to je namístě, i ostatní způsoby dopravy.
- (17) Blokovaná výjimka udělovaná tímto nařízením je tudíž použitelná pouze pod podmínkou, že na každém trhu kde konsorcium působí podíl na trhu konsorcia nepřesáhne stanovenou hodnotu.
- (18) Je třeba, aby podíl na trhu který konsorcium drží uvnitř konference byl menší kvůli tomu, že dotyčné dohody překrývají stávající omezující dohodu.
- (19) Je však vhodné konsorciím, která překračují limity stanovená v tomto nařízení o stanovené procento, ale jsou přitom nadále vystavena účinné hospodářské soutěži na námořních tratích na nichž vyvíjejí činnost, nabídnout zjednodušený postup tak, aby mohla požívat výhod právní jistoty poskytované blokovými výjimkami. Je také třeba, aby takovýto postup umožňoval Komisi provádět účinný dohled a zjednodušit administrativní kontrolu dohod.
- (20) Konsorcia překračující tento limit by však mohla získat výjimku individuálním rozhodnutím za předpokladu, že vyhoví podmínkám čl. 81 odst. 3 se zohledněním zvláštností námořní dopravy.
- (21) Toto nařízení lze použít pouze na dohody uzavírané mezi členy konsorcia. Proto se blokovaná výjimka nevztahuje na dohody omezující hospodářskou soutěž uzavírané mezi konsorcií nebo jedním či více jejích členy na jedné straně a ostatními námořními společnostmi na druhé straně. Nemá se také používat na dohody omezující hospodářskou soutěž mezi různými konsorcií působícími na stejné námořní trati nebo mezi členy takových konsorcií.
- (22) K výjimce je třeba také připojit určité povinnosti. V tomto ohledu je třeba, aby se uživatelé dopravy mohli kdykoli seznámit s podmínkami pro poskytování služeb námořní dopravy provozované společně členy konsorcia. Je třeba zajistit postup pro skutečné a účinné konzultace mezi konsorcií a uživateli dopravy o činnostech jichž se týkají dohody. Toto nařízení také určuje, co se rozumí „skutečnými a účinnými konzultacemi“ a jaké hlavní procesní fáze je nutné pro takové konzultace dodržet. Je třeba zajistit povinnost těchto konzultací omezených na činnost konsorcií jako takovou.
- (23) Tyto konzultace, které vezmou v úvahu požadavky uživatelů, jsou způsobilé zajistit účinnější provozování služeb námořní dopravy. V důsledku toho je třeba poskytnout výjimku určitým restriktivním praktikám, které by mohly z takových konzultací vyplynout.
- (24) Pro účely tohoto nařízení je pojem vyšší moci takový, jak jej stanovil Soudní dvůr Evropských společenství ve své ustálené judikatuře.

- (25) Je třeba vydat ustanovení, podle něhož bude nutné rozhodčí výroky a doporučení vydané zprostředkovateli a přijaté stranami neprodleně oznamovat Komisi, aby mohla ověřit, zda jimi konsorcia nejsou osvobozována od podmínek a povinností stanovených tímto nařízením a nejsou tak porušována ustanovení článků 81 a 82.
- (26) V souladu s článkem 6 nařízení (EHS) č. 479/92 je nutné blíže určit případy, v nichž Komise může společně odejmout prospěch z blokové výjimky.
- (27) Jedenáct konsorcií požívalo výhod blokové výjimky obsažené v nařízení (ES) č. 870/95 uplatněním oponentního řízení v uvedeném nařízení, což Komisi umožnilo zejména prověřit, že jsou vystaveny účinné hospodářské soutěži. Neexistují žádné náznaky, že se od té doby okolnosti změnily natolik, že tato konsorcia již nejsou účinné hospodářské soutěži vystaveny. Je tedy třeba, aby si tato konsorcia nadále uchovala výjimku za podmínek stanovených v tomto nařízení.
- (28) Pokud jde o dohody, jež z tohoto nařízení výjimku obdrží automaticky, není nutné podávat žádnou žádost podle článku 12 nařízení (EHS) č. 4056/86. Existují-li však důvodné pochybnosti, je třeba společně dovolit, aby Komisi požádaly o vyjádření, zda jsou jejich dohody v souladu s tímto nařízením.
- (29) Tímto nařízením není dotčeno používání článku 82 Smlouvy.
- (30) Vzhledem ke skončení platnosti nařízení (ES) č. 870/95 je namíste přijmout nové nařízení obnovující blokovou výjimku,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

Článek 1

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na konsorcia jen tehdy, pokud poskytují služby mezinárodní lodní liniové dopravy z jednoho nebo do jednoho či více přístavů Společenství.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

1. „konsorcium“ dohoda mezi dvěma či více přepravci provozujícími plavidla, kteří poskytují služby mezinárodní liniové lodní dopravy výhradně nákladní, zejména v kontejnerech, na jedné nebo více námořních tratích, jejímž předmětem je vyvolat spolupráci ve společném provozování námořní dopravy a která zlepšuje služby, jež by při neexistenci konsorcia nabízeli jeho členové každý jednotlivě, s cílem racionalizovat operace pomocí technických, provozních a/nebo komerčních opatření, s výjimkou stanovení cen;
2. „liniová lodní doprava“ znamená pravidelnou dopravu zboží na určité trase nebo trasách mezi přístavy a podle plavebních jízdních řádů a předem ohlášených dat plaveb, dostupnou i příležitostně všem uživatelům dopravy za úplatu;
3. „dohodou o službě“ smluvní uspořádání uzavřené mezi jedním či více uživateli dopravy a jednotlivým členem konsorcia nebo samotným konsorcium podle něhož za závazek svěření určitého množství zboží k přepravě během určité doby uživatel obdrží individuální závazek člena konsorcia nebo konsorcia poskytovat mu individualizovanou službu určité kvality a zvláště přizpůsobenou jeho potřebám;
4. „uživatel dopravy“ jakýkoli podnik (např. zasílatel, příjemce, odesílatel), který vstoupil anebo projevil úmysl vstoupit do smluvního vztahu s konsorcium (či s jedním z jeho členů) na dopravu zboží, anebo sdružení zasílatelů.
5. „nezávislé stanovení sazeb“ právo člena lodní konference případ od případu a s ohledem na zboží nabídnout dopravní sazby jež se odlišují od sazebníku stanoveného konferencí za předpokladu, že to oznámí ostatním členům konference.

KAPITOLA II

VÝJIMKY

Článek 3

Vyňaté dohody

1. Podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy a na základě podmínek a povinností stanovených v tomto nařízení se tímto prohlašuje, že se čl. 81 odst. 1 Smlouvy nepoužije na činnosti uvedené v odstavci 2 tohoto článku, vyplývají-li z dohod o konsorciu jak je definují články 1 a 2 tohoto nařízení.
2. Toto prohlášení o nepoužitelnosti se vztahuje pouze na následující činnosti:

- a) společné provozování služeb liniové dopravy, které se skládá výhradně z těchto činností:
 - i) koordinace a/nebo společného sestavení plavebních jízdních řádů a určení přístavů kde plavidla zastavují;
 - ii) výměny, prodeje nebo vzájemného pronájmu prostoru nebo boxů na plavidlech;
 - iii) společného využívání plavidel a/nebo přístavních zařízení;
 - iv) používání jedné či více společných provozních kanceláří;
 - v) poskytování kontejnerů, podvozků anebo jiných zařízení a/nebo smluv o pronájmu, leasingu nebo koupi takových zařízení;
 - vi) používání počítačového systému výměny dat a/nebo systému společné dokumentace;
 - b) dočasné úpravy kapacity;
 - c) společné provozování nebo používání přístavních terminálů a s nimi spojených služeb (jako jsou doprava odlehčovacími čluny, nakládka, vykládka či služba rozložení nákladu);
 - d) účast v jednom nebo více z těchto společných fondů: lodních nákladů, příjmů nebo čistých příjmů;
 - e) společné vykonávání hlasovacích práv jež má konsorcium v konferenci v jejímž rámci jeho členové vyvíjejí činnost, pokud se společně vykonávané hlasování týká činností konsorcia jako takového;
 - f) společné uvádění na trh a/nebo vydávání společného konosamentu;
 - g) každé jiné činnosti, pomocné k činnostem uvedeným pod písmeny a) až f) a nezbytné pro jejich provádění.
3. Za pomocné činnosti ve smyslu odst. 2 písm. g) se považují zejména:
- a) závazek členů konsorcia používat na dotyčné námořní trati nebo tratích plavidla vymezená konsorciu a zdržet se najímání prostor na plavidlech patřících třetím stranám;
 - b) závazek členů konsorcia nevyhrazovat ani nepronajímat prostor jiným dopravcům provozujícím plavidla na dotyčné námořní trati či tratích bez předchozího souhlasu ostatních členů konsorcia.

Článek 4

Nevyužívání kapacity

Výjimka stanovená v článku 3 se nevztahuje na konsorcium, které obsahuje ujednání o nevyužívání stávající kapacity, podle nichž se provozovatelé lodní dopravy kteří jsou členy konsorcia zdrží využívání určitého procenta kapacity plavidel využívaných v rámci konsorcia.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYNĚTÍ

Článek 5

Základní podmínka pro udělení výjimky

Výjimka stanovená v článku 3 se použije jen tehdy, je-li splněna jedna nebo více níže uvedených podmínek:

- a) mezi členy konference, v jejímž rámci konsorcium působí, existuje účinná cenová soutěž v důsledku toho, že členové jsou výslovně oprávněni dohodou o konferenci, ať už na základě zákonné povinnosti či nikoliv, používat nezávislé stanovení sazeb pro každé dopravné stanovené v sazebníku konference; nebo
- b) uvnitř konference, v jejímž rámci konsorcium působí, existuje dostatečná úroveň účinné hospodářské soutěže mezi členy konference v poskytovaných službách, protože dohoda o konferenci výslovně dovoluje konsorciu, aby nabízelo své vlastní dohody o službách, jež se bez ohledu na svou formu týkají četnosti a kvality poskytovaných dopravních služeb, a aby kdykoliv přizpůsobilo nabízené služby zvláštním požadavkům uživatelů dopravy; nebo
- c) bez ohledu na to, zda konference vyvíjí činnost na dotyčné námořní trati nebo tratích, členové konsorcia jsou vystaveni účinné hospodářské soutěži - skutečné nebo možné - ze strany námořních dopravců, kteří nejsou členy téhož konsorcia.

Článek 6

Podmínky vztahující se k podílu na trhu

1. Aby mohlo konsorcium těžit z výjimky stanovené v článku 3, musí na každém trhu na kterém působí mít podíl vypočtený na základě objemu přepraveného zboží (v lodních tunách nebo ekvivalentu jednotek 20 stop) menší než 30 % působí-li v rámci konference anebo menší než 35 %, působí-li mimo ni.

2. Výjimka stanovená v článku 3 se nadále použije, jestliže podíl na trhu zmíněný v odstavci 1 tohoto článku nebude překročen po dobu dvou po sobě jdoucích

kalendářních let o více než jednu desetinu.

3. V případech, kdy je překročeno jedno z omezení uvedených v odstavcích 1 a 2, se výjimka stanovená v článku 3 použije ještě po dobu šesti měsíců následujících po skončení kalendářního roku, během něhož došlo k jejímu překročení. Toto období se prodlužuje na 12 měsíců, jestliže k překročení dojde následkem toho, že na trhu přestane působit dopravce, který není členem konsorcia.

Článek 7

Oponentní řízení

1. Výjimka stanovená v člancích 3 a 10 se použije také na konsorcia jejichž podíl na kterémkoliv trhu na němž působí přesahuje omezení stanovená v článku 6, ale na žádném trhu nepřekročí 50 %, pod podmínkou, že jsou dotyčné dohody oznámeny Komisi v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2843/98⁴ a Komise ve lhůtě šesti měsíců takovou výjimku neodmítne.

Tato šestiměsíční lhůta běží od dne, v němž oznámení nabude účinku v souladu s článkem 4 nařízení (ES) č. 2843/98.

2. Odstavec 1 se použije jen tehdy, je-li v oznámení nebo ve sdělení jež je doprovází výslovný odkaz na tento článek.

3. Komise může výjimku odmítnout.

Komise výjimku odmítne, jestliže do tří měsíců poté, co byla členskému státu zasláno oznámení podle odstavce 1, obdrží od členského státu žádost, aby tak učinila. Tato žádost musí být odůvodněna s ohledem na pravidla hospodářské soutěže obsažená ve Smlouvě.

4. Komise může odmítnutí výjimky kdykoli odvolat. Avšak v případech, kdy byla výjimka odmítnuta na žádost členského státu a tato žádost trvá, může být odmítnutí odvoláno pouze po konzultaci Poradního výboru pro restriktivní praktiky a dominantní postavení v námořní dopravě.

5. Je-li odmítnutí odvoláno protože dotčené podniky doložily, že jsou podmínky čl. 81 odst. 3 splněny, výjimka se použije ode dne oznámení.

6. Je-li odmítnutí odvoláno protože dotčené podniky pozměnily dohodu tak, že jsou splněny podmínky čl. 81 odst. 3, výjimka se použije ode dne nabytí účinku těchto změn.

7. Jestliže Komise výjimku odmítne a své odmítnutí neodvolá, účinky oznámení se řídí oddílem II nařízení (EHS) č. 4056/86.

⁴ Úř. věst. č. L 354, 30. 12. 1998, s. 22.

Článek 8

Další podmínky

Pro způsobilost k udělení výjimky stanovené v článcích 3 a 10 platí tyto další podmínky:

- a) konsorcium musí povolovat každému ze svých členů aby nabízel vlastní dohody o službách na základě individuálních ujednání;
- b) dohoda o konsorciu musí dávat společnostem které jsou jeho členy právo vystoupit z konsorcia bez finanční nebo jiné sankce, zejména závazku ukončit dopravní činnost na dotyčné námořní trati nebo tratích bez ohledu na to, zda je či není s ním spojena podmínka, že tato činnost může být obnovena až po uplynutí určité doby. Toto právo může být podmíněno výpovědí s nejdéle šestiměsíční výpovědní lhůtou, která smí být podána až po uplynutí osmnácti měsíců od vstupu dohody v platnost;

V případě značně integrovaného konsorcia, které má společný fond čistých příjmů a/nebo vysokou úroveň investic následkem toho, že jeho členové zakoupili nebo si pronajali plavidla konkrétně za účelem zřízení konsorcia, je maximální délka výpovědní lhůty šest měsíců a výpověď smí být podána až po uplynutí 30 měsíců od vstupu dohody v platnost;

- c) pokud konsorcium společně uvádí na trh, musí mít každý člen konsorcia možnost, podmíněnou předchozím oznámením s nejdéle šestiměsíční lhůtou, bez sankce provádět nezávislou marketingovou činnost;
- d) konsorcium ani členové konsorcia v rámci společného trhu nepoškozují určité přístavy, uživatele nebo dopravce tím, že na dopravu téhož zboží v oblasti na kterou se dohoda vztahuje používají sazby a podmínky dopravy, jež se liší podle země původu nebo určení nebo přístavu nalodění či vyloďení nákladu, nelze-li takové sazby nebo podmínky ekonomicky odůvodnit.

KAPITOLA IV

POVINNOSTI

Článek 9

Povinnosti spojené s výjimkou

1. S výjimkami stanovenými v článku 3 a čl. 13 odst. 1. jsou spojeny povinnosti stanovené v odstavcích 2 až 5 tohoto článku.
2. Mezi uživateli či jejich zastupitelskými organizacemi a konsorciem musí být

vedeny skutečné a účinné konzultace za účelem nalezení řešení všech důležitých záležitostí, jež nejsou čistě provozními záležitostmi menšího významu, týkajících se podmínek a kvality plánovaných služeb námořní dopravy nabízených konsorciem nebo jeho členy.

Tyto konzultace se uskuteční vždy, když o to kterákoli z výše uvedených stran požádá.

S výjimkou případů vyšší moci se konzultace musí uskutečnit před provedením opatření které je předmětem konzultace. Jestliže z důvodu vyšší moci jsou členové konsorcia nuceni provést rozhodnutí před konzultacemi, musí se požadované konzultace uskutečnit do deseti pracovních dnů od dne podání žádosti. Opatření nesmí být před konzultacemi veřejně oznámeno, s výjimkou uvedeného případu vyšší moci, o kterém by oznámení o opatření mělo informovat.

Konzultace se uskuteční v souladu s tímto postupem:

- a) před konzultacemi konsorcium sdělí písemně druhé straně podrobné informace k předmětu konzultací;
- b) mezi stranami dojde k výměně názorů, buď písemně nebo na zorganizovaných schůzích či obojím způsobem, během níž zástupci členů konsorcia a zástupci zasílatelů, kteří se zúčastní, mají právo dospět ke společnému názoru a strany vynaloží veškeré úsilí aby k tomuto cíli dospěly;
- c) nelze-li přes úsilí obou stran dospět ke společnému názoru, neshoda musí být potvrzena a veřejně oznámena. Kterákoli ze stran ji může dát na vědomí Komisi;
- d) může být stanovena přiměřená lhůta pro ukončení konzultací, je-li to možné tak dohodou stran. Tato lhůta nesmí být kratší než jeden měsíc, nejde-li o výjimečný případ nebo se strany nedohodnou jinak.

3. Podmínky, týkající se služeb námořní dopravy poskytovaných konsorciem a jeho členy včetně podmínek jež mají vztah ke kvalitě takových služeb a všechny jejich významné úpravy musí být uživatelům dopravy na požádání dostupné za přiměřenou cenu a musí být bezplatně k nahlédnutí v kancelářích členů konsorcia nebo samotného konsorcia a jejich zástupců.

4. Rozhodčí výroky a doporučení zprostředkovatelů, které byly stranami přijaty a které urovnávají spory týkající se jednání konsorcií na něž se vztahuje toto nařízení, musí být konsorciem neprodleně oznámeny Komisi.

5. Každé konsorcium, které chce využívat toto nařízení, musí být ve lhůtě, kterou stanovuje Komise případ od případu a která není kratší než měsíc, schopno na žádost Komise doložit, že splňuje podmínky a povinnosti uložené články 5 a 8 a odstavci 2 a 3 tohoto článku a musí v této lhůtě Komisi předložit příslušnou dohodu o konsorciu.

Článek 10

Výjimka pro dohody mezi uživateli dopravy a konsorcií pokud jde o užívání liniové dopravy

Dohody, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi uživateli dopravy nebo je zastupujícími organizacemi na jedné straně a konsorciem, jež získalo výjimku podle článku 3 na straně druhé, o podmínkách a kvalitě služeb liniové dopravy poskytovaných konsorciem a všech obecných otázkách spojených s takovými službami, pokud vyplynou z konzultací stanovených v čl. 9 odst. 2, jsou vyňaty ze zákazu podle čl. 81 odst. 1 Smlouvy.

KAPITOLA V

RŮZNÁ USTANOVENÍ

Článek 11

Profesní tajemství

1. Informace získané na základě článku 7 a čl. 9 odst. 5 smějí být použity pouze pro účely tohoto nařízení.
2. Komise a orgány členských států, jejich úředníci a ostatní zaměstnanci jsou povinni nešířit informace, které byly získány při použití tohoto nařízení a na které se vztahuje profesní tajemství.
3. Odstavce 1 a 2 nebrání zveřejnění obecných informací nebo studií, které neobsahují informace vztahující se k jednotlivým podnikům nebo sdružením podniků.

Článek 12

Odejmutí blokové výjimky

Komise může odejmout možnost využívat toto nařízení v souladu s článkem 6 nařízení (EHS) č. 479/92 pokud v konkrétním případě zjistí, že dohoda, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě vyňaté podle článku 3 nebo čl. 13 odst. 1 tohoto nařízení má přesto určité účinky, které jsou neslučitelné s podmínkami stanovenými v čl. 81 odst. 3 nebo jsou zakázány článkem 82 Smlouvy, zejména pokud:

- a) na dotyčné námořní trati neexistuje účinná konkurence, stojící mimo konferenci v jejímž rámci konsorcium působí, anebo mimo dané konsorcium;

- b) konsorcium opakovaně neplní povinnosti stanovené v článku 9;
- c) chování konsorcia má účinky neslučitelné s článkem 82 Smlouvy;
- d) tyto účinky vyplývají z rozhodčího nálezu.

Článek 13

Přechodná ustanovení

1. Článek 81 odst. 1 Smlouvy se nevztahuje na dohody platné k 25. dubnu 2000, které k tomuto dni splňují požadavky pro udělení výjimky stanovené nařízením (ES) č. 870/95 a na které bylo použito oponentní řízení stanovené článkem 7 uvedeného nařízení.

2. Oznámení učiněné před vstupem tohoto nařízení v platnost podle článku 7 nařízení (ES) č. 870/95 a jehož šestiměsíční období k 25. dubnu 2000 ještě neuplynulo, se považuje za učiněné podle článku 7 tohoto nařízení.

Článek 14

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 26. dubna 2000.

Použije se do 25. dubna 2005.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 19. dubna 2000.

Za Komisi
Mario MONTI
člen Komise
