

II

(Informacje)

INFORMACJE INSTYTUCJI I ORGANÓW UNII EUROPEJSKIEJ

KOMISJA

Zawiadomienie zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 479/92 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami liniowymi („konsorcja”)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 266/01)

Zgodnie z art. 4 rozporządzenia Rady (EWG) nr 479/92 ⁽¹⁾ Komisja zaprasza zainteresowane strony do nadsyłania uwag dotyczących załączonego projektu rozporządzenia Komisji (WE) w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu WE do grup porozumień w dziedzinie transportu morskiego. Uwagi (ze wskazaniem HT.1065) należy przekazywać w terminie jednego miesiąca od dnia publikacji niniejszego zawiadomienia na adres działu F1 w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Reference HT.1065
Unit COMP/F1, Office J70 2/55
B-1049 Brussels
Faks (32-2) 295 01 28
E-mail: COMP-GREFFE-ANTITRUST@ec.europa.eu

⁽¹⁾ Dz.U. L 55, 29.2.1992, s. 3.

„PROJEKT WSTĘPNY
ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) nr .../...
z dnia ...

w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy towarzystwami żeglugi liniowej («konsorcja»)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 479/92 z dnia 25 lutego 1992 r. w sprawie stosowania art. 85 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych pomiędzy kompaniami liniowymi (konsorcja) ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 1 ust. 2,

po opublikowaniu projektu niniejszego rozporządzenia ⁽²⁾,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (EWG) nr 479/92 upoważnia Komisję do stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu w formie rozporządzenia do pewnych kategorii porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja), dotyczących wspólnego świadczenia usług przewozów liniowych, które przez współpracę między towarzystwami żeglugi będącymi ich stronami mogą ograniczać konkurencję na wspólnym rynku oraz wpływać na handel między państwami członkowskimi oraz wobec których może mieć zastosowanie zakaz ustanowiony w art. 81 ust. 1 Traktatu.
- (2) Komisja skorzystała z tego upoważnienia i przyjęła rozporządzenie Komisji (WE) nr 823/2000 z dnia 19 kwietnia 2000 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami żeglugi liniowej (konsorcja) ⁽³⁾, które przestanie obowiązywać w dniu 25 kwietnia 2010 r. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń Komisji można stwierdzić, że nadal zachodzą przesłanki uzasadniające wyłączenie grupowe dla konsorcjów towarzystw żeglugi liniowej, gdyż stwierdzono, że działa ono z korzyścią zarówno dla towarzystw żeglugi jak i użytkowników tego środka transportu. Należy jednak wprowadzić dostosowania w celu skreślenia odesłań do uchylonego rozporządzenia (WE) nr 4056/86 ustanawiającego wyłączenie grupowe dla konsorcjów towarzystw żeglugi liniowej, które pozwala towarzystwom ustalać ceny i ładowność. Zmiany mają również na celu osiągnięcie większej spójności między rozporządzeniem Komisji (WE) nr 823/2000 i innymi obowiązującymi rozporządzeniami o wyłączeniach grupowych w zakresie współpracy horyzontalnej z uwzględnieniem obecnych praktyk na rynku żeglugi liniowej.

- (3) Obecnie na rynku istnieje duża różnorodność umów o ustanowieniu konsorcjum. Dla celów niniejszego rozporządzenia umowa o ustanowienie konsorcjum powinna składać się z jednej lub kilku odrębnych, ale powiązanych umów, na podstawie których strony wspólnie świadczą określoną usługę. Prawna strona tych umów odgrywa mniejszą rolę niż stanowiące ich podstawę realia ekonomiczne, polegające na wspólnym świadczeniu przez strony określonej usługi.
- (4) Dlatego też niniejsze rozporządzenie nie powinno obejmować porozumień ograniczających konkurencję zawartych między konsorcjami lub jednym lub kilkoma członkami konsorcjum z jednej strony, a innymi towarzystwami żeglugowymi z drugiej strony. Rozporządzenia nie należy również stosować do porozumień ograniczających konkurencję zawieranych między różnymi konsorcjami działającymi w tej samej dziedzinie handlu lub między członkami takich konsorcjów.
- (5) Przywilej wyłączenia grupowego powinien być ograniczony do tych porozumień, w przypadku których można z wystarczającą pewnością założyć, że spełniają warunki określone w art. 81 ust. 3.
- (6) Konsorcja, zgodnie z definicją zawartą w niniejszym rozporządzeniu, generalnie pomagają zwiększyć wydajność i jakość dostępnych usług żeglugi liniowej ze względu na ich wkład w racjonalizację działań członków konsorcjum oraz efekt skali w eksploatacji statków oraz wykorzystaniu urządzeń portowych. Wspierają one również postęp techniczny i gospodarczy przez ułatwienie i promowanie większego wykorzystania kontenerów oraz bardziej efektywne wykorzystanie ładowności statków. W celu ustanowienia i świadczenia wspólnych usług istotną cechą charakteryzującą konsorcjum jest zdolność do dostosowywania ładowności do zmian podaży i popytu. Natomiast nieuzasadnione ograniczenia świadczenia usług i wspólne ustalanie opłat przewozowych lub podział rynku i klientów najprawdopodobniej nie przyniosą poprawy wydajności. Dlatego też porozumienia o ustanowieniu konsorcjum zawierające tego typu postanowienia nie powinny korzystać ze zwolnień ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu bez względu na pozycję rynkową stron porozumienia.
- (7) Słuszną część zysku osiągniętego dzięki poprawie efektywności powinna stać się udziałem użytkowników tego rodzaju transportu. Użytkownicy usług transportu morskiego świadczonych przez konsorcja mogą korzystać z poprawy wydajności osiągniętej przez konsorcja. Korzyści te mogą również przybrać formę zwiększenia częstotliwości wyjść i zawinięć do portów lub poprawy planowania rozkładów, jak również wyższej jakości oraz bardziej zindywidualizowanych usług przez wykorzystanie bardziej nowoczesnych statków i innego sprzętu, w tym urządzeń portowych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 55 z 29.2.1992, s. 3.

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ Dz.U. L 100 z 20.4.2000, s. 24.

- (8) Użytkownicy odnoszą wymierne korzyści z działalności konsorcjów tylko w przypadku istnienia dostatecznej konkurencji w dziedzinach handlu, w których te konsorcja działają. Uznaje się, że przesłanki art. 81 ust. 3 Traktatu WE są spełnione jeżeli udział konsorcjum w rynku nie przekracza określonej wielkości i w związku z tym można przyjąć, że musi ono sprostać faktycznej lub potencjalnej konkurencji ze strony towarzystw żegluga nienależących do konsorcjum. Aby ustalić wielkość udziałów w rynku, należy uwzględnić nie tylko bezpośredni handel między portami obsługiwanymi przez konsorcjum, ale również każdą formę konkurencji ze strony innych usług żegluga liniowej z portów, które mogą być zastąpione przez porty obsługiwane przez konsorcjum, a tam, gdzie jest to możliwe, przez inne rodzaje przewozu.
- (9) Wyłączeniu na podstawie niniejszego rozporządzenia nie podlegają porozumienia zawierające ograniczenia konkurencji, które nie są niezbędne do osiągnięcia celów uzasadniających wyłączenie. W tym celu zakres stosowania rozporządzenia nie obejmuje zachowań wymienionych w artykule 4 rozporządzenia.
- (10) Ponadto korzyści wynikające z wyłączeń powinny być uzależnione od spełnienia określonych warunków. W szczególności porozumienia ustanawiające konsorcja powinny zawierać postanowienie umożliwiające każdemu towarzystwu żegluga będącemu stroną porozumienia, wystąpienie z konsorcjum pod warunkiem zachowania odpowiedniego wypowiedzenia. Jednakże odpowiednie postanowienia powinny przewidywać dłuższy termin wypowiedzenia w przypadku konsorcjów o wysokim stopniu zintegrowania lub o wysokich nakładach inwestycyjnych w celu uwzględnienia wyższych nakładów inwestycyjnych poniesionych przy ich tworzeniu oraz koniecznej szerszej zakrojonej reorganizacji spowodowanej wystąpieniem członka. Uzasadnione są starania konsorcjów o zabezpieczenie nowych inwestycji dokonywanych w ramach świadczonych usług. Dlatego też możliwość dodania przez strony do porozumienia »klauzuli o niewystępowaniu« z konsorcjum powinna dotyczyć również sytuacji, w której strony istniejącego porozumienia ustanawiającego konsorcjum uzgodniły, że dokonają znacznych nowych inwestycji, a koszty tych inwestycji uzasadniają dodanie nowej »klauzuli o niewystępowaniu«.
- (11) Należy również ustanowić warunek, że w zakresie danego szlaku żeglugowego konsorcja i ich członkowie nie stosują stawek i warunków przewozu, które są zróżnicowane jedynie ze względu na kraj pochodzenia lub przeznaczenia przewożonych towarów i w ten sposób powodują we Wspólnocie załamanie obrotów w handlu, które są szkodliwe dla niektórych portów, spedytorów, przewoźników lub usługodawców usług pomocniczych dla przewozu, chyba że takie stawki lub warunki mogą być ekonomicznie uzasadnione.
- (12) Wyłączenie powinno także wiązać się z pewnymi zobowiązaniami. Pod tym względem użytkownicy transportu powinni zawsze mieć możliwość zapoznania się z warunkami świadczenia usług w zakresie transportu morskiego, świadczonych wspólnie przez członków konsorcjum. Należy uwzględnić przepisy dotyczące rzeczywistych i skutecznych konsultacji między konsorcjami i użytkownikami transportu w zakresie działalności objętej porozumieniami. Niniejsze rozporządzenie definiuje również, »rzeczywiste i skuteczne konsultacje« oraz określa, jakie etapach proceduralne takie konsultacje powinny obejmować.
- (13) Konsultacje takie mogą zapewnić bardziej efektywne świadczenie usług w zakresie transportu morskiego, z uwzględnieniem wymagań użytkowników. W związku z tym niektóre praktyki ograniczające konkurencję wynikające z takich konsultacji powinny podlegać wyłączeniu. Konsultacje o których mowa powinny być jednak ograniczone do warunków i jakości liniowych usług transportu morskiego świadczonych przez konsorcja lub ich członków i objęte wyłączeniem ustanowionym w niniejszym rozporządzeniu.
- (14) Progi udziału konsorcjum w rynku, nieobjęcie niektórych zachowań korzyściami wynikającymi z wyłączenia oraz inne warunki i obowiązki związane z wyłączeniem powinny zapewnić, że porozumienia do których stosuje się wyłączenie grupowe nie umożliwią przedsiębiorstwom, które zawarły te porozumienia, wyeliminowania konkurencji w znacznej części danej dziedziny handlu.
- (15) W przypadkach, w których porozumienia podlegające niniejszemu rozporządzeniu, wywierają skutki niezgodne z art. 81 ust. 3, Komisja może cofnąć przywilej wyłączenia grupowego.
- (16) Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów art. 82 Traktatu.
- (17) Mając na względzie wygaśnięciem okresu obowiązywania rozporządzenia (WE) nr 823/2000 właściwe jest przyjęcie nowego rozporządzenia odnawiającego wyłączenie grupowe.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do konsorcjów tylko w przypadku, gdy świadczą one usługi międzynarodowego przewozu liniowego z lub do jednego lub więcej portu(-ów) Wspólnoty.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszego rozporządzenia:

- 1) »konsorcjum« oznacza porozumienie lub zestaw powiązanych ze sobą porozumień zawartych między dwoma lub więcej przewoźnikami żegluga morskiej, którzy świadczą usługi międzynarodowej żegluga liniowej wyłącznie w celu przewozu ładunku, głównie przy pomocy kontenerów, w zakresie jednej lub wielu dziedzin handlu, którego przedmiotem jest nawiązanie współpracy w formie wspólnego świadczenia usług w transporcie morskim oraz które usprawnia usługi, które w przypadku braku konsorcjum byłyby oferowane indywidualnie przez każdego z członków konsorcjum, w celu racjonalizacji ich działalności za pomocą środków technicznych, operacyjnych lub porozumień handlowych, z wyjątkiem ustalania cen;

- 2) »żegluga liniowa« oznacza przewóz towarów na zwykłych zasadach, na określonym szlaku żeglugowym lub szlakach żeglugowych między portami oraz zgodnie z rozkładami i datami rejsów statku wcześniej ogłaszanymi i dostępnymi nawet w sporadycznych przypadkach dla użytkowników transportu w zamian za zapłatę;
- 3) »porozumienie o świadczenie usług« oznacza umowę zawartą między jednym lub więcej użytkownikami transportu a indywidualnym członkiem konsorcjum lub samym konsorcjum, zgodnie z którą, w zamian za zobowiązanie się do zamówienia przewozu określonej ilości towarów w danym terminie, użytkownik otrzymuje indywidualne zobowiązanie ze strony członka konsorcjum lub konsorcjum do wykonania zindywidualizowanej usługi określonej jakości i specjalnie dostosowanej do jego potrzeb;
- 4) »użytkownik transportu« oznacza każde przedsiębiorstwo (takie jak armator, odbiorca, spedytor) lub reprezentującą je organizację, które zawarło lub wyraziło zamiar zawarcia umowy z konsorcjum (lub jednym z jego członków) na przewóz towarów;
- 5) »rozpoczęcie wykonania usługi« oznacza dzień, w którym pierwszy statek odbywa rejs w ramach świadczonej usługi lub, w przypadku dokonania znacznej nowej inwestycji, dzień, w którym pierwszy statek odbywa rejs zgodnie z warunkami wynikającymi bezpośrednio z tej inwestycji.
- 6) »znaczna nowa inwestycja« oznacza inwestycję, której efektem jest budowa, zakup lub długoterminowy wynajem statków, specjalnie zaprojektowanych i wymaganych do wykonania usługi oraz która stanowi przynajmniej połowę całości inwestycji dokonanej przez członków konsorcjum w odniesieniu do usług transportu morskiego świadczonych przez konsorcjum.

ROZDZIAŁ II

WYŁĄCZENIA

Artykuł 3

Porozumienia objęte wyłączeniem

1. Na mocy art. 81 ust. 3 Traktatu oraz na podstawie warunków i zobowiązań ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu stwierdza się, że art. 81 ust. 1 Traktatu nie stosuje się do działań wymienionych w ustępie 2 niniejszego artykułu w przypadku uwzględnienia ich w porozumieniach ustanawiających konsorcja zgodnie z art. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia.

2. Stwierdzenie o niestosowaniu art. 81 ust. 1 Traktatu znajduje zastosowanie wyłącznie do następujących działań:

- a) wspólnego świadczenia usług przewozu w żegludze liniowej, które obejmują wyłącznie następujące działania:
- (i) koordynacji lub wspólnego ustalania rozkładów rejsów oraz określania portów zawinięcia;
 - (ii) wymiany, sprzedaży lub wzajemnego czarteru przestrzeni ładunkowej lub pomieszczeń na statkach;
 - (iii) wspólnego wykorzystywania statków lub urządzeń portowych;
 - (iv) wykorzystania jednego lub kilku wspólnych biur działalności;
 - (v) udostępnienia kontenerów, podwozia oraz innego sprzętu lub umów dzierżawy, leasingu lub zakupu takiego sprzętu;

- (vi) wykorzystania komputerowego systemu wymiany danych lub wspólnego systemu dokumentacji;
- b) dostosowań ładowności do zmian podaży i popytu;
- c) wspólnego prowadzenia lub wykorzystywania terminali portowych oraz związanych z tym usług (takich jak usługi lichtugowe lub sztauerskie);
- d) każdej innej działalności o charakterze pomocniczym w stosunku do działań określonych w lit. a) do c), która jest konieczna dla ich realizacji.

3. Za działalność pomocniczą w rozumieniu ust. 2 lit. d) uznaje się w szczególności następujące klauzule:

- a) zobowiązanie członków konsorcjum do korzystania w danej dziedzinie lub danych dziedzinach handlu ze statków przydzielonych konsorcjum oraz do powstrzymywania się od czarteru przestrzeni ładunkowej na statkach będących własnością stron trzecich;
- b) zobowiązanie członków konsorcjum do powstrzymania się od przydzielania lub czarterowania przestrzeni ładunkowej innym przewoźnikom eksploatującym statki w danej dziedzinie lub danych dziedzinach handlu, chyba że pozostali członkowie konsorcjum wcześniej wyrazili na to zgodę.

Artykuł 4

Porozumienia nie objęte wyłączeniem

Wyłączenia, przewidzianego w art. 3, nie stosuje się do porozumień, które bezpośrednio lub pośrednio, samodzielnie lub w połączeniu z innymi czynnikami, na które strony mają wpływ, mają na celu:

- a) ustalanie cen świadczenia usług transportu liniowego osobom trzecim;
- b) ograniczenie ładowności lub świadczenia usług, z wyjątkiem dostosowań ładowności, o których mowa w artykule 3 ust. 2 lit. b) niniejszego rozporządzenia;
- c) podział rynków lub klientów.

ROZDZIAŁ III

WARUNKI WYŁĄCZENIA

Artykuł 5

Warunki dotyczące udziału w rynku

1. W celu zakwalifikowania się do wyłączenia, przewidzianego w artykule 3, udział konsorcjum w każdym rynku, na którym prowadzi ono działalność, nie może przekraczać 30 %; udział ten jest obliczany na podstawie wolumenu przewożonych towarów (tony frachtowe lub jednostki odpowiadające 20 stopom).

2. W celu stwierdzenia, czy próg ten nie został przekroczony:

- a) sumuje się udziały w rynku przewoźników, którzy na tym samym rynku właściwym świadczą usługi zarówno indywidualnie jak i w ramach konsorcjum,
- b) sumuje się udziały w rynku konsorcjów, prowadzących działalność na tym samym rynku właściwym i powiązanych ze względu na wspólnych członków.

3. Wyłączenie, ustanowione w art. 3, stosuje się nadal, jeżeli w okresie obejmującym dwa kolejne lata kalendarzowe udział w rynku, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, przekroczył określony próg o nie więcej niż jedną dziesiątą.

4. W przypadku gdy jeden z progów określonych w ust. 1 i 3 zostanie przekroczony, wyłączenie przewidziane w art. 3, stosuje się przez okres sześciu miesięcy od końca roku kalendarzowego, w którym dany próg został przekroczony. Okres ten przedłuża się do 12 miesięcy, jeżeli przekroczenie progu zostało spowodowane wycofaniem się z rynku przewoźnika, który nie jest członkiem konsorcjum.

Artykuł 6

Inne warunki

W celu zakwalifikowania się do wyłączenia, przewidzianego w artykule 3, muszą zostać spełnione wszystkie poniższe warunki:

- konsorcjum musi pozwolić każdemu członkowi na oferowanie świadczenia usług na podstawie własnych indywidualnych umów o świadczenie usług;
- porozumienie ustanawiające konsorcjum musi dawać członkom prawo do wystąpienia z konsorcjum bez ponoszenia kary finansowej lub innej, polegającej w szczególności na zobowiązaniu do zaprzestania wszelkiej działalności przewozowej w danej dziedzinie lub dziedzinach handlu, niezależnie od tego, czy towarzyszy temu warunek, że działalność taka może zostać wznowiona po upływie określonego terminu. Prawo do wystąpienia z konsorcjum może być uzależnione od złożenia wypowiedzenia, którego termin nie może przekraczać 6 miesięcy. Porozumienie ustanawiające konsorcjum może przewidywać, że wypowiedzenie może zostać złożone dopiero po upływie okresu wstępnego, którego długość nie może przekraczać 18 miesięcy i którego bieg rozpoczyna się w dniu wejścia w życie porozumienia ustanawiającego konsorcjum lub porozumienia o znacznej nowej inwestycji we wspólnie świadczone usługi żeglugi morskiej. W przypadku, gdy data wejścia w życie porozumienia jest wcześniejsza niż data rozpoczęcia świadczenia usługi, okres wstępny nie powinien trwać dłużej niż 24 miesięcy począwszy od dnia wejścia w życie porozumienia ustanawiającego konsorcjum lub porozumienia o znacznej nowej inwestycji we wspólnie świadczone usługi żeglugi morskiej. W przypadku konsorcjum o wysokim stopniu integracji, które dokonało dużych inwestycji w postaci zakupu lub wynajmu przez jego członków statków specjalnie w celu utworzenia konsorcjum, maksymalny okres wypowiedzenia wynosi sześć miesięcy; porozumienie może jednak przewidywać, że wypowiedzenie może zostać złożone dopiero po upływie okresu wstępnego, którego długość nie może przekraczać 30 miesięcy, i którego bieg rozpoczyna się w dniu wejścia w życie porozumienia ustanawiającego konsorcjum lub porozumienia o znacznej nowej inwestycji we wspólnie świadczone usługi żeglugi morskiej. W przypadku, gdy data wejścia w życie porozumienia jest wcześniejsza niż data rozpoczęcia świadczenia usługi, okres wstępny nie może przekraczać 36 miesięcy począwszy od dnia wejścia w życie porozumienia ustanawiającego konsorcjum lub porozumienia o znacznej nowej inwestycji we wspólnie świadczone usługi żeglugi morskiej.
- ani konsorcjum, ani jego członkowie nie działają, w ramach wspólnego rynku, na szkodę określonych portów, użytkowników lub przewoźników przez przewóz tych samych towarów oraz na obszarze objętym porozumieniem według stawek i warunków przewozu, które różnią się w zależności od kraju pochodzenia lub przeznaczenia lub portu załadunku lub rozładunku, chyba że takie różnice stawek lub warunków mogą być ekonomicznie uzasadnione różnicami w kosztach przewozu.

ROZDZIAŁ IV

OBOWIĄZKI

Artykuł 7

Obowiązek konsultacji z użytkownikami transportu

- Zobowiązania przewidziane w ust. 2 i 3 niniejszego artykułu są załączane do wyłączeń przewidzianych w art. 3.
- W celu poszukiwania rozwiązań wszystkich istotnych kwestii, które nie są związane z czysto operacyjnymi sprawami o mniejszym znaczeniu, dotyczących warunków i jakości usług regularnego transportu morskiego oferowanych przez konsorcjum lub jego członków należy prowadzić rzeczywiste i skuteczne konsultacje między użytkownikami lub reprezentującymi ich organizacjami z jednej strony a konsorcjum z drugiej strony.
- Konsultacje odbywają się na każde żądanie wyżej wymienionych stron.
- Konsultacje muszą się odbyć przed zastosowaniem środka stanowiącego przedmiot konsultacji, z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej. Jeżeli z powodu działania siły wyższej członkowie konsorcjum zobowiązani są do podjęcia decyzji przed odbyciem konsultacji, żądane konsultacje odbywają się w ciągu 10 dni roboczych od daty złożenia wniosku. Przed odbyciem konsultacji nie ogłasza się publicznie decyzji o podjęciu środka, z wyjątkiem takiej siły wyższej, do której odwołanie znajduje się w zawiadomieniu o podjęciu środka.
- Konsultacje odbywają się w następujących etapach:
 - przed rozpoczęciem konsultacji konsorcjum powiadamia na piśmie użytkowników transportu lub reprezentujące ich organizacje o szczegółach przedmiotu konsultacji;
 - między stronami odbywa się wymiana poglądów na piśmie lub na spotkaniach lub w obu formach, w czasie których reprezentanci członków konsorcjum i uczestniczących użytkowników transportu lub reprezentujących ich organizacje dążą do osiągnięcia wspólnego stanowiska, a strony podejmują wszelkie starania, aby osiągnąć ten cel;
 - w przypadku gdy niemożliwe jest osiągnięcie wspólnego stanowiska pomimo wysiłków obu stron, zostaje stwierdzona i oficjalnie ogłoszona różnica zdań; każda ze stron może powiadomić o tym Komisję;
 - jeżeli jest to możliwe, za wspólną zgodą obu stron można wyznaczyć rozsądny termin zakończenia konsultacji; termin nie jest krótszy niż jeden miesiąc, z wyjątkiem spraw wyjątkowych lub uzgodnionych przez strony.
- Warunki dotyczące usług transportu morskiego świadczonych przez konsorcjum i jego członków, w tym warunki dotyczące jakości usług oraz wszelkie istotne ich modyfikacje, są dostępne na wniosek użytkowników transportu po rozsądnych cenach oraz są dostępne do wglądu nieodpłatnie w siedzibach członków konsorcjum lub samego konsorcjum oraz ich przedstawicieli.

Artykuł 8

Inne zobowiązania związane z wyłączeniem

Konsorcjum powołujące się na niniejsze rozporządzenie musi na wniosek Komisji lub organ ds. konkurencji państwa członkowskiego wykazać, że wypełniło warunki i obowiązki przewidziane w art. 5 do 7. Organ składający taki wniosek określa w każdym przypadku termin, który nie powinien być krótszy niż 3 miesiące.

ROZDZIAŁ V

POSTANOWIENIA RÓŻNE

Artykuł 9

Tajemnica zawodowa

1. Informacje uzyskane w wyniku stosowania art. 8 wykorzystuje się tylko do celów niniejszego rozporządzenia.
2. Komisja oraz właściwe władze państw członkowskich, ich urzędnicy i inni pracownicy nie ujawniają informacji otrzymanych w wyniku stosowania niniejszego rozporządzenia i objętych obowiązkiem zachowania tajemnicy zawodowej.
3. Przepisy ust. 1 i 2 nie stanowią przeszkody dla publikacji ogólnych informacji lub badań, które nie zawierają informacji odnoszących się do poszczególnych przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.”

Artykuł 10

Cofnięcie wyłączenia w indywidualnych przypadkach

1. Na podstawie art. 29 rozporządzenia (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja może cofnąć korzyści wynikające z niniejszego rozporządzenia, jeżeli stwierdzi, że w danym przypadku porozumienie, decyzja związku przedsiębiorstw lub uzgodniona praktyka, do której odnosi się art. 3 niniejszego rozporządzenia, wywierają określone skutki, które są niezgodne z art. 81 ust. 3 Traktatu, w szczególności gdy:
 - a) na rynku właściwym, na którym działa konsorcjum, członkowie konsorcjum nie podlegają faktycznej lub potencjalnej konkurencji ze strony linii żeglugowych, które nie są członkami konsorcjum;
 - b) użytkownicy nie mają udziału w słusznej części zysku osiągniętego przez konsorcjum, w szczególności gdy nie dotrzymuje ono obowiązku regularnego przeprowadzania konsultacji, o których mowa w art. 7 niniejszego rozporządzenia.
2. Jeżeli w danym przypadku porozumienie, decyzja związku przedsiębiorstw lub uzgodniona praktyka, o których mowa w ust. 1, powodują na terytorium państwa członkowskiego lub jego części noszącej znamiona odrębnego rynku geograficznego, skutki niezgodne z art. 81 ust. 3 Traktatu, organ ochrony konkurencji tego państwa członkowskiego może cofnąć wyłączenie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w odniesieniu do tego terytorium.

Artykuł 11

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 26 kwietnia 2010 r.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się do dnia 25 kwietnia 2015 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1.