

II

(Sdělení)

SDĚLENÍ ORGÁNŮ A INSTITUCÍ EVROPSKÉ UNIE

KOMISE

Oznámení podle článku 4 nařízení Rady (EHS) č. 479/92 ze dne 25. února 1992 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy o ES na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy („konsorcií“)

(Text s významem pro EHP)

(2008/C 266/01)

Komise podle článku 4 nařízení Rady ⁽¹⁾ (EHS) č. 479/92 vyzývá zúčastněné strany, aby zaslaly své připomínky týkající se připojené předlohy nařízení Komise (ES) o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod v odvětví námořní dopravy. Připomínky je nutné zaslat (s uvedením č. j. HT.1065) do jednoho měsíce ode dne zveřejnění tohoto oznámení na následující adresu Generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž Evropské komise:

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

⁽¹⁾ Úř. věst. L 55, 29.2.1992, s. 3.

**„PŘEDBĚŽNÝ NÁVRH
NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. ...**

ze dne ...

**o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě
mezi společnostmi liniové dopravy („konsorcií“)**

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na nařízení Rady (EHS) č. 479/92 ze dne 25. února 1992 o použití čl. 85 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcií) ⁽¹⁾, a zejména na článek 1 uvedeného nařízení,

po zveřejnění návrhu tohoto nařízení ⁽²⁾,

po konzultaci Poradního výboru pro restriktivní praktiky a dominantní postavení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EHS) č. 479/92 zmocňuje Komisi používat čl. 81 odst. 3 Smlouvy na určité kategorie dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě mezi společnostmi liniové dopravy (konsorcií), jež se týkají společného provozování liniové dopravy a které jsou prostřednictvím spolupráce, kterou iniciují mezi námořními společnostmi, jež jsou jejich stranami, způsobilé omezit hospodářskou soutěž v rámci společného trhu a ovlivnit obchod mezi členskými státy, a může se tudíž na ně vztahovat zákaz obsažený v čl. 81 odst. 1 Smlouvy.
- (2) Komise využila tuto pravomoc přijetím 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 (konsorcií) ⁽³⁾, jehož platnost skončí dne 25. dubna 2010. Z dosud nabytých zkušeností Komise vyplývá, že odůvodnění blokované výjimky pro liniová dopravní konsorcia stále platí, jelikož bylo shledáno, že blokovaná výjimka přináší prospěch dopravcům i uživatelům dopravy. Je však nutné provést určité úpravy, aby se odstranily odkazy na zrušené nařízení (ES) č. 4056/86, které obsahuje blokovanou výjimku pro liniovou konferenci, jež umožňuje liniovým dopravcům stanovit sazby a kapacitu. Cílem úprav je rovněž dosáhnout většího sblížení mezi nařízením (ES) č. 823/2000 a jinými platnými předpisy, které se týkají blokovaných výjimek pro horizontální spolupráci, a zohlednit současné tržní praktiky v odvětví liniové dopravy.

(3) Na trhu se vyskytuje mnoho různých dohod o konsorciu. Ve smyslu tohoto nařízení by se mělo dohodou o konsorciu rozumět jedna či několik oddělených avšak souvisejících smluv, na jejichž základě smluvní strany poskytují společné služby. Právní forma takového ujednání je považována za méně důležitou než hospodářská realita poskytování společné služby danými smluvními stranami.

(4) Toto nařízení by se na druhou stranu nemělo týkat dohod omezujících hospodářskou soutěž, které uzavře konsorcium či jeden popř. více jeho členů na jedné straně s ostatními námořními společnostmi na straně druhé. Nařízení by se rovněž nemělo vztahovat na dohody omezující hospodářskou soutěž uzavřené mezi různými konsorcií působícími na stejné námořní trati nebo mezi členy takových konsorcií.

(5) Výhody blokované výjimky by měly být omezeny na ty dohody, u kterých lze s dostatečnou jistotou předpokládat, že splňují podmínky čl. 81 odst. 3.

(6) 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 konsorcia 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. Pro účely zřízení a poskytování společné služby je podstatnou a přirozenou charakteristikou konsorcií schopnost provádět úpravy kapacit v závislosti na výkyvech poptávky a nabídky. Na druhé straně neodůvodněné omezování výstupu a společné stanovování sazeb za přepravu či rozdělení trhů a zákazníků pravděpodobně ke zvýšení účinnosti nepřispějí. Z tohoto důvodu by se na dohody o konsorciu, které takové činnosti upravují, neměly vztahovat výhody tohoto nařízení, a to bez ohledu na tržní sílu daných smluvních stran.

(7) Uživatelům dopravy by měl připadnout přiměřený podíl na výhodách vyplývajících z uvedeného zvýšení účinnosti. Uživatelé služeb námořní dopravy poskytovaných konsorcií mohou získat výhody vyplývající ze zlepšení produktivity, jehož mohou konsorcia dosáhnout. Tyto výhody mohou mít také formu zvýšení četnosti odjezdů z přístavů a zastávek v nich anebo zlepšení jízdního řádu i lepší kvalitu služeb a zaměření na individuální potřeby klienta při využití modernějších plavidel a dalších zařízení včetně přístavních.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 55, 29.2.1992, s. 3.

⁽²⁾ [...]

⁽³⁾ Úř. věst. L 100, 20.4.2000, s. 24.

- (8) Uživatelé mohou účinně využívat výhod konsorcia jen tehdy, existuje-li na námořních tratích, na nichž konsorcia působí, dostatečná hospodářská soutěž. Tento požadavek stanovený v čl. 81 odst. 3 by měl být považován za splněný, pokud konsorcium zůstává pod hranicí daného tržního podílu, a může tak pravděpodobně být vystaveno účinné, skutečné či potenciální konkurenci ze strany linek, které členy konsorcia nejsou. Pro hodnocení tržních podílů je nutné zohlednit nejen přímý obchod mezi přístavy obsluhovanými konsorciem, ale také případnou konkurenci ze strany ostatních služeb liniové dopravy plujících z přístavů, které mohou nahradit přístavy obsluhované konsorciem, a dále případně jiné způsoby dopravy.
- (9) Dohodám obsahujícím omezení hospodářské soutěže, která nejsou nezbytně nutná pro účely dosažení cílů, jež odůvodňují udělení výjimky, by se výjimka podle tohoto nařízení udělovat neměla. Proto by měly být činnosti uvedené v článku 4 z působnosti tohoto nařízení vyloučeny.
- (10) Kromě toho by měla být možnost využívat výhod současné výjimky podmíněna splněním určitých podmínek. Především by dohody o konsorciu měly obsahovat ustanovení umožňující každé námořní společnosti při poskytnutí přiměřené výpovědní lhůty z konsorcia vystoupit. 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. U konsorcií lze odůvodnit postup, kdy usilují o zajištění nových investic vázaných na stávající provoz. Strany dohody o konsorciu by tudíž měly mít možnost sjednat ustanovení o nevystoupení z konsorcia rovněž v případě, že se strany stávající dohody o konsorciu dohodly uskutečnit podstatné nové investice a náklady na takové nové investice odůvodňují nové ustanovení o nevystoupení.
- (11) Výjimka by rovněž měla obsahovat podmínku, že konsorcia a jejich členové nebudou na dané trase používat sazby a podmínky přepravy, jež se liší pouze odkazem na zemi původu nebo zemi určení dopravovaného zboží, a způsobují tedy ve Společenství odklon obchodu, který poškozují některé přístavy, lodní zaslátelé, dopravce nebo poskytovatele pomocných dopravních služeb, pokud takové sazby nebo podmínky nelze ekonomicky odůvodnit na základě rozdílných nákladů.
- (12) 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 konsorciem a uživateli dopravy o činnostech, jichž se dohody týkají. Toto nařízení také určuje, co se rozumí ‚skutečnými a účinnými konzultacemi‘ a jaké hlavní procesní fáze je nutné pro takové konzultace dodržet.
- (13) Tyto konzultace pravděpodobně zajistí účinnější provozování služeb námořní dopravy, které vezme v úvahu požadavky uživatelů. V důsledku toho je třeba poskytnout výjimku určitým restriktivním praktikám, které by mohly z takových konzultací vyplynout. Tyto konzultace by se však měly omezovat na podmínky a kvalitu pravidelné námořní dopravní služby, která je poskytována konsorciem či jeho členy a které je udělena výjimka podle tohoto nařízení.
- (14) Hranice tržního podílu, vynětí určitého chování z možnosti udělení výjimky, jakož i jiné podmínky a povinnosti s ním spojené by měly zpravidla zajistit, že dohody, na něž se bloková výjimka vztahuje, nenabízejí příslušným společnostem možnost odstranit hospodářskou soutěž na podstatné části daných námořních tratí.
- (15) Ve zvláštních případech, kdy však dohody upravené tímto nařízením mají účinky neslučitelné s čl. 81 odst. 3, může Komise výhodu blokové výjimky odejmout.
- (16) Tímto nařízením není dotčeno používání článku 82 Smlouvy.
- (17) Vzhledem ke skončení platnosti nařízení (ES) č. 823/2000 je třeba 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 liniové dopravy z jednoho nebo do jednoho či více přístavů Společenství.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se:

- 1) ‚konsorciem‘ rozumí dohoda, nebo soubor souvisejících dohod, 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 účelem je iniciovat 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;

- 2) ‚liniovou lodní dopravou‘ rozumí pravidelná doprava zboží na určité trase nebo trasách mezi přístavy a podle plavebních jízdních řádů a předem ohlášených dat plaveb, která je za úplatu k dispozici všem uživatelům dopravy, a to i příležitostně;
- 3) ‚dohodou o službě‘ rozumí smluvní ujednání uzavřené mezi jedním či více uživateli dopravy a jednotlivým členem konsorcia nebo samotným konsorciem, podle něhož za závazek svěřením určitého množství zboží k přepravě během určité doby uživatel obdrží individuální příslib člena konsorcia nebo příslib konsorcia samotného poskytovat mu individualizovanou službu určité kvality a zvláště přizpůsobenou jeho potřebám;
- 4) ‚uživatel dopravy‘ rozumí jakýkoli podnik (např. zasílatel, příjemce, odesílatel) nebo jeho zastupující organizace, který vstoupil anebo projevil úmysl vstoupit do smluvního vztahu s konsorciem (či s jedním z jeho členů) na dopravu zboží;
- 5) ‚zahájením provozu linky‘ rozumí datum, kdy na lince vypluje první plavidlo, nebo v případě, že došlo k podstatným novým investicím, datum, kdy vypluje první plavidlo za podmínek přímo vyplývajících z těchto podstatných nových investic;
- 6) ‚podstatnými novými investicemi‘ rozumí investice, jejichž výsledkem je stavba, nákup či dlouhodobý nájem plavidel, jež jsou specificky navržena a nepostradatelná pro provozování dané služby a která představují alespoň polovinu celkových investic učiněných členy konsorcia v souvislosti s námořní liniovou dopravou nabízenou konsorciem.

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 lodní dopravy, které zahrnuje některou z těchto činností:
- i) koordinaci a/nebo společné sestavování plavebních jízdních řádů a určení přístavů, kde plavidla zastavují,
 - ii) výměnu, prodej nebo vzájemný pronájem prostoru nebo boxů na plavidlech,
 - iii) společné 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) uzpůsobení kapacity výkyvům nabídky a poptávky;
- c) společné provozování nebo používání přístavních terminálů a s nimi spojených služeb (jako jsou doprava odlehčovacích člunů, nakládky, vykládky či služba rozložení nákladu);
- d) jiné činnosti, které jsou pomocné k činnostem uvedeným pod písmeny a) až c) a jež jsou pro jejich provádění nezbytné.
3. Za pomocné činnosti ve smyslu odst. 2 písm. d) se považují zejména:
- a) závazek členů konsorcia používat na dotyčné námořní trati nebo tratích pravidla vymezená konsorciu a zdržet se najímání prostor na plavidlech patřících třetím stranám;
 - b) závazek členů konsorcia nevyhrazovat ani nepronajímat prostor jiným přepravcům provozujícím plavidla na dotyčné námořní trati či tratích bez předchozího souhlasu ostatních členů konsorcia.

Článek 4

Dohody, na které se výjimka nevztahuje

Výjimka uvedená v článku 3 se nevztahuje na dohody, které mají přímo nebo nepřímo, samostatně nebo v kombinaci s jinými faktory pod kontrolou stran dané dohody, za cíl:

- a) stanovení cen při prodeji liniových služeb třetím stranám;
- b) omezení kapacity či prodeje s výjimkou uzpůsobení kapacity uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. b) tohoto nařízení;
- c) rozdělení trhů nebo zákazníků.

KAPITOLA III

PODMÍNKY VYNĚTÍ

Článek 5

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 menší než 30 % vypočtený na základě objemu přepraveného zboží (v lodních tunách nebo ekvivalentu jednotek 20 stop).

2. Pro účely stanovení, zda je tento limit splněn:

- a) musí být sečteny tržní podíly dopravců poskytujících služby na stejném relevantním trhu jak samostatně, tak v rámci konsorcia;
- b) musí být sečteny tržní podíly konsorcií, která jsou činná na stejném relevantním trhu a propojená společnými členy.

3. Výjimka stanovená v článku 3 se nadále použije, jestliže podíl na trhu zmíněný v odstavci 1 tohoto článku nebude po dobu dvou po sobě jdoucích kalendářních let překročen o více než jednu desetinu.

4. V případech, kdy je překročeno jedno z omezení uvedených v odstavcích 1 a 3, se výjimka stanovená v článku 3 použije ještě po dobu šesti měsíců následujících po skončení kalendářního roku, během něhož došlo k jeho 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 6

Další podmínky

Pro způsobilost k udělení výjimky stanovené v článku 3 musí být splněny veškeré tyto podmínky:

- a) konsorcium musí povolovat každému ze svých členů, aby nabízel vlastní dohody o službách na základě individuálních smluvních ujednání;
- b) dohoda o konsorciu musí dávat společně, 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 s ním je či není spojena podmínka, že tato činnost může být po uplynutí určité doby obnovena. Toto právo je podmíněno dodržáním výpovědní lhůty maximálně šesti měsíců. Tato dohoda o konsorciu však může stanovit, že uvedená výpověď smí být podána až po uplynutí osmnácti měsíců od okamžiku, kdy vstoupí v platnost dohoda o konsorciu či dohoda o uskutečnění podstatných nových investic do společných námořních dopravních služeb. Pokud datum vstupu v platnost dohody předchází datu zahájení provozu služby, počáteční období nepřesáhne 24 měsíců od data vstupu v platnost dohody o konsorciu nebo data vstupu v platnost dohody o uskutečnění podstatných nových investic do společných námořních dopravních služeb. V případě značně integrovaného konsorcia s vysokou úrovní investic následkem toho, že jeho členové zakoupili nebo si pronajali plavidla konkrétně za účelem zřízení konsorcia, je maximální délka výpovědní lhůty šest měsíců, avšak dohoda může stanovit, že výpověď smí být podána až po uplynutí počátečního období 30 měsíců od data vstupu dohody o konsorciu nebo dohody o uskutečnění podstatných nových investic do společných námořních dopravních služeb v platnost. Pokud datum vstupu v platnost dohody předchází datu zahájení provozu služby, počáteční období nesmí přesáhnout 36 měsíců od data vstupu v platnost dohody o konsorciu nebo data vstupu v platnost dohody o uskutečnění podstatných nových investic do společných námořních dopravních služeb;
- c) konsorcium ani členové konsorcia v rámci společného trhu nepoškozují určité přístavy, uživatele nebo přepravce 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 vylodění nákladu, nelze-li takové sazby nebo podmínky ekonomicky odůvodnit na základě různých nákladů na dopravu.

KAPITOLA IV

POVINNOSTI

Článek 7

Povinnost konzultace s uživateli dopravy

1. S povinnostmi stanovenými odst. 2 a 3 tohoto článku jsou spojeny výjimky stanovené v článku 3.
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 a jež se týkají podmínek a kvality plánovaných služeb námořní dopravy nabízených konsorciem nebo jeho členy.
3. Konzultace se uskuteční kdykoli na žádost kterékoli z výše uvedených stran.
4. S výjimkou případů vyšší moci se konzultace musí uskutečnit před provedením opatření, které je předmětem dané konzultace. Jestliže z důvodu vyšší moci jsou členové konsorcia nuceni provést rozhodnutí před konzultacemi, musí se požadované konzultace uskutečnit do deseti pracovních dnů ode dne podání žádosti. Opatření nesmí být před konzultacemi veřejně oznámeno, s výjimkou uvedeného případu vyšší moci, o kterém buď oznámení o opatření mělo informovat.
5. Konzultace se uskuteční v souladu s těmito procesními fázemi:
 - a) před konzultacemi konsorcium sdělí písemně uživatelům dopravních služeb nebo jejich zastupujícím organizacím podrobné informace k předmětu konzultací;
 - b) mezi stranami dojde k výměně názorů, buď v písemné podobě nebo na zorganizovaných schůzích či obojím způsobem, během níž zástupci členů konsorcia a uživatelů dopravy nebo jejich zastupující organizace, které 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. To může být dáno na vědomí Komisi kteroukoli stranou;
 - 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.
6. Podmínky týkající se služeb námořní dopravy poskytovaných konsorciem a jeho členy, včetně podmínek týkajících se kvality 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.

Článek 8

Další povinnosti spojené s výjimkou

Každé konsorcium, které chce využívat výhod tohoto nařízení, musí na žádost Komise či orgánu na ochranu hospodářské soutěže členského státu doložit, že splňuje podmínky a povinnosti uložené články 5 až 7. Za tímto účelem orgán, který žádost podal, případ od případu stanoví lhůtu, která nesmí být kratší než tři měsíce.

KAPITOLA V

RŮZNÁ USTANOVENÍ

Článek 9

Profesní tajemství

1. Informace získané na základě článku 8 smějí být použity pouze pro účely tohoto nařízení.
2. Komise a orgány členských států, jejich úředníci a ostatní zaměstnanci nesmějí zveřejňovat 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.

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

Článek 10

Odebrání výjimky v jednotlivých případech

1. Komise může odejmout možnost využívat toto nařízení v souladu s článkem 29 nařízení (ES) č. 1/2003⁽¹⁾, pokud v konkrétním případě zjistí, že dohoda, rozhodnutí sdružení podniků či jednání ve vzájemné shodě, na které se vztahuje článek 3 tohoto nařízení, má určité účinky, které nejsou slučitelné s čl. 81 odst. 3 Smlouvy, a to především v těchto případech:

- a) na příslušném trhu, kde konsorcium působí, nejsou jeho členové vystaveni účinné hospodářské soutěži, skutečné či potenciální, ze strany námořních společností, které nejsou členy tohoto konsorcia;
- b) spotřebitelé nezískávají přiměřený podíl na výhodách vytvářených daným konsorciem, především pokud toto konsorcium opakovaně neplní své povinnosti konzultace, jak stanoví článek 7 tohoto nařízení.

2. Pokud v konkrétním případě mají dohody, rozhodnutí nebo jednání ve vzájemné shodě, na které se vztahuje odstavec 1, účinky neslučitelné s čl. 81 odst. 3 Smlouvy na území členského státu nebo jeho části, která má všechny vlastnosti odděleného zeměpisného trhu, může orgán pro hospodářskou soutěž tohoto členského státu odejmout výhodu vztahující se k tomuto území, která vyplývá z tohoto nařízení.

Článek 11

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 26. dubna 2010.

Použije se do 25. dubna 2015.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1.