ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 906/2009 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 28ης Σεπτεμβρίου 2009

σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 246/2009 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2009, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (consortia) [1], και ιδίως το άρθρο 1,

Έχοντας δημοσιεύσει σχέδιο του παρόντος κανονισμού [2],

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή για τις περιοριστικές πρακτικές και τις δεσπόζουσες θέσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 246/2009 εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εφαρμόζει, εκδίδοντας κανονισμό, το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων ή εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών με αντικείμενο τη συνεκμετάλλευση υπηρεσιών στις τακτικές γραμμές θαλασσίων μεταφορών (κοινοπραξίες), οι οποίες, λόγω της συνεργασίας που συνεπάγονται μεταξύ των συμβαλλομένων ναυτιλιακών εταιρειών, είναι ικανές να περιορίζουν τον ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς και να επηρεάζουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, με αποτέλεσμα να υπάγονται, ενδεχομένως, στην απαγόρευση του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης.

(2) Η Επιτροπή έκανε χρήση της εξουσιοδότησης αυτής με την έκδοση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 823/2000 της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες) [3], η ισχύς του οποίου λήγει στις 25 Απριλίου 2010. Με βάση τη μέχρι τούδε κτηθείσα εμπειρία της Επιτροπής, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι λόγοι που υπαγορεύουν μία απαλλαγή κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών εξακολουθούν να ισχύουν. Ωστόσο, είναι αναγκαίες ορισμένες τροποποιήσεις προκειμένου να εξαλειφθούν οι παραπομπές στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές [4], που παρείχε τη δυνατότητα στις ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών να καθορίζουν τους ναύλους και τη μεταφορική ικανότητα, αλλά έχει πλέον καταργηθεί. Τροποποιήσεις απαιτούνται επίσης για να επέλθει μεγαλύτερη σύγκλιση με ορισμένους άλλους κανονισμούς περί απαλλαγής κατά κατηγορία που ισχύουν σήμερα και αφορούν οριζόντια συνεργασία, καθώς επίσης για να ληφθούν υπόψη οι τρέχουσες συναλλακτικές πρακτικές στον κλάδο των τακτικών γραμμών θαλάσσιων μεταφορών.

(3) Οι συμφωνίες σχετικά με κοινοπραξίες ποικίλλουν σημαντικά και περιλαμβάνουν συμφωνίες που διέπονται από μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης και προϋποθέτουν μεγάλου ύψους επενδύσεις, π.χ. για την αγορά ή τη ναύλωση από τα μέλη τους πλοίων προοριζόμενων ειδικά για τη συγκρότηση της κοινοπραξίας και τη δημιουργία κοινών κέντρων εκμετάλλευσης, καθώς και ευέλικτες συμφωνίες ανταλλαγής θέσεων εμπορευματοκιβωτίων (slot). Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, μια συμφωνία κοινοπραξίας απαρτίζεται είτε από μία συμφωνία είτε από ένα σύνολο αλληλένδετων συμφωνιών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών, βάσει των οποίων τα συμβαλλόμενα μέρη εκτελούν από κοινού ένα δρομολόγιο. Η νομική μορφή των σχετικών ρυθμίσεων θεωρείται λιγότερο σημαντική από το ισχύον οικονομικό δεδομένο της παροχής κοινού δρομολογίου από τα μέρη.

(4) Το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία θα πρέπει να περιοριστεί στις συμφωνίες εκείνες για τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί με επαρκή βαθμό βεβαιότητας ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης. Παρ' όλα αυτά, δεν ισχύει τεκμήριο βάσει του οποίου οι κοινοπραξίες που δεν απολαύουν του ευεργετήματος του παρόντος κανονισμού εμπίπτουν στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, ούτε για τις κοινοπραξίες που απολαύουν του ευεργετήματος αυτού ισχύει τεκμήριο ότι δεν πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης. Τα συμβαλλόμενα μέρη κοινοπραξιών, όταν εκτιμούν τα ίδια κατά πόσον η μεταξύ τους συμφωνία είναι συμβατή με το άρθρο 81 της συνθήκης, είναι δυνατό να λαμβάνουν υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά αγορών στις οποίες οι μεταφερόμενοι όγκοι εμπορευμάτων είναι μικροί ή καταστάσεις στις οποίες υπάρχει υπέρβαση του ορίου που ισχύει για το μερίδιο αγοράς λόγω της συμμετοχής στην κοινοπραξία ενός μικρού μεταφορέα που δεν διαθέτει σημαντικούς πόρους και του οποίου η συμβολή στο συνολικό μερίδιο αγοράς της κοινοπραξίας είναι αμελητέα.

(5) Οι κοινοπραξίες, όπως ορίζονται στον παρόντα κανονισμό, συμβάλλουν εν γένει στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της ποιότητας των διαθέσιμων υπηρεσιών στις τακτικές γραμμές θαλασσίων μεταφορών, χάρη στον εξορθολογισμό

[1] ΕΕ L 79 της 25.3.2009, σ. 1.
[2] ΕΕ C 266 της 21.10.2008, σ. 1.
[3] ΕΕ L 100 της 20.4.2000, σ. 24.
[4] ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.

των δραστηριοτήτων των εταιρειών που συμμετέχουν σ' αυτές και χάρη στις οικονομίες κλίμακας που επιτυγχάνονται στο επίπεδο της εκμετάλλευσης των σκαφών και της χρήσης των λιμενικών εγκαταστάσεων. Συμβάλλουν επίσης στην προαγωγή της τεχνικής και οικονομικής προόδου, διευκολύνοντας και προωθώντας την αύξηση της χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων, καθώς και την αποτελεσματικότερη χρησιμοποίηση της χωρητικότητας των πλοίων. Προς τον σκοπό της καθιέρωσης και εκμετάλλευσης κοινού δρομολογίου, ένα από τα συμφυή κύρια χαρακτηριστικά των κοινοπραξιών είναι η ικανότητα προσαρμογής της μεταφορικής ικανότητας με γνώμονα τις διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης. Απεναντίας, ο αδικαιολόγητος περιορισμός της μεταφορικής ικανότητας και των πωλήσεων, καθώς και ο από κοινού καθορισμός του ναύλων μεταφοράς φορτίου και ο επιμερισμός των αγορών και της πελατείας δεν είναι πιθανό να αποφέρουν οφέλη από άποψη αποτελεσματικότητας. Κατά συνέπεια, η απαλλαγή που προβλέπει ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να ισχύει για συμφωνίες κοινοπραξίας που αφορούν τέτοιου είδους δραστηριότητες, ανεξαρτήτως της ισχύος που οι συμβαλλόμενοι διαθέτουν στην αγορά.

(6) Εύλογο μερίδιο του οφέλους που προκύπτει από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας πρέπει να μετακυλίεται στους χρήστες των μεταφορών. Οι χρήστες των υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς που παρέχουν οι κοινοπραξίες είναι δυνατό να ωφελούνται από τις βελτιώσεις της παραγωγικότητας που οι κοινοπραξίες είναι ικανές να επιφέρουν. Τα προαναφερόμενα οφέλη μπορεί να λάβουν, μεταξύ άλλων, τη μορφή βελτίωσης της συχνότητας απόπλου και προσέγγισης σε λιμένες ή καλύτερου προγραμματισμού των εν λόγω δρομολογίων, καθώς και βελτίωσης της ποιότητας και εξατομίκευσης των προσφερόμενων υπηρεσιών, χάρη στη χρησιμοποίηση πλέον σύγχρονων σκαφών και λοιπού εξοπλισμού, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών διευκολύνσεων.

(7) Οι χρήστες είναι σε θέση να αποκομίσουν ουσιαστικά οφέλη από τις κοινοπραξίες μόνον εφόσον υπάρχει επαρκής ανταγωνισμός στις σχετικές αγορές στις οποίες ασκούν δραστηριότητες οι κοινοπραξίες. Η προϋπόθεση αυτή πρέπει να θεωρείται ότι πληρούται όταν το μερίδιο αγοράς της εκάστοτε κοινοπραξίας δεν υπερβαίνει ένα συγκεκριμένο όριο και, συνεπώς, εξ αυτού τεκμαίρεται ότι η κοινοπραξία υπόκειται σε ουσιαστικό ανταγωνισμό, πραγματικό ή δυνητικό, από μεταφορείς που δεν είναι μέλη της. Για την εκτίμηση της σχετικής αγοράς, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνον τα απευθείας δρομολόγια μεταξύ των λιμένων που εξυπηρετεί η κοινοπραξία, αλλά και ο ενδεχόμενος ανταγωνισμός από άλλες ναυτιλιακές εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών γραμμών από λιμένες δυνάμενους να υποκαταστήσουν εκείνους που εξυπηρετεί η κοινοπραξία και, ενδεχομένως, από άλλα μέσα μεταφοράς.

(8) Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να απαλλάσσει συμφωνίες που περιλαμβάνουν περιορισμούς του ανταγωνισμού όχι απολύτως απαραίτητους για την επίτευξη των στόχων που δικαιολογούν τη χορήγηση της απαλλαγής. Προς τον σκοπό αυτό, είναι σκόπιμο να αποκλεισθούν από το ευεργέτημα του παρόντος κανονισμού περιορισμοί που αντιστρατεύονται σε πολύ μεγάλο βαθμό τον ανταγωνισμό (περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας) και οι οποίοι αφορούν τον καθορισμό των τιμών που χρεώνονται σε τρίτους, τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας ή των πωλήσεων και τον επιμερισμό των αγορών ή της πελατείας. Πέραν των δραστηριοτήτων που απαλλάσσονται ρητώς βάσει του παρόντος κανονισμού, οι διατάξεις του πρέπει να καλύπτουν μόνον παρεπόμενες δραστηριότητες οι οποίες σχετίζονται άμεσα με την εκμετάλλευση της κοινοπραξίας, είναι αναγκαίες για την εφαρμογή της και μη δυσανάλογες σε σχέση με αυτήν.

(9) Το όριο που τίθεται για το μερίδιο αγοράς και οι υπόλοιπες προϋποθέσεις που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, καθώς και ο αποκλεισμός ορισμένων πρακτικών από το ευεργέτημά του, πρέπει κανονικά να διασφαλίζουν ότι οι συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν προσπορίζουν στις οικείες επιχειρήσεις τη δυνατότητα να εξαλείφουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της σχετικής αγοράς.

(10) Για την εκτίμηση του κατά πόσον μία κοινοπραξία πληροί την προϋπόθεση που τίθεται ως προς το μερίδιο αγοράς, πρέπει να προστίθενται τα συνολικά μερίδια αγοράς των μελών της κοινοπραξίας. Για το μερίδιο αγοράς εκάστου μέλους πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι συνολικές ποσότητες που αυτό μεταφέρει, τόσο εντός όσο και εκτός της κοινοπραξίας. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι ποσότητες που ένα μέλος μεταφέρει στο πλαίσιο άλλης κοινοπραξίας ή στο πλαίσιο δρομολογίου που αυτό εκτελεί ατομικά, είτε με δικά του πλοία είτε με πλοία τρίτων βάσει συμβατικών ρυθμίσεων, όπως π.χ. η μίσθωση θέσεων εμπορευματοκιβωτίων (slot charter).

(11) Επιπροσθέτως, το ευεργέτημα της παρούσας απαλλαγής κατά κατηγορία πρέπει να εξαρτάται από το δικαίωμα κάθε μέλους της κοινοπραξίας να αποχωρήσει από αυτήν, υπό την προϋπόθεση ότι τηρεί εύλογη προειδοποιητική προθεσμία καταγγελίας. Ωστόσο, για τις κοινοπραξίες με μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης πρέπει να προβλεφθεί μεγαλύτερη προθεσμία καταγγελίας και μεγαλύτερη αρχική περίοδος παραμονής χωρίς δικαίωμα αποχώρησης, ώστε να λαμβάνονται με τον τρόπο αυτό υπόψη οι σημαντικές επενδύσεις που έχουν γίνει για τη σύστασή τους και η ευρύτερη αναδιοργάνωση που καθίσταται απαραίτητη σε περίπτωση αποχώρησης ενός εκ των μελών τους.

(12) Σε ειδικές περιπτώσεις κατά τις οποίες συμφωνίες που εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό παράγουν παρ' όλα αυτά αποτελέσματα μη συμβατά με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, η Επιτροπή δύναται να ανακαλέσει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία, με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης [1]. Εν προκειμένω, ιδιαίτερη σημασία έχουν οι αρνητικές συνέπειες που ενδέχεται να προκύψουν από την ύπαρξη δεσμών μεταξύ της κοινοπραξίας ή/και των μελών της με άλλες κοινοπραξίες ή/και ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών στην ίδια σχετική αγορά.

(13) Επί πλέον, όταν συμφωνίες παράγουν αποτελέσματα τα οποία δεν συμβιβάζονται με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης στο έδαφος ενός κράτους μέλους ή σε τμήμα του εδάφους αυτού, το οποίο συγκεντρώνει όλα τα χαρακτηριστικά μιας αυτοτελούς γεωγραφικής αγοράς, η αρχή ανταγωνισμού του εν λόγω κράτους μέλους δύναται να ανακαλέσει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία στο συγκεκριμένο έδαφος, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003.

(14) Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή του άρθρου 82 της συνθήκης.

(15) Ενόψει της λήξης της ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 823/2000, είναι σκόπιμο να εκδοθεί νέος κανονισμός για την ανανέωση της ισχύος της απαλλαγής κατά κατηγορία,

[1] ΕΕ L 1 της 4.1.2003, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις κοινοπραξίες μόνον καθόσον παρέχουν διεθνείς υπηρεσίες τακτικών γραμμών θαλασσίων μεταφορών από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Κοινότητας.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

1) «κοινοπραξία»: η συμφωνία ή δέσμη αλληλένδετων συμφωνιών μεταξύ δύο ή περισσότερων μεταφορέων που εκμεταλλεύονται πλοία και εκτελούν τακτικά δρομολόγια διεθνών θαλάσσιων μεταφορών αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων σε μια ή περισσότερες γραμμές, η οποία έχει ως αντικείμενο την καθιέρωση συνεργασίας για τη συνεκμετάλλευση μιας υπηρεσίας θαλάσσιας μεταφοράς, βελτιώνοντας το επίπεδο των υπηρεσιών που θα παρέχονταν, ελλείψει κοινοπραξίας, μεμονωμένα από κάθε μέλος της, προκειμένου να επιτευχθεί εξορθολογισμός των δραστηριοτήτων των συμμετεχόντων, μέσω τεχνικών, επιχειρησιακών ή/και εμπορικών διευθετήσεων·

2) «τακτική γραμμή θαλάσσιας μεταφοράς»: μεταφορά εμπορευμάτων που πραγματοποιείται τακτικά σε μια ή περισσότερες συγκεκριμένες διαδρομές μεταξύ λιμένων και σύμφωνα με ωράρια και ημερομηνίες που έχουν αναγγελθεί εκ των προτέρων, και μπορεί να χρησιμοποιηθεί, ακόμη και περιστασιακά, από οποιονδήποτε χρήστη μεταφορών επ' αμοιβή·

3) «χρήστης μεταφορών»: κάθε επιχείρηση (για παράδειγμα ναυλωτής, τελικός παραλήπτης, επιχείρηση διαμετακόμισης κ.λπ.) που έχει συνάψει ή έχει την πρόθεση να συνάψει σύμβαση με μέλος κοινοπραξίας με σκοπό τη μεταφορά εμπορευμάτων·

4) «έναρξη του δρομολογίου»: η ημερομηνία κατά την οποία αποπλέει το πρώτο πλοίο προς εκτέλεση του δρομολογίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ

Άρθρο 3

Απαλλασσόμενες συμφωνίες

Δυνάμει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης και υπό την επιφύλαξη των όρων που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης κηρύσσεται ανεφάρμοστο ως προς τις ακόλουθες δραστηριότητες κοινοπραξιών:

1) τη συνεκμετάλλευση υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλασσίων μεταφορών, που περιλαμβάνουν οποιαδήποτε από τις ακόλουθες δραστηριότητες:

α) το συντονισμό ή/και τον κοινό καθορισμό των ωραρίων των ταξιδιών, καθώς και τον προσδιορισμό των ενδιάμεσων λιμένων·

β) την ανταλλαγή, την πώληση ή την αμοιβαία μίσθωση χώρου ή θέσεων εμπορευματοκιβωτίων στα πλοία·

γ) τη συνεκμετάλλευση (pooling) πλοίων ή/και λιμενικών εγκαταστάσεων·

δ) τη χρήση ενός ή περισσοτέρων γραφείων κοινής εκμετάλλευσης·

ε) τη διάθεση εμπορευματοκιβωτίων, αμαξωμάτων και άλλου εξοπλισμού ή/και συμβάσεων εκμίσθωσης, χρηματοδοτικής μίσθωσης ή αγοράς του εξοπλισμού αυτού·

2) τις προσαρμογές της μεταφορικής ικανότητας με γνώμονα διακυμάνσεις της προσφοράς και της ζήτησης·

3) τη συνεκμετάλλευση ή τη χρησιμοποίηση από κοινού λιμενικών τερματικών σταθμών και συναφών υπηρεσιών (π.χ. υπηρεσίες φόρτωσης σε φορτηγίδες ή στοιβασίας)·

4) οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα παρεπόμενη σε σχέση με αυτές που αναφέρονται στα στοιχεία 1), 2) και 3) του παρόντος άρθρου, η οποία είναι απαραίτητη για την εφαρμογή τους, όπως επί παραδείγματι:

α) χρήση ηλεκτρονικού συστήματος ανταλλαγής δεδομένων·

β) υποχρέωση των μελών της κοινοπραξίας να χρησιμοποιούν, στη σχετική αγορά ή αγορές, σκάφη που ανήκουν στην κοινοπραξία και να μη μισθώνουν χώρο σε σκάφη που ανήκουν σε τρίτους·

γ) υποχρέωση των μελών της κοινοπραξίας να μην παραχωρούν ούτε να εκμισθώνουν χώρο σε άλλους μεταφορείς που εκμεταλλεύονται σκάφη στην εν λόγω γραμμή ή γραμμές, χωρίς προηγούμενη συγκατάθεση των άλλων μελών της κοινοπραξίας.

Άρθρο 4

Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας

Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 3 δεν εφαρμόζεται για τις κοινοπραξίες οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών, έχουν ως αντικείμενο:

1) τον καθορισμό των τιμών πώλησης υπηρεσιών τακτικών γραμμών θαλασσίων μεταφορών σε τρίτους·

2) τον περιορισμό της μεταφορικής ικανότητας ή των πωλήσεων, με εξαίρεση τις προσαρμογές της μεταφορικής ικανότητας για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 3 στοιχείο 2)·

3) τον επιμερισμό των αγορών ή της πελατείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΟΡΟΙ ΤΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

Άρθρο 5

Όροι σχετικά με το μερίδιο αγοράς

1. Για να τύχει μια κοινοπραξία της προβλεπόμενης στο άρθρο 3 απαλλαγής, τα μέλη της δεν πρέπει να κατέχουν, σε κάθε αγορά στην οποία ασκεί δραστηριότητες η κοινοπραξία, συνολικό μερίδιο ανώτερο του 30 %, υπολογιζόμενο με βάση τον συνολικό όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων σε τόνους φορτίου ή ισοδύναμο 20 ποδών.

2. Για τον προσδιορισμό του μεριδίου αγοράς ενός μέλους κοινοπραξίας, λαμβάνονται υπόψη οι συνολικές ποσότητες εμπορευμάτων που αυτό έχει μεταφέρει στην οικεία αγορά, χωρίς να έχει σημασία κατά πόσον οι εν λόγω ποσότητες μεταφέρθηκαν:

α) εντός της οικείας κοινοπραξίας·

β) στο πλαίσιο άλλης κοινοπραξίας στην οποία μετέχει το εν λόγω μέλος ή

γ) εκτός κοινοπραξίας, με πλοία του ίδιου του μέλους ή τρίτων.

3. Η απαλλαγή του άρθρου 3 εξακολουθεί να ισχύει όταν, για δύο διαδοχικά ημερολογιακά έτη, δεν σημειώνεται υπέρβαση άνω του ενός δεκάτου του μεριδίου αγοράς που προβλέπεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

4. Αν σημειωθεί υπέρβαση ενός εκ των ορίων που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 3 του παρόντος άρθρου, η προβλεπόμενη στο άρθρο 3 απαλλαγή εξακολουθεί να ισχύει για περίοδο έξι μηνών από τη λήξη του ημερολογιακού έτους κατά τη διάρκεια του οποίου σημειώθηκε η υπέρβαση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται σε δώδεκα μήνες, αν η υπέρβαση οφείλεται σε αποχώρηση από την αγορά μεταφορέα που δεν είναι μέλος της κοινοπραξίας.

Άρθρο 6

Λοιποί όροι

Για να τύχει μια κοινοπραξία της απαλλαγής που προβλέπεται στο άρθρο 3, πρέπει να παρέχει στα μέλη της το δικαίωμα να αποχωρήσουν από την κοινοπραξία, χωρίς να διατρέχουν τον κίνδυνο να τους επιβληθεί οποιαδήποτε οικονομική ή άλλη κύρωση, όπως, ιδίως, υποχρέωση παύσης όλων των μεταφορικών δραστηριοτήτων τους στη σχετική αγορά ή αγορές, σε συνδυασμό ή μη με τον όρο ότι μπορούν να επαναλάβουν τις δραστηριότητές τους μετά την πάροδο ορισμένου χρονικού διαστήματος. Το υπόψη δικαίωμα υπόκειται σε μέγιστη προθεσμία καταγγελίας έξι μηνών. Η συμφωνία κοινοπραξίας δύναται, ωστόσο, να ορίζει ότι τέτοια καταγγελία επιτρέπεται μόνο μετά από αρχική περίοδο 24 μηνών κατ' ανώτατο όριο, η οποία αρχίζει να υπολογίζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας κοινοπραξίας ή από την ημερομηνία έναρξης του δρομολογίου, αν αυτή η τελευταία είναι μεταγενέστερη.

Αν πρόκειται για κοινοπραξία με μεγάλο βαθμό ολοκλήρωσης, η μέγιστη προθεσμία καταγγελίας μπορεί να παραταθεί σε δώδεκα μήνες, και η συμφωνία κοινοπραξίας δύναται να ορίζει ότι τέτοια καταγγελία επιτρέπεται μόνο μετά από αρχική περίοδο 36 μηνών κατ' ανώτατο όριο, η οποία αρχίζει να υπολογίζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της συμφωνίας κοινοπραξίας ή από την ημερομηνία έναρξης του δρομολογίου, αν αυτή η τελευταία είναι μεταγενέστερη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 26 Απριλίου 2010.

Εφαρμόζεται έως τις 25 Απριλίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 28 Σεπτεμβρίου 2009.

Για την Επιτροπή

Neelie KROES

Μέλος της Επιτροπής