

Czwartek 1 grudzień 2005

- k) przewodniczący-elekt Komisji przedstawia cały skład Komisji na posiedzeniu Parlamentu. Po prezentacji ma miejsce debata. W ramach podsumowania debaty grupa polityczna lub grupa trzydziestu siedmiu posłów może przedłożyć projekt rezolucji. Po głosowaniu nad projektami rezolucji, Parlament przystępuje do głosowania w sprawie udzielenia bądź nie zgody na nominację w charakterze organu Przewodniczącego, i innych członków Komisji. Parlament podejmuje decyzje większością oddanych głosów, w głosowaniu imiennym. Głosowanie może zostać odroczone na następne posiedzenie;
2. przyjmuje następujące postanowienia na wypadek zmian składu bądź przydziału obowiązków w Komisji w trakcie trwania jej mandatu:
- a) jeżeli w następstwie dymisji, odwołania lub zgonu następuje konieczność obsadzenia wakatu, Parlament podejmując szybkie działanie, zaprasza kandydata na stanowisko komisarza do udziału w przesłuchaniu na warunkach wymienionych w ust.1;
- b) w przypadku akcesji nowego Państwa Członkowskiego Parlament zaprasza jego komisarza desygnowanego do udziału w przesłuchaniu na warunkach wymienionych w ust.1;
- c) w przypadku znacznej redystrybucji portfeli zainteresowani komisarze przed objęciem nowych obowiązków są zapraszani do stawienia się przed odpowiednimi komisjami;
3. w celu ułatwienia przygotowania procesu zatwierdzania Komisji, wnosi do Rady o przesunięcie na wcześniejszy termin wyborów parlamentarnych, z czerwca na maj 2009 r.
4. wzywa Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji komisji odpowiedzialnej za Regulamin w celu zaproponowania poprawek do regulaminu, odpowiednio wcześniej, przed następnymi wyborami parlamentarnymi;
5. wzywa Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Komisji, Radzie Europejskiej i Radzie.

P6_TA(2005)0466

Stosowanie wspólnotowych reguł konkurencji do transportu morskiego

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie stosowania wspólnotowych reguł konkurencji do transportu morskiego (2005/2033 (INI))

Parlament Europejski,

- uwzględniając art. 80, 81, 82, 83, 85 oraz 86 Traktatu WE,
- uwzględniając Białą Księgę dotyczącą przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w sprawie stosowania reguł konkurencji WE do transportu morskiego (COM(2004)0675),
- uwzględniając Białą Księgę „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów” (COM(2001)0370),
- uwzględniając wnioski Prezydencji przyjęte na posiedzeniu Rady Europejskiej w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r., zawierające prośbę do Komisji o „przyspieszenie liberalizacji w takich dziedzinach, jak energia gazowa, elektryczność, usługi pocztowe oraz transport”,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 954/79⁽¹⁾, które przewiduje ramy stosowania kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych zgodnie z Traktatem WE,
- uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 4056/86 z dnia 22 grudnia 1986 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 (nowe art. 81 i 82) Traktatu do transportu morskiego⁽²⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 121 z 17.5.1979, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 378 z 31.12.1986, str. 4.

Czwartek 1 grudzień 2005

- uwzględniając rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie Państw Członkowskich (kabotaż morski) ⁽¹⁾,
 - uwzględniając 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) ⁽²⁾,
 - uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu ⁽³⁾,
 - uwzględniając przygotowany przez Komisję dokument do dyskusji z dnia 13 lipca 2005 r. w sprawie przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86,
 - uwzględniając sprawozdanie końcowe „Studium wsparcia gospodarczego dotyczącego żeglugi liniowej”, przygotowanego przez ICF Consulting w imieniu Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu Komisji i opublikowanego w maju 2005 r.,
 - mając na uwadze badanie „Stosowanie zasad konkurencji w transporcie morskim” przeprowadzone przez Global Insight na zlecenie DG ds. Konkurencji Komisji i opublikowane w dniu 8 listopada 2005 r.,
 - uwzględniając dokument konsultacyjny Komisji z dnia 27 marca 2003 r. w sprawie przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽⁴⁾ i Komitetu Regionów ⁽⁵⁾ dotyczącą Białej Księgi w sprawie rewizji rozporządzenia (EWG) nr 4056/86,
 - uwzględniając kodeks postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych przyjęty przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju w 1974 r.,
 - uwzględniając sprawozdanie Sekretariatu OECD „Polityka konkurencyjności w żegludze liniowej” z dnia 16 kwietnia 2002 r.,
 - uwzględniając list Europejskiego Stowarzyszenia Przewoźników Liniowych (ELAA) dotyczący przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86: „Projekt nowej struktury regulacyjnej” z dnia 6 sierpnia 2004 r.,
 - uwzględniając sprawozdanie Uniwersytetu Erasmus w Rotterdamie z dnia 12 listopada 2003 r. dotyczące pomocy Uniwersytetu w analizie informacji otrzymanych w związku z dokumentem konsultacyjnym Komisji w sprawie przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86,
 - uwzględniając art. 45 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A6-0314/2005),
- A. mając na uwadze, że żegluga europejska jest stale rozwijającym się sektorem, funkcjonującym na szczególnie zglobalizowanym i konkurencyjnym rynku, który charakteryzuje się nowymi formami współpracy, fuzji i sojuszy, powodującymi bezustanne zmiany okoliczności i warunków rynku transportu morskiego, a szereg dużych przedsiębiorstw żeglugowych wykazuje tendencję do koncentracji,
- B. mając na uwadze, że transport morski dzielił się dotychczas na dwie główne kategorie: a) rynek usług liniowych, tj. usług o stałych rozkładach rejsów oraz b) rynek usług świadczonych z wykorzystaniem statków trampowych, tj. usług nieregularnych oraz mając na uwadze, że organizacja pierwszej kategorii usług liniowych od 1875 r. opiera się na systemie konferencji linii żeglugowych, natomiast kategoria druga funkcjonuje w sposób nieregularny, a stawki przewozowe ustalane są swobodnie w drodze negocjacji według podaży i popytu,

⁽¹⁾ Dz.U. L 364 z 12.12.1992, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. L 100 z 20.4.2000, str. 24.

⁽³⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 157 z 28.6.2005, str. 130.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 231 z 20.9.2005, str. 38.

Czwartek 1 grudzień 2005

- C. mając na uwadze, że kodeks postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych opracowany przez Konferencję Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju uznał stabilizacyjną rolę konferencji,
- D. mając na uwadze, że rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zwolniło konferencje z reguł polityki konkurencji (art. 81 i 82 Traktatu), lecz dopuściło wolny handel, co oznacza zapewnienie znaczącej konkurencji ze strony podmiotów zewnętrznych, natomiast międzynarodowe usługi trampowe oraz kabotażowe (usługi w zakresie transportu morskiego, które świadczone są wyłącznie pomiędzy portami jednego Państwa Członkowskiego) nie są objęte wspólnotowymi regułami dotyczącymi konkurencji (rozporządzenie (WE) nr 1/2003),
- E. mając na uwadze, że pojawiają się nowe formy współpracy, takie jak konsorcja towarzystw żeglugi liniowej, które również podlegają wyłączeniu grupowemu (rozporządzenie (WE) nr 823/2000 zmienione m.in. rozporządzeniem (WE) nr 611/2005⁽¹⁾), lecz ich zakres ma charakter odmienny ze względu na niemożność ustanowienia wskaźników referencyjnych w ramach rozporządzenia,
- F. mając na uwadze, że wyłączenie konferencji linii żeglugowych, pozostające w mocy od dziewiętnastu lat, odgrywa znaczącą rolę regulacyjną w rozwoju handlu międzynarodowego, a obecny system konferencji wydaje się bardziej „liberalny” niż w przeszłości, przy jednoczesnym zachowaniu zalet w postaci rzetelnego świadczenia usług liniowych po konkurencyjnych stawkach,
- G. mając na uwadze, że w okresie 1997 – 2004 nastąpił nadzwyczajny wzrost wielkości międzynarodowej wymiany handlowej obsługiwanej przez najważniejsze systemy konferencji liniowych oraz znaczny wzrost wielkości tego rodzaju wymiany obsługiwanej przez mniejsze systemy konferencji (przy pewnych wahaniach),
- H. mając na uwadze, że w odniesieniu do przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 Komisja stwierdza, iż:
- wyłączenie konferencji żeglugi liniowej nie znajduje już uzasadnienia,
 - wyłączenie usług trampowych i kabotażu z przepisów wykonawczych w zakresie konkurencji jest bezzasadne,
 - nie istnieją uzasadnione przyczyny dla utrzymania przepisów dotyczących porozumień technicznych lub kolizji przepisów prawnych i proponuje ich uchylenie;
- I. mając na uwadze, że większość zainteresowanych stron opowiada się za przeglądem obecnego systemu w celu osiągnięcia stabilności cen, efektywności i wysokiej jakości usług oraz trwałej konkurencyjności towarzystw żeglugi liniowej oraz małych i średnich towarzystw żeglugi,
- J. mając na uwadze, że zostały przeprowadzone przez firmę konsultingową Global Insight, na zlecenie Komisji, badania nad oddziaływaniem mające na celu ocenę konsekwencji mogących zaistnieć w przypadku zniesienia grupowego wyłączenia konferencji linii żeglugowych, przewidzianego w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86, i zastąpienia go systemem opartym na alternatywnej propozycji ELAA.

Kwestie ogólne

1. wzywa Komisję i wszystkie zainteresowane strony do przyjęcia do wiadomości, że celem przeglądu rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 powinno być zachowanie i promowanie wzrostu opłacalnego i konkurencyjnego europejskiego sektora żeglugi w ramach Strategii Lizbońskiej, w połączeniu ze strategią polityki w zakresie transportu, zgodnie z podsumowaniem zawartym w Białej Księdze oraz programami Marco Polo I i Marco Polo II, oraz że ma to istotne znaczenie, zwłaszcza w świetle powstania nowych potęg morskich, a mianowicie Chin, Korei Południowej i Tajwanu;

2. wzywa Komisję do dokładnego rozważenia skutków ewentualnego wprowadzenia systemu alternatywnego dla całości sektora transportu morskiego, a mianowicie przewoźników będących i niebędących członkami konferencji liniowych oraz ich konkurentów (podmiotów niezależnych), ich klientów (załadowcy) oraz klientów końcowych;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 611/2005 z dnia 20 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 823/2000 w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do określonych grup porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych między towarzystwami linii żeglugowych (konsorcja) (Dz.U. L 101 z 21.4.2005, str. 10).

Czwartek 1 grudzień 2005

3. zauważa, że wnioski z badania przeprowadzonego przez Global Insight, nie dają solidnego uzasadnienia zniesienia wyłączeń blokowych dla konferencji linii żeglugowych, ponieważ braki wykazane w poprzednich badaniach w zakresie zastosowań i danych nie były także rozwiązane w tym ostatnim badaniu; wzywa Komisję, aby wzięła to pod uwagę w ramach nowego projektu, a także aby przeprowadziła konsultacje z zainteresowanymi stronami, Parlamentem i Radą;
4. wzywa Komisję do uwzględnienia, w przypadku rewizji rozporządzenia (EWG) nr 4056/86, systemów prawnych i systemów działania istniejących w innych krajach (USA, Australii, Japonii i Kanadzie), bowiem wszelkie niezgodności systemu europejskiego z tymi systemami mogą powodować destabilizujące skutki społeczno-gospodarcze na skalę światową oraz doprowadzić do stosowania środków protekcyjnych;
5. podkreśla prawdopodobieństwo wystąpienia niekorzystnych skutków w przypadku całkowitej rewizji systemu, w mniejszym stopniu dla dużych, zaś w większym dla małych i średnich linii żeglugi handlowej oraz podkreśla, że nie istnieją dowody wskazujące na to, że zniesienie konferencji spowoduje obniżenie cen;
6. stwierdza, że pełna liberalizacja związana ze zniesieniem wyłączenia przyznanego konferencjom linii żeglugowych przewidzianego w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86 pociągnie za sobą konieczność dokonania odpowiednich zmian w rozporządzeniu (WE) nr 823/2000, zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 611/2005, które przewiduje wyłączenia grupowe obejmujące konsorcja towarzystw żeglugi liniowej;
7. utrzymuje, że wszelkie uregulowania w tym sektorze muszą uwzględniać charakter regionów podlegających szczególnym ograniczeniom, np. rodzaje regionów określone w art. 299 ust. 2 Traktatu, które zależne są od ciągłości świadczenia usług o szczególnych cechach;
8. podkreśla znaczenie wzrastającej liczby form współpracy, np. w zakresie porozumień ramowych, o ile są one zgodne ze wspólnotowym prawem dotyczącym konkurencji, na mocy których przewoźnicy, niezależnie od tego, czy są członkami konferencji, mogą elastycznie koordynować swoją konkurencyjność na rynku pod względem taryf przewozowych i innych warunków świadczenia usług.

Konferencje linii żeglugowych

9. na podstawie orzecznictwa Sądu Pierwszej Instancji (połączone sprawy T/191/98, T-212/98 do T-214/98 Atlantic Container Line AB i inni przeciwko Komisji⁽¹⁾, „sprawa TACA”) stwierdza, że regulowanie ładowności statków jest dopuszczenie jedynie pod warunkiem braku sztucznego popytu związanego ze wzrostem stawek przewozowych i znacznego ograniczenia prawa konferencji do ustalania stawek, co stanowi częściowe spełnienie czterech warunków kumulatywnych określonych w art. 81 ust. 3 Traktatu;
10. wskazuje, że chociaż rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zatwierdza system zamkniętych konferencji, umożliwia ono również wolny handel, co oznacza zapewnienie istotnej konkurencji ze strony innych przedsiębiorstw i niedopuszczalność dalszych ograniczeń konkurencji ze strony konferencji linii żeglugowych;
11. popiera zamiar dokonania przez Komisję przeglądu — a nie uchylecia — rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w celu zapewnienia zgodności z regułami konkurencji, głównie w drodze wykluczenia możliwości bezpośredniego ustalania cen i w drodze zezwolenia na ustanawianie cen odniesienia lub wskaźnika cen przez konferencje w ramach systemu alternatywnego zgodnie z orzecznictwem Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i w drodze zapewnienia, aby obliczanie dodatkowych stawek przewozowych i związanych z nimi wydatków odbywało się w sposób przejrzysty i po rozmowach z załadowcami oraz podkreśla, że przegląd taki winien zagwarantować wszystkim przedsiębiorstwom, niezależnie od ich rozmiaru, stabilność stawek przewozowych, wysoką jakość usług oraz rzetelną konkurencję;
12. jest zdania, że propozycja ELAA zawiera interesujące kwestie, szczególnie dotyczące ustanowienia wskaźnika cen oraz utworzenia forum dyskusyjnego dla przedsiębiorstw transportowych, załadowców i innych podmiotów tego sektora; kwestie te mogłyby zostać wykorzystane przez Komisję, zgodnie z regułami konkurencji, podczas przygotowywania projektu rozporządzenia zmieniającego i że takie nowe rozporządzenie mogłoby obowiązywać w ograniczonym okresie wynoszącym pięć lat, po upływie którego zostałaby przeprowadzona ocena; jest także zdania, że Komisja winna dokonać analizy zgodności wspomnianych kwestii z czterema warunkami kumulatywnymi określonymi w art. 81 ust. 3 Traktatu;

(¹) Zb. Orz. [2003] II-3275.

Czwartek 1 grudzień 2005

13. jest zdania, że niezależnie od przyjętego rozwiązania alternatywnego powinien zostać przewidziany okres przejściowy umożliwiający wszystkim operatorom (przedsiębiorstwom transportowym, załodowcom i innym podmiotom tego sektora) przystosowanie się do nowych przepisów;

14. wzywa Komisję do przeprowadzenia, w ramach jej uprawnień i na podstawie postanowień Kodeksu Postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych, przed przedłożeniem propozycji zmiany bądź uchylecia rozporządzenia (EWG) nr 4056/86, dyskusji z pozostałymi stronami umowy; wyraża przekonanie, że wspomniane dyskusje winny umożliwić wypracowanie jak najbardziej odpowiedniego sposobu dostosowania się przez Państwa Członkowskie posiadające nadal zobowiązania dwustronne wynikające z Kodeksu Postępowania do ewentualnego nowego statusu prawnego, w celu uniknięcia jakichkolwiek niepożądanych konsekwencji.

Międzynarodowe usługi trampowe i kabotażowe

15. wskazuje, że sektor trampowy w ogromnej większości działa w oparciu o deregulację i reguły uczciwej konkurencji; popiera wniosek Komisji dotyczący objęcia tych usług zakresem rozporządzenia (WE) 1/2003;

16. uważa, że w interesie pewności i jasności prawnej pożądane byłoby ustalenie przez Komisję, w ramach jednego procesu, wytycznych dotyczących zgodności konsorcjów armatorów do przewozu ładunków masowych i wyspecjalizowanych przedsiębiorstw okołożeglugowych z regułami konkurencji, z tym jednakże zastrzeżeniem, że nastąpi to po publikacji projektów i przeprowadzeniu konsultacji wraz z zainteresowanymi kręgami;

17. wskazuje, że na mocy rozporządzenia (EWG) nr 3577/92 nastąpiła deregulacja sektora usług kabotażowych; wyraża pogląd, że ponieważ usługi te realizowane są pomiędzy portami jednego Państwa Członkowskiego, nie mają one wpływu na handel wewnątrzspółnotowy pomiędzy Państwami Członkowskimi (art. 81 i 82 Traktatu), a zatem nie ma potrzeby bądź prawnego obowiązku obejmowania tego sektora zakresem rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Porozumienia dotyczące wyłącznie aspektów technicznych

18. wzywa Komisję do wstrzymania projektu zniesienia ustaleń zawartych w art. 2 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 określających zgodność z prawem porozumień technicznych, bowiem uważa, że zachowanie ram o wyłącznie prawnym charakterze, regulujących porozumienia techniczne, przyczyni się do pewności prawnej i lepszej orientacji usługodawców.

Kolizja przepisów prawnych

19. wzywa Komisję do wstrzymania projektu uchylecia art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86, który przewiduje przeprowadzenie negocjacji w przypadku sprzeczności prawa wspólnotowego z prawem państw trzecich, zwłaszcza w świetle zamiaru dokonania przez Komisję rewizji prawa dotyczącego konkurencji dotyczącego transportu morskiego;

*

* *

20. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.

P6_TA(2005)0467

Europejskie przepisy regulacyjne i rynki łączności elektronicznej w Europie w 2004 r.

Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie europejskich przepisów regulacyjnych i rynków łączności elektronicznej w 2004 r. (2005/2052(INI))

Parlament Europejski,

— uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europejskie przepisy regulacyjne i rynki łączności elektronicznej w 2004 r.” (COM(2004)0759),

— uwzględniając konkluzje Rady Europejskiej z dni 22-23 marca 2005 r.,