

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku w sprawie rozporządzenia Rady uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 określające szczegółowe zasady stosowania art. 85 i 86 do transportu morskiego oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1/2003 w zakresie rozszerzenia jego zakresu na usługi kabotażu i międzynarodowe usługi trampowe

COM(2005) 651 wersja ostateczna/2 — 2005/0264 (COD)

(2006/C 309/10)

Dnia 10 lutego 2006 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 83, ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 30 maja 2006 r. Sprawozdawcą była Anna BREDIMA-SAVOPOULOU.

Na 428 sesji plenarnej w dniach 5-6 lipca 2006 r. (posiedzenie z dn. 5 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 156 do 1 — 7 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Podsumowanie i wnioski końcowe

1.1 Komitet wyraża aprobatę dla zaproponowanego podejścia do rozszerzenia zakresu rozporządzenia nr 1/2003⁽¹⁾ (przepisy proceduralne dotyczące reguł konkurencji) na usługi **kabotażowe i trampowe**. Przyjmuje z zadowoleniem trwającą dyskusję między Komisją a branżą żeglugi liniowej w odniesieniu do zastosowania art. 81 i 82 do usług trampowych. Wobec braku skarg i precedensów prawnych w usługach trampowych potrzebne będzie więcej informacji o ich działaniu i zawartych porozumieniach. Z tego względu EKES przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji, aby przeprowadzić badania nad gospodarczą i prawną charakterystyką tej branży. Mając na uwadze pewność prawną, Komitet wzywa Komisję do dostarczenia wskazówek (przed zniesieniem wyłączenia z rozporządzenia nr 1/2003) w odniesieniu do samooceny zgodności różnych form porozumień o współpracy w sektorze usług trampowych z unijnym prawem o konkurencji.

1.2 Jeśli chodzi o sektor **przewozów w żegludze liniowej**, Komitet przyjmuje do wiadomości wniosek Komisji w sprawie uchylenia wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej z zasad konkurencji zawartych w Traktacie WE na podstawie faktu, że cztery zbiorcze warunki art. 81 par. 3 Traktatu WE nie są już spełnione. Komisja jest zdania, że uchylenie pociągnie za sobą obniżenie kosztów transportu, przy jednoczesnym zachowaniu stabilności usług wszystkich branż i zwiększy konkurencyjność przemysłu europejskiego. Komitet wstrzymuje się od zajmowania stanowiska w tej kwestii, aby sprawdzić, czy proponowane uchylenie będzie miało trwałe skutki.

1.3 Komitet zaleca, aby Komisja przy uchyleniu wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej uwzględniła — oprócz czynników związanych bezpośrednio z konkurencją — również aspekt bezpieczeństwa (utrata jakości transportu morskiego w związku z rezygnacją z bander Unii Europejskiej).

1.4 Komitet zaleca, aby Komisja przy uchyleniu wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej oprócz aspektów związanych bezpośrednio z konkurencją uwzględniła również aspekt zasobów ludzkich (wpływ na zatrudnienie marynarzy).

1.5 Komitet przyjmuje do wiadomości zamiar Komisji wy stosowywania odpowiednich wytycznych w sprawie konkurencji w sektorze morskim w celu ułatwienia przejścia do zasad pełnej konkurencji. Komisja zamierza ogłosić wytyczne do końca 2007 r. Przed tym ogłoszeniem, etapem pośrednim w opracowaniu wytycznych będzie ogłoszenie dokumentu z opisem zagadnień dotyczących przewozów w żegludze liniowej we wrześniu 2006 r. Komitet wzywa Komisję do sporządzenia wytycznych w ścisłej współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i do poinformowania o tym odpowiednich instytucji UE.

1.6 Wniosek Komisji jest rezultatem procesu przeglądu, który rozpoczął się w 2003 r. i objął wszystkie zainteresowane instytucje UE i inne zainteresowane podmioty. Komisja zamówiła również trzy analizy u niezależnych konsultantów. Analizy dotyczyły zagadnień wynikających z uchylenia grupowego wyłączenia, a ustalenia są opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.

1.7 Komitet odnotował również fakt, że wniosek Komisji w sprawie uchylenia wyłączenia grupowego dla żeglugi liniowej opiera się jedynie na art. 83 Traktatu WE (przepisy o konkurencji), podczas gdy podstawą prawną rozporządzenia nr 4056/86 był art. 83 (przepisy o konkurencji) w połączeniu z art. 80 par. 2 (polityka transportowa) Traktatu WE. Komitet byłby wdzięczny za informacje od Służb Prawnych Parlamentu Europejskiego, czy względy transportowe pełnią rolę pomocniczą w stosunku do względów konkurencji i czy Służby Prawne podtrzymują swoje stanowisko w sprawie podwójnej podstawy prawnej, jak to było przedstawione w ich poprzedniej opinii⁽²⁾.

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1). Opinia EKES-u: Dz. U. C 15/2001, str. 73

⁽²⁾ A6-0314/2005 z 1.12.2005

1.8 Przewidując możliwość pojawienia się w przyszłości kolizji prawa wynikającej z dokumentów prawnych przyjętych w innych jurysdykcjach, Komitet zachęca Komisję do opracowania w wytycznych przepisu zajmującego się takimi problemami. Taki przepis dotyczący konsultacji zminimalizuje zatargi i doprowadzi do znalezienia rozwiązań możliwych do zaakceptowania na szczeblu międzynarodowym.

1.9 Komitet odnotowuje, że Komisja uznaje, iż prawo dotyczące konkurencji nie ma zastosowania w ten sam sposób we wszystkich jurysdykcjach na świecie i że istnieją rozbieżności. Komisja uznaje również wzrastającą wagę współpracy międzynarodowej pomiędzy organami czuwającymi nad stosowaniem tego prawa.

1.10 Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja prowadzi podwójną politykę rozwijania rozszerzonej współpracy dwustronnej z głównymi partnerami handlowymi UE i ustalania sposobów rozszerzania wielostronnej w dziedzinie konkurencji. Komitet zachęca więc Komisję do wzmocnienia wysiłków, aby taka współpraca i dialog mogły pomóc w ustaleniu potencjalnych problemów wynikających z uchylecia rozporządzenia nr 4056/86 w UE i w rozwiązaniu takich problemów w sposób konstruktywny, przy poszanowaniu odrębności systemów prawnych partnerów. Spójność traktowania żeglugi liniowej w różnych krajach jest rzeczywiście bardzo istotna dla handlu zagranicznego.

1.11 Komitet wzywa Komisję do uwzględnienia wyniku dialogu i współpracy między Komisją a jej głównymi partnerami handlowymi przy sporządzaniu wytycznych w sprawie konkurencji w sektorze morskim.

1.12 Komitet przyjmuje do wiadomości, że następujące elementy zostały uwzględnione w uzasadnieniu do wniosku Komisji i utrzymuje, że powinny zostać uwzględnione również przy sporządzaniu wytycznych w sprawie konkurencji w sektorze morskim:

- Usługi transportu morskiego mają kluczowe znaczenie dla gospodarki UE; transport morski odpowiada za 90 % handlu zewnętrznego i 43 % handlu wewnętrznego UE.
- Utrzymujący się trend w kierunku konteneryzacji całkowicie odmienił oblicze transportu z wykorzystaniem żeglugi liniowej od momentu przyjęcia rozporządzenia nr 4056/86. Spowodował wzrost liczby i wielkości kontenerowców komorowych oraz wzrost znaczenia szlaków na świecie. Przyczyniło się to do popularności nowych porozumień operacyjnych i do spadku znaczenia konferencji żeglugi liniowej.
- System konferencji — działający od 150 lat — podlega wciąż porozumieniom wielostronnym i dwustronnym, w których stronami są państwa członkowskie UE i Wspólnota. Komitet odnotowuje, że Komisja uznaje, iż w wyniku tych porozumień data uchylecia następujących zapisów rozporządzenia nr 4056/86 (art. 1 par. 3, punkty (b) i (c), art. 3-8 i 26) powinna być przesunięta o dwa lata w celu wypowiedzenia lub rewizji tych porozumień w krajami trzecimi.

1.13 Komitet uważa, że Komisja powinna również uwzględnić interesy małych i średnich przedsiębiorstw przy uchyleciu rozporządzenia nr 4056/86. Małe i średnie przedsiębiorstwa stanowią istotną część gospodarki UE i odgrywają ważną rolę w kontekście zmienionej strategii lizbońskiej. Rynki powinny pozostać otwarte dla obecnej i potencjalnej konkurencji, włączając w to małych i średnich operatorów żeglugi liniowej.

1.14 Komitet utrzymuje, że chociaż konsolidacja może mieć pozytywny efekt dla przemysłu UE (zyski z wydajności, ekonomia skali, obniżenie kosztów), wskazana jest ostrożność, aby konsolidacja — która może nastąpić po uchyleciu rozporządzenia nr 4056/86 — nie zmniejszyła liczby podmiotów na odpowiednich rynkach, czyli aby nie ograniczyła konkurencji.

1.15 W nowym systemie Komitet zachęca dwie zainteresowane strony na szczeblu europejskim — załadowców i przewoźników — do angażowania się w dyskusje na tematy ich dotyczące i dla nich ważne.

2. Wstęp

2.1 Obecne trendy i prawodawstwo

2.1.1 Usługi transportu morskiego mają kluczowe znaczenie dla gospodarki UE; transport morski odpowiada za 90 % handlu zewnętrznego i 43 % handlu wewnętrznego UE. Od czasów antycznych jest to działalność międzynarodowa i zglobalizowana. Zasadniczo świadczone są dwa typy usług: liniowe i kabotażowe, które świadczone są na zasadach podobnych do zasad działania odpowiednio autobusów i taksówek. Flota UE stanowi 25 % floty światowej i armatorzy z UE kontrolują ponad 40 % floty światowej. Kolejne 40 % floty światowej należy do krajów basenu Pacyfiku. Transport morski UE i jego klienci (podmioty czarterujące/ załadowcy) działają w warunkach wysokiej konkurencji na rynkach światowych i zagranicznych.

2.1.2 Rozporządzenie nr 4056/86 ustanawia szczegółowe zasady stosowania reguł konkurencji (art. 81 i 82 Traktatu) do usług żeglugi liniowej z portów Wspólnoty i do nich. Jednak usługi trampowe zostały wyłączone z zakresu rozporządzenia nr 4056/86. Pierwotnie rozporządzenie spełniało dwie funkcje. Zawierało przepisy proceduralne dotyczące stosowania reguł konkurencji WE w sektorze transportu morskiego. Funkcja ta stała się zbędna po dniu 1 maja 2004 r., kiedy to transport morski zaczął podlegać ogólnym zasadom stosowania reguł konkurencji określonym w rozporządzeniu nr 1/2003. Jednak rozporządzenie nr 1/2003 nie stosuje się do międzynarodowych usług trampowych i kabotażowych. Ponadto rozporządzenie nr 4056/86 zawiera pewne istotne szczegółowe przepisy dotyczące konkurencji w sektorze morskim, a w szczególności wyłączenie grupowe dla konferencji żeglugi liniowej, zezwalające konferencjom na ustalanie cen oraz regulowanie zdolności przewozowych.

2.2 Sektor przewozów liniowych

2.2.1 Rynek przewozów w żegludze liniowej uległ znacznym zmianom od czasu przyjęcia rozporządzenia nr 4056/86. Systematyczne zwiększanie się stopnia konteneryzacji spowodowało wzrost liczby i wielkości kontenerowców oraz wzrost znaczenia sieci szlaków na świecie w odpowiedzi na zmiany w strukturze handlu światowego. To z kolei przyczyniło się to do wzrostu popularności nowych rozwiązań operacyjnych i spadku znaczenia konferencji i do znacznego wzrostu liczby silnych przewoźników niezależnych. W innych częściach świata, jak w Stanach Zjednoczonych, wprowadzenie Aktu o Reformie Żeglugi Oceanicznej (OSRA) w 1999 r. zmieniło przepisy o konferencjach obsługujących szlaki USA, zezwalając na poufne umowy na usługi. Obecnie światowi przewoźnicy liniowi działają głównie na szlakach wschód-zachód, jak również północ-południe, podczas gdy mali i średni przewoźnicy działają głównie na szlakach północ-południe i w europejskiej żegludze bliskiego zasięgu.

2.2.2 Kodeks Postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD był pierwotnie przeznaczony do regulowania systemu konferencji żeglugi liniowej pomiędzy krajami rozwiniętymi a rozwijającymi się⁽³⁾. Trzydzieści państw członkowskich UE oraz Norwegia ratyfikowały, zaakceptowały lub przystąpiły na ten kodeks, a Malta go podpisała lecz nie ratyfikowała. Kodeks ten wymienia się⁽⁴⁾ w kilku umowach z krajami trzecimi i w *acquis communautaire* (rozporządzenia nr 954/79, 4055/86, 4056/86, 4056/86). Pomimo faktu, że jest zupełnie zbędny na szlakach żeglugi dalekomorskiej, z prawnego punktu widzenia Kodeks UNCTAD wciąż istnieje.

2.2.3 Użytkownicy transportu (załadowcy i spedytorzy frachtowi) regularnie kwestionowali system konferencji, który ich zdaniem nie zapewnia odpowiedniego poziomu usług, świadczonych w sposób sprawny i niezawodny, które byłyby dostosowane do ich potrzeb. W szczególności ESC⁽⁵⁾ uważa, że usunięcie wyłączenia grupowego konferencji pozwoli na usprawnienie partnerstw między klientami a dostawcami dzięki skupieniu się na rozwiązaniach logistycznych, które pomogą przedsiębiorstwom europejskim w międzynarodowej konkurencji. Podobnie konsumenci skorzystaliby z nieznacznie obniżonych cen, jeśli stawki na produkty przywożone do UE by spadły. Z drugiej strony armatorzy są zdania, że konferencje żeglugi liniowej przyczyniły się do stabilności usług i że system konferencji umożliwił im — zarówno globalnie, jak i regionalnie — radzenie sobie ze stanami nierównowagi (sezonowymi, geograficznymi lub wynikającymi z klimatu) na większości szlaków. Tymczasem przewoźnicy działający na skalę światową (członkowie ELAA⁽⁶⁾) i ESC nawiązali z Komisją dialog mający dopomóc w opracowaniu alternatywnego systemu zgodnego z przepisami UE w zakresie konkurencji.

⁽³⁾ Więcej informacji o Kodeksie Postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD patrz 954/79, por. opinia EKES-u Dz.U. C 157 z 28.6.2005, str. 130

⁽⁴⁾ Patrz str. 4 dokumentu w sprawie statusu traktatów wielostronnych, opublikowanego przez sekretariat UNCTAD <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf>

⁽⁵⁾ ESC = Europejska Rada Załadowców (European Shippers' Council)

⁽⁶⁾ ELAA = Stowarzyszenie ds. Europejskiej Żeglugi Liniowej (European Liner Affairs Association)

2.2.4 W 2003 r. Komisja rozpoczęła przegląd rozporządzenia nr 4056/86. Ma on na celu określenie, czy niezawodność liniowych usług transportu morskiego może być zagwarantowana przy pomocy mniej restrykcyjnych środków niż horyzontalne ustalanie cen i regulacja zdolności przewozowych. W tym celu Komisja wydała dokument konsultacyjny w marcu 2003 r. i zorganizowała publiczne przesłuchanie z odpowiednimi zainteresowanymi podmiotami w grudniu 2003 r. Ponadto Komisja opublikowała materiał do dyskusji w czerwcu 2004 r. i Białą księgę w październiku 2004 r., po czym nastąpiły intensywne konsultacje z zainteresowanymi stronami. Parlament Europejski⁽⁷⁾ oraz EKES⁽⁸⁾ przedstawiły swoje opinie w sprawie Białej księgi odpowiednio w dniu 1 grudnia 2005 r. i 16 grudnia 2004 r. i zgodnie stwierdziły, że wskazana byłaby raczej rewizja niż uchylenie. W grudniu 2005 r. Komisja ostatecznie wystosowała wniosek w sprawie rozporządzenia uchylającego rozporządzenie nr 4056/86.

2.3 Sektor usług trampowych

2.3.1 Mimo iż prawie 80 % całego transportu morskiego suchych i płynnych towarów luzem odbywa się poprzez usługi trampowe, to dla większości ten ogromny sektor to ziemia nieznaną. Podstawowe cechy usług trampowych to: konkurencyjny światowy rynek, bliski ideału model konkurencji, zmienny i nieprzewidywalny popyt, obecność wielu małych przedsiębiorstw, trendy odpowiadające strukturze handlu światowego, łatwość wejścia i wyjścia z rynku, efektywność kosztowa, reagowanie na rozwój nowych rynków i potrzeby przewoźników. Rynek usług żeglugi trampowej jest bardzo rozdrobniony i zasadniczo funkcjonuje ku zadowoleniu czarterujących oraz nadawców, nie tworząc większych problemów związanych z zasadami konkurencji, ani na skalę międzynarodową, ani w kontekście UE. Brak skarg dotyczących tego sektora jest kolejnym dowodem świadczącym o jego wysokiej konkurencyjności. W związku z powyższym rozporządzenie nr 4056/86 stanowi, że usługi trampowe to usługi, do których rozporządzenie to się nie stosuje. Art. 81-82 Traktatu ustanawiającego WE mają bezpośrednie zastosowanie do tego sektora. Ponadto międzynarodowe usługi trampowe (i kabotażowe) nie są objęte zakresem rozporządzenia nr 1/2003 (przepisy proceduralne dotyczące zasad konkurencji).

2.4 Wniosek Komisji

2.4.1 Mając na uwadze strukturę rynku i przemysłu po roku 1986, Komisja Europejska stwierdziła, że cztery kryteria zbiorcze uzyskania wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej, przedstawione w art. 81 par. 3 Traktatu WE, nie zostały spełnione. Z tego powodu Komisja zaproponowała uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 w całości, a w szczególności wyłączenie grupowe dla porozumień żeglugi liniowej (art. 3-8, 13 i 26). Niektóre przepisy uznane za zbędne również zostaną uchylone zgodnie z ogólnym dążeniem WE do ograniczenia prawa wspólnotowego (art. 2 i 9). Komisja jest zdania, że uchylenie pociągnie za sobą obniżenie kosztów transportu, przy jednoczesnym zachowaniu stabilności usług wszystkich branż i zwiększy konkurencyjność przemysłu europejskiego.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005 z 01.12.2005 r.

⁽⁸⁾ Opinia EKES-u: Dz. U. C 15/2001, str. 130

2.4.2 Przed uchynieniem wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej Komisja zamierza wystosować odpowiednie wskazówki w sprawie konkurencji w sektorze morskim w celu ułatwienia przejścia do zasad pełnej konkurencji. Komisja zamierza ogłosić te wytyczne do końca 2007 r. Przed tym ogłoszeniem etapem pośrednim w opracowaniu wytycznych będzie ogłoszenie dokumentu z opisem zagadnień dotyczących przewozów w żegludze liniowej we wrześniu 2006 r.

2.4.3 Wniosek Komisji w sprawie uchynienia rozporządzenia nr 4056/86 zawiera również propozycję zmiany rozporządzenia nr 1/2003 w celu objęcia międzynarodowych usług trampowych i kabotażowych zakresem tego rozporządzenia.

3. Uwagi ogólne

3.1 Komitet jest zdania, że omawiane zagadnienie wymaga przyjęcia wyważonego podejścia uwzględniającego następujące czynniki: korzyści konkurencji dla konkurencyjności przemysłu UE, zmieniająca się struktura handlu światowego i jej wpływ na świadczenie usług transportowych, konsekwencje transportu międzynarodowego dla głównych partnerów handlowych UE oraz dla krajów rozwijających się, poglądy załadowców i przewoźników działających na skalę światową, a także małych i średnich załadowców i przewoźników.

3.2 Sektory usług trampowych i kabotażowych

3.2.1 Sektor usług trampowych działa na rynku światowym w warunkach doskonałej konkurencji. Ta unikalna cecha tego sektora, uznawana przez podmioty z tego sektora oraz naukowców, została także dostrzeżona przez UE w rozporządzeniu nr 4056/86. EKES rozumie potrzebę, by sektor ten podlegał przepisom proceduralnym w zakresie reguł konkurencji zapisanym w rozporządzeniu nr 1/2003 i popiera w związku z tym proponowane podejście. Z tego względu Komitet przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji, aby przeprowadzić badania nad gospodarczymi i prawnymi cechami tej branży. Mając na uwadze pewność prawną, Komitet wzywa Komisję do dostarczenia wskazówek (przed zniesieniem wyłączenia z rozporządzenia nr 1/2003) w odniesieniu do samooceny zgodności różnorodnych form porozumień o współpracy w sektorze usług trampowych z unijnym prawem o konkurencji. Brak skarg i precedensów prawnych w sektorze usług trampowych jest dowodem na to, że funkcjonuje on w warunkach doskonałej konkurencji. W celu zapewnienia wytycznych prawnych dla dokonania przez sektor samooceny w zakresie zgodności z regułami konkurencji UE potrzebne będzie więcej informacji o jego funkcjonowaniu i zawieranych w nim umowach. Komitet docenia także trwającą dyskusję między Komisją a branżą żeglugi morskiej w odniesieniu do zastosowania art. 81 i 81 do usług trampowych.

3.2.2 W odniesieniu do kabotażu morskiego EKES zgadza się z zaproponowanym ich traktowaniem, tzn. poddaniem kabotażu przepisom proceduralnym zawartym w rozporządzeniu nr 1/2003. Znaczna większość porozumień w tym sektorze nie wpływa na handel wewnątrzunijny ani nie ogranicza konkurencji.

3.2.3 W związku z powyższym Komitet zgadza się z podejściem Komisji do traktowania w przyszłości sektorów usług trampowych i kabotażowych.

3.3 Sektor przewozów liniowych

3.3.1 Jeśli chodzi o sektor przewozów liniowych, EKES odnotowuje wniosek Komisji w sprawie uchynienia wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej z zasad konkurencji zawartych w Traktacie WE na podstawie faktu, że cztery zbiorcze warunki art. 81 ust. 3 Traktatu WE nie są już spełnione. Komisja jest zdania, że uchynienie pociągnie za sobą obniżenie kosztów transportu, przy jednoczesnym zachowaniu stabilności usług wszystkich branż i zwiększy konkurencyjność przemysłu europejskiego. Komitet wstrzymuje się od zajmowania stanowiska w tej kwestii, aby sprawdzić, czy proponowane uchynienie będzie miało trwałe skutki.

3.3.2 Komitet przyjmuje do wiadomości zamiar Komisji wystosowywania odpowiednich wskazówek w sprawie konkurencji w sektorze morskim w celu ułatwienia przejścia do zasad pełnej konkurencji. Komitet wzywa Komisję do sporządzenia wytycznych w ścisłej współpracy z odpowiednimi zainteresowanymi stronami i do poinformowania o tym odpowiednich instytucji UE.

3.3.3 Wniosek Komisji jest rezultatem procesu przeglądu, który rozpoczął się w 2003 r. i objął wszystkie zainteresowane instytucje UE i inne zainteresowane podmioty. Komisja zamówiła również trzy analizy u niezależnych konsultantów. Analizy dotyczyły zagadnień wynikających z uchynienia wyłączenia grupowego, a ich ustalenia są opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.

3.3.4 Komitet odnotował również fakt, że wniosek Komisji w sprawie uchynienia wyłączenia grupowego dla żeglugi liniowej opiera się jedynie na art. 83 Traktatu WE (przepisy o konkurencji), podczas gdy podstawą prawną rozporządzenia nr 4056/86 był art. 83 (przepisy o konkurencji) w połączeniu z art. 80 ust. 2 (polityka transportowa) Traktatu WE.

3.3.5 Komitet odnotowuje, że Komisja uznaje, iż prawo o konkurencji nie ma zastosowania w ten sam sposób we wszystkich jurysdykcjach na świecie i że istnieją rozbieżności. Komisja uznaje również wzrastającą wagę współpracy międzynarodowej pomiędzy organami czuwającymi nad stosowaniem tego prawa.

3.3.6 Komitet z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja prowadzi dwutorową politykę, która z jednej strony polega na zacieśnianiu współpracy dwustronnej z głównymi partnerami handlowymi UE, a z drugiej na badaniu możliwości poszerzenia współpracy wielostronnej w dziedzinie konkurencji. Komitet zachęca więc Komisję do wzmocnienia wysiłków, aby taka współpraca i dialog mogły pomóc w ustaleniu potencjalnych problemów wynikających z uchynienia rozporządzenia nr 4056/86 w UE i w rozwiązaniu takich problemów w sposób konstruktywny, przy poszanowaniu odrębności systemów prawnych partnerów. Spójność traktowania żeglugi liniowej w różnych krajach jest rzeczywiście bardzo istotna dla międzynarodowego handlu.

3.3.7 Komitet wzywa Komisję do uwzględnienia wyników dialogu i współpracy między Komisją a jej głównymi partnerami handlowymi przy sporządzaniu wytycznych w sprawie konkurencji w sektorze morskim.

3.3.8 Komitet przyjmuje do wiadomości, że następujące elementy zostały uwzględnione w uzasadnieniu do wniosku Komisji i utrzymuje, że powinny zostać uwzględnione również przy sporządzaniu wytycznych w sprawie konkurencji w sektorze morskim:

- Usługi transportu morskiego mają kluczowe znaczenie dla gospodarki UE; transport morski odpowiada za 90 % handlu zewnętrznego i 43 % handlu wewnętrznego UE.
- Utrzymujący się trend wzrostu stopnia konteneryzacji w znaczący sposób zmienił rynek przewozów w żegludze liniowej od czasu przyjęcia rozporządzenia nr 4056/86. Spowodowało to wzrost liczby i wielkości kontenerowców komorowych oraz wzrost znaczenia szlaków na świecie. To z kolei przyczyniło się to do wzrostu popularności nowych rozwiązań operacyjnych i spadku znaczenia konferencji.
- System konferencji — działający od 150 lat — podlega wciąż porozumieniom wielostronnym i dwustronnym, w których stronami są państwa członkowskie UE i/lub Wspólnota. Komitet odnotowuje, że Komisja uznaje, iż w wyniku tych porozumień data uchylenia następujących zapisów rozporządzenia nr 4056/86 (art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3-8 i art. 26) powinna być przesunięta o dwa lata w celu wypowiedzenia lub rewizji tych porozumień w krajami trzecimi.

3.3.9 Komitet zaleca, aby Komisja przy uchyleniu wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej oprócz aspektów związanych bezpośrednio z konkurencją uwzględniła również czynnik ludzki (wpływ na zatrudnienie dla europejskich marynarzy). Komitet zwraca się także do Komisji z prośbą o ocenę zakresu tego oddziaływania, zwłaszcza poprzez konsultacje z Sektorowym Komitetem Dialogu Społecznego ds. Transportu Morskiego.

3.3.10 Komitet zaleca Komisji, by przy uchyleniu wyłączeń grupowych dla konferencji żeglugi liniowej uwzględniła — oprócz czynników związanych bezpośrednio z konkurencją — również aspekt bezpieczeństwa (utrata jakości transportu morskiego w związku z rezygnacją z bander Unii Europejskiej).

3.3.11 Komitet uważa, że Komisja powinna również uwzględnić interesy małych i średnich przedsiębiorstw przy uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86. Małe i średnie przedsiębiorstwa stanowią istotną część gospodarki UE i odgrywają ważną rolę w kontekście zrewidowanej strategii lizbońskiej. Rynki powinny pozostać otwarte dla obecnej i potencjalnej konkurencji, włączając w to małych i średnich operatorów żeglugi liniowej i załadowców.

3.3.12 Komitet jest zdania, że aczkolwiek konsolidacja może mieć pozytywny wpływ na przemysł UE (większa wydajność, korzyści skali, oszczędność kosztów), konieczne jest jednak działanie ostrożne tak, by uniknąć sytuacji — która może się pojawić po uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86 — gdzie konsolidacja oznacza istnienie mniejszej ilości podmiotów na odnośnych rynkach, a tym samym mniejszą konkurencję.

3.3.13 W nowym systemie Komitet zachęca dwie zainteresowane strony na szczeblu europejskim — załadowców i przewoźników — do angażowania się w dyskusje na tematy ich dotyczące i dla nich ważne.

4. Uwagi szczegółowe

4.1 Podstawa prawna

4.1.1 Komitet zauważa, że rozporządzenie nr 4056/86 posiada podwójną podstawę prawną (art. 80 ust. 2 oraz art. 81-82 i 83 odnoszące się odpowiednio do polityki transportowej i reguł konkurencji), podczas gdy proponowane rozporządzenie ma tylko jedną podstawę (art. 81-82). Komitet stwierdza także, że ta pojedyncza podstawa prawna została podtrzymana przez Służbę Prawną Rady. Komitet byłby wdzięczny za informacje od Służb Prawnych Parlamentu Europejskiego, czy względy transportowe pełnią rolę pomocniczą w stosunku do względów konkurencji i czy Służby Prawne PE podtrzymują swoje stanowisko w sprawie podwójnej podstawy prawnej, jak to było przedstawione w ich poprzedniej opinii (grudzień 2005 r.).

4.2 Kolidzja prawa

4.2.1 Komisja proponuje zniesienie art. 9 rozporządzenia nr 4056/86, ponieważ jest zdania, że uchylenie wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych nie stworzyłoby ryzyka kolizji z prawem międzynarodowym. Zgodnie z rozumowaniem Komisji taka kolizja prawa miałaby miejsce wyłącznie w przypadku, gdy w jednej jurysdykcji zabrania się czegoś, co jest w innej wymagane. Komisja nie posiada informacji o tym, by jakkolwiek jurysdykcja nakładała taki obowiązek na operatorów żeglugi liniowej.

4.3 Komitet, przewidując możliwość pojawienia się w przyszłości kolizji prawa wynikającej z dokumentów prawnych przyjętych w innych jurysdykcjach, wzywa Komisję do opracowania w wytycznych przepisu dotyczącego takich problemów. Taki przepis dotyczący konsultacji zminimalizuje zatargi i doprowadzi do znalezienia rozwiązań możliwych do zaakceptowania na szczeblu międzynarodowym.

Bruksela, 5 lipca 2006 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND