

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Dokument z posiedzenia

WERSJA OSTATECZNA
A6-0217/2006

22.6.2006

*

SPRAWOZDANIE

w sprawie wniosku dotyczącego 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)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS))

Komisja Gospodarcza i Monetarna

Sprawozdawca: Corien Wortmann-Kool

Objaśnienie używanych znaków

- * Procedura konsultacji
większość oddanych głosów
- **I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- **II Procedura współpracy (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by odrzucić lub
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- *** Procedura zgody
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w
art. 7 Traktatu UE*
- ***I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)
większość oddanych głosów
- ***II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)
*większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólne stanowisko
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE by
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- ***III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)
większość oddanych głosów by zatwierdzić wspólny projekt

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

Poprawki do tekstu legislacyjnego

W poprawkach Parlamentu zmiany zaznaczone są wytłuszczonym drukiem i kursywą. Oznaczenia zwykłą kursywą są wskazówką dla służb technicznych, że proponowana jest, w celu opracowania tekstu końcowego, korekta elementów tekstu legislacyjnego (np. elementów w oczywisty sposób błędnych lub brakujących w danej wersji językowej.) Sugestie korekty wymagają zgody właściwych służb technicznych.

SPIS TREŚCI

	Strona
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO	5
UZASADNIENIE	13
OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI	17
PROCEDURA	32

PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie wniosku dotyczącego 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)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS))

(Procedura konsultacji)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Radzie (COM(2005)0651)¹,
 - uwzględniając art. 83 Traktatu WE, na mocy którego Rada skonsultowała się z Parlamentem (C6-0046/2006),
 - uwzględniając art. 51 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Gospodarczej i Monetarnej oraz opinię Komisji Transportu i Turystyki (A6-0217/2006),
1. zatwierdza po poprawkach wniosek Komisji;
 2. zwraca się do Komisji o odpowiednią zmianę jej wniosku, zgodnie z art. 250 ust. 2 Traktatu WE;
 3. zwraca się do Rady, jeśli ta uznałaby za stosowne oddalić się od przyjętego przez Parlament tekstu, o poinformowanie go o tym fakcie;
 4. zwraca się do Rady o ponowne skonsultowanie się z Parlamentem, jeśli ta uznałaby za stosowne wprowadzenie znaczących zmian do wniosku Komisji;
 5. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawki Parlamentu

Poprawka 1 PUNKT UZASADNIENIA 3

(3) Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86

(3) Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

wyłącza spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, umowy, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć stosując mniej restrykcyjne środki. **Jednakże szczegółowy przegląd branży dokonany przez Komisję wykazał, że żegluga liniowa nie jest branżą wyjątkową, ponieważ jej struktura kosztów nie różni się w sposób istotny od struktury innych branż. Dlatego też nie ma dowodów na to, że ochrona branży przed konkurencją jest konieczna.**

wyłącza spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, umowy, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć stosując mniej restrykcyjne środki. **Szczegółowy przegląd branży dokonany przez Komisję wykazał, że żegluga liniowa jest w dzisiejszych czasach wysoce konkurencyjna i że nie ma dowodów na to, że ochrona branży przed konkurencją jest konieczna. Biorąc pod uwagę obecne warunki w zakresie konkurencji światowej, wysokie koszty i ryzyko inwestycji w żegludze liniowej uznaje się jednak przydatność wymiany informacji w sektorze między zainteresowanymi stronami.**

Poprawka 2
PUNKT UZASADNIENIA 9

(9) Wyłączenia spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, porozumień o charakterze czysto technicznym oraz procedura postępowania w przypadku ewentualnej kolizji praw są także zbędne. Z tych przyczyn przepisy te winny zostać skreślone.

(9) By ułatwić dokonywanie transakcji w tym sektorze, wytyczne określone w art. 1 ust. 2 wskazują na kwestie dotyczące porozumień technicznych w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86.

Poprawka 3
PUNKT UZASADNIENIA 10

(10) W związku z powyższym rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 winno zostać uchylone w całości.

(10) W związku z powyższym rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 winno zostać uchylone w całości, **a wyłączenie grupowe dla konferencji dobiegnie końca po dwuletnim okresie przejściowym od daty wejścia w życie decyzji Rady**

uchylającej to rozporządzenie.

Uzasadnienie

Z uwagi na jasność prawną dwuletni okres przejściowy powinien być jasno określony, jak proponuje Komisja w art. 1.

Poprawka 3

PUNKT UZASADNIENIA 10 A (nowy)

(10c) Ponieważ wprowadzenie w życie niniejszego rozporządzenia stworzy kolizję przepisów prawnych w związku z faktem przystąpienia niektórych państw członkowskich do kodeksu postępowania dla konferencji linii żeglugowych UNCTAD, zaleca się, by te państwa członkowskie wycofały się z kodeksu na zasadzie porozumień dwustronnych, narzucenie im tego nie jest jednak możliwe. Z sytuacji tej wynika konieczność ustanowienia konkretnej procedury pozwalającej na zajmowanie się ewentualnymi kolizjami prawa międzynarodowego. Po uchynieniu postanowień art. 9 rozporządzenia (EWG) (EWG) nr 4056/86, podstawa prawna podejmowania przez Komisję działań w tej dziedzinie z upoważnienia Rady zostanie utrzymana w oparciu o art. 300 traktatu WE.

Poprawka 5

PUNKT UZASADNIENIA 11

(11) Konferencje linii żeglugowych są tolerowane w kilku jurysdykcjach. W tym, tak jak i w innych sektorach, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Ze względu na globalny charakter branży przewozów w żegludze liniowej Komisja podejmie wszelkie stosowne inicjatywy, by wesprzeć zniesienie wyłączenia dla ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii

(11) Konferencje linii żeglugowych są tolerowane w kilku jurysdykcjach. W tym, tak jak i w innych sektorach, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Ze względu na globalny charakter branży przewozów w żegludze liniowej Komisja podejmie wszelkie stosowne inicjatywy, by wesprzeć zniesienie wyłączenia dla ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii

żeglugowych, które istnieją gdzie indziej, **utrzymując jednocześnie** wyłączenie dla współpracy operacyjnej pomiędzy liniami żeglugowymi skupionymi w konsorcjach lub sojuszach zgodnie z zaleceniami sekretariatu OECD z 2002 r.

Kabotaż oraz międzynarodowe usługi trampowe zostały wyłączone spod zasad stosowania art. 81 i 82 Traktatu określonych początkowo w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86, a następnie w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003. Obecnie są to jedyne sektory wyłączone spod przepisów wykonawczych Wspólnoty w zakresie konkurencji. Brak skutecznych uprawnień wykonawczych w odniesieniu do tych sektorów jest nieprawidłowością z legislacyjnego punktu widzenia.

(Patrz poprawka 9 do punktu uzasadnienia 12 a (nowego).)

Uzasadnienie

Zmiana struktury tekstu, ponieważ ta część dotyczy kabotażu i usług trampowych, podczas gdy następne punkty uzasadnienia nadal dotyczą usług żeglugi liniowej.

Poprawka 5

PUNKT UZASADNIENIA 11 A (nowy)

(11a) Wraz z wytycznymi Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu przejrzysty przegląd stanowisk krajów trzecich (Chiny, USA, Japonia, Singapur i Indie) wobec nowej polityki UE w sprawie usług żeglugi liniowej (akceptacja, przystosowanie, sprzeciw, skutki niekorzystne, itp.) i ich gotowości do przystosowania własnych systemów.

Uzasadnienie

Przed ustaleniem wytycznych Komisja Europejska powinna zdobyć więcej informacji o punkcie widzenia i możliwej reakcji krajów trzecich na uchylene rozporządzenia 4056/86.

Poprawka 7
PUNKT UZASADNIENIA 11 B (nowy)

(11b) Ponieważ w związku ze zniesieniem systemu konferencji może zaistnieć konieczność dostosowania przez państwa członkowskie ich zobowiązań międzynarodowych, postanowienia rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 dotyczące wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych winny nadal mieć zastosowanie w okresie przejściowym w odniesieniu do konferencji spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

(Patrz poprawka 11 do punktu uzasadnienia 16.)

Uzasadnienie

Zmiana struktury tekstu, ponieważ ta część nadal dotyczy usług żeglugi liniowej.

Poprawka 8
PUNKT UZASADNIENIA 11 C (nowy)

(11c) Nie wydaje się, by kodeks UNCTAD pełnił jeszcze znaczącą rolę w międzynarodowym sektorze usług żeglugi liniowej. Dlatego potrzeba wypowiedzenia kodeksu przez państwa członkowskie nie powinna stanowić przeszkody dla rewizji systemu konkurencji UE dotyczącego konferencji żeglugi liniowej. Komisja powinna jednakże zbadać handlowe i polityczne następstwa takiego wypowiedzenia.

Uzasadnienie

WE powinna zbadać następstwa wypowiedzenia kodeksu UNCTAD i podjąć w razie potrzeby konieczne działania.

Poprawka 9
PUNKT UZASADNIENIA 12 A (nowy)

(12a) Kabotaż oraz międzynarodowe usługi trampowe zostały wyłączone z zakresu stosowania art. 81 i 82 Traktatu określonych początkowo w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86, a następnie w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003. Obecnie są to jedyne sektory wyłączone spod przepisów wykonawczych Wspólnoty w zakresie konkurencji. Brak skutecznych uprawnień wykonawczych w odniesieniu do tych sektorów jest nieprawidłowością z legislacyjnego punktu widzenia.

(Patrz poprawka 5 do punktu uzasadnienia 11.)

Uzasadnienie

Zmiana struktury tekstu ponieważ ta część dotyczy kabotażu i usług trampowych.

Poprawka 10
PUNKT UZASADNIENIA 14 A (nowy)

x

(14a) Przed uchyleciem w szczególności art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003, zmianie rozporządzenia (WE) nr 1/2003 powinno towarzyszyć przyjęcie wytycznych dotyczących sektora usług trampowych objętych art. 81 i 82 Traktatu, w celu dostarczenia pewności prawnej sektorowi i uwzględnienia jego specyfiki, w szczególności w odniesieniu do porozumień kartelowych. Niniejsze wytyczne powinny być opracowane w bliskiej współpracy z zainteresowanymi stronami, po konsultacji z Parlamentem Europejskim.

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej należy ustalić wytyczne przed uchyleciem wyłączenia zawartego w art. 32 rozporządzenia 1/2003, patrz także poprawka 14.

Poprawka 11
PUNKT UZASADNIENIA 16

(16) Ponieważ w związku ze zniesieniem systemu konferencji może zaistnieć konieczność dostosowania przez Państwa Członkowskie swoich zobowiązań międzynarodowych, przepisy rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 dotyczące wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych winny nadal mieć zastosowanie w okresie przejściowym w odniesieniu do konferencji spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia **skreślony**

(Patrz poprawka 7 do punktu uzasadnienia 11b (nowego).)

Uzasadnienie

Zmiana struktury tekstu ponieważ ta część nadal dotyczy usług żeglugi liniowej.

Poprawka 12
PUNKT UZASADNIENIA 15 A (nowy)

(15a) W związku z powyższym Komisja powinna zbadać, czy zachodzi konieczność zmiany bądź uchylecia innych aktów prawnych WE, takich jak rozporządzenie Rady (EWG) nr 954/79 czy rozporządzenie Rady (EWG) nr 4055/86.

Uzasadnienie

Inne akty prawne UE mogą wymagać dostosowania w wyniku wprowadzenia niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 13
ARTYKUŁ 1

Rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zostaje uchylone.
Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7,

Rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 zostaje uchylone.
Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7,

art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty.

art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty.

Komisja Europejska przyjmuje wytyczne przed końcem okresu przejściowego. Wytyczne zawierają między innymi wskazówki dotyczące art. 2 rozporządzenia 4056/86, przed jego uchyleciem. Ponadto wytyczne uwzględniają w szczególności interesy małych i średnich armatorów oraz tych, którzy prowadzą działalność na rynkach.

Poprawka 14 ARTYKUŁ 2

Artykuł 32 rozporządzenia (WE) nr 1/20003 zostaje **skreślony**.

Artykuł 32 rozporządzenia (WE) nr 1/20003 zostaje **uchylony**.

Komisja Europejska przyjmuje wytyczne dla usług trampowych przed datą uchylecia art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej sektorowi, ustalenie wytycznych dla usług trampowych powinno być obowiązkowe.

UZASADNIENIE

A. Informacje ogólne

Transport morski odgrywa znaczącą rolę w stosunkach handlowych UE z państwami trzecimi. Odpowiada on w rzeczywistości za około 45% handlu zagranicznego UE pod względem wartości i około 75% pod względem ilości. Europejskie towarzystwa żeglugowe odgrywają coraz ważniejszą rolę w transporcie morskim i stanowią istotny czynnik rozwoju stosunków handlowych między Azją a Europą.

Rynek przewozów żeglugowych dzieli się na dwie główne kategorie: usługi regularne („żegluga liniowa”) i nieregularne („trampowe”). Główną podstawą prawną dla tego sektora jest rozporządzenie Rady nr 4056/86 ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 81 i 82 (dawniej art. 85 i 86) Traktatu do transportu morskiego. Rozporządzenie to zawiera w szczególności:

- a) przepisy proceduralne (które stały się zbędne w momencie, gdy transport morski zaczął podlegać ogólnym zasadom stosowania reguł konkurencji określonym w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1/2003) oraz
- b) wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych, zezwalające im między innymi na ustalanie opłat przewozowych oraz regulowanie zdolności przewozowych statków.

W swym wniosku Komisja twierdzi, że rynek przewozów w żegludze liniowej w ogóle, a zwłaszcza w ramach konferencji linii żeglugowych, uległ znacznym zmianom od czasu przyjęcia rozporządzenia 4056/86. Coraz częściej przewozy są konteneryzowane, a rola konsorcjów i sojuszy znacznie wzrosła, ze szkodą dla konferencji żeglugi liniowej. Ponadto klienci korzystający z usług przewozowych kwestionują system konferencji linii żeglugowych, krytykując jego podejście kartelowe i twierdząc, że nie daje on motywacji do oszczędności w przemyśle transportowym.

Usunięto już uregulowania w zakresie usług kabotażowych oraz międzynarodowych usług trampowych, których świadczenie opiera się teraz na zasadach uczciwej konkurencji. Pozostają one obecnie jedynymi sektorami wyłączonymi spod przepisów wykonawczych Wspólnoty w zakresie konkurencji określonych w rozporządzeniu nr 1/2003.

Dnia 1 grudnia 2005 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie stosowania reguł konkurencji do transportu morskiego. Z jednej strony Parlament uznał ważną rolę zgodności z regułami konkurencji UE. Z drugiej strony Parlament wykazał się brakiem zdecydowania w odniesieniu do możliwych konsekwencji dla sektora transportu morskiego, implikacji dla innych zainteresowanych stron oraz możliwych konsekwencji międzynarodowych. Parlament podkreślił znaczenie stworzenia wytycznych dla zapewnienia sektorowi pewności prawnej.

B. Treść wniosku Komisji

1. Konferencje linii żeglugowych

W przeglądzie rozporządzenia nr 4056/86 Komisja doszła do wniosku, że wyłączenie konferencji linii żeglugowych z ogólnych reguł konkurencji określonych w art. 81 i 82 nie jest

już uzasadnione.

Komisja udowadnia, że wyłączenie, które jest nieograniczone w czasie i które nie zawiera żadnych progów dotyczących udziału w rynku, ani nie prowadzi do większej stabilności cen, ani też nie zapewnia bardziej niezawodnych usług niż środki mniej restrykcyjne.

Konkretniej rzecz ujmując, konferencje linii żeglugowych nie spełniają czterech łącznych warunków¹, o których mowa w art. 81(3) Traktatu, i które uzasadniałyby dalsze ustalanie cen i regulację zdolności przewozowych w ramach systemu wyłączenia grupowego.

Ponieważ nie ma dowodów, że sektor ten należy chronić przed konkurencją, by mógł świadczyć swe usługi, Komisja pragnie zaproponować uchylene rozporządzenia w całości, łącznie z wyłączeniem grupowym.

1.1. Alternatywne ramy

Uchylenie wyłączenia grupowego prowokuje do poruszenia kwestii konieczności opracowania alternatywnych ram współpracy do systemu konferencji żeglugi liniowej. W związku z powyższym Stowarzyszenie ds. Europejskiej Żeglugi Liniowej (ELAA) proponuje wprowadzenie systemu wymiany informacji. Komisja planuje przedstawienie wytycznych do oceny tej kwestii i określenia zakresu, w jakim to podejście będzie zgodne z prawem UE w zakresie konkurencji.

1.2. Implikacje międzynarodowe

Kodeks Postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD, który wszedł w życie w roku 1983, stanowi podstawowe prawodawstwo regulujące międzynarodowe usługi morskie. Obecnie w praktyce kodeks ten nie jest już ważnym elementem w handlu morskim między krajami. Kilka państw członkowskich ratyfikowało Kodeks Postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych UNCTAD. Zniesienie wyłączenia grupowego dla konferencji linii żeglugowych sprawi, że stosowanie kodeksu stanie się niezgodne z regułami konkurencji WE. Zatem państwa członkowskie, które ratyfikowały kodeks, będą musiały dokonać jego wypowiedzenia.

2. Usługi kabotażowe i trampowe

Komisja proponuje skreślenie art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 w celu zakończenia wyłączania usług kabotażowych i trampowych spod przepisów *wykonawczych* Wspólnoty w zakresie konkurencji. W opinii Komisji zmiana ta nie pociągnęłaby za sobą poważnych konsekwencji, ponieważ *zasadnicze* reguły konkurencji (art. 81 i 82 Traktatu) już mają zastosowanie do usług kabotażowych i trampowych.

Jeżeli chodzi o konferencje linii żeglugowych Komisja zamierza również utorować drogę dla nowych ram prawnych poprzez przedstawienie wytycznych dla sektora usług trampowych.

¹ Cztery warunki wymienione w art. 81(3) Traktatu są następujące:

1. wyłączenie przyczynia się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego,
2. użytkownicy mają prawo do słusznej części zysku, który z tego wynika,
3. ograniczenia są niezbędne do osiągnięcia tych celów,
4. żadna ze stron nie ma możliwości eliminowania konkurencji w stosunku do znacznej części danych produktów.

Komisja opracuje i przyjmie wytyczne zarówno dla konferencji linii żeglugowych, jak i dla usług trampowych. Prace przygotowawcze zostaną przeprowadzone przez grupę roboczą Europejskiej Sieci Konkurencji (ECN) ds. transportu morskiego przy ścisłej współpracy z zainteresowanymi podmiotami. Publiczne przedstawienie wytycznych planowane jest przed końcem 2007 r.

3. Inne formy współpracy zgodne z regułami konkurencji UE

3.1. Wyłączenie grupowe dla konsorcjów

Po uchyleniu rozporządzenia nr 4056/86 szeroka współpraca między liniami żeglugowymi będzie nadal możliwa w ramach wyłączenia grupowego dla konsorcjów, pod warunkiem, że przewoźnicy świadczyć będą wspólne usługi. Taki rodzaj współpracy obejmuje podział kosztów, nie dotyczy jednak wspólnego ustalania cen, co ma na celu utrzymanie pewnego rodzaju konkurencji między liniami świadczącymi wspólne usługi.

3.2. Porozumienia dyskusyjne

Porozumienie dyskusyjne jest rodzajem porozumienia ramowego, na podstawie którego przewoźnicy mogą elastycznie koordynować swoje działania konkurencyjne na rynku w zakresie stawek przewozowych i innych warunków świadczenia usług. Zakres i treść takich porozumień mogą być różnorodne. Porozumienia dyskusyjne dotyczą zwykle wymiany poufnych informacji gospodarczych pomiędzy konkurentami i dlatego powinny respektować ustalone orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości dotyczące wymiany informacji.

C. Opinia sprawozdawcy

1. Wstęp

Sprawozdawca generalnie popiera uchylenie rozporządzenia i zgadza się co do faktu, że brak jest rozstrzygających dowodów gospodarczych na to, że założenia, na których opierało się wyłączenie grupowe w momencie jego przyjmowania w 1986 r. są nadal uzasadnione w świetle obecnej sytuacji rynkowej i na podstawie czterech łącznych warunków.

Sprawozdawca przyjmuje z zadowoleniem fakt, że inne formy współpracy będą kontynuowane (uzasadnienie B3). Komisja powinna jednak wykazać się większą świadomością możliwych konsekwencji uchylenia wyłączenia grupowego.

2.1. Konferencje linii żeglugowych

Po pierwsze, kluczowe znaczenie ma zapewnienie bezpieczeństwa prawnego sektorowi morskemu, którego dotyczą niniejsze przepisy, co do kwestii praktyk dozwolonych i niedozwolonych na mocy przepisów Traktatu. Z tego względu ogromne znaczenie ma opracowanie wytycznych. Powinno to umożliwić podmiotom dostosowanie się do nowych ram prawnych i pomóc im płynnie przejść do systemu, w którym obowiązują reguły konkurencji. Wytyczne te powinny zostać opracowane we współpracy z zainteresowanymi podmiotami. Uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 powinno być warunkowe i zależne od stworzenia wytycznych dla sektora morskiego, a po wstępnym opracowaniu wytycznych

konieczne są konsultacje z Parlamentem Europejskim. Z tego względu sprawozdawca proponuje zmianę do art. 1 rozporządzenia Rady (poprawka 13).

2.2. Kontekst międzynarodowy

Konferencje linii żeglugowych działają globalnie. Uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 może mieć wpływ na handel z państwami trzecimi. Zdaniem Komisji brak dostosowania zasad UE do reguł obowiązujących w innych krajach nie będzie miało efektu destabilizującego ani też nie doprowadzi do wprowadzenia środków protekcyjnych. Należy jednak mieć na względzie istniejące systemy prawne i sposoby działań w innych częściach świata (Chiny, USA, Japonia, Singapur i Indie). Dlatego pożyteczne jest głębsze poznanie stanowisk krajów trzecich oraz ocena, do jakiego stopnia chcą one dostosować swe systemy do nowych założeń polityki UE. W związku z powyższym sprawozdawca proponuje, by Komisja Europejska przygotowała przejrzyste streszczenie formalnych stanowisk państw trzecich w odniesieniu do rozporządzenia Rady. Informacje te mogą również zostać wykorzystane w wytycznych, które opracuje Komisja (poprawka 5).

Uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 oznacza, że państwa członkowskie, które przyjęły kodeks UNCTAD muszą wypowiedzieć porozumienia dwustronne. To z kolei może mieć wpływ na stosunki z tymi krajami i może stanowić kwestię drażliwą politycznie. Aby uniknąć wszelkich negatywnych konsekwencji państwa członkowskie będą miały wystarczającą ilość czasu na zakończenie istniejących porozumień dwustronnych. Komisja powinna przeanalizować implikacje i w razie konieczności służyć pomocą w znalezieniu odpowiednich rozwiązań dla problemów, które mogą powstać (poprawka 7).

3. Międzynarodowe usługi trampowe i kabotaż

Sprawozdawca opowiada się za propozycją Komisji dotyczącą włączenia międzynarodowych usług trampowych oraz usług kabotażowych w zakres rozporządzenia nr 1/2003. Działanie takie zgodne jest z polityką konkurencji UE. Zmianie tej powinno jednak towarzyszyć opracowanie wytycznych dla sektora usług trampowych w celu zagwarantowania mu jasności i pewności prawnej oraz uwzględnienia jego szczególnej charakterystyki, np. porozumień kartelowych. Należy zatem z zadowoleniem przyjąć fakt, że Komisja rozpoczęła badania nad charakterystyką sektora (suplement do Dz.U. S 35 z 21.2.2006 r.) i zamierza przyjąć wytyczne w zakresie zastosowania reguł konkurencji do karteli trampowych. Skreślenie art. 32 rozporządzenia nr 1/2003 powinno nastąpić warunkowo, po opracowaniu wytycznych dla sektora (poprawka 14).

7.6.2006

OPINIA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI

dla Komisji Gospodarczej i Monetarniej

w sprawie wniosku dotyczącego 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)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Fernand Le Rachinel

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

1. Wstęp

W dziedzinie prawa dotyczącego konkurencji transport morski zajmuje szczególne miejsce. O ile sektor ten jest w zasadzie objęty zasadami prawa wspólnotowego, istnieją w nim jednak pewne wyjątki dające mu w pewnych podsektorach większy margines działania w stosunku do innych sektorów gospodarki.

Przedmiotowe wyjątki to:

- a. **Konferencje linii żeglugowych** określone w art. 2 rozporządzenia 4056/86 są dozwolone na mocy tego rozporządzenia.
- b. **Porozumienia techniczne** armatorów są dozwolone na mocy art. 2 rozporządzenia 4056/86, jeżeli ich przedmiotem i celem jest jedynie zastosowanie lepszych technik oraz praktykowanie współpracy technicznej bez ograniczania konkurencji.
- c. **Usługi trampowe** (usługi nieregularne) **oraz kabotażowe** są wyłączone z zasad stosowania prawa wspólnotowego dotyczącego konkurencji na mocy art. 32 rozporządzenia (EWG) 1/2003. Dla wyjaśnienia, chodzi tu o wyłączenie tych dwóch sektorów z **ogólnych zasad stosowania prawa dotyczącego konkurencji**. Oczywiście jest, że są one od zawsze objęte zakresem stosowania podstawowych zasad prawa pierwotnego, tzn. art. 81 oraz 82 Traktatu.

2. Wniosek Komisji

Komisja Europejska proponuje w **artykule 1 uchylenie** rozporządzenia (EWG) nr 4056/86. Uchylenie to zawierałoby z jednej strony **zniesienie porozumień technicznych**, które zawsze były terenem wieloletnich sporów między armatorami a Komisją oraz Trybunałem Sprawiedliwości.

Z drugiej strony **konferencje linii żeglugowych nie będą mogły już dłużej istnieć** w postaci określonej w art. 1b, 3, 4, 5 oraz 6. Konferencje te oparte są o jeden „wyjątek” na kategorię, przyznany konferencjom przez rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 i umożliwiający im ustalanie ceny i regulowanie swojej zdolności, co w zasadzie jest sprzeczne z europejskim prawodawstwem dotyczącym konkurencji.

W artykule 2 proponuje się skreślenie artykułu 32 rozporządzenia (EWG) nr 1/2003. Poprzez skreślenie tego artykułu **sektory usług trampowych i kabotażowych** powinny wejść w zakres stosowania **ogólnych zasad stosowania prawa dotyczącego konkurencji w postaci** ustalonej tym rozporządzeniem.

3. Opinia sprawozdawcy

Sprawozdawca:

- uważa, że usługi transportu morskiego mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju gospodarki Unii Europejskiej.
- stwierdza, że wszystkie podmioty sektora, szczególnie spedytorzy i armatorzy są zdania, że obecnie konieczna jest rewizja stworzonych na korzyść konferencji linii żeglugowych wyjątków od zasad konkurencji.
- z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji dotyczącą dwuletniego okresu przejściowego dla uchylenia rozporządzenia 4056/86, w trakcie którego armatorzy i ogół profesji tego sektora będą mogli przystosować się do nowych zasad konkurencji, oraz stwierdza, że okres 2 lat jest uważany za wystarczający zarówno przez Komisję, jak i przez armatorów.
- uważa, że zastąpienie wyjątków przyznanych na kategorii wytycznymi dotyczącymi wdrożenia zasad konkurencji w sektorze transportu morskiego jest konieczne oraz że należy położyć nacisk na nieuchylanie rozporządzenia 4056/86 przed ostatecznym opracowaniem tych wytycznych.
- stwierdza, że w sprawozdaniu Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (A6-0314/2005), przyjętym ostatnio po opublikowaniu białej księgi COM(2004)675 wersja końcowa na ten sam temat, PE wzywa Komisję do ostrożnego postępowania w kwestii zniesienia konferencji linii żeglugowych.
- artykuły proponowanego rozporządzenia powinny uwzględniać jeszcze inny element, mianowicie szczególną uwagę poświęconą małym i średnim armatorom oraz usługom specjalnym (specialised trades). Punkt ten jest przedmiotem złożonej przez sprawozdawcę poprawki.

Zamiarem UE jest przyznanie w przyszłości większej roli transportowi morskemu. W tym celu wystarczy zapoznać się z białą księgą na temat polityki transportowej oraz przedstawionym ostatnio programem Marco Polo II.

Aby osiągnąć ten cel, ceny powinny zmieniać się tak, aby przyciągać nowych klientów, być przejrzystymi, powodować transportowanie części ładunków drogowych, przyczyniać się do odblokowania dróg. Wiedząc, że droga jest prawdopodobnie najbardziej konkurencyjnym sposobem transportu, wiadomo którą należy pójść.

POPRAWKI

Komisja Transportu i Turystyki zwraca się do Komisji Gospodarczej i Monetarnej, właściwej dla tej sprawy, o uwzględnienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Tekst proponowany przez Komisję ¹	Poprawki Parlamentu
uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 83 ,	Poprawka 1 Odniesienie 1 uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 i 83 ,

Uzasadnienie

Podwójna podstawa prawna rozporządzenia 4056/86 musi zostać zachowana, ponieważ uchylenie tego rozporządzenia dotyczy nie tylko konkurencji w sektorze linii żeglugowych, ale także koordynacji i umów międzynarodowych dotyczących tego sektora.

Poprawka 2 Punkt uzasadnienia 3

3. Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86 wyłącza spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, umowy, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć stosując mniej restrykcyjne środki. **Jednakże**

3. Wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych przewidziane w rozporządzeniu (EWG) nr 4056/86 wyłącza spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, umowy, decyzje oraz uzgodnione praktyki wszystkich lub części członków jednej lub kilku konferencji, które spełniają określone warunki. Uzasadnienie dla wyłączenia grupowego zakłada zasadniczo, że konferencje przynoszą stabilność, gwarantując eksporterom niezawodność usług, czego nie można osiągnąć stosując mniej restrykcyjne środki. **W obecnych**

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

szczegółowy przegląd branży dokonany przez Komisję wykazał, że żegluga liniowa nie jest branżą wyjątkową, ponieważ jej struktura kosztów nie różni się w sposób istotny od struktury innych branż. Dlatego też nie ma dowodów na to, że ochrona branży przed konkurencją jest konieczna.

warunkach konkurencji światowej, gwałtownych zmian, wysokich kosztów i ryzyka dla inwestycji w sektorze żeglugi liniowej uznaje się przynajmniej konieczność wymiany informacji między podmiotami działającymi w tym sektorze.

Uzasadnienie

1) Wnioski badań przeprowadzonych na zlecenie Komisji nie stanowią pewnej podstawy do podjęcia decyzji o zniesieniu obowiązujących wyłączeń grupowych dla konferencji linii żeglugowych. Nie odpowiedziano w wiarygodny i precyzyjny sposób na główne pytania dotyczące konsekwencji pełnej liberalizacji, a także czterech łącznych warunków wyłączenia.

2) Sektor usług linii żeglugowych działa w środowisku poddanym bardzo dużej konkurencji. Z uwagi na jego specyfikę (struktura i działanie) wymiana informacji między podmiotami działającymi w tym sektorze jest niezbędna i ułatwi dostosowanie się do nowego systemu.

Poprawka 3

Punkt uzasadnienia 4

4. Pierwszy warunek wyłączenia na mocy art. 81 ust. 3 wymaga, by umowa restrykcyjna przyczyniała się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego. Jeśli chodzi o efektywność wynikającą z istnienia konferencji, konferencje żeglugi liniowej **nie mają już możliwości narzucania taryfy konferencji, choć nadal jeszcze mogą ustalać opłaty oraz opłaty dodatkowe stanowiące część ceny transportu**. Nie ma również dowodów na to, że system konferencji prowadzi do stabilizacji stawek przewozowych lub zapewnia większą niezawodność usług przewozowych niż byłoby to w przypadku rynku, na którym panuje pełna konkurencja. Członkowie konferencji coraz częściej świadczą swoje usługi na podstawie indywidualnych umów o świadczenie usług zawieranych z poszczególnymi eksporterami. **Ponadto** konferencje nie regulują dostępnych zdolności przewozowych, ponieważ jest to przedmiot

4. Pierwszy warunek wyłączenia na mocy art. 81 ust. 3 wymaga, by umowa restrykcyjna przyczyniała się do polepszenia produkcji lub dystrybucji produktów bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego. Jeśli chodzi o efektywność wynikającą z istnienia konferencji, konferencje żeglugi liniowej **nie narzucają cen, ale ustalają raczej taryfy referencyjne obejmujące między innymi dodatkowe stawki przewozowe**. Nie ma również dowodów na to, że system konferencji prowadzi do **większej lub mniejszej** stabilizacji stawek przewozowych lub zapewnia większą **lub mniejszą** niezawodność usług przewozowych niż byłoby to w przypadku rynku, na którym panuje pełna konkurencja. Członkowie konferencji coraz częściej świadczą swoje usługi na podstawie indywidualnych umów o świadczenie usług zawieranych z poszczególnymi eksporterami **przy użyciu jako pola odniesienia (cena, rozkład) systemu dostarczanego przez konferencje**.

indywidualnych decyzji poszczególnych przewoźników. W obecnych warunkach stabilność cen oraz niezawodność usług rynek zawdzięcza indywidualnym umowom o świadczenie usług. **Domniemany** związek przyczynowo-skutkowy pomiędzy ograniczeniami (ustalanie cen oraz regulacja podaży) oraz efektywnością (niezawodnością usług) **wyduje się zbyt wątpliwy, by spełniał on pierwszy warunek zawarty w art. 81 ust. 3.**

W takim rozumieniu konferencje nie regulują **bezpośrednio** dostępnych zdolności przewozowych, ponieważ jest to przedmiot indywidualnych decyzji poszczególnych przewoźników. W obecnych warunkach stabilność cen oraz niezawodność usług rynek zawdzięcza indywidualnym umowom o świadczenie usług, **funkcjonującym równoległe do konferencji.**

Uzasadnienie

Od około dziewiętnastu lat obowiązujące wyłączenie dla konferencji linii żeglugowych odgrywa ważną rolę regulującą w rozwoju handlu międzynarodowego; ponadto system konferencji wydaje się obecnie o wiele bardziej „liberalny” niż w przeszłości, ponieważ działa równoległe z innymi formami świadczenia usług istniejącymi w sektorze (umowy indywidualne, zgrupowania przedsiębiorstw, konsorcja, itd.). Dotychczas przeprowadzone na zlecenie Komisji badania nie wykazały wyraźnie i jednoznacznie, że konferencje nie oferują bardziej stabilnych stawek przewozowych czy bardziej niezawodnych usług przewozowych.

Poprawka 4 Punkt uzasadnienia 5

5. Drugi warunek wyłączenia zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekomensowane użytkownikom. W przypadku klasycznych restrykcji (np. horyzontalne ustalanie cen), które występują wówczas, gdy taryfa konferencji jest ustalona, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalane są wspólnie, skutki negatywne **są bardzo poważne. Jednocześnie nie zidentyfikowano skutków, które byłyby wyraźnie pozytywne. Użytkownicy transportu** uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia. **Obecnie konferencje nie spełniają drugiego warunku zawartego w art. 81 ust. 3.**

5. Drugi warunek wyłączenia zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekomensowane użytkownikom. W przypadku klasycznych restrykcji (np. horyzontalne ustalanie cen), które występują wówczas, gdy taryfa konferencji jest ustalona, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalane są wspólnie, skutki negatywne **wydają się bardzo poważne z punktu widzenia użytkowników transportu, ponieważ ci ostatni** uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia.

Uzasadnienie

Komisja nie przedstawiła wiarygodnych informacji dotyczących szkód poniesionych przez użytkowników konferencji. Ponadto domniemanie, według którego horyzontalne ustalanie cen przez konferencje ma negatywne skutki nie opiera się na niczym, ponieważ Komisja twierdzi, że obecnie konferencje straciły posiadaną wcześniej możliwość ustalania cen.

Poprawka 5 Punkt uzasadnienia 5

5. Drugi warunek wyłączenia zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekompensowane użytkownikom. W przypadku klasycznych restrykcji (np. horyzontalne ustalanie cen), które występują wówczas, gdy **taryfa konferencji jest ustalona**, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalane są wspólnie, skutki negatywne są bardzo poważne.

Jednocześnie nie zidentyfikowano skutków, które byłyby wyraźnie pozytywne.

Użytkownicy transportu uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia. Obecnie konferencje nie spełniają drugiego warunku zawartego w art. 81 ust. 3.

5. Drugi warunek wyłączenia zakłada, że negatywne skutki wynikające z ograniczenia konkurencji muszą zostać zrekompensowane użytkownikom. ***Mimo iż korzyści z wymiany informacji są udowodnione przez różne badania nad ewolucją sektora, w przypadku klasycznych restrykcji (np. horyzontalne ustalanie cen), które występują wówczas, gdy taryfa konferencji jest ustalona, a opłaty i opłaty dodatkowe ustalane są wspólnie, skutki negatywne są bardzo poważne. Użytkownicy transportu uważają, że konferencje działają na korzyść najmniej efektywnego spośród członków konferencji i wzywają do ich zniesienia. Obecnie konferencje nie spełniają drugiego warunku zawartego w art. 81 ust. 3.***

System zastępczy oparty na wymianie uinformacji zgodnie z zasadami konkurencji mógłby przyczynić się do optymalizacji działania sektora.

Uzasadnienie

Korzyści płynące z wymiany informacji zarówno dla przewoźników, jak i użytkowników zostały udowodnione przez różne badania nad sektorem, opublikowane od początku procesu rewizji rozporządzenia 4056/86.

Co do taryfy konferencji, ponieważ nie jest już stosowana (patrz punkt uzasadnienia 4), nie odpowiada ona „horyzontalnemu ustalaniu cen” w tym samym stopniu, co bezpośrednio ustalanie nadpłat i kosztów dodatkowych i nie podziela „bardzo poważnych” skutków negatywnych.

Poprawka 6 Punkt uzasadnienia 9

9. Wyłączenia spod zakazu, o którym mowa w art. 81 ust. 1 Traktatu, porozumień o charakterze czysto technicznym oraz procedura postępowania w przypadku ewentualnej kolizji praw są także zbędne. Z tych przyczyn przepisy te winny zostać skreślone.

skreślony

Uzasadnienie

W celu zwiększenia pewności prawnej w tym sektorze konieczne wydaje się utrzymanie art. 2 „Porozumienia techniczne” i 9 „Kolizje prawa międzynarodowego” rozporządzenia (EWG) 4056/86.

Poprawka 7
Punkt uzasadnienia 10

10. W związku z powyższym rozporządzenie (EWG) nr 4056/86 winno zostać uchylone w całości.

10. W przypadku uchylenia rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 zgodnie z powyższym:

a) należy zapobiec prawdopodobnym niekorzystnym skutkom ogólnej zmiany systemu dla dużych linii transportu towarowego, ale przede wszystkim dla linii małych i średnich rozmiarów;

b) należy uwzględnić obecne systemy prawne i systemy działania obowiązujące w innych krajach (Stanach Zjednoczonych, Australii, Japonii, Kanadzie), z uwagi na fakt, że niewłaściwe dostosowanie systemu europejskiego do tych systemów mogłoby doprowadzić do destabilizujących reperkusji społeczno-ekonomicznych w skali światowej;

c) należy zakończyć wyłączenie grupowe dla linii żeglugowych po okresie przejściowym od daty decyzji Rady w sprawie uchylenia rozporządzenia (EWG) Nr 4056/86;

d) Komisja, w ścisłej współpracy z podmiotami działającymi w sektorze i po porozumieniu z Parlamentem Europejskim, powinna ustalić, w rozsądnym terminie przed wygaśnięciem okresu przejściowego, dokładne wytyczne dotyczące zakresu

stosowania art. 81 i 82 Traktatu.

Uzasadnienie

Uchylenie rozporządzenia nr 4056/86 i systemu konferencji będzie musiało być podporządkowane szeregowi warunków, stanowiących „zawory bezpieczeństwa”, dotyczących:

a) ochrony małych i średnich przedsiębiorstw sektora przed ryzykiem zdominowania ich przez ogromne oligopole (tendencja rynku);

b) reakcji partnerskich krajów trzecich uczestniczących w konferencjach na zniesienie istniejącego systemu;

c) ustalenia pięcioletniego okresu przejściowego, wystarczającego dla dostosowania się sektora oraz dokładnych wytycznych dla zapewnienia pewności prawnej.

Poprawka 8

Punkt uzasadnienia 10 a (nowy)

10a) Stosowanie niniejszego rozporządzenia czyni nieważnym rozporządzenie (EWG) Rady nr 954/79 z dnia 15 maja 1979 dotyczące ratyfikacji lub przystąpienia przez państwa członkowskie do Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie kodeksu postępowania dla Konferencji Linii Żeglugowych¹, określające ramy dla stosowania kodeksu postępowania dla konferencji linii żeglugowych zgodnie z Traktatem; pociąga to za sobą uchylenie tego rozporządzenia.

¹Dz.U. L 121 z 17.5.1979, str. 1.

Uzasadnienie

Jeżeli uchylą się wyłączenie grupowe dla konferencji linii żeglugowych, stosowanie kodeksu UNCTAD dozwolone w rozporządzeniu (EWG) nr 954/79 stanie się nieważne. W istocie nie należy utrzymywać europejskich zasad przystąpienia do kodeksu UNCTAD jednocześnie wzywając państwa członkowskie, które ratyfikowały kodeks postępowania UNCTAD do wypowiedzenia tych ratyfikacji.

Poprawka 9

Punkt uzasadnienia 10 a (nowy)

10a) Uchylenie powinno wejść w życie po

okresie przejściowym wystarczająco długim, aby pozwolić państwom członkowskim i podmiotom działającym w sektorze na przystosowanie się do nowego otoczenia prawnego.

Uzasadnienie

Konieczne jest przewidzenie okresu przejściowego wystarczająco długiego, aby podmioty działające w sektorze mogły dostosować się do nowego otoczenia prawnego. Ponieważ jednostronny zakaz konferencji linii żeglugowych ze strony Unii Europejskiej ma również konsekwencje międzynarodowe, ten okres przejściowy jest konieczny, aby pozwolić państwom członkowskim na rewizję porozumień międzynarodowych, w których mogą być stroną i które zawierają wyraźne odniesienie do konferencji żeglugi liniowej lub związanych z nimi instrumentów prawnych, takich jak kodeks postępowania UNCTAD.

Poprawka 10

Punkt uzasadnienia 10 b (nowy)

10b) Jak stwierdził Parlament Europejski w swojej rezolucji z dnia 1 grudnia 2005 r. w sprawie stosowania wspólnotowych reguł konkurencji do transportu morskiego¹, konieczne wydaje się nie uchylanie art. 2 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 zatytułowanego „Porozumienia techniczne”, który określa zasady zawierania porozumień technicznych i współpracy technicznej mających zastosowanie do sektora morskiego i tym samym przyczynia się do zapewnienia pewności prawnej transakcji.

¹ Teksty przyjęte z tą datą, P6_TA(2005)0466.

Uzasadnienie

Zasady zawierania porozumień technicznych i współpracy technicznej określone w art. 2 stanowią jeden z elementów organizacji sektora transportu morskiego. W swoim sprawozdaniu Komisja uwydatnia konieczność dysponowania systemem informacji, posuwając się nawet do uznania organizacji konsorcjów.

Poprawka 11

Punkt uzasadnienia 10 c (nowy)

10c) Ponieważ stosowanie niniejszego rozporządzenia stwarza konflikt prawny z

faktem przystąpienia niektórych państw członkowskich do kodeksu postępowania dla konferencji linii żeglugowych UNCTAD, zaleca się, by te państwa członkowskie wycofały się z niego na zasadzie porozumień dwustronnych, narzucenia im tego nie jest jednak możliwe. Z sytuacji tej wynika konieczność dysponowania konkretną procedurą pozwalającą na zajmowanie się ewentualnymi kolizjami prawa międzynarodowego. W tym celu szczególnie konieczne wydaje się nie uchylanie przepisów art. 9 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86, zatytułowanego „Kolizje prawa międzynarodowego”, pozwalającemu Komisji na działanie z upoważnienia Rady.

Uzasadnienie

Koniec wyłączenia grupowego dla konferencji żeglugi liniowej powoduje pewną ilość problemów prawnych w stosunku do krajów trzecich. Konieczny jest zatem instrument prawny umożliwiający rozwiązywanie takich konfliktów.

Poprawka 12 Punkt uzasadnienia 11

11. Konferencje linii żeglugowych są tolerowane w kilku jurysdykcjach. W tym, tak jak i w innych sektorach, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Ze względu na globalny charakter branży przewozów w żegludze liniowej Komisja podejmie wszelkie stosowne inicjatywy, by wesprzeć zniesienie wyłączenia dla ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych, które istnieją gdzie indziej, utrzymując jednocześnie wyłączenie dla współpracy operacyjnej pomiędzy liniami żeglugowymi skupionymi w konsorcjach lub sojuszach ***zgodnie z zaleceniami sekretariatu OECD z 2002 r.***

11. Konferencje linii żeglugowych są tolerowane w kilku jurysdykcjach. W tym, tak jak i w innych sektorach, prawo konkurencji nie jest stosowane jednolicie na całym świecie. Ze względu na globalny charakter branży przewozów w żegludze liniowej Komisja podejmie wszelkie stosowne inicjatywy, by wesprzeć zniesienie wyłączenia dla ustalania cen w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych, które istnieją gdzie indziej, utrzymując jednocześnie wyłączenie dla współpracy operacyjnej pomiędzy liniami żeglugowymi skupionymi w konsorcjach lub sojuszach.

Uzasadnienie

Raport techniczny sekretariatu OECD nie może stanowić odniesienia, ponieważ członkom

OECD nie udało się dojść do porozumienia politycznego w jego sprawie.

Poprawka 13
Punkt uzasadnienia 11 a (nowy)

11a) Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie analizujące i oceniające stanowisko krajów trzecich (Chiny, Indie, Japonia, Singapur, Stany Zjednoczone, Kanada) w sprawie ich polityki wobec przyszłej polityki europejskiej dotyczącej linii żeglugowych (akceptacja, przystosowanie, sprzeciw, skutki niekorzystne, itp.).

Uzasadnienie

Komisja dotychczas nie dostarczyła żadnych informacji ani na temat swoich negocjacji z partnerami, ani ewentualnych reakcji krajów trzecich na planowane zniesienie systemu konferencji. Kraje trzecie natomiast powiadomiły ostatnio o swoim zamiarze utrzymania konferencji.

Poprawka 14
Punkt uzasadnienia 14

14. Ponieważ mechanizmy określone w rozporządzeniu (WE) nr 1/2003 pozwalają na stosowanie zasad konkurencji do wszystkich sektorów, zakres tego rozporządzenia powinien zostać zmieniony w taki sposób, by obejmowało ono usługi kabotażowe i trampowe.

14. Zakres rozporządzenia (WE) nr 1/2003 powinien zostać odpowiednio zmieniony. W szczególności przed zniesieniem art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 należy wprowadzić okres przejściowy. W celu zapewnienia pewności prawnej Komisja publikuje w rozsądnym terminie przed zniesieniem tego artykułu dokładne wytyczne dotyczące sektora usług trampowych, uwzględniające jego specyfikę, zwłaszcza w zakresie umów odnoszących się do wspólnej eksploatacji. Wytyczne muszą być wynikiem ścisłej współpracy z podmiotami tego sektora oraz porozumienia z Parlamentem Europejskim.

Uzasadnienie

Zniesienie art. 32 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 musi nastąpić po przejściowym okresie przystosowania, tak aby sektor usług trampowych miał czas na niezbędne przygotowania. Jeśli chodzi o wytyczne, umożliwią one, tak jak w przypadku konferencji, zapewnienie

pewności prawnej tego sektora.

Poprawka 15
Artykuł 1 ustęp 2

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym *dw*a lata od tej daty.

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym *pięć* lat od tej daty. ***Komisja ustala dokładne wytyczne przynajmniej na dwa lata przed końcem okresu przejściowego.***

Or. el

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej tego sektora należy obowiązkowo ustalić dokładne wytyczne dla linii żeglugowych, a także opublikować je w określonym i rozsądnym terminie, tak aby sektor ten dysponował odpowiednim okresem na przygotowanie się i przystosowanie do nowego kontekstu.

Poprawka 16
Artykuł 1 ustęp 2

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty.

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty. ***Artykuły 2 i 9 tego rozporządzenia zostaną w całości przeniesione do niniejszego rozporządzenia.***

Uzasadnienie

Jednakże art. 1 ust. 3 lit. b) i c), art. 3 do 7, art. 8 ust. 2 oraz art. 26 rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 nadal będą miały zastosowanie w odniesieniu do konferencji linii żeglugowych spełniających wymogi rozporządzenia (EWG) nr 4056/86 w dniu wejścia w życie niniejszego

rozporządzenia w okresie przejściowym wynoszącym dwa lata od tej daty. Artykuły 2 „Porozumienia techniczne” i 9 „Kolizje prawa międzynarodowego” tego rozporządzenia zostaną w całości przeniesione do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 17
Artykuł 1 ustęp 2 a (nowy)

Na początku tego okresu przejściowego Komisja publikuje wytyczne dla stopniowego zastępowania systemu konferencji linii żeglugowych. W wytycznych tych Komisja zwraca szczególną uwagę na interesy małych i średnich armatorów oraz podmiotów działających w dziedzinie usług wyspecjalizowanych (specialised trades) oraz na regiony ultraperyferyjne zgodnie z art. 299 ust. 2 Traktatu.

Uzasadnienie

Zgodnie z tekstem proponowanym przez sprawozdawcę i przy ścisłym zastosowaniu art. 299 ust. 2 poprawka ta gwarantuje, że stałe przeciwności dotyczące regiony ultraperyferyjne zostaną właściwie uwzględnione przez Komisję podczas opracowywania wytycznych.

Poprawka 18
Artykuł 1 ustęp 2 a (nowy)

W przypadku nieopublikowania wytycznych w terminie dwóch lat okres przejściowy przewidziany w drugim akapicie zostaje przedłużony do momentu przyjęcia wytycznych.

Uzasadnienie

W celu umocnienia pewności prawnej sektora wprowadzenie wytycznych dla linii żeglugowych musi być obowiązkowe przed wdrożeniem niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 19
Artykuł 1 a (nowy)

Artykuł 1a

W pięć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia Komisja publikuje sprawozdanie na temat rozwoju kontekstu

prawnego w innych regionach morskich świata oraz na temat wpływu jednostronnego zniesienia przez Unię Europejską systemu konferencji linii żeglugowych na konkurencyjność europejskiego sektora żeglugowego.

Uzasadnienie

Jednostronne zniesienie przez Unię Europejską systemu konferencji linii żeglugowych może mieć trudne obecnie do przewidzenia skutki na skalę międzynarodową. Właściwe byłoby zatem dokonanie oceny wpływu zniesienia rozporządzenia 4056/86 na konkurencyjność wspólnotowego sektora żeglugowego oraz na stosunki między Unią Europejską a jej partnerami i sąsiadami.

Poprawka 20
Artykuł 2

2. Artykuł 32 rozporządzenia (WE) nr 1/20003 zostaje skreślony.

Artykuł 32 rozporządzenia (WE) nr 1/20003 zostaje skreślony. ***Komisja ustala dokładne wytyczne dla usług trampowych przynajmniej na dwa lata przed wygaśnięciem tego okresu przejściowego.***

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej tego sektora należy obowiązkowo wprowadzić okres przejściowy na przystosowanie oraz ustalić dokładne wytyczne dla usług trampowych, a także opublikować je w określonym i rozsądnym terminie, tak aby sektor ten dysponował odpowiednim okresem na przygotowanie się i przystosowanie do nowego kontekstu.

Poprawka 21
Artykuł 2 a (nowy)

Artykuł 2a

Rozporządzenie (EWG) nr 954/79 zostaje uchylone. Unia Europejska i państwa członkowskie dysponują okresem dwóch lat na dokonanie rewizji tych porozumień z krajami trzecimi, które już nie są zgodne z prawem wspólnotowym.

Uzasadnienie

Zniesienie systemu konferencji linii żeglugowych jest równoznaczne z wypowiedzeniem kodeksu postępowania UNCTAD. Rozporządzenie 954/79, które umożliwiałoby stosowanie tego

kodeksu w prawie wspólnotowym, nie powinno dłużej istnieć. Zostaje więc uchylone. W związku z tym wielo- lub dwustronne powołujące się na nie porozumienia muszą zostać zrewidowane. Aby rewizja ta przebiegła spokojnie, niezbędny jest okres przejściowy wynoszący dwa lata.

Poprawka 22
Artykuł 2 b (nowy)

Artykuł 2b

Zmianie rozporządzenia (WE) nr 1/2003 towarzyszy opublikowanie przez Komisję wytycznych dotyczących stosowania tego rozporządzenia wobec sektorów morskich usług trampowych i kabotażowych. Nieformalne wytyczne są opublikowane przez Komisję przynajmniej na osiemnaście miesięcy przed wejściem w życie tej zmiany.

Uzasadnienie

W celu zagwarantowania pewności prawnej Komisja musi jak najwcześniej opublikować wytyczne. Ponieważ Komisja jest upoważniona do ich publikacji dopiero po wejściu w życie zmiany rozporządzenia (WE) nr 1/2003, może ona dla zyskania na czasie i w oczekiwaniu na to wejście w życie opublikować wytyczne nieformalne. Aby umożliwić sektorom usług trampowych i kabotażowych przystosowanie się, konieczny jest okres minimalny 18 miesięcy przed wejściem w życie zmiany.

PROCEDURA

Tytuł	Wniosek dotyczący 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
Odsyłacze	COM(2005)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS)
Komisja przedmiotowo właściwa	ECON
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 16.2.2006
Ścisłsza współpraca - data ogłoszenia na posiedzeniu	
Sprawozdawca komisji opiniodawczej Data powołania	Fernand Le Rachinel 15.2.2006
Poprzedni sprawozdawca komisji opiniodawczej	
Rozpatrzenie w komisji	19.4.2006 1.6.2006
Data przyjęcia	1.6.2006
Wynik głosowania końcowego	+: 24 -: 7 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Gilles Savary, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Roberts Zile
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Zsolt László Becsey, Fausto Correia, Elisabeth Jeggle, Dan Jørgensen, Helmuth Markov, Kathy Sinnott, Jan Marinus Wiersma
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Raül Romeva i Rueda, Thomas Wise
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	...

PROCEDURA

Tytuł	Wniosek dotyczący 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
Odsyłacze	COM(2005)0651 - C6-0046/2006 - 2005/0264(CNS)
Data konsultacji z PE	10.2.2006
Komisja przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ECON 16.2.2006
Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 16.2.2006
Opinia niewydana Data wydania decyzji	
Ścisła współpraca Data ogłoszenia na posiedzeniu	
Sprawozdawca(y) Data powołania	Corien Wortmann-Kool 17.1.2006
Poprzedni sprawozdawca(y)	
Procedura uproszczona - data decyzji	
Zastrzeżenia do podstawy prawnej Data wydania opinii JURI	
Zmiana wysokości środków finansowych Data wydania opinii BUDG	
Zasięgnięcie opinii Komitetu Ekonomiczno-Społecznego przez PE - data decyzji na posiedzeniu	
Zasięgnięcie opinii Komitetu Regionów przez PE - data decyzji na posiedzeniu	
Rozpatrzenie w komisji	19.4.2006 30.5.2006
Data przyjęcia	20.6.2006
Wynik głosowania końcowego	+: 27 -: 1 0: 4
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	Pervenche Berès, Sharon Bowles, Ieke van den Burg, David Casa, Jan Christian Ehler, Elisa Ferreira, Jean-Paul Gauzès, Donata Gottardi, Benoît Hamon, Joseph Muscat, Karsten Friedrich Hoppenstedt, Othmar Karas, Piia-Noora Kauppi, Christoph Konrad, Cristobal Montoro Romero, John Purvis, Alexander Radwan, Bernhard Rapkay, Dariusz Rosati, Manuel António dos Santos, Margarita Starkevičiūtė, Lars Wohlin
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Werner Langen, Klaus-Heiner Lehne, Alain Lipietz, Vladimír Maňka, Thomas Mann, Giovanni Pittella, Gilles Savary, Corien Wortmann-Kool
Zastępca(y) (art. 178 ust. 2) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Elsbeth Attwooll, Willem Schuth

Data złożenia	22.6.2006
Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)	