

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Εγγραφο συνόδου

ΤΕΛΙΚΟ
A6-0314/2005

24.10.2005

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις
θαλάσσιες μεταφορές
(2005/2033(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	9
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	14

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές
(2005/2033(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τα άρθρα 80, 81, 82, 83, 85 και 86 της Συνθήκης ΕΚ,
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΚ στις θαλάσσιες μεταφορές (COM(2004)0675),
- έχοντας υπόψη τη Λευκή Βίβλο "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", της 12ης Σεπτεμβρίου 2001 (COM(2001)0370),
- έχοντας υπόψη τα συμπεράσματα της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισαβόνας στις 23 και 24 Μαρτίου 2000, σύμφωνα με τα οποία η Επιτροπή καλείται "να επιταχύνει τη φιλελευθεροποίηση σε τομείς όπως το αέριο, την ηλεκτρική ενέργεια, τις ταχυδρομικές υπηρεσίες και τις μεταφορές",
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 954/79¹ του Συμβουλίου, της 15ης Μαΐου 1979, που παρέχει το πλαίσιο εφαρμογής του Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων ώστε να συνάδει με τη Συνθήκη ΕΚ,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86² του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 [σημερινά άρθρα 81 και 82] της Συνθήκης στις θαλάσσιες μεταφορές,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92³ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 823/2000⁴ της Επιτροπής, της 19ης Απριλίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 3, της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1/2003⁵ του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης,

¹ ΕΕ L121, 17.5.1979, σελ. 1.

² ΕΕ L378, 31.12.1986, σελ. 4.

³ ΕΕ L364, 12.12.1992, σελ. 7.

⁴ ΕΕ L100, 20.4.2000, σελ. 24.

⁵ ΕΕ L001, 4.1.2003, σελ. 1.

- έχοντας υπόψη το έγγραφο συζήτησης της Επιτροπής της 13ης Ιουλίου 2005 για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, του Δεκεμβρίου 2003,
 - έχοντας υπόψη την τελική έκθεση της "Economic Assistance Study on Liner Shipping" που εκπόνησε η ICF Consulting για λογαριασμό της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας και Μεταφορών, η οποία δημοσιεύτηκε το Μάιο 2005,
 - έχοντας υπόψη το έγγραφο διαβούλευσης της Επιτροπής της 27ης Μαρτίου 2003 σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με τη Λευκή Βίβλο για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, της 16ης Δεκεμβρίου 2004,
 - έχοντας υπόψη την γνωμοδότηση της επιτροπής "Πολιτική εδαφικής συνοχής" της Επιτροπής των Περιφερειών σχετικά με τη Λευκή Βίβλο,
 - έχοντας υπόψη τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, 1974,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της γραμματείας του ΟΟΣΑ "Πολιτική Ανταγωνισμού στις Ναυτιλιακές Γραμμές Τακτικών Γραμμών" της 16ης Απριλίου 2002,
 - έχοντας υπόψη την επιστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης Τακτικών Ναυτιλιακών Γραμμών (ΕΛΑΑ) με θέμα την "Αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86: Πρόταση για μια νέα Κανονιστική Διάρθρωση", της 6ης Αυγούστου 2004,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση του πανεπιστημίου Erasmus του Ρότερνταμ της 12ης Νοεμβρίου 2003 σε ό,τι αφορά την υποστήριξη που προσέφερε κατά την επεξεργασία των σχολίων που ελήφθησαν σχετικά με το έγγραφο διαβούλευσης της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 45 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (Α6-0314/2005),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ευρωπαϊκή ναυτιλία αποτελεί έναν συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο, ο οποίος δρα σε μία ιδιαίτερος παγκοσμιοποιημένη και ανταγωνιστική αγορά με νέες μορφές συνεργασίας, συγχωνεύσεις και συμμαχίες που μεταβάλλουν συνεχώς τα δεδομένα και τις συνθήκες της αγοράς στις ναυτιλιακές μεταφορές, τείνοντας προς τη συγκέντρωση σε ορισμένες μεγάλες ναυτιλιακές εταιρείες,
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι θαλάσσιες μεταφορές εντάσσονται έως σήμερα σε δύο μεγάλες κατηγορίες : α) την αγορά liner, δηλαδή τις τακτικές γραμμές, και β) τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία (αγορές international tramp vessel services), δηλαδή τα μη προγραμματισμένα δρομολόγια, με την πρώτη κατηγορία των τακτικών γραμμών, από το 1875, να έχει οργανωθεί στο σύστημα των Ναυτιλιακών Διασκέψεων και τη δεύτερη να πραγματοποιείται κατά τρόπο μη

προγραμματισμένο, ενώ οι ναύλοι υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση,

- Γ. σημειώνοντας ότι με τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη αναγνωρίστηκε ο σταθεροποιητικός ρόλος των Διασκέψεων,
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, θεσπίστηκε απαλλαγή στις διασκέψεις από τους κανόνες της πολιτικής ανταγωνισμού (άρθρα 81 και 82 της Συνθήκης), ενώ επιτρέπονται παράλληλα οι ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (outsiders), ενώ οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία καθώς και οι υπηρεσίες καμποτάζ (θαλάσσιες ενδομεταφορές αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους) εξαιρούνται από την εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1/2003),
- Ε. σημειώνοντας ότι παρουσιάζονται ήδη άλλες μορφές συνεργασίας, όπως οι κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών - κονσόρτσια, για τις οποίες προβλέπεται επίσης απαλλαγή κατά κατηγορία (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 823/2000, ο οποίος τροποποιήθηκε, μεταξύ άλλων, από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 611/2005)· λαμβάνοντας υπόψη ωστόσο ότι έχουν διαφορετικό πεδίο εφαρμογής, διότι ο κανονισμός δεν επιτρέπει τον καθορισμό ποσοστών αναφοράς,
- ΣΤ. τονίζοντας ότι η υφιστάμενη εδώ και 19 περίπου χρόνια εξαίρεση για τις ναυτιλιακές διασκέψεις έχει διαδραματίσει σημαντικό ρυθμιστικό ρόλο στην εξέλιξη του διεθνούς εμπορίου και παράλληλα το σημερινό καθεστώς των διασκέψεων εμφανίζεται πολύ πιο "φιλελεύθερο" σε σχέση με το παρελθόν, ενώ διατηρεί ταυτόχρονα τα πλεονεκτήματα της παροχής αξιόπιστων τακτικών υπηρεσιών σε ανταγωνιστικούς ναύλους,
- Ζ. τονίζοντας ότι, την περίοδο 1997-2004, ο όγκος του διεθνούς εμπορίου που πραγματοποιήθηκε μέσω των τακτικών γραμμών οργανωμένων σε διασκέψεις παρουσίασε αξιοσημείωτη άνοδο ως προς τα μεγάλα συστήματα διασκέψεων αλλά και σημαντική άνοδο (με κάποιες αυξομειώσεις) ως προς τα μικρά,
- Η. υπογραμμίζοντας ότι, σχετικά με την αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι:
- α) δεν αιτιολογείται πλέον η απαλλαγή των διασκέψεων για τα τακτικά δρομολόγια·
 - β) δεν δικαιολογείται, για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και τις υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών, η ανάγκη εξαίρεσής τους από τους γενικούς κανόνες ανταγωνισμού και τους κανόνες εφαρμογής του ανταγωνισμού·
 - γ) δεν κρίνεται απαραίτητη η διατήρηση των διατάξεων για τις τεχνικές συμφωνίες και για τη σύγκρουση κανόνων δικαίου και προτείνεται η κατάργησή τους,
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πλειονότητα των εμπλεκόμενων φορέων τάσσεται υπέρ της αναθεώρησης του υπάρχοντος καθεστώτος με πρόβλεψη για σταθερότητα στις τιμές,

αποτελεσματικές και ποιοτικές υπηρεσίες και διατήρηση της ανταγωνιστικότητας των ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών και των μικρομεσαίων ναυτιλιακών εταιρειών,

- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι διενεργείται επί του παρόντος από την εταιρία Global Insight, με πρωτοβουλία της Επιτροπής, μελέτη συνεπειών προκειμένου να αξιολογηθούν οι συνέπειες που ενδέχεται να προκύψουν εφόσον η απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις που περιλαμβάνεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 καταργηθεί και αντικατασταθεί από ένα σύστημα βασιζόμενο σε εναλλακτική πρόταση της ELAA,

ΓΕΝΙΚΑ

1. καλεί την Επιτροπή και όλα τα εμπλεκόμενα μέρη να κατανοήσουν ότι η αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 θα πρέπει να έχει ως στόχο τη διατήρηση και την προαγωγή της ανάπτυξης μιας βιώσιμης και ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής ναυτιλίας στα πλαίσια της στρατηγικής της Λισαβόνας σε συνδυασμό με τη στρατηγική της πολιτικής μεταφορών όπως αυτή συνοψίζεται στη Λευκή Βίβλο και στα προγράμματα Marco Polo I και Marco Polo II και ότι έχει ζωτική σημασία να επιτευχθεί αυτό λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι έχουν εμφανισθεί νέες ναυτιλιακές δυνάμεις, συγκεκριμένα η Κίνα, η Νότια Κορέα και η Ταϊβάν·
2. καλεί την Επιτροπή να λάβει σοβαρά υπόψη τις επιπτώσεις που θα έχει ένα ενδεχόμενο εναλλακτικό σύστημα στο σύνολο του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών, δηλαδή των μελών και μη μελών των ναυτιλιακών διασκέψεων αλλά και των ανταγωνιστών τους (ανεξάρτητοι φορείς), των πελατών τους (φορτωτές) και των τελικών καταναλωτών·
3. καλεί την Επιτροπή να ολοκληρώσει την εξαγγελθείσα μελέτη συνεπειών για την κατάργηση της απαλλαγής κατά κατηγορία· εμμένει στην άποψη ότι η ποιοτική αυτή μελέτη πρέπει να ασχολείται με τις ανεπάρκειες που επισήμαναν οι προηγούμενες μελέτες από άποψη πεδίου εφαρμογής και δεδομένων και να μην αποτελεί απλή επανάληψη όσων έχουν ήδη δημοσιευθεί· ζητεί από την Επιτροπή, σε περίπτωση αρνητικών συνεπειών, να τις λάβει υπόψη στο πλαίσιο της νέας πρότασής της και σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού και να διεξαγάγει σχετικές συζητήσεις με τους ενδιαφερόμενους κύκλους, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο·
4. καλεί την Επιτροπή, σε περίπτωση τροποποίησης του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 να λάβει υπόψη τα ισχύοντα νομικά και λειτουργικά καθεστάτα σε άλλες χώρες (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία, Καναδάς), αφού τυχόν απόκλιση του ευρωπαϊκού συστήματος σε σχέση με τα καθεστάτα αυτά θα μπορούσε να δημιουργήσει αποσταθεροποιητικές κοινωνικοοικονομικές τάσεις σε παγκόσμια κλίμακα και να μετατραπεί σε δράσεις προστατευτικού χαρακτήρα·
5. υπογραμμίζει την πιθανότητα των αρνητικών επιπτώσεων από μία γενική αλλαγή του συστήματος όχι τόσο για τις μεγάλες ναυτιλιακές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών αλλά κυρίως για τις μεσαίου και μικρού μεγέθους και τονίζει ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η κατάργηση των διασκέψεων θα οδηγήσει σε πτώση των τιμών·
6. σημειώνει ότι η πλήρης απελευθέρωση με κατάργηση των εξαιρέσεων των διασκέψεων

του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 επιβάλλει και τις αντίστοιχες αλλαγές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 823/2000, όπως αυτός τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 611/2005, που προβλέπει απαλλαγή κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών·

7. τονίζει ότι μια ενδεχόμενη ρύθμιση στον τομέα αυτό θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το χαρακτήρα των περιφερειών με ειδικούς περιορισμούς, όπως αυτές που περιγράφει το άρθρο 299, παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ, που εξαρτώνται από τη διατήρηση υπηρεσιών με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά·
8. υπογραμμίζει, στο βαθμό που συνάδουν με την κοινοτική νομοθεσία περί ανταγωνισμού, τη σημασία ολοένα και περισσότερων μορφών συνεργασίας όπως οι συμφωνίες-πλαίσιο, που επιτρέπουν στους μεταφορείς, είτε αυτοί είναι μέλη διασκέψεων είτε όχι, να συντονίζουν ευέλικτα την ανταγωνιστική τους συμπεριφορά στην αγορά, όσον αφορά στους ναύλους και τους άλλους όρους παροχής υπηρεσιών·

Διασκέψεις τακτικών δρομολογίων

9. συνάγει το συμπέρασμα ότι, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (υπόθεση TACA) η διαχείριση της προσφοράς πλοίων επιτρέπεται μόνο με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργεί τεχνητή ζήτηση σε συνδυασμό με αυξήσεις ναύλων και μόνον εφόσον η εξουσία των διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό, με αποτέλεσμα να πληρούνται, έστω και μερικώς, οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 81, παράγραφος 3, της Συνθήκης·
10. σημειώνει ότι με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 υιοθετείται μεν το σύστημα των κλειστών διασκέψεων, επιτρέπονται όμως και οι ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (outsiders) και ότι δεν επιτρέπονται άλλοι περιορισμοί του ανταγωνισμού από τις διασκέψεις πλοίων τακτικών γραμμών·
11. υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86, αλλά με τρόπο που να διασφαλίζεται ο σεβασμός των κανόνων ανταγωνισμού κυρίως με τον αποκλεισμό της δυνατότητας του εκ των προτέρων καθορισμού των ναύλων, με υπολογισμό επίναυλων και παρεπόμενων εξόδων, με διαφανείς τρόπους και μετά από διάλογο με τους φορτωτές, τονίζοντας ότι οποιαδήποτε τέτοια αναθεώρηση πρέπει να διασφαλίζει τη σταθερότητα των ναύλων, την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και τον υγιή ανταγωνισμό για τις επιχειρήσεις όλων των μεγεθών·
12. εκτιμά ότι η πρόταση της ELAA περιλαμβάνει ενδιαφέροντα σημεία τα οποία θα πρέπει να υιοθετήσει η Επιτροπή κατά την εκπόνηση οιοδήποτε κανονισμού τροποποίησης και ότι ένας τέτοιος κανονισμός θα πρέπει να εφαρμοσθεί για περιορισμένο διάστημα πέντε ετών, μετά την παρέλευση των οποίων θα πρέπει να υπάρξει αξιολόγηση· φρονεί ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον τα σημεία αυτά συνάδουν με τις τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που θεσπίζει το άρθρο 81, παράγραφος 3, της Συνθήκης·
13. ζητεί από την Επιτροπή, στο πλαίσιο της εντολής της και με βάση τις δεσμεύσεις του Κώδικα Συμπεριφοράς για τις Ναυτιλιακές Διασκέψεις, να διεξαγάγει συζητήσεις με τά άλλα συμβαλλόμενα μέρη πριν να προτείνει τροποποίηση ή κατάργηση του κανονισμού

(ΕΟΚ) αριθ. 4056/86· εκτιμά ότι επιδίωξη των συζητήσεων πρέπει να είναι η εξεύρεση της καταλληλότερης μεθόδου προσαρμογής των κρατών μελών (αυτών που εξακολουθούν να υπόκεινται σε διμερείς δεσμεύσεις βάσει του Κώδικα Συμπεριφοράς) στην ενδεχόμενη μετατροπή του νομικού καθεστώτος, προκειμένου να αποτραπούν τυχόν αρνητικές συνέπειες·

Υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και υπηρεσίες καμποτάζ

14. σημειώνει ότι ο τομέας tramp παραμένει στην συντριπτική πλειοψηφία του ελεύθερος και λειτουργεί βάσει των κανόνων του υγιούς ανταγωνισμού· υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής να υπαχθούν οι υπηρεσίες αυτές στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003·
15. κρίνει ότι, προς το συμφέρον της ασφάλειας δικαίου και της σαφήνειας, η Επιτροπή πρέπει να προχωρήσει στη θέσπιση κατευθυντήριων γραμμών ως προς το συμβιβασμό με τους κανόνες ανταγωνισμού των ομαδικών συμφωνιών συνεργασίας καθώς και των εξειδικευμένων υπηρεσιών, υπό τον όρο, ωστόσο, ότι δεν θα πρέπει να το πράξει πριν από την υποβολή των προτάσεων και τη διεξαγωγή διαβουλεύσεων με τους ενδιαφερόμενους κύκλους·
16. σημειώνει ότι ο τομέας των υπηρεσιών καμποτάζ έχει ήδη απελευθερωθεί βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92· φρονεί ότι, με δεδομένο ότι οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μεταξύ λιμένων του ιδίου κράτους μέλους, δεν επηρεάζεται το διακοινοτικό εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών (άρθρα 81 και 82) και συνεπώς δεν συνίσταται ανάγκη και νομική υποχρέωση υπαγωγής του τομέα αυτού στις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1/2003·

Καθαρά τεχνικές συμφωνίες

17. καλεί την Επιτροπή να μη δώσει συνέχεια στην πρόταση κατάργησης των ρυθμίσεων που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 που ρυθμίζει την νομιμότητα των συμφωνιών τεχνικού περιεχομένου, εκτιμώντας ότι η διατήρηση ενός σαφούς νομικού πλαισίου που θα διέπει τις συμφωνίες τεχνικού χαρακτήρα συμβάλλει στην ασφάλεια δικαίου και στον καλύτερο προσανατολισμό των παρόχων υπηρεσιών·

Σύγκρουση κανόνων δικαίου

18. καλεί την Επιτροπή να μη δώσει συνέχεια στην πρόταση κατάργησης του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 που προβλέπει τη διεξαγωγή διαπραγματεύσεων σε περίπτωση σύγκρουσης του κοινοτικού δικαίου με το δίκαιο τρίτων χωρών, ιδιαίτερα μάλιστα ενόψει της πρόθεσης της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του δικαίου ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές·

ο

ο ο

19. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και την Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Α. Εισαγωγή

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία ως βιομηχανία και ως αγορά αποτελεί ένα συνεχώς αναπτυσσόμενο κλάδο σε μία ιδιαιτέρως παγκοσμιοποιημένη αγορά . Η έκρηξη του διεθνούς εμπορίου απέφερε θεαματικά κέρδη και συνεχή ζήτηση υπηρεσιών στις μεγάλες εταιρείες μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων ενώ νέες μορφές συνεργασίας, συγχωνεύσεις εταιρειών και συμμαχίες μεταβάλλουν συνεχώς τα δεδομένα της αγοράς και αφορούν την Ε.Ε., αφού το 90% του εξωτερικού εμπορίου της και 43% του εσωτερικού πραγματοποιείται μέσω θαλασσίων μεταφορών. Η δε στρατηγική της Ε.Ε. για τις μεταφορές αποβλέπει στην αποτελεσματικότητα και ανταγωνιστικότητα του τομέα αυτού.

Τα νέα αυτά δεδομένα πρέπει να ληφθούν οπωσδήποτε υπόψη κατά την πιθανή αναθεώρηση του υφιστάμενου καθεστώτος ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, για να μην υπάρξει αρνητικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής οικονομίας, ειδικότερα του ευρωπαϊκού στόλου και στη δυνατότητα ικανής εμπορικής και επιχειρησιακής λειτουργίας του. Μία τέτοια αναθεώρηση οφείλει να λάβει υπόψη της τα ισχύοντα νομικά και λειτουργικά καθεστάτα σε άλλες περιοχές (ΗΠΑ, Αυστραλία, Ιαπωνία) αφού η απορρύθμιση της ευρωπαϊκής χωρητικότητας δύναται να δημιουργήσει αποσταθεροποιητικές τάσεις σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συνοπτική παρουσίαση

Η ναυτιλιακή αγορά και γενικότερα οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να καταταχθούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες :

α) την αγορά liner, δηλαδή τις τακτικές γραμμές

Η κατηγορία αυτή, από το 1875 έχει οργανωθεί στο σύστημα των Ναυτιλιακών Διασκέψεων με στόχο να εξασφαλισθεί μία σταθερότητα στην προσφορά, τη ζήτηση και τις τιμές στον κλάδο. Ναυτιλιακή Διάσκεψη θεωρείται μία ομάδα δύο τουλάχιστον μεταφορέων-εφοπλιστών που εκτελεί διεθνείς τακτικές εμπορευματικές μεταφορές σε συγκεκριμένη γραμμή ή γραμμές, μέσα σε καθορισμένα γεωγραφικά όρια και έχει συνάψει οποιασδήποτε μορφής συμφωνία ή διακανονισμό στα πλαίσια του οποίου, τα μέλη της ομάδας προβαίνουν από κοινού στην εκμετάλλευση της γραμμής ή των γραμμών με κοινούς ή ίσους τους ναύλους και κάθε άλλη προϋπόθεση που έχει σχέση με την παροχή των τακτικών αυτών των υπηρεσιών.

Η απαίτηση των αναπτυσσόμενων χωρών για μεγαλύτερη συμμετοχή των στόλων τους σε τακτικά δρομολόγια, οδήγησε τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD) να υιοθετήσει το 1974 τον Κώδικα Συμπεριφοράς των Ναυτιλιακών Διασκέψεων. Ο Κώδικας τέθηκε σε ισχύ το 1983 αποτελώντας την κύρια νομική βάση που διέπει τον τις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεθνώς.

Από το 1986 ο Κανονισμός 4056/86 του Συμβουλίου θεσπίζει απαλλαγή στις "διασκέψεις" από τους κανόνες της πολιτικής ανταγωνισμού (άρθρο 85 και 86 της ΣΕΚ) υπό ορισμένες

προϋποθέσεις, όρους και υποχρεώσεις, όπως ότι η εκάστοτε συμφωνία δεν προξενεί ζημία σε ορισμένους λιμένες, χρήστες μεταφορέων ή μεταφορείς λόγω της εφαρμογής τιμολογίων και όρων μεταφοράς που διαφέρουν αδικαιολόγητα ανάλογα με τη χώρα καταγωγής ή προορισμού ή τον λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης. Με τον Κανονισμό 4056/86, η ΕΚ υιοθέτησε το σύστημα των κλειστών διασκέψεων επιτρέποντας όμως και τις ελεύθερες συναλλαγές, γεγονός που σημαίνει ότι διαφυλάσσεται ο ουσιαστικός ανταγωνισμός από τρίτους (αουτσαϊντερς).

Η απαλλαγή επιτρέπει στις διασκέψεις να εφαρμόζουν διάφορες τακτικές όπως ο συντονισμός των ωραρίων των πλοίων, ο καταμερισμός και η συχνότητα των δρομολογίων, ο καταμερισμός φορτίου και εσόδων ανάμεσα στα μέλη, η ρύθμιση της μεταφορικής ικανότητας κ.α. αλλά και τη δυνατότητα για καθορισμό των ναύλων και της διαχείρισης της προσφοράς των πλοίων που αποτελεί την ουσιαστική παρέκκλιση από τους κανόνες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

Σήμερα, συναντούμε 150 διασκέψεις τακτικών γραμμών διεθνώς από τις οποίες 28 αφορούν προορισμού από και προς την Ε.Ε. Από τα κράτη - μέλη που εμπλέκονται κυρίως με τις υπηρεσίες τακτικών γραμμών (liner) είναι η Δανία, η Γερμανία, η Ιταλία, οι Βαλτικές Χώρες και η Κύπρος. Βάσει των τελευταίων διαθέσιμων στοιχείων (UNCTAD-2003, Stopford - 2003), είναι σημαντικό να τονισθεί ότι το 60% της συνολικής αξίας του διεθνούς ναυτικού εμπορίου μεταφέρθηκε μέσω των τακτικών γραμμών (διασκέψεις) ενώ από τα 5.9 δις τόνων που μεταφέρθηκαν δια θαλάσσης το 2002, κάτι παραπάνω του 25% μεταφέρθηκε από αυτές τις υπηρεσίες.

β) τις αγορές international tramp vessel services (υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία) δηλαδή τα μη προγραμματισμένα δρομολόγια

Η κατηγορία των ελευθέρων φορτηγών πλοίων, πραγματοποιείται κατά τρόπο μη προγραμματισμένων δρομολογίων ενώ οι ναύλοι υπόκεινται σε ελεύθερη διαπραγμάτευση ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτηση.

Άλλες μορφές συνεργασίας

- Κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών - Κονσόρτσια που παρέχουν υπηρεσίες τακτικών γραμμών (επικεντρωμένες στα εμπορευματοκιβώτια) αλλά δεν συμμετέχουν στον καθορισμό των ναύλων στα πλαίσια αυτών των κοινοπραξιών. Ο Κανονισμός 4056/86 συμπληρώθηκε με τον Κανονισμό 823/2000 της Επιτροπής που προβλέπει απαλλαγή κατά κατηγορία για τις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών.
- Συζητήσεις για συμφωνίες-πλαίσια» (discussion agreements). Αποτελούν μια μορφή συμφωνίας-πλαισίου που επιτρέπει στους μεταφορείς, είτε αυτοί είναι μέλη διασκέψεων είτε όχι, να συντονίζουν ευέλικτα την ανταγωνιστική τους συμπεριφορά στην αγορά όσον αφορά τους ναύλους και τους άλλους όρους παροχής υπηρεσιών. Το πεδίο εφαρμογής και το περιεχόμενό τους ποικίλουν. Περιλαμβάνουν συνήθως την ανταλλαγή ευαίσθητων εμπορικών πληροφοριών μεταξύ ανταγωνιστών και η λειτουργία οφείλει να συνάδει με τη νομολογία της ΕΕ.

B. Πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής - Λευκή Βίβλος

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εντάσσει την πρόταση για την αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86 στο γενικότερο ευρωπαϊκό πλαίσιο απελευθέρωσης των υπηρεσιών, μεταξύ των οποίων και οι μεταφορές όπως έχει ήδη ζητήσει από το 2000, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Λισσαβόνας. Η αναθεώρηση που προτείνει η Επιτροπή αφορά :

1. Ναυτιλιακές διασκέψεις

Ως προς την αναθεώρηση των ναυτιλιακών διασκέψεων η Επιτροπή εξετάζει αν υπό τις σημερινές συνθήκες, οι εξαιρέσεις κατά κατηγορία που προβλέπει ο Κανονισμός 4056/86 συνεχίζουν να εξασφαλίζουν τις τέσσερις κάτωθι προϋποθέσεις, για να δικαιολογείται η συνέχιση της παρέκκλισης από τους γενικούς κανόνες του ανταγωνισμού :

1. αν συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου (αποτελεσματικότητα)·
2. αν εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από το όφελος που προκύπτει (καταμερισμός οφέλους)·
3. αν οι περιορισμοί είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων (απαραίτητος χαρακτήρας)
4. οι συμφωνίες δεν παρέχουν στα μέρη τη δυνατότητα να καταργήσουν τον ανταγωνισμό σε σημαντικό τμήμα της αγοράς των σχετικών προϊόντων (μη κατάργηση του ανταγωνισμού).

Η Επιτροπή συμπεραίνει ότι δεν αιτιολογείται πλέον η διατήρηση της απαλλαγής αφού η σταθερότητα των τιμών μπορεί να επιτευχθεί από άλλες λιγότερο περιοριστικές μορφές συνεργασίας και ότι οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που την αιτιολογούν, πλέον δεν πληρούνται. Έτσι εξετάζει εάν είναι σκόπιμο να καταργήσει την ισχύουσα απαλλαγή κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και αξιολογώντας τις σχετικές προτάσεις του κλάδου και των λοιπών ενδιαφερομένων να λάβει θέση σχετικά με ένα εναλλακτικό πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ ναυτιλιακών εταιρειών τακτικών γραμμών θεσπίζοντας το κατάλληλο νομικό μέσο.

2. Υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών με ελεύθερα φορτηγά πλοία και υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών

Η Επιτροπή προτείνει να υπαχθούν οι υπηρεσίες αυτές στο πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού 1/2003 (πλήρης ανταγωνισμός). Για να βοηθηθούν οι φορείς του κλάδου υπηρεσιών μεταφοράς με ελεύθερα φορτηγά πλοία να αξιολογούν ιδίως ορθά τις μεταξύ τους «συμφωνίες για από κοινού παροχή υπηρεσιών» και για να διευκολυνθεί η ατομική αξιολόγηση των συμφωνιών συνεργασίας από τους μεταφορείς και τις ομαδικές συμφωνίες συνεργασίας (μπαλκ πουλς) η Επιτροπή θα διερευνήσει το ενδεχόμενο έκδοσης κάποιας μορφής κατευθυντήριων γραμμών με τρόπο που απομένει να προσδιοριστεί.

3. Τεχνικές συμφωνίες

Ο Κανονισμός 4056/86 επιτρέπει στους θαλάσσιους μεταφορείς να συνάπτουν συμφωνίες που έχουν ως μόνο αντικείμενο και αποτέλεσμα την εφαρμογή βελτιώσεων ή την τεχνική συνεργασία και οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης (πλήρης ανταγωνισμός). Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ρητή εξαίρεση των τεχνικών συμφωνιών έχει, όπως επιβεβαίωσε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, απλώς δηλωτικό χαρακτήρα και συνεπώς προτείνει την κατάργησή της.

4. Σύγκρουση κανόνων δικαίου σε διεθνές επίπεδο

Ο Κανονισμός 4056/86 προβλέπει μια διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται όταν η εφαρμογή του κανονισμού δύναται να έλθει σε σύγκρουση με το δίκαιο τρίτης χώρας. Η Επιτροπή αναφέρει ότι καμία σύγκρουση κανόνων δικαίου δεν σημειώθηκε έως σήμερα και δεν είναι πιθανό ότι θα υπάρξει στο μέλλον, ακόμα και σε περίπτωση πλήρους κατάργησης της απαλλαγής κατά κατηγορία για τις ναυτιλιακές διασκέψεις και συμπεραίνει ότι η διατήρηση της διάταξης αυτής δεν δικαιολογείται.

Γ. Θέσεις των εμπλεκόμενων φορέων

Η ELAA (**European Liner Affair's Association**) εκπροσωπώντας την παγκόσμια βιομηχανία τακτικών θαλασσίων μεταφορών προτείνει ένα νέο ευέλικτο μεταβατικό καθεστώς που στοχεύει στην επίτευξη σταθερότητας στην αγορά αλλά σε αντίθεση με τον Κανονισμό 4056/86 δεν αναφέρεται σε καθορισμό τιμών και ναύλων ούτε σε περιορισμούς ως προς τη διαχείριση της προσφοράς των πλοίων. Η ECSA (**European Community Shipowners' Associations**) εκπροσωπώντας τις ευρωπαϊκές ενώσεις εφοπλιστών είναι αντίθετη στην κατάργηση των απαλλαγών των Διασκέψεων και συμφωνεί με την πρόταση της ELAA ως βάση συζήτησης.

Το ESC (**European Shippers Council**), που εκπροσωπεί, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, τα εθνικά, ευρωπαϊκά και παγκόσμια συμφέροντα των ευρωπαίων κατασκευαστών και λιανοπωλητών, υποστηρίζει την κατάργηση του κανονισμού 4056/86 γιατί δεν αποφέρει υπολογίσιμα οφέλη ως προς τη σταθερότητα και ανταγωνιστικότητα των τιμών φόρτωσης ούτε ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Και ο ΟΟΣΑ (**Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης**) σε τεχνική έκθεση της Γραμματείας του, υποστηρίζει την ίδια θέση.

Δ. Θέσεις εισηγήτριας

Στα θέματα που εγείρει η αναθεώρηση του Κανονισμού 4056/86, όπως αυτά παρουσιάζονται στη Λευκή Βίβλο, η εισηγήτριά σας παραθέτει τις παρακάτω θέσεις :

α) Η υφιστάμενη εδώ και 16 περίπου χρόνια εξαίρεση για τις διασκέψεις τακτικών γραμμών, έχει επιτύχει να διασφαλίσει τακτικές και αξιόπιστες δρομολογιακές συνδέσεις με ανταγωνιστικούς ναύλους. Επισημαίνει παράλληλα ότι το σημερινό καθεστώς των διασκέψεων τακτικών γραμμών εμφανίζεται πολύ πιο «φιλελεύθερο» σε σχέση με το παρελθόν, ενώ διατηρεί παράλληλα την ισορροπία μεταξύ μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων και αποτρέπει τα ολιγοπώλια. Λαμβανόμενης υπόψη της πρόσφατης νομολογίας της ΕΕ, βάσει της οποίας η διαχείριση της προσφοράς πλοίων επιτρέπεται μόνο με την προϋπόθεση

ότι δεν θα δημιουργήσει τεχνητή ζήτηση σε συνδυασμό με αυξήσεις ναύλων και όπου η εξουσία των διασκέψεων να καθορίζουν τους ναύλους έχει περιοριστεί σε σημαντικό βαθμό, μπορεί να υποστηριχθεί ότι τα τέσσερα σωρευτικά κριτήρια του άρθρου 81§3 της Συνθήκης πληρούνται, έστω και μερικώς.

β) Παρόλα αυτά η εισηγήτρια σας υποστηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του κανονισμού 4056/86, με τρόπο ώστε να διασφαλισθεί ο σεβασμός των κανόνων ανταγωνισμού κυρίως με τον αποκλεισμό της δυνατότητας του εκ των προτέρων καθορισμού των ναύλων. Στο πλαίσιο αυτό υποστηρίζει την δημιουργία ενός συστήματος, το οποίο θα επιτρέπει την ελεύθερη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την αγορά. Εν προκειμένω, θεωρεί ότι η πρόταση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Τακτικών Ναυτιλιακών Γραμμών (ELAA) περιέχει ενδιαφέροντα στοιχεία, τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την σύνταξη του νέου κανονισμού, ο οποίος θα μπορούσε να έχει μια περιορισμένη χρονική ισχύ 5 ετών μέχρι νέας αξιολόγησης. Το χρονικό αυτό διάστημα θα μπορούσε να αποτελέσει την ευκαιρία για την Επιτροπή να επαναδιαπραγματευθεί τον Κώδικα της UNCTAD του 1974 για τις διασκέψεις.

γ) Όσον αφορά την θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την υπαγωγή των ελεύθερων φορτηγών πλοίων (tramp) αλλά και των πλοίων που δραστηριοποιούνται στις ενδομεταφορές (cabotage), στις διατάξεις του Κανονισμού 1/2003 του Συμβουλίου, ο οποίος αφορά την «εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης» η εισηγήτρια σας θεωρεί ότι για τον τομέα tramp η προσέγγιση της Λευκής Βίβλου μπορεί να γίνει αποδεκτή.

Όσον αφορά τις θαλάσσιες ενδομεταφορές (cabotage), ο εν λόγω τομέας έχει ήδη απελευθερωθεί από το 1993 στα πλαίσια του κανονισμού 3577/92. Οι υπηρεσίες αυτές εκτελούνται μεταξύ λιμένων του ιδίου κράτους - μέλους και δεν επηρεάζουν το διακοινοτικό εμπόριο μεταξύ των κρατών - μελών (άρθρο 81 και 82), συνεπώς δεν συνίσταται ανάγκη και νομική υποχρέωση υπαγωγής του τομέα αυτού στις διατάξεις του κανονισμού 1/2003. Η πρόθεση της Επιτροπής να υπάγει τον τομέα αυτό στις διατάξεις του κανονισμού 1/2003 στερείται ουσιαστικής και νομικής αναγκαιότητας.

δ) Η εισηγήτρια σας δεν πιστεύει ότι θα πρέπει να καταργηθούν οι ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 του κανονισμού 4056/86 που ρυθμίζει την νομιμότητα των συμφωνιών τεχνικού περιεχομένου. Η διατήρηση ενός σαφούς νομικού πλαισίου που θα διέπει τις συμφωνίες τεχνικού χαρακτήρα συμβάλλει στην νομική ασφάλεια και στον καλλίτερο προσανατολισμό αυτών που παρέχουν υπηρεσίες

ε) Τέλος, η εισηγήτρια σας δεν θεωρεί σκόπιμη την κατάργηση του άρθρου 9 του κανονισμού 4056/86 που προβλέπει την διεξαγωγή διαπραγματεύσεων σε περίπτωση σύγκρουσης του κοινοτικού δικαίου με το δίκαιο τρίτων χωρών. Ιδιαίτερα ενόψει της πρόθεσης της Επιτροπής να προβεί σε αναθεώρηση του δικαίου ανταγωνισμού για τις θαλάσσιες μεταφορές, η διατήρηση της ρύθμισης αυτής αποκτά ιδιαίτερη σημασία.

Εν κατακλείδι, η εισηγήτρια σας τάσσεται υπέρ ενός καθεστώτος που σέβεται, αφενός τους κανόνες περί ανταγωνισμού και, αφετέρου την ιδιαιτερότητα ενός τομέα που λειτουργεί και πρέπει να συνεχίσει να λειτουργεί με επιτυχία για το εξωτερικό και ενδοκοινοτικό εμπόριο της Ε.Ε. εξασφαλίζοντας την πραγματική ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ισορροπία στην ευρωπαϊκή και διεθνή αγορά.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Τίτλος	Η εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές		
Αριθ. διαδικασίας	2005/2033(INI)		
Κανονιστική βάση	άρθρο 45		
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομηνία αναγγελίας στην ολομέλεια της έγκρισης εκπόνησης	TRAN 10.3.2005		
Γνωμοδοτική(ές) επιτροπή(ες) Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ITRE 10.3.2005	ECON 10.3.2005	
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ITRE 17.3.2005	ECON 30.11.204	
Ενισχυμένη συνεργασία Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια			
Πρόταση/Προτάσεις ψηφίσματος που περιέχεται/ονται στην έκθεση			
Εισηγητής(ές) Ημερομηνία ορισμού	Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου 15.3.2005		
Εισηγητής(ές) που αντικαταστάθηκε(καν)			
Εξέταση στην επιτροπή	15.6.2005	29.8.2005	11.10.2005
Ημερομηνία έγκρισης	11.10.2005		
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	υπέρ:	20	
	κατά:	7	
	αποχές:	19	
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Armando Dionisi, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Stanisław Jałowiecki, Georg Jarzembowski, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Ρόδη Κράτσα-Τσαγκαροπούλου, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Patrick Louis, Erik Meijer, Robert Navarro, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Renate Sommer, Ulrich Stockmann, Gary Titley, Γεώργιος Τούσσας, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Luigi Cocilovo, Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstascher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula		
Αναπληρωτές (άρθρο 178, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Johan Van Hecke		
Ημερομηνία κατάθεσης – Α[6]	24.10.2005	A6-0314/2005	