

PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Transportu i Turystyki

2005/0264(CNS)

7.6.2006

OPINIA

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Gospodarczej i Monetarnej

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

PA_Leg

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 kategorie 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
Poprawka 1 Odniesienie 1	

¹ Dotychczas nieopublikowany w Dzienniku Urzędowym.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego **art. 83**,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego **art. 80 i 83**,

Uzasadnienie

Podwójna podstawa prawna rozporządzenia 4056/86 musi zostać zachowana, ponieważ uchylene 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 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.**

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 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 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) **wydaje się zbyt wątpliwy, by spełniał on pierwszy warunek zawarty w art. 81 ust. 3.**

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. 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 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. 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.

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

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.

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 bezpośrednie 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

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

w całości.

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 uchylecia 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 uchylili 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 przedstawi 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 ***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 ***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 umożliwiało 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)	...