

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

LÕPLIK
A6-0314/2005

24.10.2005

RAPORT

EÜ konkurentsieeskirjade kohaldamine meretranspordi suhtes
(2005/2033(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

PR_INI

SISUKORD

lehekülg

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK **Error! Bookmark not defined.**

EXPLANATORY STATEMENT..... **Error! Bookmark not defined.**

MENETLUS..... **Error! Bookmark not defined.**

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

EÜ konkurentsieeskirjade kohaldamise kohta meretranspordi suhtes (2005/2033(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse EÜ asutamislepingu artikleid 80, 81, 82, 83, 85 ja 86;
- võttes arvesse valget raamatut määruse (EMÜ) nr 4056/86, millega EÜ konkurentsieeskirju kohaldatakse meretranspordile, läbivaatamise kohta (KOM(2004)0675);
- võttes arvesse 12. septembri 2001. aasta valget raamatut "Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada" (KOM(2001)0370);
- võttes arvesse 23. ja 24. märtsi 2000. aasta Lissaboni Euroopa Ülemkogu eesistuja järeldusi, milles komisjoni palutakse "kiirendada liberaliseerimist sellistes valdkondades nagu gaas, elekter, postiteenused ja transport";
- võttes arvesse nõukogu 15. mai 1979. aasta määrust (EMÜ) nr 954/79¹, mis sisaldab liinilaevanduskonverentsi toimimisjuhendi kohaldamise raamistikku selliselt, et see ühtiks EÜ asutamislepinguga;
- võttes arvesse nõukogu 22. detsembri 1986. aasta määrust (EMÜ) nr 4056/86², millega nähakse ette üksikasjalikud eeskirjad asutamislepingu artiklite 85 ja 86 (edaspidi artiklite 81 ja 82) kohaldamiseks meretranspordis;
- võttes arvesse nõukogu 7. detsembri 1992. aasta määrust (EMÜ) nr 3577/92³ teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesmaades (merekabotaaž);
- võttes arvesse nõukogu 19 aprilli 2000. aasta määrust (EMÜ) nr 823/2000⁴ asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta liinilaevandusettevõtjate teatavat liiki kokkulepete, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse suhtes (konsortsiumid);
- võttes arvesse nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrust (EÜ) nr 1/2003⁵ asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta;
- võttes arvesse komisjoni 13. juuli 2005. aasta aruteludokumenti 2003. aasta detsembri määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamise kohta;
- võttes arvesse 2005. aasta mais avaldatud komisjoni energeetika ja transpordi

¹ EÜT L121, 17.5.1979, lk 1.

² EÜT L378, 31.12.1986, lk 4.

³ EÜT L364, 12.12.1992, lk 7.

⁴ EÜT L100, 20.4.2000, lk 24.

⁵ EÜT L001, 4.1.2003, lk 1.

peadirektoraadi nimel *ICF Consulting* poolt läbiviidud "Liinilaevanduse majandusabi uuringu" lõppraportit;

- võttes arvesse komisjoni 27.märtsi 2003. aasta konsultatsioonidokumenti määruse (EMÜ) 4056/86 läbivaatamise kohta;
- võttes arvesse Euroopa majandus-ja sotsiaalkomisjoni poolt 16. detsembril 2004. aastal avaldatud arvamust valges raamatus esitatud määruse (EMÜ) nr 4056/86, millega kohaldatakse EÜ konkurentsieeskirju meretranspordile, läbivaatamise kohta;
- võttes arvesse regioonide komitee territoriaalse ühtekuuluvuse poliitika komisjoni arvamust valge raamatu kohta;
- võttes arvesse ÜRO 1974. aasta kaubandus- ja arengukonverentsi liinilaevanduskonverentsi toimimisyjuhendit;
- võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee (OECD) sekretariaadi 16. aprilli 2002. aasta aruannet "Konkurentsipoliitika liinilaevanduses";
- võttes arvesse Euroopa Liinilaevanduse Assotsiatsiooni (ELAA) 6. augusti 2004. aasta kirja "Määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamine: uue "reguleeriva struktuuri" ettepanek";
- võttes arvesse Rotterdami Erasmuse Ülikooli 12. novembri 2003. aasta raportit, mis puudutab tema antud abi esitiste töötlemisel, mis saadi seoses komisjoni konsultatsioonidokumendiga määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamise kohta;
- võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
- võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni aruannet (A6-0314/2005);

- A. arvestades, et Euroopa laevandus on pidevalt arenev valdkond, mis tegutseb eriti globaliseerunud ja konkureerival turul, mida iseloomustavad meretranspordituru olukorda ja tingimusi pidevalt muutvad uued koostöövormid, ühinemised ja liidud, ning on tendents koonduda suurteks laevandusettevõteteks;
- B. arvestades, et meretransport on siiani jagunenud kaheks peamiseks kategooriaks: a) liiniteenuste turg, st regulaartenused ja b) rahvusvaheliste trampteenuste turg, st mitteregulaartenused, ning arvestades, et liiniteenuste esimest kategooriat on alates 1875. aastast korraldatud liinilaevanduskonverentside süsteemi kohaselt, teine kategooria tegutseb aga mitteregulaarsel viisil ning prahihinnad räägitakse läbi pakkumise ja nõudluse alusel;
- C. arvestades, et konverentside stabiliseerivat rolli tunnustati ÜRO kaubandus- ja arengukonverentsi liinilaevanduskonverentsi toimimisyjuhendis;
- D. arvestades, et määrus (EMÜ) nr 4056/86 vabastas konverentsid konkurentsipoliitika eeskirjadest (asutamislepingu artiklid 81 ja 82), kuid võimaldas vabakaubandust, mis tähendab, et on tagatud oluline konkurents väljastpoolt, rahvusvahelised trampteenused ja kabotaažteenused (meretransporditeenused ainult ühe liikmesriigi sadamate vahel) on aga

ühenduse konkurentsirakenduseeskirjadest vabastatud (määrus (EMÜ) nr 1/2003);

- E. arvestades, et juba on tekkimas teised koostöövormid nagu liinilaevandusettevõtete konsortsiumid, millele samuti kehtib grupierand (määrus (EÜ) nr 823/2000, mida on muu hulgas muudetud määrusega (EÜ) nr 611/2005); arvestades, et nende ulatus on erinev, sest määruse alusel ei saa kehtestada viitemäärasid;
- F. arvestades, et liinilaevanduskonverentsidele viimased üheksateist aastat kehtinud vabastus on rahvusvahelise kaubanduse arengus mänginud olulist reguleerivat rolli ning praegune konverentsirežiim näib olevat palju "liberaalsem" kui minevikus, säilitades samas eelised, mis tulenevad usaldusväärsete liiniteenuste osutamisest konkurentsivõimeliste hindadega;
- G. arvestades, et viimase kaheksa aasta jooksul (1997–2004) on suuremate liinilaevanduskonverentsi-süsteemide kaudu toimuva rahvusvahelise kaubanduse maht märkimisväärselt kasvanud ning oluline osa selle kaubanduse kasvust langeb (mõningate kõikumistega) väiksematele konverentsisüsteemidele,
- H. arvestades, et määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamise osas tegi komisjon järelduse, et:
 - a) liinilaevanduskonverentsidele edasine vabastamine ei ole õigustatud,
 - b) trampteenuste ja kabotaaži väljajätmine üldistest konkurentsieeskirjadest ja konkurentsirakenduseeskirjadest ei ole õigustatud,
 - c) tehniliste lepingute või kollisiooninormi sätete säilitamiseks puudub vajadus, ning teeb ettepaneku need kaotada;
- I. arvestades, et enamik asjaosalisi pooldab olemasoleva režiimi läbivaatamist, et saavutada hinnastabiilsus, tõhusad ja kvaliteetsed teenused ning väikeste ja keskmise suurusega laevandusettevõtete jätkuv konkurentsivõime;
- J. arvestades mõjude uuringut, mida komisjoni algatusel viib praegu läbi konsultatsioonifirma *Global Insight*, et hinnata võimalikke tagajärgi, kui määruses (EÜ) nr 4056/86 ettenähtud liinilaevanduskonverentside grupierand peaks kehtetuks tunnistatakse ning ELAA poolt pakutud alternatiivse süsteemiga asendatakse;

ÜLDSÄTTED

1. kutsub komisjoni ja kõiki asjaosalisi üles mõistma, et määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamise eesmärk peab olema elujõulise ja konkurentsivõimelise Euroopa laevandusvaldkonna säilitamine ning selle laienemise edendamine Lissaboni strateegia ja transpordipoliitika raames, mis on kokku võetud valges raamatus ning Marco Polo I ja Marco Polo II programmis, ning eriti tähtis on seda teha, pidades silmas uute mereriikide, nimelt Hiina, Lõuna-Korea ja Taiwani esilekerkimist;
2. kutsub komisjoni üles kaaluma hoolikalt võimaliku alternatiivse süsteemi tagajärgi kogu meretranspordisektorile, nimelt liinilaevanduskonverentside liikmetele ja mitteliikmetele ning nende konkurentidele (sõltumatutele organitele), nende klientidele (lastisaatjatele) ja lõpptarbijatele;

3. kutsus komisjoni üles lõpule viima väljakuulutatud grupierandi kehtetuks tunnistamise mõjude uuring; rõhutab, et see kvalitatiivne uuring peaks käsitlema puudujääke kohaldamisala ning andmete osas, mida eelnevad uuringud on välja toonud ning mitte olema lihtsalt juba avaldatu kordamine; kutsus komisjoni üles negatiivsete mõjude avastamise korral neid uue ettepaneku raamistikus ja ühenduse konkurentsioigusega kooskõlas arvesse võtma ning arutama neid asjaomaste ringkondade, parlamendi ning nõukoguga;
4. kutsus komisjoni üles määruse (EMÜ) nr 4056/86 läbivaatamise puhul silmas pidama teiste riikide (USA, Austraalia, Jaapani ja Kanada) olemasolevaid õigus- ja tegevusrežiime, sest Euroopa süsteemi väärkohandamine nende režiimide suhtes võib põhjustada kogu maailmas destabiliseerivaid sotsiaal-majanduslikke mõjusid ning viia proteksionistlike meetmeteni;
5. rõhutab süsteemi üldise uuendamise korral negatiivsete tagajärgede tõenäosust mitte niivõrd suurtele kui pigem väikestele ja keskmise suurusega kaubandusliku meresõidu liinidele ning rõhutab ka tõendite puudumist selle kohta, et konverentside kaotamine langetaks hindu;
6. märgib, et täielik liberaliseerimine, sealhulgas määruses (EMÜ) nr 4056/86 liinilaevadele ettenähtud vabastuse kaotamine, eeldab vastavate muutuste tegemist komisjoni määruses (EÜ) nr 823/2000 – muudetud määrusega (EÜ) nr 611/2005 – mis näeb liinilaevandusettevõtete konsortsiumidele ette grupierandid;
7. jääb arvamusele, et valdkonna mis tahes reguleerimine peab arvesse võtma erilistest piirangutest mõjutatud piirkondade olemust, näiteks EÜ asutamislepingu artikli 299 lõikes 2 kirjeldatud liiki piirkondi, mis sõltuvad eripäraste teenuste jätkuvast osutamisest;
8. rõhutab kasvava arvu koostöövormide tähtsust, kuivõrd need vastavad ühenduse konkurentsioigusele, näiteks läbirääkimistel põhinevate kokkulepete valdkonnas, mille kaudu veoettevõtjad saavad paindlikult koordineerida oma konkurentsikäitumist turul prahihindade ja teiste teenusetingimuste osas olenemata sellest, kas nad on konverentside liikmed või mitte;

Liinilaevanduskonverentsid

9. järeldeb, et Euroopa Kohtu uue pretsedendiõiguse (TACA juhtum) alusel, mille kohaselt laevade mahutavust tohib reguleerida vaid juhul, kui ei tekitata kunstlikku nõudlust koos prahihindade tõusuga, ning konverentside võimet oma prahihindu määrata on oluliselt piiratud, on asutamislepingu artiklis 81 sätestatud neli kumulatiivset tingimust täidetud, isegi kui need on vaid osaliselt täidetud;
10. juhib tähelepanu asjaolule, et kui määrusega (EMÜ) nr 4056/86 võetakse kasutusele suletud konverentside süsteem, võimaldab see ka vabakaubandust, mis tähendab, et tagatakse oluline konkurents väljastpoolt ning ei lubata täiendavaid piiranguid liinilaevanduskonverentsidest tulenevale konkurentsile;
11. toetab komisjoni kavatsust määrus (EMÜ) nr 4056/86 läbi vaadata, kuid nii, et tagada vastavus konkurentsieeskirjadele peamiselt hindade fikseerimise võimaluse välistamise

kaudu, arvutades täiendavad prahihindade määrad ja nendega seonduvad kulud läbipaistvalt ning pärast dialoogi lastisaaatjatega, ning rõhutab, et selline läbivaatamine peab tagama prahihindade stabiilsuse, teenuste kõrge kvaliteedi ja õiglase konkurentsi kõikidele ettevõtetele olenemata nende suurusest;

12. on seisukohal, et Euroopa Liinilaevanduse Ühingu (ELAA) ettepanek sisaldab huvitavaid punkte, mida komisjon peaks arvesse võtma uue määruse koostamisel, mille kohaldamisaeg võiks olla piiratud viie aastaga, pärast mille möödumist toimub hindamine; on seisukohal, et komisjon peaks hindama nende punktide vastavust asutamislepingu artikli 81 lõikes 3 sätestatud nelja kumulatiivse tingimusega;
13. kutsub komisjoni üles tema pädevuse piires ning 1974. aasta UNCTADI liinilaevanduskonverentside toimimisjuhendi kohaselt võetud kohustuste alusel sõlmima teiste lepinguosalistega kokkuleppe, enne kui ta esitab ettepaneku määruse (EMÜ) nr 4056/86 muutmiseks või kehtetuks tunnistamiseks; usub, et nende läbirääkimiste eesmärgiks peaks olema asjakohaseima meetodi leidmine liikmesriikide, kellel on toimimisjuhendi kohaselt veel kahepoolsed kohustused, võimalikule uuele õiguslikule staatusele üleminekuks, et vältida negatiivseid tagajärgi;

Rahvusvahelised trampteenused ja kabotaažteenused

14. juhib tähelepanu, et trampteenuste valdkond on suures osas reguleerimata ning tegutseb ausa konkurentsi eeskirjade alusel; toetab komisjoni ettepanekut lisada need teenused määruse (EÜ) nr 1/2003 kohaldamisalasse;
15. peab vajalikuks, et komisjon kehtestaks õiguskindluse ja selguse huvides üheainsa protsessina suunised puistlastipuulide ja spetsiifiliste kaubandusliikide vastavuse kohta konkurentsieeskirjadele, eritingimusel, et ta ei tee seda enne ettepanekute avaldamist ning asjaomaste ringkondadega konsulteerimist;
16. juhib tähelepanu asjaolule, et kabotaažteenuste valdkonnas on reguleerimist juba vähendatud määruse (EÜ) nr 3577/92 kohaselt; on seisukohal, et arvestades, et neid teenuseid osutatakse ühe ja sama liikmesriigi sadamate vahel, ei puuduta need liikmesriikide vahelist ühendusesisest kaubandust (artiklid 81 ja 82) ning seega puudub vajadus ja juriidiline kohustus lisada see sektor määruse (EÜ) nr 1/2003 sätete kohaldamisalasse;

Puhttehnilised kokkulepped

17. kutsub komisjoni üles mitte kiirendama ettepanekut kaotada määruse (EÜ) nr 4056/86 artiklis 2 sisalduv kord tehniliste kokkulepete seaduslikkuse osas, uskudes, et tehniliste kokkulepetele puhtalt juriidilise raamistiku allesjätmine suurendab õiguskindlust ja teenuste osutajate paremat suunitlust;

Kollisiooninorm

18. kutsub komisjoni üles mitte kiirendama ettepanekut kaotada määruse (EMÜ) nr 4056/96

artiklit 9, mis näeb ühenduse õiguse ja kolmandate riikide õiguse vastuolu korral ette läbirääkimised, arvestades eelkõige komisjoni kavatsust konkurentsioigust meretranspordi osas muuta;

o

o o

19. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja Euroopa Komisjonile.

EXPLANATORY STATEMENT

A. Introduction

The European shipping industry and market constitute a sector which is constantly developing in a particularly globalised context. The explosion of international trade has generated spectacular profits and constant demand for the services of the major freight container carriers, while new forms of cooperation, company mergers and alliances are constantly changing market circumstances: this concerns the European Union, since 90% of external trade and 43% of internal trade is carried by sea. The European Union's transport strategy seeks to promote the effectiveness and competitiveness of this sector.

It is essential to bear these new circumstances in mind in revising the existing arrangements governing competition in maritime transport, so as to prevent any negative repercussions for the competitiveness on Europe's economy, in particular the European fleet and its ability to operate properly with commercial and entrepreneurial success. Such a revision must also take into account existing legal and operational arrangements in other regions (USA, Australia, Japan) since any rearrangement of Europe's carrying capacity may have a destabilising effect worldwide.

Brief outline

The shipping market and maritime transport in particular may be divided into two broad categories:

(a) the liner market i.e. scheduled services

Since 1875 this category has been organised by the system of Liner Conferences with a view to ensuring stability of supply, demand and prices in this sector. 'Liner conference' means a group of two or more vessel-operating carriers which provides international liner services for the carriage of cargo on a particular route or routes within specified geographical limits and which has an agreement or arrangement, whatever its nature, within the framework of which they operate under uniform or common freight rates and any other agreed conditions with respect to the provision of liner services.

The demand by developing countries for greater involvement of their fleets in liner services led to the adoption by the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) in 1974 of the Code of Conduct for Liner Conferences. This Code came into effect in 1983 and is the chief legal basis governing regular international maritime liner services.

Since 1986 Council Regulation 4056/86 has provided for the exemption of 'conferences' from competition policy rules (Article 85 and 86 of the Treaty) subject to certain conditions, terms and obligations, such as the condition that an agreement shall not cause detriment to certain ports, transport users or carriers owing to the application of rates and conditions of carriage

which differ according to the country of origin or destination or port of loading or discharge unless such rates or conditions can be justified. With Regulation 4056/86 the European Community has adopted the system of closed conferences, while at the same times allowing free trade, thereby ensuring that outsiders can continue to compete substantively.

The exemption permits conferences to engage in various practices such as the coordination of shipping timetables, the allocation and frequency of sailings, the allocation of cargo or revenue among members, the regulation of carrying capacity, etc.; but it also allows them to fix freight charges and manage the supply of vessels, which constitutes a substantive departure from the rules of free competition.

Today there are 150 international liner conferences, 28 of which have departure and arrival points in the European Union. The Member States principally involved in scheduled liner services include Denmark, Germany, Italy, the Baltic countries and Cyprus. It is worth pointing out that, according to the latest available data (UNCTAD - 2003, Stopford - 2003), 60% of the overall value of international maritime trade was carried by scheduled services (liner conferences), while over 25% of the 5.9 billion tonnes transported by sea in 2002 was carried by these services.

(b) the international tramp vessel services market, i.e. non-scheduled services

Tramp vessel services operate non-scheduled routes where the freight rates are freely negotiated in accordance with the conditions of supply and demand.

Other forms of cooperation

- Liner shipping companies (consortia) which provide liner shipping services (focusing on containers) but are not involved in the joint fixing of freight rates. Regulation 4056/86 was supplemented by Commission Regulation 823/2000 which provides for block exemption for liner shipping consortia.
- Discussion agreements. A discussion agreement is a sort of framework agreement by virtue of which carriers which are members of conferences and outsiders are able to coordinate flexibly their competitive conduct on the market in relation to freight rates and other service conditions. The scope and content of such agreements may vary. Discussion agreements concern normally the exchange of sensitive business information between competitors and should therefore respect the settled case law of the court on exchanges of information.

B. Commission proposal - White Paper

The Commission's proposal for a review of Regulation 4056/86 forms part of an overall European framework for the liberalisation of services, including transport, as the Lisbon European Council had demanded in 2000. The review proposed by the Commission concerns:

1. Liner conferences

In reviewing liner conferences, the Commission considers whether, under present conditions, block exemptions provided for by Regulation 4056/86 continue to fulfil the four conditions

laid down below, thereby justifying the continuation of the exemption from the general rules of competition:

1. they must contribute to improving the production or distribution of goods or contribute to promoting technical or economic progress (efficiency);
2. consumers must receive a fair share of the resulting benefits (pass-on);
3. the restrictions must be indispensable to the attainment of these objectives (indispensability), and finally
4. they must not afford the parties the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the products in question (no elimination of competition).

The Commission concludes that exemption is no longer justified since price stability may be achieved by other less restrictive forms of cooperation and the four cumulative conditions which justify it are no longer met. It thus considers whether the existing block exemption for liner services should be abolished and, after evaluating the proposals submitted by the sector and other interested parties, whether it should espouse an alternative framework for cooperation between liner services by adopting a suitable legal instrument.

2. Cabotage and tramp vessel services

The Commission proposes to bring cabotage and tramp vessel service within the scope of Regulation 1/2003 (full competition). However, in order to help the tramp industry to correctly assess notably its 'pool agreements' and in order to facilitate individual assessment of cooperation agreements by carriers and group cooperation agreements (bulk pools), the Commission will consider issuing some form of guidance in a manner that is to be determined.

3. Technical agreements

Regulation 4056/86 allows maritime transport providers to conclude agreements which have the sole object and effect to achieve technical improvements or cooperation and are not caught by Article 81(1) of the Treaty (full competition). The Commission concludes that the specific exemption for technical agreements, as confirmed by the Court of Justice, is merely declaratory and therefore proposes to repeal this provision.

4. Conflict of laws at international level

Regulation 4056/86 provides for a procedure which should be followed in case the application of the Regulation would amount to a conflict with the law of a third country. The Commission points out that a conflict of law has not arisen in the past and is unlikely to arise, even if the Liner Conference block exemption is fully repealed. It concludes that there would appear to be no justification for maintaining this provision.

C. Position of interested parties

The **ELAA (European Liner Affairs Association)** which represents the liner shipping industry worldwide proposes a new flexible transitional regime which seeks to achieve market

stability, but unlike Regulation 4056/86, does not refer to the fixing of prices and freight rates or restrictions to the management of vessel supply. The ECSA (European Community Shipowners Association) which represents European associations of shipowners is opposed to the repeal of the exemption of conferences and agrees to the ELAA proposal as a basis for discussion.

The **ESC (European Shippers Council)**, which represents the national, European and global freight transport interests of European manufacturers and retailers, supports the repeal of Regulation 4056/86 since it does not provide any calculable benefit as regards the stability and competitiveness of freight rates or the provision of services.

The **OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development)** also supports this position in a technical report by its secretariat.

D. The rapporteur's position

Your rapporteur's position on the matters raised by the review of Regulation 4056/86 as presented in the White Paper is as follows:

(a) The exemption for liner conferences over the last 16 years or so has managed to ensure regular and reliable links at competitive freight rates. Your rapporteur would also point out that the present liner conference regime appears much more open 'liberal' than in the past, while it maintains a balance between small and large undertakings and prevents oligopolistic practices. Bearing in mind recent EU case law which rules that vessel supply management is permitted only on condition that it does not create artificial demand in conjunction with freight rate increases and the power of conferences to fix freight rates is restricted to a significant extent, it may be said that the four cumulative criteria of Article 81(3) of the Treaty have been met, if only partially.

(b) Nevertheless, your rapporteur supports the Commission's intention to revise Regulation 4056/86 so as to ensure compliance with the rules of competition chiefly by excluding the possibility of the prior fixing of freight rates. Within this framework, she supports the creation of a system which will allow free access to market information. She considers that the proposal by the European Liners Affairs Association (ELAA) contains interesting elements which could be used by the Commission in drafting the new regulation, which should have a limited timeframe of five years after which a reassessment would take place. This period could provide the Commission with an opportunity to renegotiate the 1974 UNCTAD Code of Conduct for Conferences.

(c) As regards the Commission's position about bringing tramp vessel and cabotage services within the scope of Council Regulation 1/2003 on 'the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, your rapporteur takes the view that the White Paper's approach may be accepted for the tramp sector.

As regards cabotage, this sector has already been deregulated since 1993 as part of Regulation 3577/92. These services are carried out between ports of the same Member State and do not affect intra-Community trade between Member States (Articles 81 and 82); consequently there is no need or legal obligation to bring this sector under the scope of the provisions of Regulation 1/2003. The Commission's intention to bring this sector under the scope of the

provisions of Regulation 1/2003 is without any substantive or legal necessity.

(d) Your rapporteur does not believe that the provisions contained in Article 2 of Regulation 4056/86 governing the legality of technical agreements should be repealed. The maintenance of a clear legal framework governing technical agreements will contribute to legal certainty and give service providers a clearer orientation.

(e) Finally, your rapporteur does not consider that Article 9 of Regulation 4056/86 which provides for negotiations to be held in the event of conflicts between Community law and the law of third countries should be repealed. Particularly in view of the Commission's intention to revise the law of competition in respect of maritime transport, it is particularly important that this arrangement be maintained.

Finally, your rapporteur is in favour of a regime which respects both competition rules and the specificity of a sector which has operated, and must continue to operate, successfully for the external and intracommunity trade of the European Union, thereby ensuring genuine competition between shipping companies and stability on the European and the international market.

MENETLUS

Pealkiri	EÜ konkurentsieeskirjade kohaldamine meretranspordi suhtes		
Menetluse number	2005/2033(INI)		
Menetlusalus	art 45		
Vastutav komisjon istungil teada andmise kuupäev	TRAN 10.3.2005		
Nõuandev komisjon / Nõuandvad komisjonid istungil teada andmise kuupäev	ITRE 10.3.2005	ECON 10.3.2005	
Arvamuse esitamisest loobumine otsuse kuupäev	ITRE 17.3.2005	ECON 30.11.204	
Tõhustatud koostöö istungil teada andmise kuupäev			
Raportis sisalduv(ad) resolutsiooni ettepanek(ud)			
Raportöör(id) nimetamise kuupäev	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou 15.3.2005		
Endine raportöör			
Arutamine komisjonis	15.6.2005	29.8.2005	11.10.2005
Vastuvõtmise kuupäev	11.10.2005		
Lõpphääletuse tulemused	poolt: 20 vastu: 7 erapooletuid: 19		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	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, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, 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, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool, Roberts Zīle		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed	Luigi Cocilovo, Den Dover, Markus Ferber, Sepp Kusstatscher, Pier Antonio Panzeri, Zita Pleštinská, Hannu Takkula		
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Johan Van Hecke		
Esitamise kuupäev – A6	24.10.2005	A6-0314/2005	