

P6_TA(2005)0466

Uporaba pravil konkurence v pomorskem prometu

Resolucija Evropskega parlamenta o uporabi pravil konkurence ES v pomorskem prometu (2005/2033(INI))

Evropski parlament,

- ob upoštevanju členov 80, 81, 82, 83, 85 in 86 Pogodbe ES,
- ob upoštevanju Bele knjige o pregledu Uredbe (EGS) št. 4056/86 o uporabi pravil konkurence ES v pomorskem prometu (KOM(2004)0675),
- ob upoštevanju Bele knjige "Evropska prometna politika za leto 2010: čas za odločitev" (KOM(2001)0370),
- ob upoštevanju sklepov predsedstva Evropskega sveta z zasedanja v Lizboni dne 23. in 24. marca 2000, v katerih je Komisijo pozvalo "naj pospeši liberalizacijo na področjih, kot so plin, elektrika, poštna storitve in prevoz",
- ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 954/79¹, ki vsebuje okvir za uporabo Kodeksa vedenja linijskih konferenc, združljivo s Pogodbo ES,
- ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 4056/86 z dne 22. decembra 1986 o podrobnih pravilih za uporabo členov 85 in 86 (sedaj členov 81 in 82) Pogodbe v zvezi s pomorskim prometom²,
- ob upoštevanju Uredbe Sveta (EGS) št. 3577/92 z dne 7. decembra 1992 o uporabi načela prostega pretoka storitev v pomorskem prometu med državami članicami (pomorska kabotaža)³,
- ob upoštevanju Uredbe Komisije (ES) št. 823/2000 z dne 19. aprila 2000 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za nekatere vrste sporazumov, sklepov in usklajenih ravnanj med ladjarskimi družbami za linijske prevoze (konzorciji)⁴,
- ob upoštevanju Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov 81 in 82 Pogodbe⁵,
- ob upoštevanju dokumenta Komisije za razpravo z dne 13. julija 2005 o pregledu Uredbe (EGS) 4056/86,
- ob upoštevanju končnega poročila z naslovom "Študija o gospodarski pomoči linijskim prevozom", ki ga je po naročilu generalnega direktorata za energijo in promet Komisije

¹ UL L 121, 17.5.1979, str. 1.

² UL L 378, 31.12.1986, str. 4.

³ UL L 364, 12.12.1992, str. 7.

⁴ UL L 100, 20.4.2000, str. 24.

⁵ UL L 1, 4.1.2003, str. 1.

pripravilo podjetje ICF Consulting in je bilo objavljeno maja 2005,

- ob upoštevanju študije "Uporaba pravil konkurence v linijskih prevozi", ki so jo izvedli pri Global Insight za Komisijski Generalni direktorat za konkurenco in ki je bila objavljena dne 8. novembra 2005,
 - ob upoštevanju posvetovalnega dokumenta Komisije z dne 27. marca 2003 o pregledu Uredbe (EGS) št. 4056/86,
 - ob upoštevanju Mnenj Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹ in Odbora regij² o Beli knjigi o pregledu Uredbe (EGS) št. 4056/86,
 - ob upoštevanju Kodeksa vedenja linijskih konferenc Konference Združenih narodov o trgovini in razvoju iz leta 1974,
 - ob upoštevanju poročila sekretariata OECD "Politika konkurence v linijskem pomorskem prometu" z dne 16. aprila 2002,
 - ob upoštevanju pisma Evropskega združenja za zadeve linijskih prevoznikov (ELAA) z naslovom "Pregled Uredbe (EGS) št. 4056/86: predlog nove "regulatorne strukture" z dne 6. avgusta 2004,
 - ob upoštevanju poročila Univerze Erasmus iz Rotterdama z dne 12. novembra 2003 o pomoči, ki jo je zagotovila pri preučitvi pripomb v zvezi s posvetovalnim dokumentom Komisije o pregledu Uredbe (EGS) št. 4056/86,
 - ob upoštevanju člena 45 svojega Poslovnika,
 - ob upoštevanju poročila Odbora za promet in turizem (A6-0314/2005),
- A. ker evropski pomorski promet predstavlja sektor, ki se stalno razvija in deluje na posebno globaliziranem in konkurenčnem trgu, za katerega so značilne nove oblike sodelovanja, združevanja in povezovanja, ki nenehno spreminjajo tudi razmere in pogoje na trgu pomorskega prometa, in ker številne velike ladjarske družbe težijo h koncentraciji,
- B. ker je bil pomorski promet do sedaj razdeljen v dve glavni kategoriji: (a) na trg linijskih prevoznih storitev, t.j. rednih storitev in (b) na trg storitev mednarodnega izrednega ladijskega prometa, t.j. izrednih storitev, in ker so linijski prevozi od leta 1875 organizirani po sistemu linijskih konferenc, medtem ko se storitve druge kategorije izvajajo na način, ki ni reden, in so prevozne tarife predmet prostih pogajanj glede na ponudbo in povpraševanje,
- C. ker je stabilizacijsko vlogo konferenc priznal tudi Kodeks vedenja linijskih konferenc Konference Združenih narodov o trgovini in razvoju,
- D. ker so bile z Uredbo (EGS) št. 4056/86 linijske konference izvzete iz pravil o politiki konkurence (člena 81 in 82 Pogodbe) in hkrati dovoljena prosta trgovina, kar pomeni, da je pomembna konkurenca zagotovljena od zunaj, medtem ko so storitve v mednarodnem izrednem ladijskem prometu in storitve pomorske kabotaže (storitve pomorskega prometa izključno med pristanišči ene in iste države članice) izključene iz pravil za izvajanje

¹ UL C 157, 28.6.2005, str. 130.

² UL C 231, 20.9.2005, str. 38.

konkurence Skupnosti (Uredba (ES) št. 1/2003),

- E. ker se že pojavljajo druge oblike sodelovanja, kot so konzorciji družb linijskih prevozov, za katere prav tako velja skupinska izjema (Uredba (ES) št. 823/2000, ki je bila spremenjena, med drugim z Uredbo (ES) št. 611/2005¹); ker je njihov obseg različen, saj uredba ne more določiti priporočenih cen,
- F. ker ima izjema za linijske konference, ki velja zadnjih devetnajst let, pomembno regulatorno vlogo pri razvoju mednarodne trgovine in ker se zdi sedanja ureditev konferenc veliko bolj "liberalna" kot v preteklosti, pri čemer pa ohranja prednosti zagotavljanja zanesljivih storitev linijskih prevozov po konkurenčnih cenah,
- G. ker se je v obdobju 1997 - 2004 obseg mednarodne trgovine, ki so jo upravljali glavni sistemi linijskih konferenc, izredno povečal, znatno (z nekaj nihanji) pa se je povečal tudi obseg tovrstne trgovine manjših sistemov konferenc,
- H. ker je Komisija v zvezi s pregledom Uredbe (EGS) št. 4056/86 sklenila, da:
 - (a) izvzetost konferenc linijskih prevozov ni več upravičena,
 - (b) ni več upravičenega razloga za izključitev storitev izrednega ladijskega prometa in pomorske kabotaže iz pravil za izvajanje konkurence,
 - (c) ni več utemeljenega razloga za ohranjanje določb o tehničnih sporazumih ali koliziji zakonov in zato predlaga, da se odpravijo;
- I. ker večina vpletenih strani podpira revizijo obstoječe ureditve z namenom doseganja stabilnosti cen, učinkovitih in visoko kakovostnih storitev ter nadaljnje konkurenčnosti družb linijskih prevozov ter malih in srednje velikih ladjarskih družb,
- J. ker je izvedlo svetovalno podjetje Global Insight na pobudo Komisije študijo vplivov, za oceno posledic, ki bi jih lahko povzročila preklic in nadomestitev skupinske izjeme za linijske konference, določene v Uredbi (EGS) št. 4056/86, s sistemom, ki temelji na alternativnem predlogu ELAA;

Splošno

1. poziva Komisijo in vse vpletene strani k razumevanju, da naj bi bil namen pregleda Uredbe (EGS) št. 4056/86 ohraniti in spodbuditi širitev samozadostnega in konkurenčnega evropskega sektorja pomorskega prometa znotraj okvira lizbonske strategije v povezavi s strategijo prometne politike, kakor je povzeta v Beli knjigi ter programih Marco Polo I in Marco Polo II, in kar je bistvenega pomena predvsem zaradi pojava novih pomorskih sil, zlasti Kitajske, Južne Koreje in Tajvana;
2. poziva Komisijo, da natančno preuči posledice morebitnega alternativnega sistema za celoten sektor pomorskega prometa, in sicer za člane in nečlane linijskih konferenc ter njihovo konkurenco (neodvisne subjekte), njihove stranke (vkrcevalce) in končne potrošnike;

¹ Uredba Komisije (ES) št. 611/2005 z dne 20. aprila 2005 o spremembi Uredbe (ES) št. 823/2000 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za nekatere vrste sporazumov, sklepov in usklajenih ravnanj med ladjarskimi družbami za linijske prevoze (konzorciji) (UL L 101, 21.4.2005, str. 10).

3. ugotavlja, da zaključki študije Global Insight ne zagotavljajo trdne osnove za odpravo skupinske izjeme za pomorske konference, saj se tudi ta zadnja študija ni zares ukvarjala s pomanjkljivostmi glede obsega in podatkov, izpostavljenimi v predhodnih študijah; poziva Komisijo, da navedeno upošteva v okviru svojega novega predloga (črtano) ter se o tem posvetuje z zadevnimi subjekti, Parlamentom in Svetom;
4. poziva Komisijo, naj v primeru spreminjanja Uredbe (EGS) št. 4056/86 upošteva obstoječe pravne in postopkovne ureditve v drugih državah (ZDA, Avstralija, Japonska in Kanada), saj bi vsako neujemanje evropskega sistema v povezavi s temi ureditvami lahko negativno vplivalo na socialno-ekonomsko stabilnost po vsem svetu in pripeljalo do zaščitnih ukrepov;
5. poudarja verjetnost negativnih posledic v primeru splošne obnove sistema, ne toliko za velike trgovske družbe linijskih prevozov, kakor za male in srednje velike, ter poudarja, da ni dokazov o tem, da bi odprava linijskih konferenc povzročila padec cen;
6. ugotavlja, da bo popolna liberalizacija z odpravo izjem za linijske konference iz Uredbe (EGS) št. 4056/86 sprožila potrebo po ustreznih spremembah Uredbe (ES) št. 823/2000, ki je bila že spremenjena z Uredbo (ES) št. 611/2005, ki določa skupinsko izjemo za konzorcije ladijskih družb za linijske prevoze;
7. vztraja, da bo morala kakršna koli uredba za sektor upoštevati naravo regij, ki so na poseben način omejene, kakor na primer tip regij, opisanih v členu 299(2) Pogodbe, ki so odvisne od nadaljnjega zagotavljanja posebnih storitev;
8. poudarja pomen naraščajočega števila oblik sodelovanja, če so ta v skladu s konkurenčnim pravom Skupnosti, kakor so na primer okvirni dogovori, na podlagi katerih lahko prevozniki, ne glede na to ali so člani konference ali ne, lažje usklajujejo svoje konkurenčno ravnanje na trgu v zvezi s prevoznimi tarifami in drugimi pogoji storitev;

Linijske konference

9. na osnovi sodne prakse Sodišča prve stopnje (združeni primeri T-191/98, T-212/98 do T-214/98 Atlantic Container Line AB in drugi *proti* Komisiji¹, "primer TACA") sklepa, da je reguliranje zmogljivosti plovil dovoljeno le, kadar vzporedno s povečanjem prevoznih tarif povpraševanje ni umetno ustvarjeno in kadar je pristojnost konferenc za določanje prevoznih tarif močno omejena ter so s tem izpolnjeni štirje kumulativni pogoji iz člena 81(3) Pogodbe, čeprav le delno;
10. poudarja, da čeprav Uredba (EGS) št. 4056/86 potrjuje sistem zaprtih konferenc, hkrati omogoča prosto trgovino, kar pomeni, da zagotavlja pomembno konkurenco zunanjih družb in ne dovoljuje dodatnih omejitev konkurence s strani linijskih konferenc;
11. podpira namero Komisije o pregledu - ne pa razveljavitvi - Uredbe (EGS) št. 4056/86 z namenom zagotoviti skladnost s pravili konkurence, predvsem z izključitvijo možnosti neposrednega določanja cen prevozov in z dovoljenjem konferencam za določanje priporočenih cen ali indeksa cen v okviru nadomestnega sistema, v skladu s sodno prakso Sodišča Evropskih skupnosti, in ob zagotavljanju, da se dodatne tarife in z njimi povezani stroški izračunajo na pregleden način in po posvetovanju z vkrcevalci, ter poudarja, da mora

¹ PSES [2003] II-3275.

vsak takšen pregled ščititi stabilnost prevoznih tarif, visoko kakovost storitev in lojalno konkurenco za podjetja vseh velikosti;

12. meni, da predlog ELAA vsebuje zanimive postavke, vključno z uvedbo indeksa cen in ustanovitve foruma za razpravo za prevoznike, vkrcevalce in druge sodelujoče v sektorju, ki bi jih Komisija v skladu s pravili konkurence morala uporabiti pri pripravi katere koli uredbe, ki kaj spreminja, in da bi katera koli takšna nova uredba lahko začela veljati za omejeno obdobje petih let, po izteku katerega pa bi sledila njena ocena; meni, da bi morala Komisija preučiti skladnost teh točk s štirimi kumulativni pogoji, določenimi v členu 81(3) Pogodbe;
13. meni, da je treba ne glede na izbrano alternativno rešitev predvideti prehodno obdobje, kar bo vsem izvajalcem (prevoznikom, vkrcevalcem in drugim sodelujočim v sektorju) omogočilo prilagoditev na nov ureditveni okvir;
14. poziva Komisijo, da se v skladu s svojimi pooblastili in na osnovi obvez, izhajajočih iz Kodeksa vedenja linijskih konferenc, pred predlaganjem spreminjanja ali razveljavitve Uredbe (EGS) št. 4056/86 posvetuje z ostalimi pogodbenimi strankami; meni, da bi se na teh posvetovanjih moralo poiskati državam članicam (ki imajo v skladu s Kodeksom vedenja še vedno dvostranske obveznosti) najustreznejšo metodo za prilagoditev možnega novega pravnega položaja, da bi se s tem izognili kakršnim koli škodljivim posledicam;

Mednarodni izredni ladijski promet in storitve pomorske kabotaže

15. poudarja, da sektor izrednega ladijskega prometa ostaja v veliki meri liberaliziran in deluje po pravilih lojalne konkurence; podpira predlog Komisije, da se te storitve vključijo v področje uporabe Uredbe (ES) 1/2003;
16. meni, da je v interesu pravne varnosti in jasnosti, da Komisija določi smernice v zvezi z združljivostjo velikih združenj (bulk pools) in specializiranih storitev (specialised trades) s pravili konkurence, vendar ob upoštevanju pogoja, da tega ne sme storiti pred objavo predlogov in zaključkom posvetovanj z zadevnimi subjekti;
17. poudarja, da je bil sektor storitev pomorske kabotaže že liberaliziran z Uredbo (EGS) št. 3577/92; meni, da ker se te storitve izvajajo med pristanišči ene in iste države članice, to ne vpliva na trgovino med državami članicami v okviru Skupnosti (člena 81 in 82 Pogodbe), zato ni potrebe ali zakonske obveznosti za vključitev tega sektorja v področje uporabe Uredbe (ES) št. 1/2003;

Tehnični sporazumi

18. poziva Komisijo, da ne nadaljuje s predlogom za odpravo ukrepov iz člena 2 Uredbe (EGS) št. 4056/86, ki urejajo pravno veljavnost tehničnih sporazumov, saj meni, da bo ohranitev jasnega pravnega okvira za tehnične sporazume prispevala k pravni varnosti in boljši orientaciji ponudnikov storitev;

Kolizija zakonov

19. poziva Komisijo, da ne nadaljuje z predlogom razveljavitve člena 9 Uredbe (EGS) št. 4056/86, v skladu s katerim se v primeru kolizije med zakoni Skupnosti in zakoni tretjih držav začnejo pogajanja, predvsem glede namena Komisije, da spremeni pravila o

konkurenci v zvezi s pomorskim prometom;

o

o o

20. naroči svojemu predsedniku, naj to resolucijo posreduje Svetu in Komisiji.