

EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie vervoer en toerisme

2005/0264(CNS)

7.6.2006

ADVIES

van de Commissie vervoer en toerisme

aan de Commissie economische en monetaire zaken

inzake het voorstel voor een verordening van de Raad houdende intrekking van verordening (EEG) nr. 4056/86 tot vaststelling van de wijze van toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag op het zeevervoer en tot wijziging van verordening (EG) nr. 1/2003 inzake de uitbreiding van toepassingsgebied van deze verordening tot cabotage en internationale wilde vaart (COM(2005)0651 – C6-0046/2006 – 2005/0264(CNS))

Rapporteur voor advies: Fernand Le Rachinel

PA_Leg

BEKNOPTE MOTIVERING

1. Inleiding

Het zeevervoer neemt op het gebied van het mededingingsrecht een bijzondere plaats in. De regels van het Gemeenschapsrecht zijn in principe van toepassing op deze sector, waarvoor evenwel enkele vrijstellingen gelden die sommige subsectoren ervan een grotere manoeuvreerruimte geven dan aan de meeste andere economische sectoren.

De vrijstellingen zijn de volgende:

- a. De **lijnvaartconferenties** zoals omschreven in artikel 2 van verordening 40546/86 zijn op grond van deze verordening toegestaan.
- b. De **technische regelingen** tussen reders zijn toegestaan op grond van artikel 2 van verordening 4056/86, als ze uitsluitend tot doel en tot gevolg hebben dat de beste technieken worden toegepast en dat op technisch gebied wordt samengewerkt, zonder de concurrentie te beperken.
- c. De **wilde vaart** (niet-geregelde diensten) en de **cabotagediensten** zijn uitgesloten van de toepassingsregels van het communautaire mededingingsrecht op grond van artikel 32 van verordening (EEG) 1/2003. Wij wensen te preciseren dat het hier gaat om de **algemene toepassingsregels van het mededingingsrecht**, waarvan deze twee sectoren uitgesloten zijn. Het spreekt vanzelf dat deze sectoren van oudsher onder het toepassingsgebied van de grondregels van het primaire recht, i.e. de artikelen 81 en 82 van het Verdrag, vallen.

2. Het voorstel van de Commissie

De Commissie stelt in **artikel 1** voor verordening (EEG) nr. 4056/86 in te trekken. Deze intrekking omvat enerzijds de **afschaffing van de technische regelingen**, die in het verleden steeds opnieuw hebben geleid tot rechtszaken tussen reders en de Commissie en het Hof van Justitie.

Anderzijds zullen de **lijnvaartconferenties** zoals omschreven in de artikelen 1b, 3, 4, 5 en 6 **niet meer toegestaan** zijn. Deze conferences steunen op een door verordening 4056/86 (EEG) verleende "groepsvrijstelling", hetgeen de mogelijkheid bood de prijzen vast te stellen en de capaciteiten te regelen, wat in principe in strijd is met de Europese mededingingswetgeving.

In artikel 2 wordt voorgesteld artikel 32 van verordening (EEG) nr. 1/2003 te schrappen. De schrapping van dit artikel heeft tot gevolg dat **de sectoren wilde vaart en cabotage** onder de werkingssfeer van de in deze verordening vastgestelde **algemene toepassingsregels van het mededingingsrecht** zullen vallen.

3. Standpunt van de rapporteur

De rapporteur:

- acht de zeevervoerdiensten onontbeerlijk voor de economische ontwikkeling van de Europese Unie;
- constateert dat alle actoren van de sector, met name de verladers en de reders, het thans noodzakelijk achten de voor lijnvaartconferenties geldende vrijstelling van toepassing van de mededingingsregels te herzien;
- juicht het toe dat de Commissie een overgangperiode van twee jaar voorstelt voor de intrekking van verordening 4056/86, teneinde de reders en alle andere branches van de sector in staat te stellen zich aan te passen aan de nieuwe mededingingsregels, en constateert dat zowel de Commissie als de reders een overgangperiode van 2 jaar voldoende achten;
- is van oordeel dat de vervanging van de groepsvrijstelling door richtsnoeren betreffende de tenuitvoerlegging van de mededingingsregels in de sector van het zeevervoer noodzakelijk is en dat erop moet worden aangedrongen dat verordening 4056/86 niet wordt ingetrokken voordat deze richtsnoeren zijn opgesteld;
- constateert dat in het onlangs naar aanleiding van de publicatie van het Witboek COM(2004)675 def. aangenomen verslag van mevrouw Rodi Kratsa-Tsagaropoulou (A6-0314/2005) over hetzelfde onderwerp, het EP de Commissie vraagt voorzichtig te werk te gaan bij het afschaffen van de lijnvaartconferenties;
- is van oordeel dat in de voorgestelde verordening bijzondere aandacht moet worden besteed aan de kleine en middelgrote reders en de gespecialiseerde diensten (specialised trades). Het door de rapporteur voorgestelde amendement heeft betrekking op dit aspect.

De EU is van plan het zeevervoer in de toekomst een grotere plaats te geven, zoals blijkt uit het Witboek over het vervoerbeleid en het onlangs gepresenteerde Marco Polo II-programma.

Om deze doelstelling te kunnen verwezenlijken dienen de prijzen te evolueren, teneinde nieuwe cliënten aan te trekken, de doorzichtigheid te vergroten, een deel van het wegvervoer te verplaatsen en bij te dragen aan het ontlasten van het wegverkeer. Het vervoer over de weg is wellicht het meest concurrerende vervoermiddel. Het is dan ook duidelijk wat de te volgen weg is.

AMENDEMENTEN

De Commissie vervoer en toerisme verzoekt de ten principale bevoegde Commissie economische en monetaire zaken onderstaande amendementen in haar verslag op te nemen:

Amendement 1
VISUM 1

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, en met name op **artikel 83**,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, en met name op **de artikelen 80 en 83 daarvan**,

Motivering

De dubbele rechtsgrond van verordening 4056/86 moet worden gehandhaafd, aangezien de intrekking van deze verordening niet alleen de mededinging in de sector zeevervoer, maar ook de coördinatie en de internationale overeenkomsten in deze sector betreft.

Amendement 2
OVERWEGING 3

(3) Overeenkomstig de groepsvrijstelling voor lijnvaart van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zijn overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van alle leden van lijnvaartconferenties of van een deel van die leden die aan bepaalde voorwaarden voldoen, vrijgesteld van het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag. De rechtvaardiging van de groepsvrijstelling is in essentie gebaseerd op de veronderstelling dat conferenties een stabiliserende werking hebben doordat zij voor betrouwbare diensten zorgen die niet met minder restrictieve middelen zouden kunnen worden bereikt. ***Uit een grondige doorlichting van de sector door de Commissie blijkt evenwel dat lijnvaartdiensten niet uniek zijn, omdat hun kostenstructuur niet wezenlijk verschilt van die van andere sectoren. Derhalve kan niet worden aangetoond dat de sector tegen mededinging tegen moet worden beschermd.***

(3) Overeenkomstig de groepsvrijstelling voor lijnvaart van Verordening (EEG) nr. 4056/86 zijn overeenkomsten, besluiten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen van alle leden van lijnvaartconferenties of van een deel van die leden die aan bepaalde voorwaarden voldoen, vrijgesteld van het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag. De rechtvaardiging van de groepsvrijstelling is in essentie gebaseerd op de veronderstelling dat conferenties een stabiliserende werking hebben doordat zij voor betrouwbare diensten zorgen die niet met minder restrictieve middelen zouden kunnen worden bereikt. ***In de huidige omstandigheden van mondiale concurrentie, bruuske veranderingen, hoge kosten en risico's van investeringen in de sector van de lijnvaartdiensten is er evenwel behoefte aan uitwisseling van informatie tussen de actoren van deze sector.***

¹ Nog niet in het PB gepubliceerd.

Motivering

1) *Op grond van de conclusies van de in opdracht van de Commissie uitgevoerde studies alleen kan niet worden besloten tot het afschaffen van de voor lijnvaartconferenties geldende groepsvrijstelling. Deze conclusies verschaffen immers geen geloofwaardig en precies antwoord op de voornaamste vragen wat betreft de gevolgen van een volledige liberalisering en de vier cumulatieve voorwaarden voor vrijstelling.*

2) *De sector van de lijnvaartdiensten wordt geconfronteerd met hevige concurrentie. Gezien zijn specifieke kenmerken (structuur en werking) is de uitwisseling van informatie tussen de actoren van deze sector onontbeerlijk. De uitwisseling van informatie zal bovendien de aanpassing aan de nieuwe regeling vergemakkelijken.*

Amendement 3 OVERWEGING 4

(4) Volgens de eerste voorwaarde voor het verkrijgen van een vrijstelling van artikel 81, lid 3, dient de beperkende overeenkomst bij te dragen tot de verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang. Wat de door conferenties tot stand gebrachte efficiëntere werking betreft, ***zijn*** lijnvaartconferenties ***niet meer in staat toe te zien op de naleving van de conferencetarieven, hoewel zij nog steeds kosten en toeslagen vaststellen die van de vervoerprijs deel uitmaken.*** Er kan ook niet worden aangetoond dat het conferentiesysteem bijdraagt tot stabielere vrachttarieven of betrouwbaardere zeevaartdiensten dan het geval zou zijn in een volledig concurrerende markt. Conferenceleden bieden steeds meer hun diensten aan op basis van individuele dienstencontracten die met individuele exporteurs worden afgesloten. ***Voorts*** wordt de beschikbare vervoerscapaciteit niet door de conferenties beheerd, omdat dit een door elke vervoerder afzonderlijk genomen individuele beslissing is. In de huidige marktomstandigheden komen prijsstabiliteit en betrouwbaarheid van diensten tot stand door individuele dienstencontracten. ***Het vermeende oorzakelijke verband tussen de beperkingen (prijsvaststelling en regeling***

(4) Volgens de eerste voorwaarde voor het verkrijgen van een vrijstelling van artikel 81, lid 3, dient de beperkende overeenkomst bij te dragen tot de verbetering van de productie of van de verdeling der producten of tot verbetering van de technische of economische vooruitgang. Wat de door conferenties tot stand gebrachte efficiëntere werking betreft, ***leggen*** lijnvaartconferenties ***geen prijzen op, maar stellen zij veeleer referencietarieven vast die met name extra vrachttarieven inhouden.*** Er kan ook niet worden aangetoond dat het conferentiesysteem bijdraagt tot stabielere ***of minder stabiele*** vrachttarieven of betrouwbaardere ***of minder betrouwbare*** zeevaartdiensten dan het geval zou zijn in een volledig concurrerende markt. Conferenceleden bieden steeds meer hun diensten aan op basis van individuele dienstencontracten die met individuele exporteurs worden afgesloten, ***waarbij zij het conferentiesysteem gebruiken als referentie (prijzen, dienstregelingen).*** ***In die zin*** wordt de beschikbare vervoerscapaciteit niet ***rechtstreeks*** door de conferenties beheerd, omdat dit een door elke vervoerder afzonderlijk genomen individuele beslissing is. In de huidige marktomstandigheden komen prijsstabiliteit en betrouwbaarheid van diensten tot stand door individuele

van het aanbod) en de beweerde efficiëntieverbeteringen (betrouwbare dienstverlening) lijkt derhalve te zwak te zijn om aan de eerste voorwaarde van artikel 81, lid 3, te kunnen voldoen.

dienstencontracten, die parallel met de conferences functioneren.

Motivering

Sinds ongeveer negentien jaar speelt de voor lijnvaartconferences geldende vrijstelling een belangrijke regulerende rol in de ontwikkeling van de internationale handel. Het conferencesysteem lijkt thans overigens veel "liberaler" dan in het verleden, aangezien het functioneert parallel met andere vormen van dienstverlening in deze sector (individuele contracten, groeperingen van bedrijven, consortia, enz.). De tot nu toe in opdracht van de Commissie verrichte studies hebben niet duidelijk en ondubbelzinnig aangetoond dat conferences geen stabielere vrachttarieven of betrouwbaardere zeevaartdiensten bieden.

Amendement 4 OVERWEGING 5

(5) De tweede voorwaarde om voor een vrijstelling in aanmerking te komen, is dat de gebruikers moeten worden gecompenseerd voor de negatieve effecten die voortvloeien uit de mededingingsbeperkingen. Bij hardcore beperkingen zoals horizontale prijsafspraken die tot stand komen wanneer er een vast conferencetarief is en de kosten en toeslagen gezamenlijk worden vastgesteld, zijn de negatieve effecten zeer ernstig. ***Er zijn evenwel geen duidelijke positieve effecten vastgesteld.*** Vervoergebruikers zijn van mening dat de conferences in het voordeel zijn van de minst efficiënte leden en pleiten voor de afschaffing van de conferences. ***Momenteel voldoen conferences niet aan de tweede voorwaarde van artikel 81, lid 3.***

(5) De tweede voorwaarde om voor een vrijstelling in aanmerking te komen, is dat de gebruikers moeten worden gecompenseerd voor de negatieve effecten die voortvloeien uit de mededingingsbeperkingen. Bij hardcore beperkingen zoals horizontale prijsafspraken die tot stand komen wanneer er een vast conferencetarief is en de kosten en toeslagen gezamenlijk worden vastgesteld, zijn de negatieve effecten ***uit het oogpunt van de gebruikers*** zeer ernstig. Vervoergebruikers zijn ***immers*** van mening dat de conferences in het voordeel zijn van de minst efficiënte leden en pleiten voor de afschaffing van de conferences.

Motivering

De Commissie heeft geen betrouwbare cijfers verschaft wat betreft de nadelen van de conferences voor de gebruikers. De bewering dat horizontale prijsafspraken door conferences negatieve gevolgen hebben steunt overigens nergens meer op, aangezien de Commissie tot de conclusie komt dat conferences geen tarieven meer kunnen vaststellen.

Amendement 5
OVERWEGING 5

(5) De tweede voorwaarde om voor een vrijstelling in aanmerking te komen, is dat de gebruikers moeten worden gecompenseerd voor de negatieve effecten die voortvloeien uit de mededingingsbeperkingen. Bij hardcore beperkingen zoals horizontale prijsafspraken die tot stand komen wanneer **er een vast conferencetarief is en** de kosten en toeslagen gezamenlijk worden vastgesteld, **zijn** de negatieve effecten zeer ernstig. **Er zijn evenwel geen duidelijke positieve effecten vastgesteld.** Vervoergebruikers zijn van mening dat de conferences in het voordeel zijn van de minst efficiënte leden en pleiten voor de afschaffing van de conferences. Momenteel voldoen conferences niet aan de tweede voorwaarde van artikel 81, lid 3.

(5) De tweede voorwaarde om voor een vrijstelling in aanmerking te komen, is dat de gebruikers moeten worden gecompenseerd voor de negatieve effecten die voortvloeien uit de mededingingsbeperkingen. **Ofschoon het belang van de uitwisseling van informatie in diverse studies over de evolutie van de sector wordt erkend, zijn** bij hardcore beperkingen zoals horizontale prijsafspraken die tot stand komen wanneer de kosten en toeslagen gezamenlijk worden vastgesteld, de negatieve effecten zeer ernstig. Vervoergebruikers zijn van mening dat de conferences in het voordeel zijn van de minst efficiënte leden en pleiten voor de afschaffing van de conferences. Momenteel voldoen conferences niet aan de tweede voorwaarde van artikel 81, lid 3.

Een vervangingsstelsel op grond van de uitwisseling van informatie, conform de mededingingsregels, kan bijdragen aan de optimalisering van de werking van de sector.

Motivering

Het belang van de uitwisseling van informatie voor zowel de vervoerders als de vervoergebruikers wordt in diverse sinds het begin van het proces van herziening van 4056/86 verrichte studies over de sector erkend.

Aangezien het conferencetarief niet meer wordt toegepast (zie overweging 4) is het geen "horizontale prijsafpraak" zoals de rechtstreekse vaststelling van toeslagen en aanvullende kosten, en heeft het dan ook geen "ernstige negatieve gevolgen".

Amendement 6
OVERWEGING 9

(9) De uitsluiting van het verbod van artikel 81, lid 1, van het Verdrag van louter technische regelingen en de procedure voor het behandelen van conflicten van recht die zich zouden kunnen voordoen, zijn ook

schrappen

overbodig. Derhalve moeten ook deze bepalingen worden geschrapt.

Motivering

Om de rechtszekerheid in deze sector te versterken dienen de artikelen 2 ("technische regelingen") en 9 ("conflicten van internationaal recht") van verordening (EEG) nr. 4056/86 te worden gehandhaafd.

Amendement 7
OVERWEGING 10

(10) In het licht van het bovenstaande dient Verordening (EEG) nr. 4056/86 in al haar onderdelen te worden ingetrokken.

(10) Indien Verordening (EEG) nr. 4056/86 **in het licht van bovenstaande wordt** ingetrokken,

a) dienen de te verwachten negatieve gevolgen van een algemene wijziging van het systeem voor de grote maritieme lijnen voor goederenvervoer, maar vooral ook voor de kleine en middelgrote lijnen, te worden voorkomen;

b) dient rekening te worden gehouden met de in andere landen (Verenigde Staten, Australië, Japan, Canada) geldende rechtsstelsels en regelingen. Een inadequate afstemming van het Europese systeem op deze stelsels kan op mondiaal niveau destabiliserende sociaal-economische effecten hebben;

c) dient de afschaffing van de groepsvrijstelling voor zeevaartconferenties van kracht te worden na verloop van een overgangsperiode, te rekenen vanaf de datum van het besluit van de Raad tot intrekking van Verordening (EG) nr. 4056/86, en

d) dient de Commissie, in nauwe samenwerking met de actoren van de sector en in overleg met het Europees Parlement, lang genoeg vóór het verstrijken van de overgangsperiode, duidelijke richtsnoeren vast te stellen wat betreft de werkingssfeer van de artikelen 81 en 82 van het Verdrag.

Motivering

Verordening nr. 4056/86 mag slechts worden ingetrokken en het conferencesysteem mag slechts worden afgeschaft indien wordt voldaan aan een aantal voorwaarden - die kunnen fungeren als veiligheidsklep - met betrekking tot:

a) de bescherming van de kleine en middelgrote ondernemingen van de sector tegen de risico's van oligopolievorming (marktendens);

b) de reacties van partnerlanden in de conferenties op de afschaffing van het bestaande systeem;

c) de vaststelling van een overgangperiode van vijf jaar, teneinde de sector in staat te stellen zich aan te passen, en van duidelijke richtsnoeren, teneinde de rechtszekerheid te garanderen.

Amendement 8

OVERWEGING 10 BIS (nieuw)

(10 bis) Verordening (EEG) nr. 954/79 van de Raad van 15 mei 1979 betreffende de bekrachtiging door de Lidstaten van of de toetreding van de Lidstaten tot het Verdrag van de Verenigde Naties inzake een gedragscode voor lijnvaartconferenties¹, waarbij een kader wordt vastgesteld voor de toepassing van de gedragscode voor lijnvaartconferenties conform het Verdrag, zal na de inwerkingtreding van onderhavige verordening achterhaald zijn, en dient dan ook te worden ingetrokken.

¹ PB L 121 van 17.5.1979, blz. 1.

Motivering

Indien de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties wordt afgeschaft, dan is de door verordening (EEG) nr. 954/79 toegestane toepassing van de code van de Conferentie van de Verenigde Naties voor handel en ontwikkeling (CVNHO) niet langer geldig. Het heeft immers geen zin de Europese regels inzake toetreding tot de CVNHO-code te handhaven, en terzelfder tijd de lidstaten die deze gedragscode hebben geratificeerd te vragen hun ratificatie op te zeggen.

Amendement 9

OVERWEGING 10 BIS (nieuw)

(10 bis) De intrekking mag pas van kracht worden na verloop van een overgangperiode die lang genoeg moet zijn, teneinde de lidstaten en de actoren van de sector in staat te stellen zich aan te passen aan het nieuwe regelgevingskader.

Motivering

Er dient te worden voorzien in een overgangperiode die lang genoeg is, zodat de lidstaten en de ondernemingen van de sector zich kunnen aanpassen aan het nieuwe regelgevingskader. Het unilateraal door de Europese Unie uitgevaardigde verbod op lijnvaartconferenties heeft ook internationale implicaties. Deze overgangperiode is dan ook noodzakelijk om de lidstaten in staat te stellen de internationale overeenkomsten waarbij zij partij zijn en waarin het conferentiesysteem of de daaraan verbonden rechtsinstrumenten, zoals de CVNHO-gedragscode, expliciet worden vermeld, te herzien.

Amendement 10

OVERWEGING 10 TER (nieuw)

(10 ter) Zoals het Europees Parlement het in zijn resolutie van 1 december over de toepassing van de communautaire mededingingsregels op het zeevervoer¹ heeft gesteld, lijkt het noodzakelijk artikel 2 van verordening (EEG) nr. 4056/86 betreffende technische regelingen, waarin de voorwaarden voor technische samenwerking en regelingen die eigen zijn aan de sector zeevervoer worden omschreven, niet in te trekken, teneinde de rechtszekerheid van de transacties te garanderen.

¹ Op die datum aangenomen teksten, P6_TA(2005)0466.

Motivering

De organisatie van de sector zeevervoer steunt gedeeltelijk op de in artikel 2 omschreven voorwaarden voor technische samenwerking en regelingen. In haar verslag wijst de Commissie erop dat moet kunnen worden beschikt over een informatiesysteem, en aanvaardt zij zelfs de vorming van consortia.

Amendement 11
OVERWEGING 10 QUATER (nieuw)

(10 quater) De toepassing van deze verordening creëert een rechtsconflict met de toetreding van sommige lidstaten tot de CVNHO-gedragscode voor lijnvaartconferenties. Het lijkt wenselijk dat deze lidstaten zich bilateraal uit de code terugtrekken. Ze kunnen daar evenwel niet toe worden verplicht. Er dient dan ook te worden voorzien in een duidelijke procedure voor het oplossen van mogelijke conflicten van internationaal recht. Het is in dit opzicht met name van belang dat de bepalingen van artikel 9 van verordening (EEG) nr. 4056/86 betreffende conflicten van internationaal recht, die de Commissie in staat stellen op te treden indien de Raad haar daartoe mandaat verleent, niet worden ingetrokken.

Motivering

De afschaffing van de groepsvrijstelling voor lijnvaartconferenties levert een aantal juridische problemen op ten aanzien van derde landen. Er dient dan ook te worden voorzien in een juridisch instrument om conflicten terzake op te lossen.

Amendement 12
OVERWEGING 11

(11) Lijnvaartconferenties worden in verscheidene jurisdicties geduld. In deze sector wordt, evenals in andere sectoren, het mededingingsrecht niet wereldwijd op dezelfde wijze toegepast. Gelet op het internationale karakter van de lijnvaartsector zal de Commissie alle relevante initiatieven nemen om de opheffing te bevorderen van de prijsvaststelling voor lijnvaartconferenties die elders bestaan, waarbij de vrijstelling voor operationele samenwerking tussen scheepvaartondernemingen die consortia en allianties vormen, behouden blijft, ***overeenkomstig de aanbevelingen van het secretariaat van de OESO in 2002.***

(11) Lijnvaartconferenties worden in verscheidene jurisdicties geduld. In deze sector wordt, evenals in andere sectoren, het mededingingsrecht niet wereldwijd op dezelfde wijze toegepast. Gelet op het internationale karakter van de lijnvaartsector zal de Commissie alle relevante initiatieven nemen om de opheffing te bevorderen van de prijsvaststelling voor lijnvaartconferenties die elders bestaan, waarbij de vrijstelling voor operationele samenwerking tussen scheepvaartondernemingen die consortia en allianties vormen, behouden blijft.

Motivering

Het technisch verslag van het secretariaat van de OESO kan geen referentiepunt zijn, aangezien de OESO-leden geen politiek akkoord hebben bereikt over dit verslag.

Amendement 13 OVERWEGING 11 BIS (nieuw)

(11 bis) De Commissie legt het Europees Parlement een verslag voor waarin de standpunten van derde landen (China, India, Japan, Singapore, Verenigde Staten, Canada) ten aanzien van het toekomstige Europese beleid inzake geregelde diensten (aanvaarding, aanpassing, verzet, negatieve effecten, enz.) worden geanalyseerd en geëvalueerd.

Motivering

De Commissie heeft nog geen informatie verschaft over haar onderhandelingen met de partners, noch over eventuele reacties van derde landen op plannen om het conferencesysteem af te schaffen. Derde landen hebben daarentegen onlangs hun voornemen te kennen gegeven de conferences te handhaven.

Amendement 14 OVERWEGING 15

(15) Verordening (EG) nr. 1/2003 moet dus dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(15) Verordening (EG) nr. 1/2003 moet dus dienovereenkomstig worden gewijzigd. ***Er dient met name te worden voorzien in een overgangperiode voordat artikel 32 van verordening (EG) nr. 1/2003 wordt ingetrokken. Om de rechtszekerheid te waarborgen dient de Commissie lang genoeg vóór de intrekking van dit artikel duidelijke richtsnoeren te publiceren voor de sector wilde vaart, rekening houdend met de specifieke kenmerken ervan, met name wat betreft contracten voor gezamenlijke exploitatie. De richtsnoeren dienen te worden vastgesteld in nauwe samenwerking met de actoren van de sector en in overleg met het Europees Parlement.***

Motivering

Artikel 32 van verordening nr. 1/2003 mag pas worden ingetrokken na verloop van een overgangperiode, zodat de markt van wilde-vaartdiensten de nodige tijd krijgt om zich voor te bereiden en aan te passen. Richtsnoeren zijn, zoals voor conferences, ook voor deze sector noodzakelijk om de rechtszekerheid te waarborgen.

Amendement 15 ARTIKEL 1, ALINEA 2

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferences die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangsperiode van **twee** jaar te rekenen vanaf die datum.

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferences die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangsperiode van **vijf** jaar te rekenen vanaf die datum. ***De Commissie dient uiterlijk twee jaar vóór het verstrijken van de overgangsperiode duidelijke richtsnoeren vast te stellen.***

Motivering

Om de rechtszekerheid in deze sector te waarborgen dienen de vaststelling van duidelijke richtsnoeren voor geregelde vervoerdiensten en de publicatie ervan binnen een welbepaalde en redelijke termijn te worden voorgeschreven, teneinde de sector de nodige tijd te geven zich voor te bereiden en aan te passen aan de nieuwe regeling.

Amendement 16 ARTIKEL 1, ALINEA 2

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferences die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangsperiode van twee jaar te rekenen vanaf die datum.

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van Verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferences die voldoen aan de vereisten van Verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangsperiode van twee jaar te rekenen vanaf die datum. ***De artikelen 2 en 9 van deze verordening zullen integraal***

worden overgenomen in onderhavige verordening.

Motivering

Artikel 1, lid 3, onder b) en c), de artikelen 3 tot en met 7, artikel 8, lid 2, en artikel 26 van verordening (EEG) Nr. 4056/86 blijven evenwel van toepassing op lijnvaartconferenties die voldoen aan de vereisten van verordening (EEG) nr. 4056/86 op de datum van inwerkingtreding van deze verordening voor een overgangperiode van twee jaar te rekenen vanaf die datum. De artikelen 2 ("technische regelingen") en 9 ("conflicten van internationaal recht") zullen integraal worden overgenomen in onderhavige verordening.

Amendement 17

ARTIKEL 1, ALINEA 2 BIS (nieuw)

Aan het begin van deze overgangperiode publiceert de Commissie richtsnoeren die het stelsel van lijnvaartconferenties geleidelijk aan zullen vervangen. De Commissie besteedt in deze richtsnoeren met name aandacht aan de belangen van kleine en middelgrote reders en gespecialiseerde diensten (specialised trades), alsmede aan de ultraperifere regio's, conform artikel 299, lid 2 van het Verdrag.

Motivering

Dit amendement, dat in overeenstemming is met de door de rapporteur voorgestelde tekst, heeft tot doel conform artikel 299, lid 2 van het Verdrag te garanderen dat de Commissie bij de vaststelling van richtsnoeren terdege rekening zal houden met de specifieke problemen van de ultraperifere regio's.

Amendement 18

ARTIKEL 1, ALINEA 2 BIS (nieuw)

Indien binnen een termijn van twee jaar geen richtsnoeren zijn gepubliceerd, wordt de in de tweede alinea bedoelde overgangperiode verlengd totdat richtsnoeren zijn vastgesteld.

Motivering

Om de rechtszekerheid in deze sector te versterken dient de vaststelling, vóór de inwerkingtreding van onderhavige verordening, van richtsnoeren voor geregelde lijnvaartdiensten te worden voorgeschreven.

Amendement 19 ARTIKEL 1 BIS (nieuw)

Artikel 1 bis

Vijf jaar na de inwerkingtreding van deze verordening publiceert de Commissie een verlag over de evolutie van de regelgeving in de andere zeevaartregio's van de wereld en het effect dat de unilaterale afschaffing van het systeem van lijnvaartconferenties door de Europese Unie heeft op het concurrentievermogen van de Europese zeevervoersector.

Motivering

De unilaterale afschaffing door de Europese Unie van het conferentiesysteem kan internationale gevolgen hebben waarop thans moeilijk kan worden vooruitgelopen. Er dient dan ook te worden voorzien in een evaluatie van de gevolgen van de intrekking van verordening 4056/86 voor de concurrentiepositie van de communautaire zeevervoersector en de betrekkingen tussen de Europese Unie en haar partners en burenen.

Amendement 20 ARTIKEL 2

Artikel 32 van Verordening (EG) nr. 1/2003 wordt geschrapt.

Artikel 32 van Verordening (EG) nr. 1/2003 wordt geschrapt. ***De Commissie dient uiterlijk twee jaar vóór het verstrijken van een overgangperiode duidelijke richtsnoeren vast te stellen voor de wilde vaart.***

Motivering

Om de rechtszekerheid in deze sector te waarborgen dienen de vaststelling van een overgangperiode en duidelijke richtsnoeren voor de wilde vaart, en de publicatie van de richtsnoeren binnen een welbepaalde en redelijke termijn te worden voorgeschreven, teneinde de sector de nodige tijd te geven zich voor te bereiden en aan te passen aan de nieuwe

regeling.

Amendement 21
ARTIKEL 2 BIS (nieuw)

Artikel 2 bis

Verordening (EEG) nr. 954/79 wordt ingetrokken. De Europese Unie en de lidstaten hebben twee jaar de tijd om met derde landen gesloten overeenkomsten die niet meer in overeenstemming zijn met het Gemeenschapsrecht, te herzien.

Motivering

De afschaffing van lijnvaartconferenties komt neer op een opzegging van de gedragscode van de CVNHO. Verordening 954/79, die de toepassing van deze gedragscode conform het Gemeenschapsrecht mogelijk maakt, heeft dus geen reden van bestaan meer, en dient te worden ingetrokken. Als gevolg daarvan moeten de multi- en bilaterale overeenkomsten die naar deze code verwijzen worden herzien. Een overgangperiode van 2 jaar is noodzakelijk om deze overeenkomsten niet overijld te moeten herzien.

Amendement 22
ARTIKEL 2 TER (nieuw)

Artikel 2 ter

De wijziging van Verordening (EG) nr. 1/2003 gaat gepaard met de publicatie door de Commissie van richtsnoeren betreffende de toepassing van deze verordening op de sectoren wilde vaart en cabotage. De Commissie publiceert uiterlijk achttien maanden vóór de inwerkingtreding van deze wijziging informele richtsnoeren.

Motivering

Om de rechtszekerheid te waarborgen dient de Commissie zo vroeg mogelijk richtsnoeren te publiceren. Aangezien zij pas richtsnoeren mag publiceren wanneer de wijziging van verordening (EG) nr. 1/2003 in werking zal zijn getreden, kan zij om tijd te winnen informele richtsnoeren opstellen, in afwachting van de inwerkingtreding van de wijziging. Dit dient uiterlijk 18 maanden vóór de inwerkingtreding van de wijziging te geschieden, teneinde de sectoren wilde vaart en cabotage in staat te stellen zich aan te passen.

