

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за регламент на Европейския парламент и Съвета относно прилагане на правилата за конкуренция в железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт“

COM(2006) 722 окончателен — 2006/0241(COD)

(2007/C 161/25)

На 12 декември 2006 г., вторник, Съветът реши, в съответствие с член 171 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно предложението горе-поставено.

Специализираната секция „Транспорт, инфраструктури и информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 21 февруари 2007 г. Докладчик: г-н SIMONS.

На 434-ата си пленарна сесия, проведена на 14 и 15 март 2007 г. (заседание на 15 март), Европейският икономически и социален комитет прие следното становище с 81 гласа „за“ и 1 глас „въздържал се“:

1. Въведение

1.1 В контекста на Европа на гражданите опростяването и изясняването на общностното право е от съществено значение, за да стане то по-ясно и по-достъпно за обикновените граждани, като по този начин им се предлагат нови възможности и им се позволява да прилагат специфичните права, които то им предоставя. Тази цел не може да бъде постигната, докато множество многократно и често пъти съществено изменени разпоредби се намират разпръснати — една част трябва да се търсят в първоначалния акт, а друга — в последващите изменящи го актове. Следователно е необходимо да се извърши значителна проучвателна работа, изискваща сравняването на редица различни актове, за да се идентифицират действащите правила. Поради това кодифицирането на често изменящите правила е необходимо за яснотата и прозрачността на общностното право.

1.2 Целта на настоящото предложение е да се извърши кодифициране на Регламент (ЕИО) № 1017/68 на Съвета от 19 юли 1968 г. относно прилагане на правилата на конкуренцията в сектора на железопътния, автомобилния и вътрешноводния транспорт. Новият регламент ще замени различните актове, включени в него. Настоящото предложение запазва напълно същността на кодифицираните актове и се ограничава до обединяването им, като внася единствено формални промени, изисквани от самата работа по кодифицирането.

2. Бележки

2.1 Въпреки че предложението спазва стриктно разпоредбите на параграф 2, ЕИСК смята за неотложно да постави въпроса дали настоящата редакция на член 5, параграф 2 не е остаряла. В действителност, посоченият период — „в шестмесечен срок след датата на присъединяване“ за споменатите държави (Австрия, Финландия, Швеция и десетте страни, които се присъединиха по-късно „ан блок“) отдавна е изтекъл. Член 5,

параграф 2 би имал смисъл, само в случай че въпросните споразумения, решения и съгласувани практики все още представляват предмет на разглеждане или на обсъждане от европейска институция, което би следвало най-напред да се провери.

2.2 Във всеки случай, би следвало да се използва точната формулировка на член 81, параграф 1 от Договора, тъй като в обхвата на член 81, параграф 1 могат да попадат само споразумения „между предприятия“, а не всички споразумения, както и само решения „на сдружения на предприятия“, а не всички решения.

2.3 ЕИСК използва този случай, за да напомни отново на европейските институции, че може да възникнат сериозни недоразумения, свързани с изготвянето на политиката в тази област, в резултат от обединяването на морския транспорт и вътрешноводния транспорт под наименованието „воден транспорт“, какъвто е случаят със средносрочния преглед на Бялата книга за европейската транспортна политика, със законодателната и работна програма на Европейската комисия за 2007 г., програмата на германското председателство на Съвета, включително многогодишната програма на германското, португалското и словенското председателства или с провеждащото се в момента обсъждане в Европейския парламент на предложението на Комисията относно отговорността при злополука при превоз на пътници по воден път. Правната рамка на вътрешните водни пътища и плавателните съдове за движение по вътрешни водни пътища е напълно различна от тази на морското корабоплаване на къси и дълги разстояния. Настоящото предложение посочва правилна рамка в политически аспект, която в миналото се оказва ефективна, по-конкретно рамката на вътрешния транспорт, която може да се приложи и по отношение на железопътния, автомобилния, вътрешноводния транспорт, както и комбинацията от тези видове транспорт.

Брюксел, 15 март 2007 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS