Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Rady, kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 4056/86, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článkům 85 a 86 Smlouvy v námořní dopravě, a mění nařízení (ES) č. 1/2003, pokud jde o rozšíření jeho rozsahu působnosti na kabotáž a trampovou dopravu

KOM(2005) 651 v konečném znění – 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Dne 10. února 2006 se Rada Evropské unie, v souladu s článkem 83 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost“, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 30. května 2006. Zpravodajkou byla paní BREDIMA-SAVOPOULOU.

Na 428. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 5. a 6. července 2006 (jednání ze dne 5. července 2006), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 156 hlasy pro, 1 člen byl proti a 7 členů se zdrželo hlasování.

1. **Závěry a doporučení**

1.1 Co se týče odvětví **trampové dopravy a kabotáže**, EHSV schvaluje navrhované rozšíření procesních pravidel týkajících se hospodářské soutěže v nařízení č. 1/2003 ([1]) o odvětví trampové dopravy a kabotáže. Oceňuje pokračující diskuse mezi Komisí a odvětvím námořní dopravy na téma použití článků 81 a 82 na trampovou dopravu. Nebudou-li v odvětví trampové dopravy zaznamenány stížnosti a právní precedenty, budou požadovány další informace o jeho fungování a dohodách. EHSV proto vítá iniciativu Komise zahájit studii o hospodářské a právní povaze odvětví trampové dopravy. Z důvodu zajištění právní jistoty EHSV naléhavě vybízí Komisi, aby poskytla pokyny (před zrušením vynětí z působnosti nařízení č. 1/2003) k vlastnímu hodnocení slučitelnosti různých forem dohod o spolupráci v odvětví trampové dopravy s právem Společenství upravujícím podmínky hospodářské soutěže.

1.2 Pokud se jedná o **liniovou dopravu**, EHSV bere na vědomí návrh Komise na zrušení blokové výjimky z pravidel hospodářské soutěže podle Smlouvy o založení ES pro konference liniové dopravy s tím, že již nejsou naplněny čtyři kumulativní podmínky podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Komise se domnívá, že zrušení povede ke snížení nákladů na dopravu a zachování spolehlivosti služeb ve všech oblastech obchodu. EHSV nadále klade otázku, zda bude navrhované zrušení mít udržitelný účinek.

1.3 EHSV doporučuje Komisi, aby před zrušením blokové výjimky pro konference pravidelné námořní dopravy vzala kromě faktorů ryze spjatých s hospodářskou soutěží v potaz také aspekt bezpečnosti (ztráta kvalitního zasilatelství jako výsledek rušení registrace pod vlajkou EU).

1.4 EHSV doporučuje Komisi, aby před zrušením blokové výjimky pro konference pravidelné námořní dopravy vzala kromě faktorů úzce spjatých s hospodářskou soutěží v potaz také otázku lidských zdrojů (dopad na zaměstnanost evropských námořníků).

1.5 EHSV bere na vědomí záměr Komise vydat příslušné pokyny k hospodářské soutěži v námořním odvětví s cílem usnadnit přechod na plně soutěžní režim. Komise hodlá vyhlásit tyto pokyny koncem roku 2007. Před tímto vyhlášením Komise v září roku 2006 – jakožto přechodné opatření v rámci přípravy pokynů – zveřejní dokument o liniové dopravě. EHSV vyzývá Komisi, aby pokyny vypracovala v úzké spolupráci se zúčastněnými stranami a o průběhu informovala příslušné instituce EU.

1.6 Návrh Komise je výsledkem přezkumu, jenž byl zahájen v roce 2003 a do nějž se zapojily všechny příslušné instituce EU a zúčastněné strany. Komise uzavřela smlouvy na vypracování tří studií nezávislými poradci o otázkách spojených se zrušením režimu blokové výjimky pro konference, jejichž závěry jsou zveřejněny na internetových stránkách generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž.

1.7 EHSV rovněž vzal na vědomí skutečnost, že návrh Komise na zrušení blokové výjimky pro liniovou dopravu je založen pouze na článku 83 Smlouvy (pravidla hospodářské soutěže), zatímco právním základem nařízení č. 4056/86 byly článek 83 (pravidla hospodářské soutěže) v kombinaci s čl. 80 odst. 2 (dopravní politika) Smlouvy. EHSV by dále ocenil informace právního oddělení Evropského parlamentu o tom, zda jsou ustanovení týkající se dopravy doplňkovými ustanoveními k ustanovením týkajícím se hospodářské soutěže a zda právní oddělení EP nadále zastává svůj názor na tento dvojí právní základ jako ve svém předchozím stanovisku ([2]).

([1]) Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy (Úř. věst. L 001, 4.1.2003, s. 1). Stanovisko EHSV: Úř. věst. C 155/2001, s. 73.

([2]) A6-0314/2005 ze dne 1.12.2005.

1.8 EHSV se do budoucna obává možných kolizí práva v důsledku právních nástrojů jiných jurisdikcí, a proto naléhavě vyzývá Komisi k navržení takového ustanovení v rámci pokynů, jež by řešilo tyto problémy. Toto ustanovení o konzultacích sníží neshody na minimum a přinese vzájemně přijatelná mezinárodní řešení.

1.9 EHSV bere na vědomí, že Komise uznává, že právo hospodářské soutěže se neuplatňuje stejným způsobem ve všech právních řádech stejně na světě a že existují rozdílnosti. Komise též uznává rostoucí význam mezinárodní spolupráce mezi donucovacími orgány působícími v oblasti hospodářské soutěže.

1.10 EHSV vítá skutečnost, že Komise sleduje duální politiku rozvoje posílené bilaterální spolupráce s hlavními obchodními partnery EU a průzkumu způsobů, jak rozšířit multilaterální spolupráci v oblasti hospodářské soutěže. EHSV proto vyzývá Komisi ke zrychlení úsilí zabezpečit, aby taková spolupráce a dialog napomohly identifikaci potenciálních problémů vyplývajících ze zrušení nařízení č. 4056/86 v EU a konstruktivnímu řešení těchto problémů, čímž budou respektovány vzájemné odlišnosti právních systémů. Konsistence přístupu ke službám liniové přepravy mezi různými zeměmi je totiž nezbytným předpokladem mezinárodního obchodu.

1.11 EHSV vyzývá Komisi, aby při přípravě pokynů pro hospodářskou soutěž v odvětví námořní dopravy zohlednila výsledky dialogu a spolupráce mezi Komisí a jejími hlavními obchodními partnery.

1.12 EHSV uznává, že následující prvky jsou uvedeny v důvodové zprávě návrhu Komise, a trvá na tom, aby byly zohledněny při přípravě pokynů pro hospodářskou soutěž v odvětví námořní dopravy:

— Důvodová zpráva uznává, že námořní doprava je klíčová v rozvoji hospodářství EU, neboť námořní doprava převáží 90 % jejího zahraničního obchodu a 43 % obchodu uvnitř Společenství.

— Pokračující trend využívat při dopravě kontejnery zásadně změnil liniovou dopravu od přijetí nařízení č. 4056/86. Výsledkem bylo zvýšení počtu a velikosti celolodních kontejnerových plavidel a růst významu světových sítí námořních tras. To přispělo k popularitě nových provozních ujednání a poklesu důležitosti liniových konferencí.

— Systém konferencí – který je v provozu 150 let – je stále předmětem multilaterálních a bilaterálních dohod, v nichž jsou členské státy a Společenství smluvními stranami. EHSV poukazuje na skutečnost, že Komise uznává, že v důsledku těchto dohod by mělo být odloženo datum zrušení následujících ustanovení nařízení č. 4056/86 (tj. čl. 1 odst. 3 písm. b) a c), článků 3 až 8 a článku 26) o dva roky s cílem ukončit či revidovat tyto dohody s třetími zeměmi.

1.13 EHSV se domnívá, že Komise by před zrušením nařízení č. 4056/86 měla zohlednit také zájmy malých a středních podniků. Malé a střední podniky jsou páteří hospodářství EU a hrají významnou roli v kontextu revidované Lisabonské strategie. Trhy by měly zůstat otevřené současné i potenciální hospodářské soutěži včetně malých a středních provozovatelů lodní dopravy.

1.14 EHSV trvá na tom, že přes možné pozitivní dopady konsolidace na průmysl EU (zvýšení účinnosti, úspory z rozsahu, snížení nákladů) je třeba zachovávat opatrnost, aby konsolidace – jež může následovat po zrušení nařízení č. 4056/86 – nevedla ke snížení počtu hráčů na příslušných trzích, tj. k menší konkurenci.

1.15 Pro tento nový režim vyzývá EHSV dvě zúčastněné strany na evropské úrovni – dopravce a zasilatele – k účasti na diskusích o otázkách společného zájmu a významu.

2. **Úvod**

2.1 *Současné trendy a právní předpisy*

2.1.1 Námořní doprava je klíčová v rozvoji hospodářství EU, neboť námořní doprava převáží 90 % jejího zahraničního obchodu a 43 % obchodu uvnitř EU. Námořní doprava je už od starověku mezinárodní a globalizovanou činností. V podstatě je poskytována na základě dvou typů služeb: liniové a trampové, jež se podobají autobusové dopravě a taxislužbě na mořích. Flotila EU představuje 25 % světové flotily, přičemž majitelé lodí v EU kontrolují více než 40 % světové flotily. Dalších 40 % patří zemím Tichomořské pánve. Námořní doprava EU a její zákazníci (pronajímatelé/zasilatelé) provozují své služby ve vysoce konkurenčním prostředí na zámořských a evropských trzích.

2.1.2 Nařízením č. 4056/86 se stanoví prováděcí pravidla hospodářské soutěže (uvedená v článcích 81 a 82 Smlouvy) pro odvětví pravidelné námořní dopravy s počátkem či cílem v přístavech Společenství. Trampová doprava však byla z působnosti nařízení č. 4056/86 vyloučena. Nařízení původně plnilo dvě funkce. Obsahovalo procesní ustanovení k uplatnění pravidel ES týkajících se hospodářské soutěže v odvětví námořní dopravy. Tato funkce je po dni 1. května 2004 nadbytečná, protože pro liniovou dopravu začala platit obecná prováděcí pravidla hospodářské soutěže obsažená v nařízení č. 1/2003. Nařízení č. 1/2003 se však nepoužívá pro kabotáž a mezinárodní trampovou dopravu. Zadruhé, nařízení č. 4056/86 vymezuje určitá konkrétní hmotněprávní soutěžní ustanovení v námořním odvětví a především stanoví blokovou výjimku pro konference pravidelné námořní dopravy, která konferencím za určitých podmínek dovoluje určovat ceny a regulovat kapacitu.

2.2 *Odvětví pravidelné námořní dopravy*

2.2.1 Trh v odvětví pravidelné námořní dopravy se od přijetí nařízení č. 4056/86 změnil zásadním způsobem. Pokračující trend využívat při dopravě kontejnery vedl ke zvýšení počtu a velikosti celolodních kontejnerových plavidel a k růstu významu světových sítí námořních tras jako reakci na změny v globálních obchodních vzorcích. To přispělo k popularitě nových provozních ujednání, poklesu důležitosti liniových konferencí a ke značnému nárůstu silných členů jiných konferencí. V jiných částech světa změnilo zavedení zákona o reformě oceánského zasilatelství (Ocean Shipping Reform Act – OSRA) z r. 1999 pravidla pro konference provozující své služby v oblastech obchodu USA povolením smluv o poskytování služeb. Dnes působí globální linioví dopravci hlavně v oblastech obchodu mezi východem a západem i na ose sever-jih, zatímco malí a střední dopravci operují především v oblastech obchodu mezi severem a jihem a v rámci evropských krátkých námořních cest.

2.2.2 Cílem Úmluvy OSN o Kodexu jednání liniových konferencí přijaté Konferencí OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD) byla původně regulace systému liniových konferencí v oblastech obchodu mezi rozvinutými a rozvíjejícími se zeměmi ([3]). Třináct členských států EU spolu s Norskem Liniový kodex ratifikovalo nebo schválilo nebo k němu tyto státy přistoupily, Malta jej podepsala, avšak neratifikovala. Odkazuje se na něj ([4]) v několika dohodách EU s třetími zeměmi a v acquis communautaire (nařízení č. 954/79, 4055/86, 4056/86, 4058/86). Navzdory své praktické právní nadbytečnosti pro hlubinné liniové oblasti obchodu kodex UNCTAD nadále existuje.

2.2.3 Uživatelé dopravy (zasilatelé a odesilatelé nákladu) systematicky přezkoumali systém konferencí a dospěli k názoru, že neposkytuje přiměřené, účinné a spolehlivé služby vyhovující jejich potřebám. Zvláště ESC ([5]) se domnívá, že zrušení blokové výjimky pro konference umožní lepší partnerství mezi zákazníky a poskytovateli zaměřená na logistická řešení, jež podnikům v EU napomohou obstát v mezinárodní konkurenci. Podobně zákazníci získají výhodu o něco nižších cen, až poklesnou sazby za výrobky směřující do EU. Majitelé lodí jsou naopak toho názoru, že liniové konference přispěly ke stabilitě služeb a že režim konferencí jim napomohl – jak v globálním, tak v regionálním měřítku – vyrovnat se s výkyvy (ať už sezónními či zeměpisnými nebo v důsledku klimatických podmínek) ve většině oblastí obchodu. Globální dopravci (členové ELAA ([6])) a ESC mezitím zahájili mezitím dialog s Komisí a nabídli svoji asistenci při vývoji alternativního systému, jenž je v souladu s pravidly EU týkajícími se hospodářské soutěže.

2.2.4 V roce 2003 Komise zahájila přezkum nařízení č. 4056/86 s cílem určit, zda by bylo možné dosáhnout spolehlivých námořních služeb méně omezujícími prostředky, než jakými jsou průřezové určovaní cen a regulace kapacity. Za tím účelem Komise v březnu 2003 vydala konzultační dokument a v prosinci 2003 uspořádala veřejné slyšení s příslušnými zúčastněnými stranami. Komise dále vydala konzultační dokument v červnu 2004 a bílou knihu v říjnu roku 2004, po nichž následovaly rozsáhlé konzultace se zainteresovanými zúčastněnými stranami. Evropský parlament (1. prosince 2005) ([7]) a EHSV (16. prosince 2004) ([8]) vydaly svá stanoviska k bílé knize a shodly se, že přezkum bude vhodnější cestou než zrušení. V prosinci 2005 Komise nakonec vydala návrh nařízení, kterým se zrušuje nařízení č. 4056/86.

2.3 *Odvětví trampové dopravy*

2.3.1 Ačkoli téměř 80 % veškeré světové námořní dopravy suchých a kapalných hromadných komodit je provozováno trampovým způsobem, pro většinu lidí je toto rozsáhlé odvětví terra incognita. Základními rysy trampové dopravy jsou: celosvětový konkurenční trh, téměř dokonalý model hospodářské soutěže, proměnlivá a nepředvídatelná poptávka, množství malých podnikajících společností, globální obchodní vzorce, snadný vstup na trh a jeho opuštění, vysoká nákladová účinnost, schopnost pružné reakce na rozvoj trhů a potřeb zasilatelů. Trh s trampovými službami je velmi roztříštěný a celkově funguje ke spokojenosti pronajímatelů a zasilatelů bez vážnějších problémů s pravidly hospodářské soutěže, ať už v mezinárodním měřítku, nebo v rámci EU. Nedostatek stížností v tomto odvětví je dalším důkazem o jeho vysoce konkurenční a uspokojivé povaze. Vzhledem k výše uvedenému nařízení č. 4056/86 stanoví, že trampová námořní doprava je činností vyňatou z jeho rozsahu působnosti. Pro toto odvětví platí přímo články 81-82 Smlouvy. Nařízení č. 1/2003 (procesní pravidla týkající se hospodářské soutěže) se navíc nepoužívá pro kabotáž a mezinárodní trampovou dopravu.

2.4 *Návrh Komise*

2.4.1 Vzhledem ke změnám struktury trhu a průmyslu od roku 1986 došla Evropská komise k závěru, že již nejsou naplněny čtyři kumulativní podmínky pro udělení blokové výjimky pro liniové konference podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy o ES. Z tohoto důvodu Komise navrhla zrušit nařízení č. 4056/86 v celém rozsahu a zrušit především blokovou výjimku pro liniové konference (články 3 až 8, 13 a 26). V souladu s celkovou politikou ES snížit množství právních předpisů Společenství se zároveň zrušují některá ustanovení, jež jsou považována za nadbytečná (články 2 a 9). Komise se domnívá, že takové zrušení povede ke snížení nákladů na dopravu a zachování spolehlivosti služeb ve všech oblastech obchodu.

([3]) Další informace o Liniovém kodexu UNCTAD a nařízení č. 954/79 viz stanovisko EHSV, Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s.130.

([4]) viz dokument o Stavu vícestranných smluv zveřejněný sekretariátem UNCTAD na internetové adrese http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf (s. 4).

([5]) ESC = European Shippers' Council (Rada evropských zasilatelů).

([6]) ELAA = European Liner Affairs Association (Evropské sdružení pro záležitosti liniových přepravců).

([7]) A6-0314/2005 ze dne 1.12.2005.

([8]) Stanovisko EHSV: Úř. věst. C 157, 28.6.2005, s. 130.

2.4.2 Před zrušením blokové výjimky pro liniové konference hodlá Komise vydat pokyny k hospodářské soutěži v námořním odvětví s cílem usnadnit přechod na plně soutěžní režim. Komise hodlá vyhlásit tyto pokyny koncem roku 2007. Před tímto vyhlášením Komise v září roku 2006 – jakožto přechodné opatření v rámci přípravy pokynů – zveřejní dokument o liniové dopravě.

2.4.3 Návrh Komise na zrušení nařízení Rady č. 4056/86 také zahrnuje návrh na změnu nařízení č. 1/2003 s cílem zahrnout do jeho působnosti kabotáž a mezinárodní trampovou dopravu.

3. **Obecné poznámky**

3.1 EHSV se domnívá, že tato problematika zasluhuje vyrovnaný přístup, v němž budou zohledněny následující faktory: přínosy hospodářské soutěže ke konkurenceschopnosti průmyslu EU, měnící se vzorce světového obchodu a jejich účinky na poskytování dopravních služeb, dopady na mezinárodní dopravu pro hlavní obchodní partnery EU i pro rozvíjející se země, názory globálních zasilatelů a dopravců a názory malých a středních dopravců a zasilatelů.

3.2 *Odvětví trampové dopravy a kabotáže*

3.2.1 Odvětví trampové dopravy působí na globálním trhu za podmínek dokonalé hospodářské soutěže. Jedinečnou povahu odvětví trampové dopravy, na níž se shodují profesionální provozovatelé i akademikové, uznala také EU ve svém nařízení č. 4056/86. EHSV chápe potřebu zahrnout toto odvětví do působnosti procesních pravidel hospodářské soutěže dle nařízení č. 1/2003, a proto schvaluje navrhovaný přístup. EHSV vítá iniciativu Komise zahájit studii o hospodářské a právní povaze odvětví trampové dopravy. Z důvodu zajištění právní jistoty EHSV naléhavě vybízí Komisi, aby poskytla pokyny (před zrušením vynětí z působnosti nařízení č. 1/2003) k vlastnímu hodnocení slučitelnosti různých forem dohod o spolupráci v odvětví trampové dopravy s právem Společenství upravujícím podmínky hospodářské soutěže. Absence stížností a právních precedentů v odvětví trampové dopravy jsou důkazem o jeho fungování v podmínkách dokonalé hospodářské soutěže. Vzhledem k potřebě právních měřítek pro vlastní hodnocení slučitelnosti s pravidly ES pro hospodářskou soutěž budou požadovány další informace o fungování tohoto odvětví a jeho dohodách. EHSV dále oceňuje pokračující diskuse mezi Komisí a odvětvím námořní dopravy na téma použití článků 81 a 82 na trampovou dopravu.

3.2.2 Co se týče námořní kabotáže, souhlasí EHSV s navrhovaným přístupem, tj. zahrnutím kabotáže do rozsahu působnosti procesních pravidel dle nařízení č. 1/2003. Převážná většina dohod uzavřených v tomto odvětví neovlivní vnitřní obchod v EU ani nezpůsobí omezení hospodářské soutěže.

3.2.3 Vzhledem k výše uvedenému EHSV souhlasí s navrhovaným budoucím přístupem Komise k odvětví trampové dopravy a kabotáže.

3.3 *Odvětví pravidelné námořní dopravy*

3.3.1 Pokud se jedná o liniovou dopravu, EHSV bere na vědomí návrh Komise na zrušení blokové výjimky z pravidel hospodářské soutěže podle Smlouvy o založení ES pro konference liniové dopravy s tím, že již nejsou naplněny čtyři kumulativní podmínky podle čl. 81 odst. 3 Smlouvy. Komise se domnívá, že takové zrušení povede ke snížení nákladů na dopravu a zachová spolehlivost služeb ve všech oblastech obchodu. EHSV nadále klade otázku, zda bude navrhované zrušení mít udržitelný účinek.

3.3.2 EHSV bere na vědomí záměr Komise vydat příslušné pokyny k hospodářské soutěži v námořním odvětví s cílem usnadnit přechod na plně soutěžní režim. EHSV vyzývá Komisi, aby pokyny vypracovala v úzké spolupráci se zúčastněnými stranami a o průběhu informovala příslušné instituce EU.

3.3.3 Návrh Komise je výsledkem přezkumu, jenž byl zahájen v roce 2003 a do nějž se zapojily všechny příslušné instituce EU a zúčastněné strany. Komise uzavřela smlouvy na vypracování tří studií nezávislými poradci o otázkách spojených se zrušením režimu blokové výjimky pro konference, jejichž závěry jsou zveřejněny na internetových stránkách generálního ředitelství pro hospodářskou soutěž.

3.3.4 EHSV rovněž vzal na vědomí skutečnost, že návrh Komise na zrušení blokové výjimky pro liniovou dopravu je založen pouze na článku 83 Smlouvy (pravidla hospodářské soutěže), zatímco právním základem nařízení č. 4056/86 byly článek 83 (pravidla hospodářské soutěže) v kombinaci s čl. 80 odst. 2 (dopravní politika) Smlouvy.

3.3.5 EHSV bere na vědomí, že Komise uznává, že právo hospodářské soutěže se neuplatňuje stejným způsobem ve všech právních řádech stejně na světě a že existují rozdílnosti. Komise též uznává rostoucí význam mezinárodní spolupráce mezi donucovacími orgány působícími v oblasti hospodářské soutěže.

3.3.6 EHSV vítá skutečnost, že Komise sleduje duální politiku rozvoje posílené bilaterální spolupráce s hlavními obchodními partnery EU a průzkumu způsobů, jak rozšířit multilaterální spolupráci v oblasti hospodářské soutěže. EHSV proto vyzývá Komisi ke zrychlení úsilí zabezpečit, aby taková spolupráce a dialog napomohly identifikaci potenciálních problémů vyplývajících ze zrušení nařízení č. 4056/86 v EU a konstruktivnímu řešení těchto problémů, čímž budou respektovány vzájemné odlišnosti systémů/pravomocí. Konsistence přístupu ke službám liniové přepravy mezi různými zeměmi je totiž nezbytným předpokladem mezinárodního obchodu.

3.3.7 EHSV vyzývá Komisi, aby při přípravě pokynů pro hospodářskou soutěž v odvětví námořní dopravy zohlednila výsledky dialogu a spolupráce mezi Komisí a jejími hlavními obchodními partnery.

3.3.8 EHSV uznává, že následující prvky jsou uvedeny v důvodové zprávě návrhu Komise, a trvá na tom, aby byly zohledněny při přípravě pokynů pro hospodářskou soutěž v odvětví námořní dopravy:

— Důvodová zpráva uznává, že námořní doprava je klíčová v rozvoji hospodářství EU, neboť námořní doprava převáží 90 % jejího zahraničního obchodu a 43 % obchodu uvnitř Společenství.

— Pokračující trend využívat při dopravě kontejnery zásadně změnil liniovou dopravu od přijetí nařízení č. 4056/86. Výsledkem bylo zvýšení počtu a velikosti celolodních kontejnerových plavidel a růst významu světových sítí námořních tras. To přispělo k popularitě nových provozních ujednání a poklesu důležitosti liniových konferencí.

— Systém konferencí – který je v provozu 150 let – je stále předmětem multilaterálních a bilaterálních dohod, v nichž jsou členské státy a/nebo Společenství smluvními stranami. EHSV poukazuje na skutečnost, že Komise uznává, že v důsledku těchto dohod by mělo být odloženo datum zrušení následujících ustanovení nařízení č. 4056/86 (tj. čl. 1 odst. 3 písm. b) a c), článků 3 až 8 a článku 26) o dva roky s cílem ukončit či revidovat tyto dohody s třetími zeměmi.

3.3.9 EHSV doporučuje komisi, aby před zrušením blokové výjimky pro konference pravidelné námořní dopravy vzala kromě faktorů úzce spjatých s hospodářskou soutěží v potaz také otázku lidského prvku (dopad na zaměstnanost evropských námořníků). EHSV dále žádá Komisi, aby zhodnotila rozsah tohoto dopadu, zejména formou konzultace Výboru pro odvětvový sociální dialog o námořní dopravě.

3.3.10 EHSV doporučuje Komisi, aby před zrušením blokové výjimky pro konference pravidelné námořní dopravy vzala kromě faktorů ryze spjatých s hospodářskou soutěží v potaz také aspekt bezpečnosti (ztráta kvalitního zasilatelství jako výsledek rušení registrace pod vlajkou EU).

3.3.11 EHSV se domnívá, že Komise by před zrušením nařízení č. 4056/86 měla zohlednit také zájmy malých a středních podniků. Malé a střední podniky „jsou páteří hospodářství EU“ a hrají významnou roli v kontextu revidované Lisabonské strategie. Trhy by měly zůstat otevřené současné i potenciální hospodářské soutěži včetně malých a středních provozovatelů lodní dopravy a zasilatelů.

3.3.12 EHSV trvá na tom, že přes možné pozitivní dopady konsolidace na průmysl EU (zvýšení účinnosti, úspory z rozsahu, snížení nákladů) je třeba zachovávat opatrnost, aby konsolidace – jež může následovat po zrušení nařízení č. 4056/86 – nevedla ke snížení počtu hráčů na příslušných trzích, tj. k menší konkurenci.

3.3.13 Pro tento nový režim vyzývá EHSV dvě zúčastněné strany na evropské úrovni – dopravce a zasilatele – k účasti na diskusích o otázkách společného zájmu a významu.

4. **Zvláštní poznámky**

4.1 *Právní základ*

4.1.1 EHSV poznamenává, že nařízení č. 4056/86 má dvojí právní základ (čl. 80 odst. 2, články 81 až 82 o dopravních politikách a článek 83 a hospodářské soutěži), zatímco v návrhu je uveden pouze jeden (články 81 až 82). EHSV dále bere na vědomí, že jediný právní základ má podporu právního oddělení Rady. EHSV by rád od právního oddělení Evropského parlamentu získal informaci o tom, zda jsou ustanovení týkající se dopravy doplňkovými ustanoveními k ustanovením týkajícím se hospodářské soutěže a zda právní oddělení EP nadále zastává svůj názor na tento dvojí právní základ jako ve svém předchozím stanovisku (z prosince 2005).

4.2 *Kolize práva*

4.2.1 Komise navrhuje zrušit článek 9 nařízení č. 4056/86, neboť nezastává názor, že by zrušením blokové výjimky pro liniové konference vzniklo nebezpečí mezinárodní kolize práva. Komise argumentuje, že ke kolizi právních předpisů by došlo pouze tehdy, pokud by jedna pravomoc zakazovala něco, co by druhá pravomoc vyžadovala. Komisi není známa žádná jurisdikce, která by takový závazek ukládala provozovatelům námořní dopravy.

4.2.2 EHSV se do budoucna obává možných kolizí práva v důsledku právních nástrojů jiných jurisdikcí, a proto naléhavě vyzývá Komisi k navržení takového ustanovení v rámci pokynů, jež by řešilo tyto problémy. Toto ustanovení o konzultacích sníží neshody na minimum a přinese vzájemně přijatelná mezinárodní řešení.

V Bruselu dne 5. července 2006.

předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND