

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για το «Προσχέδιο κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81, παράρτημα 3 της Συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών (κοινοπραξίες) δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 479/92 του Συμβουλίου»⁽¹⁾

(2000/C 117/04)

Στις 20 Δεκεμβρίου 1999, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή απεφάσισε, βάσει των άρθρων 23 (2) και 25 του Εσωτερικού της Κανονισμού, να καταρτίσει γνωμοδότηση για το ανωτέρω προσχέδιο κανονισμού.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 3 Φεβρουαρίου 2000 με βάση την εισηγητική έκθεση της Δρος Μπρεδέμα-Σαββοπούλου.

Κατά την 370ή σύνοδο ολομέλειας της 1ης και 2ας Μαρτίου 2000 (συνεδρίαση της 1ης Μαρτίου), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 121 ψήφους υπέρ, 1 ψήφο κατά και 1 αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Κατά την υιοθέτηση των τεσσάρων κανονισμών για τις θαλάσσιες μεταφορές το 1986, που αποτελούν το πρώτο στάδιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της ΕΕ, το Συμβούλιο είχε καλέσει την Επιτροπή να εξετάσει κατά πόσο είναι αναγκαίο να υποβληθούν νέες προτάσεις σχετικά με τον ανταγωνισμό, μεταξύ άλλων, στις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών. Η Επιτροπή είχε αναλάβει την υποχρέωση να υποβάλει εντός ενός έτους στο Συμβούλιο έκθεση σχετικά με το κατά πόσο είναι αναγκαίο να χορηγηθεί απαλλαγή ανά κατηγορίες στις κοινοπραξίες ναυτιλιακών εταιριών τακτικών γραμμών. Το Συμβούλιο παρατηρούσε τότε ότι «Όταν αντικείμενο και αποτέλεσμα των κοινών επιχειρήσεων και κοινοπραξιών είναι η επίτευξη τεχνικών βελτιώσεων ή η συνεργασία, σύμφωνα με το άρθρο 2, ή όταν συμπαγείς κοινοπραξίες καλύπτουν ελάχιστον μόνο μερίδιο της αγοράς, η απαγόρευση που θεσπίζεται στο άρθρο 85, παράρτημα 1, της Συνθήκης δεν ισχύει».

1.2. Σε έκθεση της Επιτροπής με θέμα «Το μέλλον της κοινοτικής ναυτιλίας — Μέτρα για τη βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας της κοινοτικής ναυτιλίας»⁽²⁾ αναγνωριζόταν η ανάγκη να καταστεί σαφής η θέση των κοινοπραξιών απέναντι στους κανόνες του ανταγωνισμού, σαν ένα από τα θετικά μέτρα για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου. Η ΟΚΕ στη γνωμοδότησή της για τα ως άνω μέτρα τόνιζε «τη σημασία να εξευρεθεί εγκαίρως μία αποδεκτή λύση του ζητήματος αυτού (των κοινοπραξιών), ανάλογη εκείνης που βρέθηκε για τις συνδιασκέψεις πλοίων γραμμών στο πρώτο στάδιο της ναυτιλιακής πολιτικής»⁽³⁾.

1.3. Μετά από προσεκτική εξέταση των πρόσθετων στοιχείων που της είχαν παρασχεθεί σχετικά με τις κοινοπραξίες, η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούνιο του 1990 «Έκθεση σχετικά με τη δυνατότητα εξαίρεσης κατά κατηγορίες, των συμφωνιών που συνάπτουν κοι-

νοπραξίες στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές»⁽⁴⁾, μαζί με μία πρόταση για «Κανονισμό του Συμβουλίου σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 85, παράρτημα 3 της Συνθήκης επί ορισμένων κατηγοριών συμφωνιών, αποφάσεων και εναρμονισμένων πρακτικών μεταξύ ναυτιλιακών εταιριών».

1.4. Στις 25 Φεβρουαρίου 1992, το Συμβούλιο υιοθέτησε τον εκτελεστικό κανονισμό 479/92⁽⁵⁾ ο οποίος εξουσιοδοτούσε την Επιτροπή να εφαρμόσει, με κανονισμό, το άρθρο 85, παράρτημα 3 της Συνθήκης, προκειμένου να εξαιρεθούν οι κοινές δραστηριότητες των κοινοπραξιών τακτικών γραμμών από την απαγόρευση περί ασυμβίβαστου με τον ανταγωνισμό του άρθρου 85, παράρτημα 1.

1.5. Η ΟΚΕ υιοθέτησε γνωμοδότηση⁽⁶⁾ για τον εν λόγω εκτελεστικό κανονισμό, στην οποία επικροτούσε τη θετική αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών και τόνιζε την ανάγκη να αποφευχθεί η γραφειοκρατία. Η ΟΚΕ έκρινε ότι οι κοινοπραξίες τακτικών γραμμών μπορούν να ορισθούν γενικά ως «συνεταιριστικές επιχειρήσεις του ναυτιλιακού τομέα στα πλαίσια των οποίων οι τακτικές ναυτιλιακές γραμμές διεκπεραιώνουν ποικιλία δραστηριοτήτων σε κοινή βάση, με σκοπό να επιτύχουν τα απαραίτητα πλεονεκτήματα οικονομικών κλίμακας και ορθολογικής παροχής υπηρεσιών σε συγκεκριμένο κλάδο». Ανέφερε ότι η σημασία και η χρησιμότητα των κοινοπραξιών ως μέσο ορθολογικής οργάνωσης της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων τυγχάνει ευρείας αναγνώρισης, και επικροτούσε το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι «Η ναυτιλιακή βιομηχανία της Κοινότητας πρέπει να επιτύχει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας για να είναι σε ανταγωνιστική θέση στην παγκόσμια αγορά τακτικών θαλάσσιων μεταφορών» και ότι «Οι κοινοπραξίες μπορούν να βοηθήσουν ώστε να εξευρεθούν τα απαραίτητα μέσα για τη βελτίωση της παραγωγικότητας των δρομολογίων που εξυπηρετούνται από τις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές, και για την προώθηση της τεχνικής και οικονομικής προόδου».

⁽¹⁾ ΕΕ C 379 της 31.12.1999, σ. 13.

⁽²⁾ COM(89) 266 τελικό της 3ης Αυγούστου 1989.

⁽³⁾ Γνωμοδότηση της ΟΚΕ — ΕΕ C 56 της 7.3.1990, σ. 70.

⁽⁴⁾ COM(90) 260 τελικό.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 55 της 29.2.1992, σ. 3.

⁽⁶⁾ ΕΕ C 69 της 18.3.1991, σ. 16.

1.6. Αφού παρατηρούσε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4056/86 του Συμβουλίου⁽¹⁾ είχε παραχωρήσει στις διασκέψεις τακτικών γραμμών απαλλαγή ανά κατηγορίες από τους κανόνες περί ανταγωνισμού, η ΟΚΕ κατέληγε στο συμπέρασμα ότι είναι απαραίτητο ένα κανονιστικό καθεστώς για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών και ότι χρειαζόταν ένας νέος χωριστός κανονισμός που να χορηγεί απαλλαγή ανά κατηγορίες επειδή οι κοινοπραξίες διαφέρουν ριζικά από τις διασκέψεις, τόσο από άποψη διάρθρωσης όσο και λειτουργίας. Ωστόσο, η ΟΚΕ εξέφραζε την άποψη ότι η Επιτροπή θα πρέπει να γίνει σαφέστερη σε ότι αφορά τις προθέσεις της σχετικά με τους όρους και προϋποθέσεις απαλλαγής ανά κατηγορίες. Οι προϋποθέσεις αυτές θα πρέπει να προστατεύουν τον ελεύθερο ανταγωνισμό σε τρία επίπεδα: στο εσωτερικό της κοινοπραξίας, στο εσωτερικό της διάσκεψης και στα πλαίσια της συγκεκριμένης μεταφορικής υπηρεσίας. Η ΟΚΕ τασσόταν υπέρ μίας νομικής μεταχείρισης των κοινοπραξιών που θα υπόκειται σε ελέγχους και ισορροπίες και δεν θα εξουσιοδοτεί εν λευκώ ούτε την Επιτροπή ούτε τις κοινοπραξίες. Η βασική αντίρρηση της ΟΚΕ αφορούσε τη συμπερίληψη των συνδυασμένων μεταφορών στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για τις κοινοπραξίες. Κατά την άποψή της, ο περίπλοκος αυτός τομέας απαιτούσε χωριστό κανονισμό. Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 479/92 συμφώνησε με τα συμπεράσματα της ως άνω γνωμοδότησης της ΟΚΕ.

1.7. Στις 20 Απριλίου 1995, η Επιτροπή ενέκρινε τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 870/95⁽²⁾ σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85, παράρτημα 3 της Συνθήκης για τις κοινοπραξίες τακτικών γραμμών. Ο κανονισμός αυτός εξαιρούσε όλες τις συμφωνίες των οποίων στόχος ήταν η συνεκμετάλλευση τακτικών γραμμών, υπό την προϋπόθεση να πληρούν τους όρους και τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στον κανονισμό. Επίσης, προέβλεπε ότι για να τύχει μία κοινοπραξία απαλλαγής ανά κατηγορίες θα έπρεπε να έχει μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας που να μην υπερβαίνει ορισμένο επίπεδο. Συγκεκριμένα, αναφέρονταν τρία επίπεδα μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας:

- μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας 30-35 % που σήμαινε την αυτόματη απαλλαγή μίας κοινοπραξίας·
- μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας μεταξύ 30-35 % και 50 %, που επέτρεπε σε μία κοινοπραξία να υποβάλει αίτηση απαλλαγής βάσει μίας απλουστευμένης διαδικασίας αντιρρήσεων·
- μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας άνω του 50 %, που απαιτούσε την υποβολή αίτησης από την κοινοπραξία για μεμονωμένη απαλλαγή.

1.8. Ο κανονισμός περιείχε συμπληρωματικούς όρους και υποχρεώσεις, όπως π.χ. τη μη εισαγωγή διακρίσεων μεταξύ λιμένων στην ΕΕ και την πραγματοποίηση διαβουλεύσεων με τους χρήστες μεταφορών. Τέλος, περιείχε ορισμένες διατάξεις περί διατήρησης των υφιστάμενων συνθηκών για τις συμφωνίες μεταξύ κοινοπραξιών που ίσχυαν κατά την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή του κανονισμού.

1.9. Η ΟΚΕ υιοθέτησε γνωμοδότηση⁽³⁾ σχετικά με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 870/95 στην οποία συναγόταν το συμπέρασμα ότι πρέπει να επιτευχθεί ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των χρηστών και των κοινοπραξιών, και ότι πρέπει να διαφυλαχθεί η ανταγωνιστική θέση των ναυτιλιακών εταιριών που δεν είναι μέλη κοινοπραξιών. Επίσης, πρέπει να διατηρηθεί ευελιξία για τις κοινοπραξίες προκειμένου να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των χρηστών. Τέλος, η ΟΚΕ υπεστήριζε ότι ορισμένα σημεία του σχεδίου κανονισμού έπρεπε να διασαφηνισθούν και να επανεξετασθούν.

2. Ο προτεινόμενος κανονισμός της Επιτροπής

2.1. Στην έκθεσή της για την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95⁽⁴⁾, η Επιτροπή έκρινε ότι ο κανονισμός είχε εφαρμοθεί αποτελεσματικά, και εξέταζε διάφορες επιλογές πολιτικής για το νομικό καθεστώς που θα ίσχυε μετά τη λήξη του κανονισμού στις 21 Απριλίου 2000. Η Επιτροπή συμπέρανε ότι, έχοντας υπόψη την κτηθείσα εμπειρία και για λόγους νομικής ασφάλειας, η πλέον ενδεδειγμένη ενέργεια θα ήταν η παράταση της ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 με τροποποιήσεις μέχρι την 21η Απριλίου 2005.

2.2. Οι βασικές αλλαγές που προβλέπονται στον προτεινόμενο κανονισμό είναι οι εξής:

- μεταστροφή από το μερίδιο μεταφορικής υπηρεσίας στο μερίδιο αγοράς (κάθε αγοράς στην οποία δρα η κοινοπραξία)·
- εξαιρούνται οι ρήτρες αποκλειστικότητας για τη ναύλωση χώρου·
- δέκα κοινοπραξίες που έχουν απαλλαγή βάσει της διαδικασίας αντιρρήσεων εξακολουθούν να τυγχάνουν απαλλαγής·
- οι κοινοποιήσεις που υποβάλλονται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 εξετάζονται αυτομάτως βάσει του νέου κανονισμού·
- οι προηγούμενες διατάξεις περί διατήρησης των υφιστάμενων συνθηκών προφανώς διαγράφονται·
- η διατύπωση απλουστεύεται, όπου αυτό ενδείκνυται.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1. Οκτώ χρόνια μετά την έγκριση του πρώτου κανονισμού για τις κοινοπραξίες⁽⁵⁾ η ΟΚΕ σημειώνει τις ευρείες και ραγδαίες αλλαγές που συντελούνται στη διεθνή αγορά τακτικών ναυτιλιακών γραμμών. Οι κανονισμοί για τις κοινοπραξίες ισχύουν για τις κοινοπραξίες που «εκτελούν τακτικά δρομολόγια διεθνών θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων, κυρίως μέσω εμπορευματοκιβωτίων». Η χρησιμοποίηση εμπορευματοκιβωτίων αυξάνεται όλο

⁽³⁾ ΕΕ C 195 της 18.7.1994, σ. 20.

⁽⁴⁾ 20 Ιανουαρίου 1999.

⁽⁵⁾ Η. Kreis: «Πολιτική ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και διεθνής ναυτιλία» Fordham International Law Journal (1989-90), 411· J. Temple Lang: Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για τις μεταφορές (1993), 405· P. Ruttlely: Ανασκόπηση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας (1991), 9· EMLO Έκδοση 1993.

⁽¹⁾ ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 4.

⁽²⁾ ΕΕ L 80 της 21.4.1995, σ. 7.

και περισσότερο στις τακτικές ναυτιλιακές γραμμές. Οι θαλάσσιες μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων διπλασιάστηκαν κατά την περίοδο 1989-1998 και αυξήθηκαν από 249 σε 509 εκατομμύρια τόνους. Πρόκειται για ετήσια αύξηση κατά 11 %. Σύμφωνα με πρόσφατες κατά προσέγγιση εκτιμήσεις, υπάρχουν προοπτικές ακόμη ταχύτερης επέκτασης του τομέα των εμπορευματοκιβωτίων. Τούτο οφείλεται κυρίως στην αύξηση των μεταφορών μεταποιημένων ή ημι-μεταποιημένων προϊόντων. Αναμένεται, κατά τα κατά τα προσεχή έτη να υπάρξει μεταστροφή των μεταφορών ορισμένων χύδην φορτίων (π.χ. σιτηρά, λιπάσματα, ζάχαρη) προς τις μεταφορές δια εμπορευματοκιβωτίων. Μία αναστροφή της παραπάνω τάσης δεν είναι καθόλου πιθανή. Ειδικότερα, μετά την έγκριση του πρώτου κανονισμού για τις κοινοπραξίες κατά την περίοδο 1993-1997, η αύξηση των θαλάσσιων μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια ήταν τεράστια και ανήλθε σε 44 %⁽¹⁾ (σε τόνους). Οι εν λόγω αλλαγές «οδήγησαν στη μετατροπή ενός τομέα εντάσεως εργασίας σε έναν τομέα που έχει τώρα υψηλή ένταση κεφαλαίου»⁽²⁾. Οι αλλαγές αυτές, αφενός μεν, απέφεραν οφέλη όσον αφορά το επίπεδο των υπηρεσιών στους ναυλωτές, αφετέρου δε, είχαν ως αποτέλεσμα την αναδιοργάνωση της απασχόλησης στη θάλασσα και στην ξηρά. Πράγματι, τα εμπορευματοκιβώτια έχουν καταστεί σημαντικός παράγοντας στη διαδικασία παγκοσμιοποίησης, που επιφέρει γενικές οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις αναπτυγμένες χώρες⁽³⁾.

3.2. Η παραπάνω τάση της αγοράς συνέπεσε χρονικά με άλλες αλλαγές στον τομέα των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών που είχαν επιπτώσεις στη νομοθεσία περί ανταγωνισμού και συγκεκριμένα: η μείωση του ρόλου των διασκέψεων, η αύξηση της σημασίας των κοινοπραξιών, και η συγκέντρωση/ενοποίηση σε μεγάλες μονάδες. Ο τομέας των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών χαρακτηρίζεται πρόσφατα από συνεχείς συγχωνεύσεις και εξαγορές επιχειρήσεων με αποτέλεσμα τη δημιουργία ναυτιλιακών «κολοσσών» που εκμεταλλεύονται εκατοντάδες πλοία καθένas και έχουν δίκτυα διανομής σε παγκόσμια κλίμακα. Η εξέλιξη αυτή των εν λόγω «κολοσσών» έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατεί στην αγορά της μεταφοράς φορτίων χύδην, όπου το μικρό μέγεθος της εταιρίας δεν αποτελεί εξαίρεση, αλλά τον κανόνα. Ενώ οι κοινοπραξίες αποτελούν ευπρόσδεκτο φαινόμενο που διευκολύνει την επιβίωση των επιχειρήσεων μικρού και μεσαίου μεγέθους, είναι προφανές ότι πρέπει να διαφυλαχθούν τα συμφέροντα των μικρών και μεσαίων μεγέθους μελών έναντι των «κολοσσών» μελών μίας κοινοπραξίας. Διαφορετικά, οι κοινοπραξίες ενδέχεται να καταστούν ένα από τα οχήματα αύξησης της τάσης προς συγκέντρωση.

3.3. Όσον αφορά τη μελλοντική χάραξη πολιτικής και θέσπιση κανόνων, οι παραπάνω εξελίξεις θα πρέπει να παρακολουθούνται και να αξιολογούνται ανάλογα με τις επιπτώσεις τους στους πλοιοκτήτες, τους χρήστες (ναυλωτές/παραλήπτες) και τους λιμένες. Η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να λάβει υπόψη «τη μεταβαλλόμενη και δυναμική φύση των κοινοπραξιών»⁽²⁾ κατά τη μελλοντική χάραξη πολιτικής όσον αφορά το φαινόμενο των κοινοπραξιών.

3.4. Για τους προαναφερόμενους λόγους, ενώ αναγνωρίζει «τη χρησιμότητα των κοινοπραξιών για την οικονομική και τεχνική πρόοδο της ναυτιλίας»⁽⁴⁾, η ΟΚΕ, σύμφωνα με προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της, επαναλαμβάνει την ανάγκη να διασφαλισθούν η διαφάνεια και ο ανταγωνισμός έναντι άλλων μελών κοινοπραξιών, καθώς επίσης και έναντι μη μελών κοινοπραξιών (αυτοαίτιες) που έχουν δραστηριότητες στον εν λόγω τομέα των τακτικών ναυτιλιακών γραμμών, όπως προβλέπεται στα άρθρα 5 και 8 του προσχεδίου κανονισμού. Επίσης, η προώθηση των συμφερόντων των χρηστών και των λιμένων θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί στο «οπλοστάσιο» των νομικών μέτρων. Οι παραπάνω υποδείξεις θα πρέπει να μετατραπούν στο μέλλον σε νομικές παραμέτρους στα πλαίσια των κανόνων ανταγωνισμού της ΕΕ για τις κοινοπραξίες.

3.5. Έχοντας υπόψη τις παραπάνω εκτιμήσεις η ΟΚΕ υποστηρίζει, προς το παρόν, ότι η παράταση της ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 μέχρι το έτος 2005, υπό την επιφύλαξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων, είναι η καλύτερη δυνατή επιλογή. Συνεπώς, επικροτεί πλήρως την πρόταση της Επιτροπής.

4. Ειδικές παρατηρήσεις

4.1. Ορισμοί ('Άρθρο 1)

4.1.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί σε γενικές γραμμές να αναφέρεται στον ορισμό των κοινοπραξιών ο όρος «κοινοπραξίες παροχής πολλαπλών μεταφορικών υπηρεσιών», ώστε να ληφθούν υπόψη οι πρόσφατες τάσεις της αγοράς όπου οι κοινοπραξίες παρέχουν υπηρεσίες σε περισσότερους του ενός τομείς. Πρόκειται για ευπρόσδεκτη διασαφήνιση του κειμένου.

4.2. Απαλλασσόμενες συμφωνίες ('Άρθρο 3)

4.2.1. Ο κανονισμός αναφέρει μεταξύ των απαλλασσόμενων δραστηριοτήτων (άρθρο 3ζ) τις συναφείς δραστηριότητες των κοινοπραξιών. Διασαφηνίζεται η δυνατότητα εφαρμογής της ανά κατηγορίες απαλλαγής σε ρήτρες αποκλειστικότητας (υποχρέωση των μελών της κοινοπραξίας να χρησιμοποιούν πλοία που ανήκουν στην κοινοπραξία και να μη μισθώνουν χώρο σε πλοία που ανήκουν σε τρίτους) και σε ρήτρες για τρίτους (υποχρέωση των μελών της κοινοπραξίας να μην παραχωρούν ούτε να μισθώνουν χώρο σε άλλους μεταφορείς στην τακτική μεταφορική υπηρεσία χωρίς την προηγούμενη συγκατάθεση των μελών της κοινοπραξίας). Πρόκειται για χρήσιμη διασαφήνιση βάσει της εμπειρίας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95. Η νομική ασφάλεια αναμένεται να αυξηθεί.

4.3. Μεριδίο αγοράς ('Άρθρο 6)

4.3.1. Η ΟΚΕ σημειώνει ότι ένας από τους όρους που πρέπει να πληρούνται, για να εφαρμοσθεί μία απαλλαγή, αφορά συγκεκριμένους περιορισμούς του μεριδίου αγοράς, ανάλογα με τη συγκεκριμένη φύση της κοινοπραξίας, στο 30-35 % ή 50 %, με

(1) Τα στοιχεία προέρχονται από το Howe Robinson Research Paper Nr 9, January 1999, «Containerization and Dry Bulk Trades».

(2) ΕΕ C 195 της 18.7.1994, σ. 20.

(3) «Επισκόπηση της αγοράς εμπορευματοκιβωτίων», Drewry, Οκτώβριος 1999.

(4) ΕΕ C 69 της 18.3.1991, σ. 16.

βάση τον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Πρόκειται για την πλέον ευπρόσδεκτη και ουσιαστική τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 που αναφερόταν στο «μερίδιο που κατέχει η κοινοπραξία στην απευθείας μεταφορά μεταξύ των σειρών λιμένων που εξυπηρετεί». Το «μερίδιο στη μεταφορά» απεδείχθη δύσκολο να υπολογισθεί στην πράξη. Σε γενικές γραμμές, το κριτήριο του μεριδίου αγοράς προσφέρεται περισσότερο, αν και ενδέχεται να εξακολουθήσουν να υπάρχουν ορισμένες δυσκολίες κατά την εφαρμογή του. Θα πρέπει να επιδιωχθεί η διασαφήνιση της περιγραφής της συγκεκριμένης αγοράς.

4.3.2. Η εμπειρία που αποκτήθηκε με την εφαρμογή του κανονισμού του 1995 έδειξε ότι η προσέγγιση του μεριδίου στη μεταφορά βάσει ζευγών λιμένων δεν είναι αποτελεσματική. Δεν υπήρχαν συχνά στατιστικά στοιχεία βάσει ζευγών λιμένων ή εάν υπήρχαν, ήταν λανθασμένα ή/και παρωχημένα. Επιπλέον, οι περισσότερες στατιστικές βασίζονται στις εισαγωγές/εξαγωγές από ένα λιμένα/χώρα σε μια χώρα προορισμού και όχι σε ένα λιμένα. Για τους προαναφερόμενους λόγους και δεδομένου ότι οι λιμένες επιλέγονται συχνά για καθαρά λειτουργικούς λόγους, οι πληροφορίες βάσει μεριδίων στη μεταφορά/ζευγών λιμένων είχαν συχνά ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση μίας παραπλανητικής ή/και διαστρεβλωμένης εικόνας. Ο ανταγωνισμός στις περισσότερες ναυτιλιακές γραμμές διεξάγεται μέσω ενός συνδυασμού πολλών λιμένων. Κατά την εφαρμογή της πολιτικής ανταγωνισμού χρησιμοποιείται συνήθως μία προσέγγιση βάσει του μεριδίου της αγοράς. Η προσέγγιση βάσει του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας αποτελούσε εξαίρεση. Συνεπώς, η προτεινόμενη τροποποίηση θα ευθυγραμμίσει τον κανονισμό για τις κοινοπραξίες με άλλους κανονισμούς για ανά κατηγορίες απαλλαγές.

4.3.3. Η ΟΚΕ έχει ήδη επικρίνει την ανακριβή χρήση των όρων «σειρές λιμένων» και «απευθείας μεταφορά». Η υιοθέτηση του όρου «μερίδιο αγοράς» εξαλείφει ήδη μία πηγή αμφιβολίας όσον αφορά τους σχετικούς υπολογισμούς. Ωστόσο, η ΟΚΕ εξακολουθεί να πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει «κατά πόσο προτίθεται να λάβει υπόψη τη μεταφόρτωση κατά τον υπολογισμό του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας»⁽¹⁾.

4.4. Διαδικασία αντιρρήσεων ('Αρθρο 7)

4.4.1. Οι ίδιες παρατηρήσεις που αναφέρονται στο σημείο 4.3.1 σχετικά με την υποκατάσταση του «κριτηρίου του μεριδίου μεταφορικής υπηρεσίας» από το «μερίδιο αγοράς» ισχύουν και για τη διαδικασία αντιρρήσεων. Σημειώτεον ότι οι δέκα κοινοπραξίες

που τυγχάνουν απαλλαγής, βάσει της διαδικασίας αντιρρήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 συνεχίζουν να απαλλάσσονται. Επίσης, οι κοινοποιήσεις που έχουν υποβληθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 θα εξετάζονται αυτομάτως βάσει του προτεινόμενου κανονισμού. Ωστόσο, θα πρέπει να ελέγχεται από καιρού εις καιρόν η συμμόρφωση των κοινοπραξιών με το επίπεδο των ορίων.

4.5. Λοιποί όροι — Περίοδοι προειδοποίησης ('Αρθρο 8)

4.5.1. Το άρθρο 8 προβλέπει μέγιστη αρχική περίοδο 18 μηνών από την υπογραφή οποιασδήποτε συμφωνίας για να μπορούν οι ναυτιλιακές εταιρίες-μέλη να ζητήσουν την απόσυρση τους από την κοινοπραξία ή αρχική περίοδο (κατά τη διάρκεια της οποίας οι ναυτιλιακές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να συμμετάσχουν στην κοινοπραξία) 30 μηνών για προηγμένης ολοκλήρωσης κοινοπραξίες.

4.5.2. Η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να επανεξετάσει τη διάρκεια της περιόδου αυτής με στόχο να την επιμηκύνει, λαμβάνοντας υπόψη, αφενός μεν την ανάγκη απόσβεσης των επενδύσεων, αφετέρου δε την ανάγκη ευελιξίας ως προς την αποχώρηση από την κοινοπραξία.

4.6. Τελικές διατάξεις ('Αρθρο 13)

4.6.1. Η διάταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 σχετικά με τη διατήρηση των υφιστάμενων συνθηκών για τις κοινοπραξίες που υπήρχαν ήδη το 1995, προφανώς εξαλείφεται.

5. Συμπεράσματα

5.1. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 870/95 εφαρμόσθηκε αποτελεσματικά στην πράξη και επέτυχε τη σωστή ισορροπία μεταξύ των συμφερόντων των πλοιοκτητών και εκείνων των πελατών τους. Συνεπώς, επικροτεί την προτεινόμενη παράταση της ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 870/95 μέχρι τις 20 Απριλίου 2005, υπό την επιφύλαξη των προτεινόμενων τροποποιήσεων.

5.2. Ωστόσο, έχοντας υπόψη τις ραγδαίες εξελίξεις στον τομέα των τακτικών γραμμών, το θέμα των κοινοπραξιών πρέπει να εξετασθεί και να παρακολουθηθεί σε ευρύτερο πλαίσιο. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη περαιτέρω εξελίξεις και εμπειρίες κατά την εκτίμηση του νομικού καθεστώτος των κανόνων ανταγωνισμού για τις κοινοπραξίες στο μέλλον.

(1) ΕΕ C 195 της 18.7.1994, σ. 20.

Βρυξέλλες, 1η Μαρτίου 2000.

Η Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI