

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal "Ettepanek: nõukogu määrus, millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 4056/86, millega nähakse ette üksikasjalikud eeskirjad asutamislepingu artiklite 85 ja 86 rakendamiseks meretranspordis, ja muudetakse määrust (EÜ) nr 1/2003 seoses selle rakendusala laiendamisega kabotaažile ja rahvusvahelistele trampteenustele"

KOM(2005) 651 lõplik/2 — 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

10. veebruaril 2006 otsustas Euroopa Liidu Nõukogu vastavalt Euroopa Ühenduse asutamislepingu artiklile 83 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses eespool mainitud ettepanek.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutava transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektiooni arvamus võeti vastu 30. mail 2006. Raportöör oli pr Bredima–Savopoulou.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 428. istungjärgul 5.-6. juulil 2006 (5. juuli istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 156, vastu hääletas 1, erapooletuks jäi 7.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee toetab ettepanekut laiendada määruse nr 1/2003⁽¹⁾ konkurentsialaseid menetluseeskirju **trampteenuste ja kabotaaži sektoritele**. Komitee on rahul komisjoni ja laevandustööstuse jätkuvate aruteludega seoses artiklite 81 ja 82 kohaldamisega trampteenustele. Kuna trampteenuste sektoris puuduvad kaebused ja õiguslikud pretseedid, on vaja rohkem teavet kõnealuse sektori toimimise ja kokkulepete kohta. Seetõttu tervitab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni algatust käivitada uurimus trampteenuste sektori majanduslike ja õiguslike põhijoonte kohta. Õiguskindluse huvides soovib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjonil anda suuniseid (enne määruse nr 1/2003 väljajätmise tühistamist) eri liiki koostöölepingute isehindamise kohta trampteenuste sektoris, seda nende vastavuse osas Euroopa Liidu konkurentsieskirjadele.

1.2 Seoses **liinilaevandussektoriga** märgib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ära komisjoni ettepaneku tunnistada kehtetuks liinilaevanduskonverentside grupierand EÜ asutamislepingu konkurentsieskirjadest, kuna neli EÜ asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kumulatiivset tingimust ei ole täidetud. Komisjon on seisukohal, et kehtetuks tunnistamine toob kaasa madalamad veokulud, säilitades samas usaldusväärsed teenused kõigil kaubateedel, ning tugevdab Euroopa tööstuse konkurentsivõimet. Komitee jääb äraootavale seisukohale, et näha, kas grupierandi kehtetuks tunnistamisel on jätkusuutlik mõju.

1.3 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee soovib komisjonil võtta liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamisel lisaks konkurentsireguleerivate arvesse ka ohutuse aspekti (laevaliikluse kvaliteedi langus seoses Euroopa Liidu lipu alt lahkumisega).

⁽¹⁾ Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1/2003 asutamislepingu artiklites 81 ja 82 sätestatud konkurentsieskirjade rakendamise kohta (EÜT L 4.1.2003, lk 1). EMSK arvamus, EÜT C 155/2001, lk 73.

1.4 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee soovib komisjonil võtta liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamisel lisaks konkurentsireguleerivate arvesse ka inimressursside aspekti (mõju Euroopa meremeeste tööohuivale).

1.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära komisjoni kavatsuse avaldada asjakohased suunised konkurentsikohta merendussektoris, et aidata sujuvalt üle minna täielikule konkurentsile. Komisjon kavatses suunised teatavaks teha 2007. aasta lõpuks. Enne suuniste teatavakstegemist avaldab komisjon septembris 2006 suuniste koostamise vaheetapina töödokumendi liinilaevanduse kohta. Komitee kutsub komisjoni üles koostama suunised tihedas kontaktis asjaomaste sidusrühmadega ning teavitama vastavalt asjakohaseid ELi institutsioone.

1.6 Komisjoni ettepanek on 2003. aastal alanud läbivaatamisprotsessi tulemus, mis hõlmas kõiki asjaomaseid ELi institutsioone ja sidusrühmi. Komisjon tellis ka kolm uurimust sõltumatutelt konsultantidelt, kes tegelesid grupierandi kehtetuks tunnistamise tagajärgedega ning kelle järeldused avaldati konkurentsivõime peadirektoraadi kodulehel.

1.7 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära ka tõsiasja, et komisjoni ettepanek liinilaevanduse grupierandi kehtetuks tunnistamise kohta põhineb ainult EÜ asutamislepingu artiklil 83 (konkurentsieskirjad), samas kui määruse nr 4056/86 õiguslikuks aluseks olid nii EÜ asutamislepingu artikkel 83 (konkurentsieskirjad) kui artikli 80 lõige 2 (transpordipoliitika). Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee sooviks saada Euroopa Kohtult ja Euroopa Parlamendi õigusteestuselt teavet selle kohta, kas transpordiküsimused on konkurentsiküsimustega ühendatud ning kas viimane jääb kahese õigusliku aluse osas oma eelmises arvamuses esitatud seisukoha juurde⁽²⁾.

⁽²⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

1.8 Oletades, et tulevikus võivad tekkida kollisioonid seoses teiste jurisdiktsioonide õiguslike vahenditega, soovib komisjonil töötada välja mehhanism kõnealuste probleemide lahendamiseks. Kõnealune nõupidamismehhanism vähendaks pingeid ja aitaks leida rahvusvahelisel tasandil kõiki osapooli rahuldavaid lahendusi.

1.9 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära, et komisjon tunnistab, et konkurentsõigust ei rakendata maailma kõigis jurisdiktsioonides ühtmoodi ning et on olemas lahknevused. Komisjon tunnistab ka, et rahvusvahelisel koostööl konkurentsõiguse täitevasutuste vahel on kasvav tähtsus.

1.10 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab tõsiasja, et komisjon järgib kahest poliitikat — ühelt poolt arendatakse suuremat kahepoolset koostööd Euroopa Liidu peamiste kaubanduspartneritega ning teiselt poolt uuritakse võimalusi mitmepoolse koostöö laiendamiseks konkurentsi valdkonnas. Seetõttu julgustab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni kiirendama jõupingutusi tagamaks, et selline koostöö ja dialoog aitavad tuvastada määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamisest tingitud võimalikud probleemid Euroopa Liidus ning lahendada need konstruktiivsel viisil, austades mõlema poole õigussüsteemi eripärasid. Erinevate riikide järjepidevus liinilaevandusteemuste käsitlemisel on rahvusvahelises kaubavahetuses eluliselt tähtis.

1.11 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kutsub komisjoni üles võtma merendussektori konkurentsisuuniste koostamisel arvesse komisjoni ja selle peamiste kaubanduspartnerite vahelise dialoogi ja koostöö tulemusi.

1.12 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tunnustab asjaolu, et komisjoni ettepaneku seletuskirjas viidatakse järgmistele elementidele, ning jääb seisukoha juurde, et neid tuleb merendussektori konkurentsisuuniste koostamisel arvesse võtta:

- Tunnistatakse, et mereveoteenused on Euroopa Liidu majanduse arengu võti, moodustades 90 % välis- ja 43 % ELi sisesest kaubandusest.
- Konteinervedude jätkuv kasv on liinilaevandust alates määruse nr 4056/86 vastuvõtmisest põhjalikult muutnud. Suurenenud on kärgkonteinerilaevade arv ja suurus ning järjest rohkem pööratakse tähelepanu ülemaailmsetele liinivõrgustikele. See on kaasa aidanud uue töökorralduse populaarsuse kasvule ning laevanduskonverentside olulisuse vähenemisele.
- 150 aastat toiminud laevanduskonverentside süsteemi reguleeritakse ikka veel mitme- ja kahepoolsete lepingutega, mille osalised on ELi liikmesriigid ja ühendus. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib, et komisjon tunnistab, et kõnealuste kokkulepete tõttu tuleks määruse nr 4056/86 nimetatud sätete (st artikli 1 lõike 3 punktid b ja c, artiklid 3–8 ja artikkel 26) kehtetuks tunnistamist kahe aasta võrra edasi lükata, et demonseerida või läbi vaadata kõnealused kokkulepped kolmandate riikidega.

1.13 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on seisukohal, et komisjon peaks määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamisel võtma arvesse ka väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete huve. Väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted moodustavad Euroopa Liidu majanduse selgroo ning neil on oluline roll uuendatud Lissaboni strateegia kontekstis. Turud peaksid olema jätkuvalt avatud praegusele ja potentsiaalsele konkurentsile, sealhulgas väikestele ja keskmise suurusega liinilaevanduse operaatoritele.

1.14 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee jääb seisukohale, et kuigi konsolideerimisel võib olla positiivne mõju Euroopa Liidu tööstusele (suurem tõhusus, mastaabisääst, väiksemad kulud), tuleb tähelepanelikult jälgida, et määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamise tagajärjel tekkida võiva konsolideerimise tagajärjel ei väheneks asjaomastel turgudel osalejate arv, st ei väheneks konkurents.

1.15 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kutsub kahte Euroopa tasandi huvitatud osapoolt – lastivedajaid ja lastisaaatjaid — osalema uue korralduse raames vastastikust huvi pakkuvate ja oluliste küsimuste aruteludes.

2. Sissejuhatus

2.1 Praegused suundumused ja õigusaktid

2.1.1 Mereveoteenused on Euroopa Liidu majanduse arengu võti, moodustades 90 % välis- ja 43 % ELi sisesest kaubandusest. Meretransport on olnud juba antiikajast rahvusvaheline ja ülemaailmne tegevus. Põhimõtteliselt võib meretranspordis eristada kahte liiki teenuseid: liinilaevade ja trampilaevade osutatavad teenused (tegutsevad vastavalt merede busside ja taksona). ELi laevastik moodustab 25 % maailma laevastikust; sealjuures kuulub 40 % maailma laevastikust Euroopa Liidu laevaoomanikele. Teine 40 % maailma laevastikust kuulub Vaikse ookeani riikidele. Euroopa Liidu laevandus ja selle kliendid (prahtijad/lastisaaatjad) tegutsevad tiheda konkurentsiga välisriikide ja Euroopa turgudel.

2.1.2 Määrusega nr 4056/86 nähakse ette üksikasjalikud eeskirjad konkurentsieeskirjade (asutamislepingu artiklid 81 ja 82) rakendamiseks ühenduse sadamatest lahkuvate ja sadamatesse sisenevate liinilaevade osutatavatele teenustele. Trampteenused siiski määruse nr 4056/86 kohaldamisalasse ei kuulu. Algselt oli määrusel kaks ülesannet. See sisaldas menetlussätteid EÜ konkurentsieeskirjade jõustamiseks mereveosektoris. Nimetatud ülesanne muutus ülearuseks pärast 1. maid 2004, kui meretranspordi suhtes hakati kohaldama määruse nr 1/2003 üldisi konkurentsi rakenduseeskirju. Siiski ei kehti määrus nr 1/2003 rahvusvahelistele tramp- ja kabotaažiteenustele. Teiseks nähakse määruses nr 4056/86 ette merendussektori teatavad sisulised konkurentsi erisätted, nimelt liinilaevanduskonverentside grupierand, mis võimaldab neil teatavatel tingimustel määrata kindlaks hinnad ja reguleerida veomahtu.

2.2 Liiniveod

2.2.1 Liinilaevanduse turg on pärast määruse nr 4056/86 vastuvõtmist märkimisväärselt muutunud. Konteinervedude jätkuv kasv on suurendanud kärgkonteinerilaevade arvu ja suurust ning vastusena muutustele ülemaailmsetes kaubandusmustrites pööratakse järjest rohkem tähelepanu ülemaailmsetele liinivõrgustikele. See on aidanud kaasa uue töökorralduse populaarsuse kasvule, laevanduskonverentside olulisuse vähenemisele ning nende võimsuse märkimisväärsel suurenemisele, kes konverentsidesse ei kuulu. Mujal maailmas, nt USAs, on 1999. aastal kehtima hakanud ookeanilaevanduse reformi seadus (*Ocean Shipping Reform Act* — OSRA) muutnud USA turgusid teenindavate konverentside eeskirju, lubades konfidentsiaalseid teenuslepinguid. Tänapäeval tegutsevad liinilaevad peamiselt ida-lääne ja põhja-lõuna kaubandusteedel, samas kui väikesed ja keskmise suurusega laevad tegutsevad peamiselt põhja-lõuna kaubandusteedel ja Euroopa lähisõidus.

2.2.2 Liinilaevanduskonverentside toimimisjuhend (UNCTAD) oli algselt mõeldud liinilaevanduskonverentside süsteemi reguleerimiseks arenenud riikide ja arengumaade vahelises kaubanduses⁽³⁾. Kolmteist Euroopa Liidu liikmesriiki ja Norra on toimimisjuhendi ratifitseerinud, selle heaks kiitnud või sellega ühinenud ning Malta on selle allkirjastanud, kuid mitte ratifitseerinud. Kõnealusele toimimisjuhendile⁽⁴⁾ viidatakse mitmes ELi kokkuleppes kolmandate riikidega ja ühenduse õigustikus (määrused nr 954/79, 4055/86, 4056/86, 4058/86). Vaatamata selle üleliigsusele süvamere kaubandusliinide puhul, kehtib UNCTAD toimimisjuhend juriidilises mõttes ikka veel.

2.2.3 Veoteenuste kasutajad (lastisaatjad ja ekspediitorid) on pidevalt seadnud kahtluse alla konverentsisüsteemi, mis nende arvates ei paku nende vajadustele vastavaid piisavaid, tõhusaid ja usaldusväärseid teenuseid. Euroopa Laevasaatjate Nõukogu⁽⁵⁾ on arvamusel, et eelkõige võimaldaks laevanduskonverentside grupierandi kaotamine paremaid logistilistele lahendustele keskenduvaid kliendi-teenusepakkuja partnerlusi, mis aitavad Euroopa Liidu ettevõtetel konkureerida rahvusvahelisel tasandil. Kui vähendataks Euroopa Liidu sadamatesse saabuvate toodete maksumäärasid, saaksid ka tarbijad veidi madalamatest hindadest kasu. Laevaomanikud on vastupidiselt arvamusel, et liinilaevanduskonverentsid on aidanud kaasa teenuse stabiilsuse saavutamisele ning et konverentside süsteem on võimaldanud neil nii ülemaailmsel kui piirkondlikul tasandil toime tulla enamike turgude tasakaalustamatusega (tingitud hooajast, geograafilistest või ilmastikutingimustest). Ülemaailmselt tegutsevad lastivedajad (Euroopa Liinilaevanduse Ühingu⁽⁶⁾ liikmed) ja Euroopa Laevasaatjate Nõukogu on astunud dialoogi komisjoniga, et aidata kaasa ELi konkurentsieeskirjadega kooskõlas oleva alternatiivse süsteemi väljaarendamisele.

⁽³⁾ UNCTAD liinilaevanduse toimimisjuhendi ja määruse nr 954/79 kohta täiendava teabe saamiseks vt EMSK arvamus ELT C 157, 28.6.2005, lk 130.

⁽⁴⁾ Vt mitmepoolsete lepingute staatust puudutav dokument, avaldatud UNCTADi sekretariaadi poolt <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (lk 4).

⁽⁵⁾ *European Shippers' Council* (ESC)

⁽⁶⁾ Euroopa Liinilaevanduse Ühingu (ELAA) — *European Liner Affairs Association*.

2.2.4 2003. aastal algatas komisjon määruse nr 4056/86 läbivaatamise, mille eesmärk oli välja selgitada, kas usaldusväärseid liinimerendusteenuseid oleks võimalik saavutada vähem piiravate meetmetega kui horisontaalne hindade kindlaksmääramine ja veomahu reguleerimine. Seetõttu avaldas komisjon märtsis 2003 nõuandva dokumendi ning korraldas detsembris 2003 avaliku arutelu asjaomaste sidusrühmadega. Lisaks avaldas komisjon juunis 2004 töödokumendi ning oktoobris 2004 valge raamatu, millele järgnesid laiaulatuslikud konsultatsioonid huvitatud sidusrühmadega. Euroopa Parlament⁽⁷⁾ ja Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee⁽⁸⁾ esitasid oma arvamused valge raamatu kohta vastavalt 1. detsembril 2005 ja 16. detsembril 2004 ning mõlemad jõudsid järeldusele, et kehtetuks tunnistamisele tuleks eelistada dokumendi läbivaatamist. Detsembris 2005 avaldas komisjon lõpuks määruse ettepaneku, millega tunnistatakse kehtetuks määrus nr 4056/86.

2.3 Trampteenuste sektor

2.3.1 Kuigiligi 80 % kogu ülemaailmsest kuiva ja vedela puistlasti mereveost toimub trampteenusena, on see suur sektor enamiku jaoks tundmatu maa. Trampelaevanduse põhijooned on: ülemaailmselt konkurentsivõimeline turg, mis on lähedal täiuslikule konkurentsivõimelisele, muutlik ja ennustamatu nõudlus, palju väikeettevõtteid, ülemaailmsed tarbimismustrid, lihtne turulepääs ja turult lahkumine, äärmine kulutõhusus, turuarengute ja lastisaatjate vajadustega kohanemise võime. Trampteenuste turg on väga killustunud ning üldiselt on prahitjad ja lastisaatjad selle toimimisega rahul, suuri probleeme ei ole esinenud ei rahvusvaheliste ega ELi konkurentsieeskirjade osas. Kaebuste puudumine kõnealuse sektori kohta tõendab omakorda, et seal valitseb tihe konkurents ja sektori olukord on rahuldav. Eespool nimetatud põhjustel on määruses nr 4056/86 sätestatud, et seda ei kohaldata trampelaevanduse teenuste suhtes. EÜ asutamislepingu artiklid 81–82 kehtivad kõnealusele sektorile vahetult. Lisaks ei kohaldata määrust nr 1/2003 (konkurentsialased menetluseeskirjad) rahvusvahelistele trampteenustele (ega kabotaažile).

2.4 Komisjoni ettepanek

2.4.1 Euroopa Komisjon on teinud järelduse, et arvestades alates 1986. aastast turul ja tööstuses toimunud struktuurimuutusi, ei ole täidetud neli EÜ asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kumulatiivset tingimust, mis lubavad liinilaevanduskonverentside grupierandit. Seetõttu on komisjon teinud ettepaneku tunnistada tervikuna kehtetuks määrus nr 4056/86 ning eelkõige liinilaevanduskonverentside grupierand (artiklid 3–8, 13 ja 26). Kooskõlas EÜ üldpoliitikaga tunnistatakse kehtetuks ka teatavad tarbetuks peetavad sätted, et vähendada ühenduse õigusaktide arvu (artiklid 2 ja 9). Komisjon on seisukohal, et selline kehtetuks tunnistamine toob kaasa madalamad veokulud, säilitades samas usaldusväärsed teenused kõigil kaubateedel ja tugevdades Euroopa tööstuse konkurentsivõimet.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

⁽⁸⁾ EMSK arvamus, ELT C 157, 28.6.2005, lk 130.

2.4.2 Enne liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamist kavatakse komisjon avaldada suunised konkurentsi kohta merendussektoris, et aidata sujuvalt üle minna täielikule konkurentsile. Komisjon kavatakse kõnealusel suunistel teatavaks teha 2007. aasta lõpuks. Enne suuniste teatavakstegemist avaldab komisjon septembris 2006 suuniste koostamise vaheetapina töödokumendi liinilaevanduse kohta.

2.4.3 Komisjoni ettepanekus tunnistada kehtetuks määrus nr 4056/86 tehakse ka ettepanek muuta määrust nr 1/2003, et hõlmata rahvusvahelised trampteenused ja kabotaaž kõnealusel määruse kohaldamisalasse.

3. Üldised märkused

3.1 Komitee arvab, et kõnealusel teema väärib tasakaalustatud lähenemist, milles võetakse arvesse järgmisi tegureid: konkurentsi tulenevaid konkurentsivõime eelseid Euroopa Liidu tööstusele, muutuvaid ülemaailmseid kaubandusmustrid ja nende mõju transporditeenuste osutamisele, rahvusvahelise transpordi mõjusid Euroopa Liidu tähtsamatele kaubanduspartneritele ja arengumaadele, ülemaailmsete lastisaatjate ja lastivedajate arvamusid ning väikeste ja keskmise suurusega lastisaatjate ja lastivedajate arvamusid.

3.2 Trampteenused ja kabotaaž

3.2.1 Trampteenuseid osutatakse ülemaailmsel turul ideaalse konkurentsi tingimustes. Trampteenuste sektori ainulaadsus, mida tunnustavad nii praktikud kui akadeemikud, leidis kajastust ka Euroopa Liidu poolt määruses nr 4056/86. Komitee mõistab vajadust allutada kõnealusel sektor määruse nr 1/2003 konkurentsieeskirjade menetlussätetele ja seega kiidab ettepanekus sisalduva lähenemise heaks. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab komisjoni algatust käivitada uurimus trampteenuste sektori majanduslike ja õiguslike põhijoonte kohta. Õiguskindluse huvides soovib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjonil anda suuniseid (enne määruse 1/2003 väljajätmise tühistamist) trampteenuste sektori eri liiki koostöölepingute isehindamise kohta, seda nende vastavuse osas ELi konkurentsieeskirjadele. Kaebuste ja õiguslike pretendentide puudumine trampteenuste sektoris tõestab selle suutlikkust toimida ideaalse konkurentsi tingimustes. Et luua õiguslike mõõdupuusi isehindamise läbiviimiseks vastavalt EÜ konkurentsieeskirjadele, on vaja rohkem teavet kõnealusel sektori toimimise ja kokkulepete kohta. Komitee on samuti rahul komisjoni ja laevandustööstuse jätkuvate aruteludega seoses artiklite 81 ja 82 kohaldamisega trampteenustele.

3.2.2 Seoses merekabotaažiga on komitee ettepanekus kirjeldatud käsitlusega nõus, st pooldab, et kabotaaž allutataks määruse nr 1/2003 menetluskorrale. Suur enamus kõnealusel sektori lepinguid ei puudutaks Euroopa Liidu sisest kaubandust ega tekitaks konkurentsile mingeid piiranguid.

3.2.3 Seepärast nõustub Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni lähenemisega trampteenuste ja kabotaaži käsitlemisele tulevikus.

3.3 Liiniveod

3.3.1 Seoses liinilaevandussektoriga märgib Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee ära komisjoni ettepaneku tühistada liinilaevanduskonverentside grupierand EÜ asutamislepingu konkurentsieeskirjadest, kuna neli EÜ asutamislepingu artikli 81 lõike 4 kumulatiivset tingimust ei ole täidetud. Komisjon on seisukohal, et selline kehtetuks tunnistamine toob kaasa madalamad veokulud, säilitades samas usaldusväärset teenust kõigil kaubateedel ja tugevdades Euroopa tööstuse konkurentsivõimet. Komitee jääb äraootavale seisukohale, et näha, kas grupierandi kehtetuks tunnistamisel on jätkusuutlik mõju.

3.3.2 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära komisjoni kavatsuse avaldada asjakohased suunised konkurentsi kohta merendussektoris, et aidata sujuvalt üle minna täielikule konkurentsile. Komitee kutsub komisjoni üles koostama suunised tihedas kontaktis asjaomaste sidusrühmadega ning teavitama vastavalt asjakohaseid ELi institutsioone.

3.3.3 Komisjoni ettepanek on 2003. aastal alanud läbivaatamisprotsessi tulemus, mis hõlmas kõiki asjaomaseid ELi institutsioone ja sidusrühmi. Komisjon tellis ka kolm uurimust sõltumatutelt konsultantidelt, kes tegelesid grupierandi kehtetuks tunnistamise tagajärgedega ning kelle järeldused avaldati konkurentsivõime peadirektoraadi kodulehel.

3.3.4 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära ka tõsiasja, et komisjoni ettepanek liinilaevanduse grupierandi kohta põhineb ainult EÜ asutamislepingu artiklil 83 (konkurentsieeskirjad), samas kui määruse nr 4056/86 õiguslikuks aluseks olid nii EÜ asutamislepingu artikkel 83 (konkurentsieeskirjad) kui artikli 80 lõige 2 (transpordipoliitika).

3.3.5 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib ära, et komisjon tunnistab, et konkurentsiseadust ei rakendata maailma kõigis jurisdiktsioonides ühtmoodi ning et on olemas lahknevused. Komisjon tunnistab ka, et rahvusvahelisel koostööl konkurentsioiguse täitevasutuste vahel on kasvav tähtsus.

3.3.6 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tervitab tõsiasja, et komisjon järgib kahest poliitikat — ühelt poolt arendatakse suuremat kahepoolset koostööd Euroopa Liidu peamiste kaubanduspartneritega ning teiselt poolt uuritakse võimalusi mitmepoolse koostöö laiendamiseks konkurentsi valdkonnas. Seetõttu julgustab Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee komisjoni kiirendama jõupingutusi tagamaks, et selline koostöö ja dialoog aitavad tuvastada määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamisest tingitud võimalikud probleemid Euroopa Liidus ning lahendada need konstruktiivsel viisil, austades nii mõlema poole õigussüsteemi eripärasid. Erinevate riikide järjepidevus liinilaevandusteenuste käsitlemisel on rahvusvahelises kaubavahetuses eluliselt tähtis.

3.3.7 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee kutsub komisjoni üles võtma merendussektori konkurentsieeskirjade koostamisel arvesse komisjoni ja selle peamiste kaubanduspartnerite vahelise dialoogi ja koostöö tulemusi.

3.3.8 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee tunnustab asjaolu, et komisjoni ettepaneku seletuskirjas viidatakse järgmistele elementidele ning arvab, et neid tuleb merendussektori konkurentsivõimete koostamisel arvesse võtta:

- Tunnistatakse, et mereveoteenused on Euroopa Liidu majanduse arengu võti, moodustades 90 % välis- ja 43 % ELi sisetest kaubandusest.
- Pärast määruse nr 4056/86 vastuvõtmist on liinilaevanduse turgu märkimisväärselt muutnud jätkuv tendents konteinervedude osakaalu suurenemisele. Selle tulemuseks on kargkonteinerlaevade arvu ja suuruse kasv ning järjest suurem rõhuasetus ülemaailmsetele liinivõrgustikele. See on aidanud kaasa uue töökorralduse populaarsuse kasvule ning laevanduskonverentside olulisuse vähenemisele.
- 150 aastat toiminud laevanduskonverentside süsteemi reguleeritakse ikka veel mitme- ja kahepoolsete lepingutega, mille osapooled on ELi liikmesriigid ja ühendus. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märgib, et komisjon tunnustab, et kõnealuste kokkulepete tõttu tuleks määruse nr 4056/86 nimetatud sätete (st artikli 1 lõike 3 punktid b ja c, artiklid 3-8 ja artikkel 26) kehtetuks tunnistamist kahe aasta võrra edasi lükata, et kõnealused kokkulepped kolmandate riikidega denonsseerida või läbi vaadata.

3.3.9 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee soovib komisjonil võtta liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamisel lisaks konkurentsireguleerimisele arvesse ka inimressursside aspekti (mõju Euroopa meremeeste tööohõivele). Komitee kutsub samuti komisjoni üles hindama kõnealuse mõju ulatust, seda eelkõige Meretranspordi Valdkondliku Sotsiaaldialoogi Komiteega konsulteerimise teel.

3.3.10 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee soovib komisjonil võtta liinilaevanduskonverentside grupierandi kehtetuks tunnistamisel lisaks konkurentsireguleerimisele arvesse ka ohutuse aspekti (laevaliikluse kvaliteedi langus seoses Euroopa Liidu lipu alt lahkumisega).

3.3.11 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee on seisukohal, et komisjon peaks määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamisel võtma arvesse ka väikeste ja keskmise suurusega ettevõtete huve. Väikesed ja keskmise suurusega ettevõtted moodustavad Euroopa Liidu majanduse selgroo ning neil on oluline roll uuendatud Lissaboni strateegia kontekstis. Turud peaksid olema

jätkuvalt avatud praegusele ja potentsiaalsele konkurentsile, sealhulgas väikestele ja keskmise suurusega liinilaevanduse operaatoritele ja lastisaaatjatele.

3.3.12 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee jääb seisukohale, et kuigi konsolideerimisel võib olla positiivne mõju Euroopa Liidu tööstusele (suurem tõhusus, mastaabisääst, väiksemad kulud), tuleb tähelepanelikult jälgida, et määruse nr 4056/86 kehtetuks tunnistamise tagajärjel tekkida võiva konsolideerimise tagajärjel ei väheneks asjaomastel turgudel osalejate arv, st ei väheneks konkurents.

3.3.13 Uut korda silmas pidades kutsub komitee kaht Euroopa tasandi huvitatud osapoolt –lastisaaatjaid ja lastivedajaid – üles alustama dialoogi ühist huvi pakkuvates ja tähtsust omavates küsimustes.

4. Konkreetsete märkused

4.1 Õiguslik alus

4.1.1 Komitee märgib, et määrusel nr 4056/86 oli kahene õiguslik alus (artikli 80 lõige 2 ja artiklid 81-82 ja 83 viitavad vastavalt transpordipoliitikale ja konkurentsile, kusjuures ettepanekus on neist säilitatud ainult üks (artiklid 81-82)). Komitee märgib samuti, et nõukogu õigusteenustus järgib üht õiguslikku alust. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee sooviks saada Euroopa Parlamendi õigusteenustuselt teavet selle kohta, kas transpordiküsimused on konkurentsiküsimustega ühendatud ning kas õigusteenustus jääb kahese õigusliku aluse osas oma eelmises arvamuses (detsember 2005) esitatud seisukoha juurde.

4.2 Kollisioon

4.2.1 Komisjon teeb ettepaneku tunnistada kehtetuks määruse nr 4056/86 artikkel 9, kuna ei leia, et liinilaevanduse grupierandi kehtetuks tunnistamine tekitaks kollisiooniohu rahvusvahelise õigusega. Komisjoni põhjendus on, et kõnealune kollisioon tekiks vaid siis, kui üks jurisdiktsioon keelab seda, mida teine jurisdiktsioon nõuab. Komisjon ei tea ühtegi õigussüsteemi, milles oleks kehtestatud liinilaevanduse operaatoritele selline kohustus.

4.2.2 Oletades, et tulevikus võivad tekkida kollisioonid seoses teiste jurisdiktsioonide õiguslike vahenditega, soovib komitee komisjonil lisada suunistesse sätte kõnealuste probleemide lahendamiseks. Konsultatsioone puudutava sätte lisamine vähendaks pingeid ja aitaks leida rahvusvahelisel tasandil kõiki osapooli rahuldavaid lahendusi.

Brüssel, 5. juuli 2006

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee

president

Anne-Marie SIGMUND