

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus — Neuvoston asetus perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen annetun asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta ja asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamisesta kabotaasipalvelujen ja kansainvälisten hakurahtipalvelujen lisäämiseksi sen soveltamisalaa”

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

(2006/C 309/10)

Neuvosto päätti 10. helmikuuta 2006 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 83 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämainitusta aiheesta

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 30. toukokuuta 2006. Esittelijä oli Anna **Bredima-Savopoulou**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 5.—6. heinäkuuta 2006 pitämässään 428. täysistunnossa (heinäkuun 5. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 156 puolesta, 1 vastaan 7:n pidättyessä äänestämästä.

1 Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK kannattaa ehdotusta, jonka mukaan asetuksen (EY) N:o 1/2003⁽¹⁾ sisältämät menettelysäännökset kilpailusääntöjen täytäntöönpanemiseksi laajennetaan kattamaan myös **haku-rahti- ja kabotaasiliikenne**. Komitea on tyytyväinen keskusteluihin, joita komissio ja merenkulkuala parhaillaan käyvät EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan soveltamisesta hakurahtiliikenteeseen. Hakurahtialaa koskevien valitusten ja oikeudellisten ennakkotapausten puuttumisen vuoksi alan toiminnasta ja sitä koskevista sopimuksista on saatava lisätietoa. ETSK kannattaa siksi komission aloitetta, että käynnistetään tutkimus hakurahtialan taloudellisista ja oikeudellisista erityispiirteistä. Oikeusvarmuuden nimissä ETSK kehottaa komissiota (ennen asetuksen [EY] N:o 1/2003 noudattamista koskevan poikkeuksen kumoamista) antamaan ohjeita siitä, miten voidaan omatoimisesti arvioida, ovatko hakurahtialalla tehdyt erimuotoiset yhteistyösopimukset sopusoinnussa EU:n kilpailulainsäädännön kanssa.

1.2 ETSK panee merkille, että komission ehdotuksen mukaan **linjaliikennekonferensseille** EY:n perustamissopimuksessa vahvistettujen kilpailusääntöjen noudattamisesta myönnetty ryhmäpoikkeus voidaan kumota sillä perusteella, että perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa mainitut neljä kumulatiivista edellytystä eivät enää täyty. Komissio katsoo, että poikkeuksen kumoaminen johtaa kuljetuskustannusten supistumiseen siten, että samalla säilytetään luotettavat palvelut kaikilla reiteillä. Lisäksi parannetaan Euroopan teollisuuden kilpailukykyä. ETSK toteaa, että kantansa muodostaakseen sen on saatava tietoa siitä, onko ehdotetulla kumoamisella kestäviä vaikutuksia.

1.3 ETSK suosittelee komissiolle, että linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamisen yhteydessä otetaan — puhtaasti kilpailullisten seikkojen ohella — huomioon turvallisuusnäkökohta (laadukkaiden laivaliikennepalvelujen väheneminen, kun aluksia siirretään EU:n ulkopuolisten maiden rekistereihin).

⁽¹⁾ Perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16. päivänä joulukuuta 2002 annettu neuvoston asetus (EY) N:o 1/2003, EYVL L 1, 4.1.2003, s. 1. ETSK:n lausunto: EYVL C 155, 2001, s. 73.

1.4 ETSK suosittaa, että harkitessaan linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamista komissio kiinnittää — pelkästään kilpailukykyä koskevien tekijöiden lisäksi — huomiota myös henkilöresursseihin liittyviin näkökohtiin (vaikutukset eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen).

1.5 Komitea panee merkille komission aikomuksen laatia meriliikenteen kilpailua koskevat suuntaviivat, jotta voidaan helpottaa alan sujuvaa siirtymistä täysin vapaaseen kilpailuun. Komissio aikoo julkaista suuntaviivat vuoden 2007 loppuun mennessä. Ennen suuntaviivojen valmistumista komissio julkaisee välimenpiteenä linjaliikennettä koskevan valmisteluasiakirjan syyskuussa 2006. ETSK kehottaa komissiota laatimaan suuntaviivat tiiviissä yhteistyössä alan sidosryhmien kanssa sekä tiedottamaan asiasta myös asianomaisille EU:n toimielimille.

1.6 Komission ehdotus syntyi vuonna 2003 käynnistyneen tarkistusprosessin tuloksena, johon kaikki asianomaiset EU:n toimielimet ja sidosryhmät osallistuivat. Komissio teetti myös riippumattomilla konsulttitoimistoilla kolme selvitystä, joissa tarkastellaan konferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamisen seurauksia. Selvitysten tulokset on julkaistu kilpailun pääosaston verkkosivuilla.

1.7 ETSK kiinnittää huomiota myös siihen, että komission ehdotus linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamiseksi perustuu ainoastaan EY:n perustamissopimuksen 83 artiklaan (kilpailusäännöt), kun taas asetuksen (ETY) N:o 4056/86 oikeusperustana on EY:n perustamissopimuksen 83 artikla (kilpailusäännöt) yhdistettynä 80 artiklan 2 kohtaan (liikennepoliittikka). ETSK toivoo saavansa Euroopan parlamentin oikeudelliselta yksiköltä tietoa siitä, ovatko liikennepoliittiset näkökohdat yhteydessä kilpailupoliittisiin näkökohtiin ja pitääkö oikeudellinen yksikkö edelleen kiinni kaksiosaisesta oikeusperustasta edellisessä mietinnössä⁽²⁾ esitettyjen näkemysten mukaisesti.

⁽²⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

1.8 Ennakoidakseen muilla lainkäyttöalueilla sovellettavien oikeudellisten välineiden tulevaisuudessa mahdollisesti aiheuttamia lainvalintatilanteita ETSK kehottaa komissiota sisällyttämään asiaa koskeviin suuntaviivoihin säännöksen tällaisten ongelmien ratkaisemiseksi. Tällainen neuvotteluita koskeva säännös minimoi jännitteet ja johtaisi ratkaisuihin, jotka kaikki toimijat voivat hyväksyä kansainvälisesti.

1.9 ETSK huomauttaa komission myöntävän, että kilpailuoi-keutta ei sovelleta samalla tavoin kaikilla lainkäyttöalueilla kaik-kialla maailmassa ja että eroavuutta esiintyy. Lisäksi komissio kiinnittää huomiota kilpailulainsäädännön täytäntöönpanosta vastaavien viranomaisten välisen kansainvälisen yhteistyön lisääntyvään merkitykseen.

1.10 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio aikoo noudattaa tällä alalla kahta toimintalinjaa, joista toisen tarkoi-tuksena on lisätä kahdenvälistä yhteistyötä EU:n tärkeimpien kauppakumppaneiden kanssa ja toisen tutkia keinoja kilpailun alalla harjoitettavan monenvälisen yhteistyön laajentamiseksi. ETSK kehottaa komissiota nopeuttamaan pyrkimyksiä sen varmistamiseksi, että tällaisella yhteistyöllä ja vuoropuhelulla voidaan auttaa yksilöimään asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta EU:ssa mahdollisesti aiheutuvia ongelmia sekä ratkaisemaan kyseiset ongelmat rakentavalla tavalla siten, että kunnioitetaan eri osapuolten oikeusjärjestelmien erityispiirteitä. Linjaliikennepalveluiden johdonmukainen kohtelu eri maissa on erittäin tärkeää kansainväliselle kaupalle.

1.11 ETSK kehottaa komissiota ottamaan meriliikenteen kilpailua koskevien suuntaviivojen laatimisen yhteydessä huomioon komission ja sen tärkeimpien kauppakumppanien vuoropuhelun ja yhteistyön tulokset.

1.12 ETSK on tyytyväinen siihen, että komission ehdotuksen perusteluosassa viitataan seuraaviin seikkoihin, jotka on otet-tava huomioon myös meriliikenteen kilpailua koskevien suun-taviivojen valmistelun yhteydessä:

- Ehdotuksessa todetaan, että meriliikennepalvelut ovat avai-nasemassa kehitettäessä EU:n taloutta. Meriliikenteen kulje-tusosuus EU:n ulkomaankaupasta on 90 prosenttia ja sisäi-sestä kaupasta 43 prosenttia.
- Jatkuva suuntaus konttikuljetusten suosimiseen on perus-teellisesti muuttanut linjaliikennealaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 hyväksymisen jälkeen. Se on johtanut kokonaan osastoihin jaettujen konttialusten määrän ja koon kasvuun sekä korostanut maailmanlaajuisten reittiverkostojen merkit-yystä, mikä on lisännyt uusien toimintajärjestelyjen suosiota ja vähentänyt linjaliikennekonferenssien merkitystä.
- 150 vuotta toiminnassa olleeseen konferenssijärjestelmään kuuluvat edelleen monen- ja kahdenväliset sopimukset, joissa EU:n jäsenvaltiot ja yhteisö ovat sopimuspuolina. ETSK panee merkille komission toteamuksen, että kyseisten sopimusten vuoksi linjakonferenssin ryhmäpoikkeusta koskevien asetuksen (ETY) N:o 4056/86 säännösten (eli 1 artiklan 3 kohdan a ja b alakohtien sekä 3–8 ja 26 artiklan) voimassaoloaikaa olisi jatkettava kahdella vuodella, jotta näitä kolmansien maiden kanssa tehtyjä sopimuksia kyetään irtisanomaan tai tarkistamaan.

1.13 ETSK katsoo, että harkitessaan asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamista komission tulisi ottaa huomioon myös pienten ja keskisuurten yritysten edut. Pienet ja keskisuuret yritykset muodostavat EU:n talouden selkärangan, ja niillä on tärkeä rooli tarkistetussa Lissabonin strategiassa. Markkinoiden tulisi vastaisuudessakin olla avoimet nykyiselle ja mahdolliselle uudelle kilpailulle, johon myös pienet ja keskisuuret laivaliiken-nepalvelujen tarjoajat voivat osallistua.

1.14 ETSK katsoo, että vaikka keskittymisellä saattaa olla myönteisiä vaikutuksia EU:n elinkeinoihin (tehokkuuden para-ntuminen, mittakaavaedut, kustannussäästöt), on kuitenkin oltava varovainen sen välttämiseksi, ettei (asetuksen [ETY] N:o 4056/86 kumoamisesta mahdollisesti seurauksena oleva) keskit-tyminen johda toimijoiden määrän vähenemiseen alan markki-noilla ja siten myös kilpailun vähenemiseen.

1.15 ETSK kehottaa kahta Euroopan tasolla toimivaa asiano-maista tahoja — rahdinantajia ja varustamoita — käymään uuden järjestelmän puitteissa keskustelua molempia osapuolia kiinnostavista ja niille tärkeistä kysymyksistä.

2 Johdanto

2.1 Nykyiset suuntaukset ja lainsäädäntö

2.1.1 Meriliikennepalvelut ovat avainasemassa kehitettäessä EU:n taloutta. Meriliikenteenä kulkee EU:n ulkomaankaupasta 90 prosenttia ja sisäisestä kaupasta 43 prosenttia. Meriliikenne on ollut luonteeltaan kansainvälistä ja maailmanlaajuista toimintaa antiikin ajoista alkaen. Se voidaan periaatteessa jakaa kahteen liikennöintityyppiin: linja-autoliikennettä muistuttavaan linjaliikenteeseen ja merten taksiliikennettä muistuttavaan hakurahtiliikenteeseen. EU:n alusten osuus maailman aluskan-nasta on 25 prosenttia, ja 40 prosenttia maailman aluksista on EU:hun sijoittautuneiden laivanvarustajien hallinnassa. Lisäksi 40 prosenttia maailman aluksista kuuluu Tyynenmeren alueen maille. EU:n meriliikenneala ja sen asiakkaat (rahtaajat ja laivaajat) toimivat erittäin kilpaillussa ympäristössä sekä valta-meriliikenteessä että Euroopan markkinoilla.

2.1.2 Asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 säädetään kilpailusään-töjen (perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan) yksityiskohtai-sesta soveltamisesta yhteisön satamiin saapuvaan ja yhteisön satamista lähtevään linjaliikenteeseen. Hakurahtipalvelut jätetiin kuitenkin asetuksen (ETY) N:o 4056/86 soveltamisalan ulkopuolelle. Asetuksella oli alun perin kaksi tehtävää. Se sisälsi ensinnäkin menettelysäännökset yhteisön kilpailusääntöjen täytäntöönpanemiseksi meriliikenteen alalla. Tästä tehtävästä tuli kuitenkin tarpeeton 1. toukokuuta 2004 jälkeen, kun linja-liikenne siirtyi asetuksen (EY) N:o 1/2003 myötä kilpailuoi-keuden yleisten täytäntöönpanosääntöjen soveltamisalaan. Asetusta (EY) N:o 1/2003 ei kuitenkaan sovelleta kansainväli-siin kabotaasi- ja hakurahtipalveluihin. Toiseksi asetus (ETY) N:o 4056/86 sisältää tiettyjä merenkulkualan aineellisia kilpai-lusäännöksiä. Tärkein niistä on linjaliikennekonferensseihin sovellettava ryhmäpoikkeus, jonka perusteella konferenssit voivat tietyn edellytyksin vahvistaa hinnat ja säännellä kapasiteettia.

2.2 Linjaliikenne

2.2.1 Linjaliikenteen markkinat ovat muuttuneet tuntuvasti asetuksen (ETY) N:o 4056/86 antamisen jälkeen. Jatkuva suuntaus konttikuljetusten suosimiseen on johtanut osastoihin jaettujen konttialusten lukumäärän ja koon kasvuun ja korostanut maailmanlaajusten reittiverkostojen merkitystä vastauksena yleismaailmallisten kaupankäynnin menettelytapojen muuttamiseen. Tämä on lisännyt uusien toimintajärjestelyjen suosiota, vähentänyt linjaliikennekonferenssien merkitystä ja lisännyt merkittävästi voimakkaiden ulkopuolisten toimijoiden määrää alalla. Konferensseja koskevia sääntöjä on muutettu myös muualla maailmassa: esimerkiksi Yhdysvalloissa hyväksyttiin vuonna 1999 laki (*Ocean Shipping Reform Act, OSRA*), joka antaa Yhdysvaltain kauppareittejä liikennevoimille konferensseille luvan solmia luottamuksellisia palvelusopimuksia. Nykyään maailmanlaajuiset linjaliikennevarustamot toimivat pääasiassa idän ja lännen sekä pohjoisen ja etelän välisillä kauppareiteillä, kun taas pienet ja keskisuuret varustamot ovat keskittyneet ennen kaikkea pohjoisen ja etelän väliseen kauppaan ja Euroopan lyhyisiin merikuljetuksiin.

2.2.2 Yhdistyneiden Kansakuntien kauppaja kehityskonferenssin UNCTADin hyväksymien linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen (*Code of Conduct for Liner Conferences*) alkuperäisenä tarkoituksena oli säännellä konferenssijärjestelmän toimintaa kehittyneiden ja kehitysmaiden välisessä kaupassa⁽³⁾. Kolme toista EU:n jäsenvaltiota ja Norja ovat ratifioineet tai hyväksyneet käyttäytymissäännöt tai yhtyneet niihin. Lisäksi Malta on allekirjoittanut käyttäytymissäännöt, muttei ole vielä ratifioinut niitä.⁽⁴⁾ Käyttäytymissääntöihin viitataan useissa EU:n ja unionin ulkopuolisten maiden tekemissä sopimuksissa sekä yhteisön lainsäädännössä (asetukset 954/79, 4055/86, 4056/86 ja 4058/86). Vaikka UNCTADIN käyttäytymissäännöt ovat linjamuotoisessa valtameriliikenteessä osoittautuneet tosiasiallisesti tarpeettomiksi, oikeudellisesti ne ovat edelleen olemassa.

2.2.3 Kuljetusten käyttäjät (rahdinantajat ja huolitsijat) ovat järjestelmällisesti kyseenalaistaneet konferenssijärjestelmän etuja, sillä ne eivät katso sen tarjoavan niiden tarpeisiin mukautettuja riittäviä, tehokkaita ja luotettavia palveluja. Erityisesti Euroopan rahdinantajien neuvosto ESC⁽⁵⁾ on sitä mieltä, että konferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoaminen antaisi mahdollisuuden parantaa asiakkaiden ja palvelun tarjoajien välisiä kumppanuuksia sekä keskittyä EU:hun sijoittautuneiden yritysten kansainvälistä kilpailukykyä tukeviin logistiikkaratkaisuihin. Vastaavasti kuluttajat hyötyisivät hintojen lievistä alenemisista, kun EU:n satamiin tuotavista tuotteista perittävät maksut pienenisivät. Laivanvarustajat ovat päinvastoin olleet sitä mieltä, että linjakonferenssit ovat edistäneet palveluiden vakautta ja että konferenssijärjestelmä on antanut niille mahdollisuuden selvittää epävakautta aiheuttavista tekijöistä (jotka johtuvat mm. vuodenaajoista, maantieteellisistä seikoista tai ilmasto-olosuhteista) useimmilla kauppareiteillä. Samaan aikaan maailmanlaajuisesti toimivat varustamot (ELAA:n⁽⁶⁾ jäsenet) ja ESC ovat käynnistäneet komission kanssa vuoropuhelun auttaakseen sitä kehittämään EY:n kilpailusääntöjen mukaisen vaihtoehdoisen järjestelmän.

⁽³⁾ Lisätietoa UNCTADin hyväksymistä linjakonferenssien käyttäytymissäännöistä sekä asetuksesta (ETY) N:o 954/79 on asiaa käsittelevässä ETSK:n lausunnossa, EUVL C 157, 28.6.2005, s. 130.

⁽⁴⁾ Ks. UNCTADin julkaisema asiakirja monenvälisten sopimusten tilanteesta Internet-osoitteessa <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (s. 4).

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

⁽⁶⁾ ELAA = *European Liner Affairs Association*, eurooppalaisen merenkulun linjaliikennealan järjestö.

2.2.4 Komissio käynnisti vuonna 2003 asetuksen (ETY) N:o 4056/86 tarkistuksen tarkoituksenaan määrittää, voidaanko luotettavien ja säännöllisten meriliikennepalvelujen tarjonta varmistaa käyttämällä keinoja, jotka rajoittavat kilpailua vähemmän kuin horisontaalinen hintojen vahvistaminen ja kapasiteetin sääntely. Tätä tarkoitusta varten komissio julkaisi maaliskuussa 2003 asiaa käsittelevän neuvotteluasiakirjan sekä järjesti joulukuussa 2003 julkisen kuulemistilaisuuden, johon osallistui asianomaisia sidosryhmiä. Lisäksi komissio julkaisi kesäkuussa 2004 keskusteluasiakirjan ja lokakuussa 2004 valkoisen kirjan, minkä jälkeen se järjesti asianomaisille sidosryhmille tarkoitettua laajan kuulemisen. Euroopan parlamentti antoi aiheesta mietinnön⁽⁷⁾ 1. joulukuuta 2005 ja ETSK lausunnon⁽⁸⁾ 16. joulukuuta 2004. Sekä parlamentti että ETSK olivat sitä mieltä, että asetuksen tarkistaminen olisi sen kumoamista parempi vaihtoehto. Joulukuussa 2005 komissio julkaisi vihdoin ehdotuksensa asetukseksi asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta.

2.3 Hakurahtiala

2.3.1 Vaikka hakurahtiliikenteen osuus maailman kaikista kuivan tai nestemäisen irtolastin merikuljetuksista on lähes 80 prosenttia, kyseinen erittäin laaja ala on useimmille täysin tuntematon. Hakurahtiliikenteen peruspiirteet ovat seuraavat: maailmanlaajuisesti kilpaillut markkinat, kilpailumallin toteutuminen lähes täydellisenä, herkästi vaihteleva ja vaikeasti ennakoitavissa oleva kysyntä, lukuisat pienehköt yrittäjien omaehtoisesti hoitamat yritykset, yleismaailmalliset kaupankäynnin menettelytavat, helposti solmittavat ja päätettävät liikesuhteet, erittäin hyvä kustannustehokkuus sekä hyvät valmiudet reagoida markkinakehitykseen ja laivaaajien tarpeisiin. Hakurahtiliikennemarkkinat ovat erittäin pirstoutuneet. Yleensä ne ovat toimineet rahtaaajien ja laivaaajien toiveiden mukaisesti, eikä niistä ole aiheutunut mitään merkittäviä ongelmia kansainvälisiä tai EU:n kilpailusääntöjä ajatellen. Hakurahtialaa koskevien valitusten puuttuminen on yksi lisätodiste alan kovasta kilpailusta sekä yleisestä tyytymättömyydestä alan toimintaan. Edellä mainittu huomioon ottaen asetuksessa (ETY) N:o 4056/86 säädetään, ettei hakurahtiliikenne kuulu sen soveltamisalaan. Kyseiseen alaan sovelletaankin suoraan perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan määräyksiä. Hakurahtipalvelut (ja kabotaasipalvelut) eivät kuulu myöskään asetuksen (EY) N:o 1/2003 (kilpailuoluiden yleiset täytäntöönpanosäännöt) soveltamisalaan.

2.4 Komission ehdotus

2.4.1 Kun otetaan huomioon kyseisellä alalla ja sen markkinoilla vuoden 1986 jälkeen tapahtuneet rakenteelliset muutokset, Euroopan komissio on tullut siihen johtopäätökseen, että linjakonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen perustana olevat, EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa määritetyt neljä kumulatiivista edellytystä eivät enää täyty. Sen vuoksi komissio ehdottaa, että asetusta (ETY) N:o 4056/86 kumotaan kokonaisuudessaan. Erityisesti kumotaan linjakonferenssien ryhmäpoikkeus (artiklat 3–8, 13 ja 26). Lisäksi kumotaan eräitä tarpeettomiksi katsottuja säännöksiä (2 ja 9 artikla) yhteisön lainsäädännön vähentämiseen tähtäävän unionin yleisen toimintalinjan mukaisesti. Komissio katsoo, että poikkeuksen kumoaminen johtaa kuljetuskustannusten supistumiseen siten, että samalla säilytetään luotettavat palvelut kaikilla reiteillä ja parannetaan Euroopan elinkeinoelämän kilpailukykyä.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

⁽⁸⁾ ETSK:n lausunto: EUVL C 157, 28.6.2005, s. 130.

2.4.2 Ennen linjakonferensseille myönnetyn poikkeuksen kumoamista komissio aikoo antaa meriliikenteen kilpailua koskevat suuntaviivat, jotta voidaan helpottaa alan sujuvaa siirtymistä täysin vapaaseen kilpailuun. Komissio aikoo julkaista suuntaviivat vuoden 2007 loppuun mennessä. Ennen suuntaviivojen valmistumista komissio julkaisee väli-toimenpiteenä linjaliikennettä koskevan valmisteluasiakirjan syyskuussa 2006.

2.4.3 Komission ehdotuksessa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamiseksi ehdotetaan myös asetuksen (EY) N:o 1/2003 muuttamista siten, että kansainväliset kabotaasi- ja hakurahti-palvelut siirretään kyseisen asetuksen soveltamisalaan.

3 Yleistä

3.1 ETSK:n mielestä tarkasteltavaan kysymykseen on sovellettava tasapainoista lähestymistapaa, jossa otetaan huomioon kilpailun suotuisat vaikutukset EU:n elinkeinoelämän kilpailukykyyn, maailmankaupan menettelytapojen muuttuminen ja sen vaikutukset kuljetuspalveluiden tarjontaan, kansainvälisen liikenteen vaikutukset EU:n tärkeimpiin kauppakumppaneihin sekä kehitysmailhin, maailmanlaajuisesti toimivien rahdinantajien ja varustamoiden näkemykset sekä pienten ja keskisuurten varustamoiden ja rahdinantajien näkemykset.

3.2 Hakurahti- ja kabotaasiliiikenne

3.2.1 Hakurahtiliikenne toimii maailmanlaajuisilla markkinoilla täysin vapaissa kilpailuoloissa. Hakurahtialan toimijat ja tutkijat ovat kiinnittäneet huomiota tähän ainutlaatuiseen piirteeseen, jonka myös EU on tunnustanut asetuksessa (ETY) N:o 4056/86. ETSK ymmärtää tarpeen laajentaa asetuksen (EY) N:o 1/2003 sisältämät, kilpailusääntöjen täytäntöönpanoa koskevat menettelysäännökset kattamaan myös hakurahti- ja kabotaasiliiikenteen, ja kannattaa siksi ehdotettua lähestymistapaa. ETSK kannattaa myös komission aloitetta, että käynnistetään tutkimus hakurahtialan taloudellisista ja oikeudellisista erityispiirteistä. Oikeusvarmuuden nimissä ETSK kehottaa komissiota (ennen kuin kumotaan asetuksen [EY] N:o 1/2003 noudattamista koskeva poikkeus) antamaan ohjeita siitä, miten voidaan omatoimisesti arvioida, ovatko hakurahtialalla tehdyt erimuotoiset yhteistyösopimukset sopuosoinnussa EU:n kilpailulainsäädännön kanssa. Hakurahtialaa koskevien valitusten ja oikeudellisten ennakkotapausten puuttuminen on osoitus siitä, että ala toimii täysin vapaissa kilpailuoloissa. Jotta voidaan luoda oikeudellisia arviointiperusteita, joiden avulla alalla voidaan omatoimisesti arvioida, onko sen toiminta sopuosoinnussa EY:n kilpailusääntöjen kanssa, tarvitaan lisätietoa alan toiminnasta ja sitä koskevista sopimuksista. ETSK on myös tyytyväinen keskusteluihin, joita komissio ja merenkulkuala parhaillaan käyvät EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan soveltamisesta hakurahtiliikenteeseen.

3.2.2 ETSK kannattaa ehdotusta, jonka mukaan asetuksen (EY) N:o 1/2003 sisältämät menettelysäännökset ulotetaan koskemaan myös merikabotaasia. Selvästi suurin osa alan sopimuksista ei vaikuta EU:n sisäiseen kauppaan eikä millään lailla rajoita kilpailua.

3.2.3 Edellä esitetystä syistä ETSK yhtyy komission näkemyksiin hakurahti- ja kabotaasiliiikenteen tulevasta kohtelusta.

3.3 Linjaliikenne

3.3.1 ETSK panee merkille, että komission ehdotuksen mukaan linjaliikennekonferensseille myönnetty ryhmäpoikkeus EY:n perustamissopimuksen sisältämien kilpailusääntöjen noudattamisesta voidaan kumota sillä perusteella, että perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa mainitut neljä kumulatiivista edellytystä eivät enää täyty. Komissio katsoo, että poikkeuksen kumoaminen johtaa kuljetuskustannusten supistumiseen siten, että samalla säilytetään luotettavat palvelut kaikilla reiteillä. Lisäksi parannetaan Euroopan elinkeinoelämän kilpailukykyä. ETSK toteaa, että kantansa muodostaakseen sen on saatava tietoa siitä, onko ehdotetulla kumoamisella kestäviä vaikutuksia.

3.3.2 Komitea panee merkille, että komissio aikoo laatia meriliikenteen kilpailua koskevat suuntaviivat, jotta voidaan helpottaa alan sujuvaa siirtymistä täysin vapaaseen kilpailuun. ETSK kehottaa komissiota laatimaan suuntaviivat tiiviissä yhteistyössä asianomaisten sidosryhmien kanssa sekä tiedottamaan asiasta myös EU:n asianomaisille toimielimille.

3.3.3 Komission ehdotus syntyi vuonna 2003 käynnistyneen tarkistusprosessin tuloksena, johon kaikki asianomaiset EU:n toimielimet ja sidosryhmät osallistuivat. Komissio teetti myös riippumattomilla konsulttitoimistoilla kolme selvitystä, joissa tarkastellaan konferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamisen seurauksia. Selvitysten tulokset on julkaistu kilpailun pääosaston verkkosivuilla.

3.3.4 ETSK kiinnittää huomiota myös siihen, että komission ehdotus linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamiseksi perustuu ainoastaan EY:n perustamissopimuksen 83 artiklaan (kilpailusäännöt), kun taas asetuksen (ETY) N:o 4056/86 oikeusperustana oli EY:n perustamissopimuksen 83 artikla (kilpailusäännöt) yhdistettynä 80 artiklan 2 kohtaan (liikennepolitiikka).

3.3.5 ETSK panee merkille komission toteamuksen, että kilpailuoikeutta ei sovelleta samalla tavoin kaikilla lainkäyttöalueilla kaikkialla maailmassa ja että eroavuutta esiintyy. Lisäksi komissio kiinnittää huomiota kilpailulainsäädännön täytäntöönpanosta vastaavien viranomaisten kansainvälisen yhteistyön kasvavaan merkitykseen.

3.3.6 ETSK on tyytyväinen siihen, että komissio aikoo noudattaa tällä alalla kahta toimintalinjaa, joista toisen tarkoituksena on lisätä kahdenvälisiä yhteistyötä EU:n tärkeimpien kauppakumppaneiden kanssa ja toisen tutkia keinoja kilpailun alalla harjoitettavan monenvälisen yhteistyön laajentamiseksi. ETSK kehottaaakin komissiota tehostamaan pyrkimyksiä sen varmistamiseksi, että tällainen yhteistyö ja vuoropuhelu auttaa yksilöimään asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamisesta EU:ssa mahdollisesti aiheutuvia ongelmia sekä ratkaisemaan kyseiset ongelmat rakentavalla tavalla siten, että kunnioitetaan eri osapuolten oikeusjärjestelmien erityispiirteitä. Linjaliikennepalveluiden johdonmukainen kohtelu eri maissa on erittäin tärkeää kansainväliselle kaupalle.

3.3.7 ETSK kehottaa komissiota ottamaan meriliikenteen kilpailua koskevien suuntaviivojen laatimisen yhteydessä huomioon komission ja sen tärkeimpien kauppakumppanien vuoropuhelun ja yhteistyön tulokset.

3.3.8 ETSK on tyytyväinen siihen, että komission ehdotuksen perusteluosassa viitataan seuraaviin seikkoihin, jotka on otettava huomioon myös meriliikenteen kilpailua koskevien suuntaviivojen valmistelun yhteydessä:

- Ehdotuksen todetaan, että meriliikennepalvelut ovat avainasemassa kehitettäessä EU:n taloutta. Meriliikenteenä kulkee EU:n ulkomaankaupasta 90 prosenttia ja sisäisestä kaupasta 43 prosenttia.
- Jatkuva suuntaus konttikuljetusten suosimiseen on perusteellisesti muuttanut linjaliikennealaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 hyväksymisen jälkeen. Se on johtanut kokonaan osastoihin jaettujen konttialusten lukumäärän ja koon kasvuun sekä korostanut maailmanlaajuisten reittiverkostojen merkitystä. Tämä on lisännyt uusien toimintajärjestelyjen suosiota ja vähentänyt linjaliikennekonferenssien merkitystä.
- 150 vuotta toiminnassa olleeseen konferenssijärjestelmään kuuluvat edelleen monen- ja kahdenväliset sopimukset, joissa EU:n jäsenvaltiot ja/tai yhteisö ovat sopimuspuolina. ETSK panee merkille komission toteamuksen, että kyseisten sopimusten vuoksi linjakonferenssin ryhmäpoikkeusta koskevien asetuksen (ETY) N:o 4056/86 säännösten (eli 1 artiklan 3 kohdan a ja b alakohtien sekä 3–8 ja 26 artiklan) voimassaoloaikaa olisi jatkettava kahdella vuodella, jotta näitä kolmansien maiden kanssa tehtyjä sopimuksia kyetään irtisanomaan tai tarkistamaan.

3.3.9 ETSK suosittaa, että harkitessaan linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamista komissio kiinnittää — pelkästään kilpailukykyä koskevien tekijöiden lisäksi — huomiota myös inhimillisiin tekijöihin (vaikutukset eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyyteen). ETSK kehottaa lisäksi komissiota arvioimaan tällaisten vaikutusten laajuuden erityisesti kuulemalla merenkulkualan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelusta vastaavaa komiteaa.

3.3.10 ETSK suosittelee komissiolle, että linjaliikennekonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamisen yhteydessä otetaan — puhtaasti kilpailullisten seikkojen ohella — huomioon turvallisuusnäkökohta (laadukkaiden laivaliikennepalvelujen väheneminen, kun aluksia siirretään EU:n ulkopuolisten maiden rekistereihin).

3.3.11 ETSK katsoo, että harkitessaan asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamista komission tulisi ottaa huomioon myös pienten ja keskisuurten yritysten edut. Pienet ja keskisuuret yritykset muodostavat EU:n talouden selkärangan, ja niillä on tärkeä rooli tarkistetussa Lissabonin strategiassa. Markkinoiden

tulisi vastaisuudessaakin olla avoimet nykyiselle ja mahdolliselle uudelle kilpailulle, johon myös pienet ja keskisuuret linjaliikennepalvelujen tarjoajat ja rahdinantajat voivat osallistua.

3.3.12 ETSK katsoo, että vaikka keskittymisellä saattaa olla myönteisiä vaikutuksia EU:n talouteen (tehokkuuden parantuminen, mittakaavaedut, kustannussäästöt), on kuitenkin oltava varovainen sen välttämiseksi, ettei (asetuksen [ETY] N:o 4056/86 kumoamisesta mahdollisesti seurauksena oleva) keskittymisen johda toimijoiden määrän vähenemiseen alan markkinoilla ja siten myös kilpailun vähenemiseen.

3.3.13 ETSK kehottaa kahta Euroopan tasolla toimivaa asianomaista tahoa — rahdinantajia ja varustamoita — käymään uuden järjestelmän puitteissa keskustelua molempia osapuolia kiinnostavista ja niille tärkeistä kysymyksistä.

4 Erityistä

4.1 Oikeusperusta

4.1.1 ETSK huomauttaa, että asetuksen (ETY) N:o 4056/86 oikeusperusta oli kahdesta osastosta peräisin (EY:n perustamis-sopimuksen liikennepoliittikkaa käsittelevän 80 artiklan 2 kohta ja kilpailupoliittikkaa käsittelevät artikkelit 81–82 ja 83), kun taas ehdotetun asetuksen oikeusperustana on ainoastaan yksi osasto (perustamis-sopimuksen 81 ja 82 artikla). ETSK panee myös merkille, että neuvoston oikeudellinen yksikkö hyväksyy yksiosaisen oikeusperustan. Komitea toivoo saavansa Euroopan parlamentin oikeudelliselta yksiköltä tietoa siitä, ovatko liikennepoliittiset näkökohdat yhteydessä kilpailupoliittisiin näkökohtiin ja pitääkö oikeudellinen yksikkö edelleen kiinni kaksiosaisesta oikeusperustasta edellisessä mielessä (joulukuu 2005) esitettyjen näkemysten mukaisesti.

4.2 Lainvalinta

4.2.1 Komission ehdottaa asetuksen (ETY) N:o 4056/86 artiklan 9 poistamista sillä perusteella, että komission käsitksen mukaan linjakonferenssin ryhmäpoikkeuksen kumoaminen ei oletettavasti johda ristiriitaan kansainvälisen oikeuden kanssa. Komission perusteluiden mukaan lainvalintatilanne syntyisi vain silloin, kun jokin lainkäyttöalue vaatii jotakin sellaista, jonka toinen lainkäyttöalue kieltää. Komission tiedossa ei ole, että jokin lainkäyttöalue määräisi tällaisia velvoitteita linjaliikennepalvelujen tarjoajille.

4.2.2 Ennakoidakseen muilla lainkäyttöalueilla sovellettavien oikeudellisten välineiden tulevaisuudessa mahdollisesti aiheuttamia lainvalintatilanteita ETSK kehottaa komissiota sisällyttämään asiaa koskeviin suuntaviivoihin säännöksen tällaisten ongelmien ratkaisemiseksi. Tällainen neuvotteluita koskeva säännös minimoisi jännitteet ja johtaisi ratkaisuihin, jotka kaikki toimijat voivat hyväksyä kansainvälisesti.

Bryssel 5. heinäkuuta 2006.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Anne-Marie SIGMUND*