

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta: "Linjakonferenssien käyttäytymissäntöjä koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimus"

KOM(2006) 869 lopullinen — 2006/0308 COD

(2007/C 256/12)

Neuvosto päätti 20. maaliskuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämainitusta aiheesta.

Komitean työvaliokunta antoi 14. helmikuuta 2007 asian valmistelun "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -erityisjaoston tehtäväksi.

Asian kiireellisen luonteen vuoksi Euroopan talous- ja sosiaalikomitea nimesi 11.–12. heinäkuuta 2007 pitämässään 437. täysistunnossa (heinäkuun 11 päivän kokouksessa) yleisesittelijäksi Anna **Bredima-Savopou-loun** ja hyväksyi seuraavan lausunnon äänin 86 puolesta 3:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät

1.1 ETSK kannattaa ehdotusta asetuksen (ETY) N:o 954/79 kumoamisesta, sillä se on välttämätön jatkotoimi linjakonferensseihin sovellettavasta ryhmäpoikkeuksesta annetun asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoamiselle. ETSK huomauttaa, että nämä kaksi asetusta ovat muodostaneet lainsäädäntöpakettin.

1.2 Asetuksessa 954/79 säädetään siitä, miten jäsenvaltiot ratifioivat linjakonferenssien käyttäytymissäntöjä koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimuksen tai liittyvät siihen (jäljempänä "UNCTADin hyväksymät linjakonferenssien käyttäytymissäntöt" tai "käyttäytymissäntöt"). Tässä yhteydessä on syytä panna merkille, että 81 valtiota on ratifioinut UNCTADin hyväksymät linjakonferenssien käyttäytymissäntöt, niiden joukossa maailmankaupan uudet veturit (Kiina, Intia, Venäjä ja Brasilia) sekä Australia, Kanada, Japani, Nigeria, Meksiko, Indonesia, Saudi-Arabia ja Singapore. Myös 16 EU:n jäsenvaltiota on ratifioinut käyttäytymissäntöt. Linjaliikenteen osuus kansainvälisen kaupan kuljetusten kokonaisarvosta on 60 prosenttia, ja pääosa kyseisistä kuljetuksista on konttiliikennettä. Asetuksen 954/79 (sekä asetuksen 4056/86) kumoamisen vaikutuksia ei siten selvästikään tule aliarvioida.

1.3 ETSK kehottaa komissiota erityisesti selvittämään EU:n linjaliikennevarustamoiden oikeudellista kansainvälistä asemaa asetuksen 954/79 kumoamisen jälkeen. Kun otetaan huomioon EU:n yhdenmisen meripolitiikan merkitys unionin roolille maailmantaloudessa sekä merenkulun — myös EU:n meriliikenteen — merkitys unionin sisäiselle sekä maailmankaupalle, ETSK katsoo, että ehdotetun kaltaisten kumoamisten yhteydessä on toimitettava erityisen valppaasti ja otettava tarkoin huomioon Eurooppaan kohdistuvat sekä kansainväliset vaikutukset. Asetuksen 954/79 kumoamisen taustalla olevassa komission ehdotuksessa ei ETSK:n mielestä ole onnistuttu ottamaan huomioon kahta tekijää: a) kumoamisen seurauksena EU:n linjaliikennevarustamat saattavat joutua epätasa-arvoiseen asemaan, mikä olisi (EY:n perustamissopimuksen 12 artiklan mukaisesti) pyrittävä välttämään, ja b) EU:n linjaliikennevarustamoiden (myös lähimerenkulun toimijoiden) kilpailukyky olisi turvattava (tarkistetun Lissabonin strategian mukaisesti).

1.4 Aikaisempien lausuntojensa ja Euroopan parlamentin mietintöjen mukaisesti ETSK kehottaa komissiota kiinnittämään huomiota asetuksen 954/79 sekä asetuksen 4056/86 kumoamisen (poliittisiin, oikeudellisiin ja käytännön) vaikutuksiin kaikkien sellaisten haittavaikutusten välttämiseksi, jotka voivat vaarantaa Euroopan merenkulualan edut kansainvälisellä tasolla.

1.5 Kun EU:n ja muun maailman väliset linjakonferenssit kielletään 18. lokakuuta 2008 alkaen, linjaliikenteeseen aletaan soveltaa EY:n kilpailusääntöjen noudattamista meriliikenteessä koskevia ohjeita. Kyseiset ohjeet antavat ilmeisesti linjaliikennevarustamoille mahdollisuuden arvioida itse, ovatko niiden tekemät sopimukset EY:n kilpailulainsäädännön mukaisia. ETSK pitää siten epätodennäköisenä, että kyseisissä ohjeissa käsiteltäisiin asetusten 954/79 ja 4056/86 kumoamisen kansainvälisiä (poliittisia, oikeudellisia ja käytännön) vaikutuksia. ETSK sekä Euroopan parlamentti ovat äskettäin antamissaan lausunnoissaan ja mietinnöissään toistuvasti pyytäneet komissiota analysoidaan kyseisiä vaikutuksia ja ottamaan ne huomioon tulevaa uutta järjestelmää perustettaessa. Sen vuoksi ETSK toivoo, että sitä kuullaan aikanaan luonnoksesta ohjeiksi EY:n kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen ja että sille annetaan mahdollisuus esittää näkemyksensä asiasta.

1.6 ETSK kannattaa asetuksen 954/79 kumoamista, mutta ei ymmärrä, miksi asiassa edetään niin nopeasti ennen kuin linjaliikennettä koskevien Euroopan unionin viimeaikaisten poliittisten linjausten kansainväliset vaikutukset on arvioitu asianmukaisesti ja ennen kuin on ryhdytty tilanteen vaatimiin toimenpiteisiin.

2. Johdanto

2.1 Konttikuljetuksiin keskittynyt linjaliikenne on elintärkeää Euroopan taloudelle. Säännölliset konttiliikennepalvelut muodostavat noin 40 prosenttia EU-25:n meriteitse tapahtuvasta ulkomaankaupasta, kun tarkastellaan kaupan arvoa. Maailman kolme suurinta linjaliikennevarustamo ovat eurooppalaisia. Tärkeimmät kauppareitit ovat Aasian ja Euroopan sekä

Aasian ja Yhdysvaltojen väliset reitit ⁽¹⁾. Linjakonferensseja on koko maailmassa tätä nykyä noin 150, ja niistä 28 harjoittaa liikennettä EU:n ja muun maailman välillä. Säännöllisiä linjaliikennepalveluita tarjoavia varustamoja on jäsenvaltioista muun muassa Tanskassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Baltian maissa ja Kyproksessa. Tuoreimpien käytettävissä olevien tietojen ⁽²⁾ mukaan säännöllisten meriliikennepalveluiden — linjakonferenssit mukaan luettuina — osuus kansainvälisten merikuljetusten kokonaisarvosta on 60 prosenttia ja kuljetetun tavarann 5,9 miljardin tonnin kokonaispainosta 25 prosenttia.

2.2 Nyt käsiteltävänä olevan ehdotuksen tarkoituksena on kumota 15 päivänä toukokuuta 1979 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 954/79 siitä, miten jäsenvaltiot ratifioivat linjakonferenssien käyttäytymissääntöjä koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimuksen tai liittyvät siihen. Ehdotuksen syynä on linjakonferensseihin sovellettavasta ryhmäpoikkeuksesta annetun asetuksen (ETY) N:o 4056/86 kumoaminen 25 päivänä syyskuuta 2006 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1419/2006. Lisäksi asetuksella (EY) N:o 1419/2006 asetuksen (EY) N:o 1/2003 soveltamisala laajennetaan kattamaan myös kabotaasipalvelut sekä kansainväliset hakurahtipalvelut.

2.3 Yhdistyneiden Kansakuntien kaupp- ja kehityskonferenssin (UNCTAD) puitteissa laaditun, linjakonferenssien käyttäytymissääntöjä koskevan Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopimuksen (Geneve 6. huhtikuuta 1974) tarkoituksena oli vahvistaa yhdenmukaistetut kansainväliset puitteet meriliikenteen konferensseille. UNCTADin hyväksymien linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen tarkoituksena oli ottaa huomioon kehitysmaiden pyrkimykset hankkia varustamoilleen lisää jalansijaa linjaliikenteen rahtimarkkinoilla. Ne syntyivät kehittyneiden maiden ja kehitysmaiden pitkällisten neuvotteluiden tuloksena ⁽³⁾. Säännöissä lastinkuljetusoikeuden jakaminen viejä- ja tuojamaiden sekä kolmansien maiden varustamoiden välillä määritettiin siten, että protektionistiset pyrkimykset torjuttin. Asetuksen 954/79 tarkoituksena oli saattaa kyseinen jakomekanismi yhteensopivaksi perustamissopimuksen periaatteiden kanssa.

2.4 EU:n jäsenvaltioista UNCTADin hyväksymät linjakonferenssien käyttäytymissäännöt ovat ratifioineet tai ottaneet käyttöön muun muassa Alankomaat, Belgia, Bulgaria, Espanja, Italia, Malta, Portugali, Ranska, Romania, Ruotsi, Saksa, Slovakia, Suomi, Tanska, Tšekki ja Yhdistynyt kuningaskunta. Lisäksi ETA:n jäsenvaltio Norja on liittynyt sääntöjen osapuoleksi.

2.5 Euroopan parlamentti korostaa linjakonferenssijärjestelmän kumoamista EU:ssa käsitellessä kahdessa mietinnössään (2005, 2006) seuraavaa ⁽⁴⁾: ”Koska tämän asetuksen

soveltaminen [asetuksen 4056/86 kumoaminen] luo oikeudellisen ristiriidan sen suhteen, että eräät jäsenvaltiot noudattavat UNCTADin antamia linjakonferenssien käyttäytymissääntöjä, on suositeltavaa, että jäsenvaltiot luopuvat niistä, vaikka niitä ei voidakaan vaatia tätä tekemään. Tämän tilanteen vuoksi on välttämätöntä, että on olemassa täsmällinen menettely, joka mahdollistaa potentiaalisten kansainvälisoikeudellisten ristiriitojen ratkaisun. Komission tulisi esittää Euroopan parlamentille yhdessä suuntaviivojen kanssa avoin katsaus kolmansien maiden (Kiina, Yhdysvallat, Kanada, Japani, Singapore ja Intia) kannasta EU:n uuteen linjaliikennepolitiikkaan (hyväksyntä, mukautukset, vastustus, kielteiset vaikutukset jne.) ja niiden halusta mukauttaa omia järjestelmiään. Komission olisi kuitenkin tutkittava perusteellisesti tällaisen [UNCTADin hyväksymistä käyttäytymissääntöistä] irtisanoutumisen kaupalliset ja poliittiset seuraamukset. Komission olisi tutkittava, onko tarpeen tarkistaa EY:n muita säädöksiä, kuten palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 4055/862 ⁽⁵⁾ tai kumota ne.” Lisäksi Euroopan parlamentti ”kehottaa komissiota olemaan jatkamatta ehdotusta asetuksen (ETY) N:o 4056/86 9 artiklan, jossa säädetään neuvotteluista siinä tapauksessa, että yhteisön säännösten ja kolmansien maiden säännösten välille syntyy konflikti, kumoamisesta, erityisesti ottaen huomioon komission aikomus tarkistaa meriliikennettä koskeva kilpailusäännöstö” ⁽⁶⁾. Euroopan parlamentin suositusten vastaisesti 9 artikla on kuitenkin asetuksen 4056/86 kumoamisen myötä kumoutunut kokonaan, eikä ehdotusta niiden oikeudellisten ja taloudellisten vaikutusten perusteellisesta arvioinnista, joita linjakonferenssijärjestelmän kumoaminen EU:ssa aiheuttaa, ole ilmeisesti toistaiseksi toteutettu.

2.6 Myös ETSK on käsitellyt asetuksen 4056/86 kumoamista. Komitea antoi erityisesti vuosina 2004 ja 2006 kaksi aihetta käsitellyttä lausuntoa. Vuonna 2006 ETSK pidäytyi ottamasta kantaa asetuksen 4056/86 kumoamisen mahdollisiin pitkän aikavälin vaikutuksiin. Komitean mukaan ”konferenssijärjestelmään kuuluvat edelleen monen- ja kahdenväliset sopimukset, joissa EU:n jäsenvaltiot ja yhteisö ovat sopimuspuolina”. ETSK pani lisäksi 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) voimassaoloaika olisi jatkettava kahdella vuodella, jotta näitä kolmansien maiden kanssa tehtyjä sopimuksia kyetään irtisanomaan tai tarkistamaan”. ETSK katsoi myös, 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 vastaisuudessa olla avoimet nykyiselle ja mahdolliselle uudelle kilpailulle, johon myös pienet ja keskisuuret laivaliikennepalvelujen tarjoajat voivat osallistua”. ETSK totesi lisäksi, että ”vaikka keskittymisellä saattaa olla myönteisiä vaikutuksia EU:n elinkeinoihin (tehokkuuden parantuminen, mittakaavaedut, kustannussäästöt), on kuitenkin oltava varovainen sen välttämiseksi, ettei (asetuksen [ETY] N:o 4056/86 kumoamisesta mahdollisesti seurauksena oleva) keskittyminen johda toimijoiden määrän vähenemiseen alan markkinoilla ja siten myös kilpailun vähenemiseen”.

⁽¹⁾ *Global Insightin* loppuraportti kilpailusääntöjen soveltamisesta linjaliikenteeseen, lokakuu 2005.

⁽²⁾ UNCTAD, 2003; Clarksons 2003.

⁽³⁾ EUVL C 157, 28.6.2005.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin mietintö A6-0217/2006, 22.6.2006.

⁽⁵⁾ EYVL L 378, 31.12.1986, s. 1.

⁽⁶⁾ Euroopan parlamentin mietintö A6-0314/2005, 24.10.2005.

3. Euroopan komission ehdotus

3.1 Ehdotettu asetus sisältää ainoastaan kaksi artiklaa: 1 artiklassa kumotaan asetus (ETY) N:o 954/79 ja 2 artiklassa säädetään, että asetus tulee voimaan 18 päivänä lokakuuta 2008.

4. Yleistä

4.1 ETSK on viimeisimpien kahdenkymmenen vuoden aikana seurannut tarkoin kilpailusääntöjen soveltamista meriliikenteeseen sekä erityisesti linjakonferenssien tilannetta. Tässä yhteydessä on esitetty toisistaan poikkeavia näkemyksiä linjakonferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen kumoamisesta. Asetuksen 4056/86 kumoaminen asetuksella 1419/2006 merkitsi kuitenkin sitä, että EU:n ja muun maailman väliset linjakonferenssit kielletään 18. lokakuuta 2008 alkaen.

4.2 Asetukset 4056/86 ja 954/79 muodostivat lainsäädäntöpaketin. Jälkimmäinen niistä annettiin siksi, että EU:n eräät jäsenvaltiot olivat ratifioineet UNCTADin hyväksymät linjakonferenssien käyttäytymissäännöt. Asetuksen 4056/86 kumoamisen myötä myös asetuksen 954/79 kumoaminen on siten tullut tarpeelliseksi. Sen vuoksi ETSK:lla — joka alun perin vastusti asetuksen 4056/86 kumoamista mutta jonka on myöhemmin ollut pakko hyväksyä se (joskin komitea on varoitannut kumoamisen vaikutuksista) — ei ole muuta vaihtoehtoa kuin kannattaa ehdotusta asetuksen 954/79 kumoamisesta EU:n lainsäädännön yksinkertaistamiseksi. Samoin kuin asetuksen 4056/86 kumoamisen yhteydessä ETSK painottaa jälleen kerran, että asetuksen 954/79 ehdotetun kumoamisen kaikki mahdolliset oikeudelliset ja/tai poliittiset vaikutukset (sekä muut mahdolliset hättävaiikutukset) vaativat vakavaa harkintaa. ETSK panee kuitenkin merkille, että ehdotuksesta asetuksen 4056/86 kumoamiseksi näyttää jälleen kerran puuttuvan kumoamisesta mahdollisesti aiheutuvien poliittisten, oikeudellisten ja käytännön ongelmien arviointi. Vaikka ETSK ei kyseenalaista kumoamistarvetta, sillä se on asetuksen 4056/86 kumoamisen jälkeen ilmeinen, se toistaa jälleen kerran aikaisemman näkemyksensä, että EU:n olisi ryhdyttävä asianmukaisiin toimiin kumoamisen kaikkien mahdollisten (poliittisten, oikeudellisten ja käytännön) vaikutusten huomioimiseksi.

4.3 UNCTADin hyväksymiin linjakonferenssien menettelysääntöihin ja linjakonferenssijärjestelmään viitataan EU:n lainsäädännössä ja muissa EU:n hyväksymissä oikeudellisissa välineissä. Se muodostaa esimerkiksi asetusten 4055/86 ja 4058/86 (7) sekä linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden konsortioita käsittelevän asetuksen 823/2000 perustan. Käyttäytymissäännöt mainitaan erityisesti myös eräissä kahdenvälisissä sopimuksissa, kuten EU:n ja Venäjän sopimuksessa (39 artiklan 1 kappaleen a kohta) sekä EU:n ja Algerian assosiaatiosopimuksessa vuodelta 2005 (34 artiklan 3 kappale).

4.4 Asetuksen 4056/86 kumoamisen yhteydessä Euroopan komissio ilmoitti antavansa ohjeet EY:n kilpailusääntöjen sovel-

(7) Joulukuun 22 päivänä 1986 annetut neuvoston asetukset (ETY) N:o 4055/86 palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen sekä (ETY) N:o 4058/86 yhteensovitusta toiminnasta vapaan valtameriliikenteeseen pääsyn turvaamiseksi perustuvat UNCTADin hyväksymiin linjakonferenssien käyttäytymissääntöihin. Asetuksen 4055/86 4 artiklan 1 kohdassa, jossa säädetään lastinjakojärjestelyjen poistamisesta, viitataan a ja b alakohdissa suoraan linjakonferenssien käyttäytymissääntöihin ja asetuksen 4058/86 1 artiklassa säädetään, että asetuksen menettelyä sovelletaan siitä riippuen, koskevatko käyttäytymissäännöt tarkasteltavaa linjaliikennettä vai eivät. EYVL L 378, 31.12.1986, s. 4.

tamisesta meriliikenteeseen, myös linjaliikennepalveluihin. Ohjeiden tulisi auttaa tällaisia palveluita tarjoavia linjaliikennevarustamoita arvioimaan lokakuun 18 päivän 2008 (eli päivämäärän, josta alkaen EU:hun ja EU:sta liikennöivät linjakonferenssit kielletään) jälkeen itse, ovatko niiden tekemät sopimukset EY:n kilpailusääntöjen (eli EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklan määräysten) mukaisia. Jää kuitenkin nähtäväksi, sisältyykö kyseisiin ohjeisiin keinoja asetuksen 954/79 kumoamisesta mahdollisesti aiheutuvien kansainvälisen tason oikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi. ETSK:n tämänhetkisen käsityksen mukaan ohjeluonnos on erittäin yleisluonteinen eikä siten tarjoa riittävää oikeusvarmuutta, jotta merenkulkuala voisi itse arvioida omaa toimintaansa odotetulla tavalla. Lisäksi vaikuttaa siltä, ettei ohjeluonnoksessa oteta huomioon asetuksen 4056/86 tai asetuksen 954/79 kumoamisen kansainvälisiä vaikutuksia. ETSK toivoo siksi, että sitä kuullaan asiasta aikanaan, jotta se voi seurata tiiviisti asian kehittymistä sekä tarjota tarvittaessa apuaan ja/tai asiantuntemustaan lopullisten ohjeiden laatimisprosessissa.

4.5 ETSK:n mielestä ratkaiseva tarkastelua vaativa kysymys on se, syntyykö asetuksen 954/79 ehdotetun kumoamisen myötä oikeudellinen velvollisuus sanoutua irti myös UNCTADin hyväksymistä linjakonferenssien käyttäytymissäännöistä. ETSK huomauttaa, että komissio ei tarkastele asiaa asetuksen 954/79 kumoamista koskevan ehdotuksensa perusteluissa. Komissio antaa kuitenkin ymmärtää, että käyttäytymissääntöjen sopimuspuolina oleville jäsenvaltioille ei syntyisi oikeudellista velvollisuutta irtisanoutua säännöistä. Siinä tapauksessa oikeudellinen tilanne asetuksen 954/79 kumoamisen jälkeen olisi sellainen, että EU:n jäsenvaltioiden ei tarvitse irtisanoutua käyttäytymissäännöistä mutta ne eivät voi soveltaa niitä EU:n ja muun maailman väliseen kauppaan. Käyttäytymissäännöt pysyvät kuitenkin voimassa muissa maanosissa. Samalla ne EU:n jäsenvaltiot, jotka eivät vielä ole ratifioineet käyttäytymissääntöjä, eivät lokakuun 18 päivän 2008 jälkeen voi enää sitä tehdä, kuten asetuksen 954/79 kumoamista koskevan ehdotuksen perusteluissa todetaan ja ehdotetun asetuksen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa todetaan. Tämä merkitsee sitä, ettei jäsenvaltio, joka ei ole UNCTADin hyväksymien linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen sopimusosapuoli ja joka haluaisi liittyä sopimukseen turvatakseen EU:n ulkopuolista kauppaa harjoittavien linjaliikennevarustamoidensa edut, enää voisi liittyä sopimukseen.

4.6 Tätä taustaa vasten lokakuun 18 päivän 2008 jälkeen saattaa syntyä seuraavanlainen paradoksaalinen oikeudellinen tilanne: Niiden maiden linjaliikennevarustamot, jotka ovat linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen sopimusosapuolia ja jotka eivät ole irtisanoutuneet kyseisistä säännöistä, voivat edelleen hyödyntää käyttäytymissääntöjen määräyksiä parempien oikeuksien saamiseksi linjakonferensseihin kuulumattomiin, oman kotimaansa ulkopuolisilla kauppareiteillä liikennöiviin varustamoihin

verrattuna, kuten 2 artiklan 4 kappaleen a ja b kohdissa sekä päätöslauselmassa 2 määrätään. Toisaalta niiden jäsenvaltioiden varustamot, jotka eivät ole käyttäytymissääntöjen sopimusosapuolia ja joilla ei lokakuun 18 päivän 2008 jälkeen enää ole mahdollisuutta liittyä sopimukseen, eivät voi hyötyä kyseisistä määräyksistä. Voidaankin kysyä, onko mahdollista hyväksyä sopimus, joka vaarantaisi EU-maiden varustamoiden tasapuolisen kohtelun EY:n perustamissopimuksen 12 artiklan määräysten vastaisesti? Lisäksi voidaan kysyä, eikö tällainen tilanne vaikuttaisi uudistetun Lissabonin strategian tavoitteiden vastaisesti EU:n yritysten kilpailukykyyn Euroopassa ja/tai maailmanlaajuisesti? Eikö tällainen tilanne olisi osoitus horisontaalisen lähestymistavan soveltamisen tarpeesta EU:n politiikkojen, varsinkin meriliikennettä koskevan liikenne- ja kilpailupolitiikan, yhteydessä, kuten EU:n tulevaa meripolitiikkaa käsittelevässä vihreässä kirjassa esitetään?

4.7 ETSK suosittaa painokkaasti, ettei EU aliarvioi linjakonferenssijärjestelmän mahdollisen lakkauttamisen kansainvälisiä vaikutuksia. ETSK huomauttaa, että muilla lainkäyttöalueilla kilpailuoikeudellinen vapautusjärjestelmä ollaan toistaiseksi säilyttämässä. Eräät EU:n ulkopuoliset maat ovat ilmaisseet huolensa linjakonferenssijärjestelmän kumoamisesta EU:ssa. Tässä yhteydessä voidaan viitata Aasian laivanvarustajien foorumin (*Asian Shipowners' Forum*, ASF) äskettäin antamaan lausuntoon (Bussan, Korea 29.5.2007):

”Jäsenet kiinnittivät huomiota alan viimeaikaiseen kehitykseen Australiassa, Kiinassa, Hongkongissa, Japanissa ja Singaporessa, mutta panivat huolestuneina merkille EU:n päätöksen kumota linjakonferenssille myönnetty ryhmäpoikkeus. Valtuutetut vahvistivat ASF:n pitkäaikaisen kannan, jonka mukaan kilpailuoikeudellinen vapautusjärjestelmä on välttämätön, jotta merenkulkuala säilyy terveenä, jotta alalla kyetään houkuttelemaan riittävästi investointeja kansainvälisen kaupan lisääntyvien vaatimusten tyydyttämiseksi ja jotta järjestelmä hyödyttäisi koko kaupan alaa. Osanottajat olivat yhtä mieltä siitä, että varustamoiden tulisi jatkaa pyrkimyksiään saada rahdinantajien ja hallitusten kaltaiset asianomaiset tahot ymmärtämään varustamoiden keskinäisten sopimusten tärkeä rooli kaupan tukemisessa. ASF huomautti, että sen jäsenjärjestöt — erityisesti Korean, Japanin ja Singaporen laivanvarustajien järjestöt KSA, JSA ja SSA — olivat ilmoittaneet Euroopan komissiolle ja muille asianomaisille elimille kirjallisesti vastustavansa kilpailuoikeudellisen vapautusjärjestelmän lakkauttamista. KSA oli lisäksi saanut komissiolta vastauksen, että komissio aikoo kumota asetuksen 4056/86, mutta suunnittelee vaihtoehtoista järjestelmää ja aikoo

säilyttää kilpailuoikeudellisen vapautusjärjestelmän toisen peruspilarin eli konsortioita koskevan asetuksen ennallaan.” ETSK panee merkille Aasian laivanvarustajien foorumin lausunnon ja katsoo sen osoittavan, että kansainväliset vaikutukset ja globaaliin talouteen kohdistuvat vaikutukset, joita linjakonferenssijärjestelmän lakkauttaminen EU:ssa aiheuttaa, on arvioitava — tai niihin on ainakin kiinnitettävä asianmukaista huomiota — maailmanlaajuisesti, kuten ETSK ja Euroopan parlamentti ovat useaan kertaan pyytäneet.

4.8 Edellä esitetyn perusteella ETSK on vahvasti sitä mieltä, ettei nyt käsiteltävänä olevaa kysymystä voida tarkastella pelkästään kilpailulainsäädännön näkökulmasta. Linjakonferenssijärjestelmän sekä asetuksen 954/79 kumoamiseen EU:ssa liittyy yleisiä ja meripoliittisia ulottuvuuksia, joita ei tule aliarvioida. Sen vuoksi ETSK ei ymmärrä, miksi komissio ehdottaa niin nopeasti asetuksen 954/79 kumoamista, kun otetaan huomioon, että kilpailusääntöjen soveltamista meriliikenteeseen koskevien EU:n toimintalinjojen sekä linjakonferenssijärjestelmän lakkauttamisen kansainvälisiin vaikutuksiin ei toistaiseksi ole kiinnitetty asianmukaista huomiota, vaikka mm. ETSK on sitä useaan otteeseen pyytänyt.

5. Erityistä

5.1 ETSK huomauttaa linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen tämänhetkisestä ratifiointitilanteesta, että asetuksen 954/79 kumoamista koskevan komission ehdotuksen perusteluissa mainitaan 13:n EU:n jäsenvaltion olevan UNCTADin hyväksymien linjakonferenssien käyttäytymissääntöjen sopimusosapuolia, vaikka todellisuudessa kyseisiä jäsenvaltioita on 16, koska myös Romania, Bulgaria ja Malta ovat ratifioineet käyttäytymissäännöt.

Asetukseen 954/79 sisältyy tiettyjä varauksia muun muassa kolmannen maan linjaruustamoiden (oman kotimaansa ulkopuolisilla kauppareiteillä liikennöivien varustamoiden) etujen turvaamiseksi. Kyseisen asetuksen kumoamista koskevaan ehdotukseen ei kuitenkaan sisälly vastaavia suoja-toimia. Sen vuoksi muiden maanosien välisillä reiteillä (joihin voidaan soveltaa linjaliikenteen käyttäytymissääntöjä) liikennöivien EU-maiden varustamoiden etuja ei tulisi aliarvioida. On myös syytä panna merkille, että 81 valtiota on ratifioinut UNCTADin hyväksymät linjakonferenssien käyttäytymissäännöt, niiden joukossa maailmankaupan uudet veturit Kiina, Intia, Venäjä ja Brasilia sekä Indonesia, Meksiko, Nigeria, Saudi-Arabia, Australia, Kanada, Japani ja Singapore.

Bryssel 11. heinäkuuta 2007

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS