

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatantį išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, ir iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 1/2003, išplečiant jo taikymo sritį, įtraukiant kabotažą ir tarptautines trampines paslaugas

COM(2005) 651 final/2 — 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Europos Sąjungos Taryba, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 83 straipsniu, 2006 m. vasario 10 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl Pasiūlymo dėl Tarybos reglamento, panaikinancio Reglamentą (EEB) Nr. 4056/86, nustatantį išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles, ir iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) Nr. 1/2003, išplečiant jo taikymo sritį, įtraukiant kabotažą ir tarptautines trampines paslaugas

Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius, kuris buvo atsakingas už Komiteto darbo šiuo klausimu organizavimą, 2006 m. gegužės 30 d. priėmė savo nuomonę. Pranešėja dr. Anna Bredima-Savopoulou.

428-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2006 m. liepos 5–6 d. (liepos 5 d. posėdis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas priėmė šią nuomonę 156 nariams balsavus už, 1 - prieš ir 7 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 EESRK pritaria siūlomam Reglamento Nr. 1/2003 procedūrinių konkurencijos taisyklių išplėtimui, įtraukiant **trampo ir kabotažo sektorius** ⁽¹⁾. Jis pritaria diskusijoms tarp Europos Komisijos ir laivybos pramonės atstovų dėl 81 ir 82 straipsnių taikymo trampinei laivybai. Nesant skundų ar teisinių precedentų trampo sektoriuje, reikės daugiau informacijos apie šio sektoriaus funkcionavimą ir jo susitarimus. Todėl EESRK pritaria Komisijos iniciatyvai pradėti trampo sektoriaus ekonominių ir teisinių ypatumų tyrimą. Siekdamas teisinio apibrėžtumo, EESRK ragina Komisiją pateikti įvairių bendradarbiavimo sutarčių formų trampo sektoriuje suderinamumo su ES konkurencijos įstatymu savarankiško įvertinimo gaires (prieš panaikinant Reglamento Nr. 1/2003 išimtį).

1.2 Dėl **lainerių sektoriaus** EESRK atkreipia dėmesį į Komisijos pasiūlymą EB sutarties konkurencijos taisyklėse panaikinti bendrąją išimtį linijinės laivybos konferencijoms remiantis tuo, kad EB sutarties 81 straipsnio 3 dalyje numatytos keturios sąlygos nebetenkinamos. Komisijos nuomone, toks panaikinimas sumažins transportavimo kainas kartu išlaikant visų maršrutų paslaugų patikimumą, pagerinant Europos pramonės konkurencingumą. EESRK nepateikia savo nuomonės, norėdamas išsiaiškinti, ar siūlymas panaikinti išimtį turės ilgalaikio poveikio.

1.3 EESRK rekomenduoja, kad Komisija panaikindama bendrąją išimtį linijinės laivybos konferencijoms, greta vien su konkurencingumu susijusių veiksnių taip pat atsižvelgtų ir į saugumo aspektą (dėl ES laivų vėliavos pakeitimo sumažėjusi laivybos kokybė).

⁽¹⁾ 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų Sutarties 21 ir 82 straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003 1 4, p. 1). EESRK nuomonė: OL C 155/2001; p. 73.

1.4 EESRK rekomenduoja, kad Komisija, panaikindama bendrąją išimtį lainerių laivybos konferencijoms, be grynai su konkurencingumu susijusių veiksnių, taip pat atsižvelgtų į žmoniškųjų išteklių aspektą (poveikį Europos jūrininkų užimtumui).

1.5 EESRK atkreipia dėmesį į Komisijos ketinimą išleisti tinkamas konkurencijos jūrų sektoriuje gaires, siekiant sklandžiau įvykdyti perėjimą prie visiškai konkurencinio režimo. Komisija planuoja paskelbti gaires iki 2007 m. pabaigos. Prieš paskelbdama gaires Komisija, jas rengdama, imsis laikino pobūdžio veiksnių ir 2006 m. rugsėjo mėn. paskelbs dokumentą dėl linijinės laivybos. EESRK ragina Komisiją rengiant gaires glaudžiai bendradarbiauti su atitinkamomis suinteresuotomis šalimis ir apie tai pranešti atitinkamoms ES institucijoms.

1.6 Komisijos pasiūlymas — tai peržiūros proceso, kuris prasidėjo 2003 m. ir kuriame dalyvavo visos atitinkamos ES institucijos ir suinteresuotos šalys, rezultatas. Komisija taip pat užsakė tris nepriklausomų konsultantų tyrimus, kuriuose buvo išnagrinėti bendrosios išimties režimo panaikinimo padariniai ir kurių išvados paskelbtos Konkurencijos generalinio direktorato tinklavietėje.

1.7 EESRK taip pat atsižvelgė į tai, kad Komisijos pasiūlymas panaikinti bendrąją išimtį linijinei laivybai remiasi tik EB sutarties 83 straipsniu (konkurencijos taisyklėmis), o teisinis Reglamento Nr. 4056/86 pagrindas buvo EB sutarties 83 straipsnis (konkurencijos taisyklės) kartu su 80 straipsnio 2 dalimi (transporto politika). EESRK pageidauja gauti informacijos iš Europos Parlamento Teisės tarnybos apie tai, ar transporto aspektai yra pagalbinio pobūdžio konkurencijos aspektų atžvilgiu ir ar Teisės tarnyba laikosi savo ankstesnės nuomonės dėl dvejopo teisinio pagrindo ⁽²⁾.

⁽²⁾ A6-0314/2005, 2005 12 1.

1.8 EESRK, numatydamas potencialius įstatymų konfliktus ateityje, galinčius kilti dėl kitų teisės sistemų teisinių priemonių, ragina Komisiją įtraukti į gaires nuostatą šioms problemoms spręsti. Tokia nuostata dėl konsultacijų kiek įmanoma sumažins nesutarimus ir padės priimti tarpusavyje priimtinius sprendimus tarptautiniu mastu.

1.9 EESRK pažymi, kad Komisija pripažįsta, jog konkurencijos įstatymas nėra vienodai taikomas visose jurisdikcijose visame pasaulyje ir kad esama skirtumų. Komisija taip pat pripažįsta, kad didėja konkurencijos įstatymo įgyvendinimą užtikrinančių valdžios institucijų tarptautinio bendradarbiavimo svarba.

1.10 EESRK pritaria Komisijos vykdomai dvigubai glaudaus dvišalio bendradarbiavimo su ES pagrindiniais prekybos partneriais politikai ir būdų skatinti daugiašalį bendradarbiavimą konkurencijos srityje paieškai. Todėl EESRK skatina Komisiją dėti daugiau pastangų užtikrinti, kad toks bendradarbiavimas ir dialogas padėtų nustatyti galimas problemas, kurias gali sukelti Reglamento Nr. 4056/86 panaikinimas ES, ir jas konstruktyviai išspręsti gerbiant valstybių teisinių sistemų ypatumus. Linijinių paslaugų teikimo darba tarp įvairių valstybių yra gyvybiškai svarbi tarptautinei prekybai.

1.11 EESRK ragina Komisiją rengiant konkurencijos jūrų sektoriuje gaires atsižvelgti į jos dialogo ir bendradarbiavimo su savo pagrindiniais prekybos partneriais rezultatus.

1.12 EESRK pripažįsta, kad Komisijos aiškinamajame memorandumame paminėti šie elementai, ir teigia, kad į juos reikėtų atsižvelgti rengiant konkurencijos jūrų sektoriuje gaires:

- Pripažįstama, kad jūrų transporto paslaugos turi ypatingą reikšmę ES ekonomikos vystymui, jūrų transportu gabenant 90 proc. jos išorinės prekybos krovinių ir 43 proc. ES vidaus prekybos krovinių.
- Nuo to laiko, kai buvo priimtas Reglamentas Nr. 4056/86, vis daugiau vežant konteineriais iš esmės pasikeitė linijinis gabenimas. Dėl šios priežasties padidėjo specialiizuotų konteinervežių skaičius ir dydis, taip pat pasaulinių maršrutų tinklų svarba. Dėl to išpopuliarėjo naujos veiklos sutartys, o lainerių konferencijų svarba sumažėjo.
- Konferencijų sistema, veikianti jau 150 metų, vis dar yra daugiašalių ir dvišalių susitarimų, kurių susitariančios šalys — ES valstybės narės ir Europos bendrija, sudarymo pagrindas. EESRK pažymi, kad Komisija pripažįsta, jog dėl šių susitarimų tų Reglamento Nr. 4056/86 nuostatų (t. y. 1 straipsnio 3 dalies b ir c punktų, 3–8 ir 26 straipsnių) panaikinimo datą reikėtų atidėti dvejiems metams, kad būtų galima denonsuoti arba peržiūrėti šias sutartis su trečiosiomis šalimis.

1.13 EESRK mano, kad Komisija, panaikindama Reglamentą Nr. 4056/86, taip pat turėtų atsižvelgti į mažųjų ir vidutinių

įmonių interesus. Mažosios ir vidutinės įmonės sudaro ES ekonomikos stuburą ir atlieka svarbų vaidmenį pertvarkytos Lisabonos strategijos kontekste. Rinkos ir toliau turi likti atviros dabatinei ir galimai konkurencijai, įskaitant mažus ir vidutinius laivybos operatorius.

1.14 EESRK įsitikinęs, kad nors konsolidacija gali turėti teigiamą poveikį ES pramonei (pajamų prieaugis dėl didesnio produktyvumo, masto ekonomija, sąnaudų sumažėjimas), reikia imtis atsargumo priemonių, siekiant išvengti, kad konsolidacija, kuri gali atsirasti panaikinus Reglamentą Nr. 4056/86, nesumažintų žaidėjų atitinkamose rinkose skaičiaus, t. y. nesumažėtų konkurencija.

1.15 Naujo režimo sąlygomis EESRK kviečia dvi Europos lygiu suinteresuotas šalis — siuntėjus ir vežėjus — dalyvauti diskusijose abiem pusėms svarbiais ir reikšmingais klausimais.

2. Įžanga

2.1 Šiuolaikinės tendencijos ir teisėkūra

2.1.1 Jūrų transporto paslaugos turi ypatingą reikšmę ES ekonomikos plėtrai, jūrų transportu gabenant 90 proc. jos išorinės prekybos krovinių ir 43 proc. ES vidaus prekybos krovinių. Jūrų transportas nuo seno yra tarptautinės ir globalizuotos veiklos rūšis. Jo paslaugos daugiausia teikiamos dviem būdais — linijiniu ir trampo, šie būdai atitinka jūrų autobusų ir taksi funkcijas. Su ES vėliava plaukiojantys laivai sudaro 25 proc. visų pasaulio laivų, o ES laivų savininkai kontroliuoja daugiau kaip 40 proc. visų pasaulio laivų. Dar 40 proc. pasaulio laivų priklauso Ramiojo vandenyno baseino šalims. ES laivyba ir jos klientai (frachtuotojai/siuntėjai) dirba labai konkurencingoje užjūrio ir Europos rinkų aplinkoje.

2.1.2 Reglamentas Nr. 4056/86 nustato išsamias konkurencijos taisyklių taikymo taisykles (Sutarties 81 ir 82 straipsniai) linijinės laivybos paslaugoms, teikiamoms į Europos bendrijos uostus ir iš jų. Tačiau trampinių laivų teikiamos paslaugos į Reglamento Nr. 4056/86 taikymo sritį nebuvo įtrauktos. Pradžioje šiame reglamente buvo numatytos dvi funkcijos. Jame buvo numatytos ES konkurencijos taisyklių įgyvendinimo jūrų transporto sektoriuje procedūrinės nuostatos. Ši funkcija tapo nebereikalinga po 2004 m. gegužės 1 d., kai linijiniam transportui pradėjo galioti Reglamento Nr. 1/2003 bendrosios konkurencijos įgyvendinimo užtikrinimo taisyklės. Tačiau Reglamentas Nr. 1/2003 netaikomas tarptautinėms trampinių laivų teikiamoms paslaugoms ir kabotažo paslaugoms. Be to, Reglamente Nr. 4056/86 išdėstomos kai kurios konkrečios esminės konkurencijos jūrų sektoriuje nuostatos, o svarbiausia — bendroji išimtis lainerių konferencijoms, leidžiančios tam tikromis sąlygomis nustatyti kainas ir reguliuoti pajėgumus.

2.2 Lainerių sektorius

2.2.1 Linijinės laivybos rinka nuo to laiko, kai buvo priimtas Reglamentas Nr. 4056/86, smarkiai pasikeitė. Vis daugiau vežant konteineriais ir pasikeitus pasauliniams prekybos modeliams, padidėjo specialiųjų specializuotų konteinervežių skaičius ir dydis bei pasaulinių maršrutų tinklų svarba. Dėl to išpopuliarėjo naujos veiklos priemonės, lainerių konferencijų svarba mažėjo, o galingų autsaiderių gerokai padaugėjo. Kitose pasaulio dalyse, tokiose kaip JAV, 1999 m. Vandenyne laivybos reformos akto (angl. *Ocean Shipping Reform Act (OSRA)*) įvedimas pakeitė konferencijų, teikiančių paslaugas JAV maršrutams, taisykles, kuriomis buvo leidžiama sudaryti konfidencialias paslaugų teikimo sutartis. Šiandien pasauliniai linijiniai vežėjai daugiausia vykdo veiklą maršrutais Rytai–Vakarai ir Šiaurė–Pietūs, o maži ir vidutiniai vežėjai — maršrutais Šiaurė–Pietūs bei trumpuose Europos jūrų laivybos reisuose.

2.2.2 JTKPVK (Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos) lainerių konferencijų elgesio kodeksas pradžioje buvo sukurtas siekiant reguliuoti lainerių konferencijų sistemą tarp išsivysčiusių ir besivystančių šalių⁽³⁾. Šį elgesio kodeksą ratifikavo, priėmė arba prie jo prisijungė trylika ES valstybių narių ir Norvegija, Malta jį pasirašė, bet neratifikavo. Jis nurodomas⁽⁴⁾ keliuose ES susitarimuose su trečiosiomis šalimis bei Bendrijos *acquis communautaire* (Reglamentai Nr. 954/79, Nr. 4055/86, Nr. 4056/86, Nr. 4058/86). Nors jūrų linijiniuose maršrutuose JTKPVK kodeksas faktiškai nereikalingas, jis vis dar tebeegzistuoja.

2.2.3 Transporto vartotojai (siuntėjai ir krovinio ekspeditoriai) nuolatos reiškė abejones dėl konferencijų sistemos, nes ji, jų nuomone, neteikia deramų, veiksmingų ir patikimų, jų poreikius atitinkančių paslaugų. Visų pirma ESC⁽⁵⁾ mano, kad bendrosios išimties konferencijoms panaikinimas leis patobulinti pirkėjo–teikėjo ūkines bendrijas, daugiausia dėmesio skiriant logistiniams sprendimams, padedantiems ES įmonėms konkuruoti tarptautiniu mastu. Panašios naudos turėtų vartotojai dėl šiek tiek sumažintų kainų, kai į ES įvežamų produktų apmokestinimo įkainiai sumažėjo. Laivų savininkai, priešingai, laikėsi nuomonės, kad lainerių konferencijos prisidėjo prie paslaugų stabilumo ir kad konferencijų režimas sudarė jiems sąlygas (tiek pasaulio, tiek regiono mastu) įveikti pusiausvyros sutrikimus (sezoninio ar geografinio pobūdžio ar dėl klimato sąlygų) daugelyje maršrutų. O pasauliniai vežėjai (ELAA nariai⁽⁶⁾) ir ESC užmezgė dialogą su Komisija, padėdami jai parengti alternatyvią sistemą, atitinkančią Europos bendrijos konkurencijos taisykles.

⁽³⁾ Daugiau apie JTKPVK lainerių kodeksą ir Reglamentą Nr. 954/79 žr. EESRK nuomonę OL C 157, 2005 6 28, p. 130.

⁽⁴⁾ Žr. JTKPVK sekretoriato paskelbtą dokumentą dėl daugiašalių sutarčių statuso: <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (4 p.).

⁽⁵⁾ ESC — Europos siuntėjų taryba (angl. *European Shippers' Council*).

⁽⁶⁾ ELAA — Europos lainerių atstovų asociacija (angl. *European Liner Affairs Association*).

2.2.4 2003 m. Komisija pradėjo iš naujo svarstyti Reglamentą Nr. 4056/86, siekdama nustatyti, ar naudojant ne tokias ribojančias priemones kaip horizontalus kainos nustatymas ir pajėgumų reguliavimas galimos patikimos reguliarios jūrų transporto paslaugos. Tuo tikslu 2003 m. kovo mėn. Komisija paskelbė konsultacinį dokumentą ir 2003 m. gruodžio mėn. suorganizavo viešą svarstymą dalyvaujant atitinkamoms suinteresuotoms šalims. Be to, Komisija 2004 m. birželio mėn. išleido diskusijų dokumentą, o 2004 m. spalio mėn. — baltąją knygą, po kurių buvo surengtos išsamios konsultacijos, dalyvaujant suinteresuotoms šalims. Europos Parlamentas⁽⁷⁾ ir EESRK⁽⁸⁾ savo nuomones dėl Baltosios knygos atitinkamai pateikė 2005 m. gruodžio 1 d. ir 2004 m. gruodžio 16 d. Abi šios institucijos buvo vienos nuomonės, kad persvarstymas yra labiau pageidautinas nei panaikinimas. 2005 m. gruodžio mėn. Komisija galiausiai pateikė pasiūlymą dėl reglamento, panaikinancio Reglamentą Nr. 4056/86.

2.3 Trampo sektorius

2.3.1 Nors beveik 80 proc. viso biriųjų ir pilamųjų prekių jūrų transporto visame pasaulyje veikia trampiniu pagrindu, šis didelis sektorius daugeliui yra *terra incognita*. Pagrindiniai trampinės laivybos ypatumai: pasaulinio masto rinkos konkurencija, beveik tobulas konkurencijos modelis, nepastovi ir neprognozuojama paklausa, daug mažų verslo įmonių, pasauliniai prekybos modeliai, atvykimo ir išvykimo paprastumas, ypatingas išlaidų veiksmingumas ir jautrus reagavimas į rinkos plėtrą bei siuntėjų poreikius. Trampinių paslaugų rinka labai suskaldyta ir apskritai tenkina tiek frachtuotojus, tiek siuntėjus, nesukeldama jokių didelių problemų dėl konkurencijos taisyklių nei tarptautiniu, nei ES lygiu. Tai, kad šiuo sektoriumi niekas nesiskundžia, dar kartą įrodo, jog jis yra labai konkurencingas ir jo veikimas tenkina poreikius. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta anksčiau, galima sakyti, kad Reglamente Nr. 4056/86 numatoma, jog trampinės laivybos paslaugos — tai veiklos rūšis, kuriai šis reglamentas netaikomas. Šiam sektoriui tiesiogiai taikomos EB sutarties 81 ir 82 straipsnių nuostatos. Be to, tarptautinės trampinių laivų teikiamos paslaugos (ir kabotažo paslaugos) nepatenka į Reglamento Nr. 1/2003 (procedūrinių konkurencijos taisyklių) taikymo sritį.

2.4 Komisijos pasiūlymas

2.4.1 Atsižvelgdama į rinkos ir pramonės struktūros pokyčius po 1986 m., Europos Komisija daro išvadą, kad EB sutarties 81 straipsnio 3 dalyje numatytos keturios sąlygos dėl bendrosios išimties lainerių konferencijoms suteikimo nebetenkinamos. Dėl šios priežasties Komisija pateikė pasiūlymą dėl viso Reglamento Nr. 4056/86, o ypač — bendrosios išimties lainerių konferencijoms (3–8, 13 ir 26 straipsnių), panaikinimo. Kai kurios perteklinės nuostatos taip pat panaikinamos, vadovaujantis Europos bendrijos bendrąja politika mažinti Bendrijos teisėkūros apimtį (2 ir 9 straipsniai). Komisijos nuomone, dėl šio panaikinimo sumažės transporto išlaidos, išlaikant visų maršrutų paslaugų patikimumą ir pagerinant Europos pramonės konkurencingumą.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005, 2005 12 1.

⁽⁸⁾ EESRK nuomonė: OL C 157, 2005 6 28, p. 130.

2.4.2 Prieš panaikindama bendrąją išimtį lainerių konferencijoms Komisija, siekdama sklandžiau įvykdyti perėjimą prie visiškai konkurencinio režimo, planuoja išleisti konkurencijos jūrų sektoriuje gaires. Komisija planuoja paskelbti šias gaires iki 2007 m. pabaigos. Prieš paskelbdama gaires Komisija jas rengdama imsis laikino pobūdžio veiksmų ir 2006 m. rugsėjo mėn. paskelbs dokumentą dėl linijinės laivybos.

2.4.3 Į Komisijos pasiūlymą dėl Reglamento Nr. 4056/86 panaikinimo taip pat įeina pasiūlymas iš dalies pakeisti Reglamentą Nr. 1/2003, siekiant į šio reglamento taikymo sritį įtraukti tarptautines trampinių laivų teikiamas paslaugas ir kabotažo paslaugas.

3. Bendrosios pastabos

3.1 EESRK mano, kad nagrinėjamas klausimas vertas subalansuoto požiūrio, atsižvelgiant į šiuos veiksnius: naudą, kurią konkurencija teikia ES pramonės konkurencingumui, kintančius pasaulio prekybos modelius ir jos poveikį transporto paslaugų teikimui, tarptautinio transporto poveikį pagrindiniams ES prekybos partneriams ir besivystančioms šalims, pasaulio siuntėjų ir vežėjų nuomonę, mažų ir vidutinių vežėjų bei siuntėjų nuomonę.

3.2 Trampo ir kabotažo sektoriai

3.2.1 Trampinė laivyba funkcionuoja pasaulio rinkoje tobulo konkurencijos sąlygomis. Ši unikali tiek praktiškų, tiek mokslininkų pripažinta trampo sektoriaus savybė įvardyta ir ES Reglamente Nr. 4056/86. EESRK supranta poreikį įtraukti šį sektorių į Reglamento Nr. 1/2003 procedūrinių konkurencijos taisyklių taikymo sritį, todėl pritaria siūlomam požiūriui. EESRK pritaria Komisijos iniciatyvai pradėti trampo sektoriaus ekonominių ir teisinių ypatumų tyrimą. Siekdamas teisinio apibrėžtumo, EESRK ragina Komisiją pateikti įvairių bendradarbiavimo sutarčių formų trampo sektoriuje suderinamumo su ES konkurencijos įstatymu savarankiško įvertinimo gaires (prieš panaikinant Reglamento Nr. 1/2003 išimtį). Tai, kad trampo sektoriuje nėra skundų ar teisinių precedentų, įrodo, kad veikla šiame sektoriuje vykdoma tobulo konkurencijos sąlygomis. Norint pateikti teisinius kriterijus šio sektoriaus savarankiškam įvertinimui pagal EB konkurencijos taisykles, reikės daugiau informacijos apie jo funkcionavimą ir susitarimus. Be to, EESRK pritaria šiuo metu vykstančioms diskusijoms tarp Komisijos ir laivybos pramonės atstovų dėl 81 ir 82 straipsnių taikymo trampinei laivybai.

3.2.2 EESRK sutinka su siūlomu jūrų kabotažo vertinimu, t. y. kad kabotažui turi būti pradėtos taikyti Reglamento Nr. 1/2003 procedūrinės taisyklės. Daugelis susitarimų šiame sektoriuje neturės poveikio ES vidaus prekybai ir nesukurs apribojimų konkurencijai.

3.2.3 Atsižvelgdamas į tai, kas pasakyta, EESRK sutinka su Komisijos požiūriu į būsimą trampo ir kabotažo sektorių vertinimą.

3.3 Lainerių sektorius

3.3.1 Kalbėdamas apie lainerių sektorių, EESRK atkreipia dėmesį į Komisijos pasiūlymą EB sutarties konkurencijos taisyklėse panaikinti bendrąją išimtį linijinės laivybos konferencijoms, remiantis tuo, kad EB sutarties 81 straipsnio 3 dalyje numatytos keturios sąlygos nebetenkinamos. Komisijos nuomone, toks panaikinimas sumažins vežimo kainas kartu išlaikant visų maršrutų paslaugų patikimumą, pagerinant Europos pramonės konkurencingumą. EESRK nepateikia savo nuomonės, norėdamas išsiaiškinti, ar siūlymas panaikinti išimtį turės ilgalaikio poveikio.

3.3.2 EESRK atkreipia dėmesį į Komisijos ketinimą išleisti tinkamas konkurencijos jūrų sektoriuje gaires, siekiant sklandžiau įvykdyti perėjimą prie visiškai konkurencinio režimo. EESRK ragina Komisiją rengiant gaires glaudžiai bendradarbiauti su atitinkamomis suinteresuotomis šalimis ir apie tai pranešti atitinkamoms ES institucijoms.

3.3.3 Komisijos pasiūlymas — tai peržiūros proceso, kuris prasidėjo 2003 m. ir kuriame dalyvavo visos atitinkamos ES institucijos ir suinteresuotos šalys, rezultatas. Komisija taip pat užsakė tris nepriklausomų konsultantų tyrimus, kuriuose buvo išnagrinėti bendrosios išimties režimo panaikinimo padariniai ir kurių išvados paskelbtos Konkurencijos generalinio direktorato tinklavietėje.

3.3.4 Be to, EESRK atkreipė dėmesį, kad Komisijos pasiūlymas panaikinti bendrąją išimtį linijinei laivybai remiasi tik EB sutarties 83 straipsniu (konkurencijos taisyklėmis), o teisiniu Reglamente Nr. 4056/86 pagrindu buvo EB sutarties 83 straipsnis (konkurencijos taisyklės) kartu su 80 straipsnio 2 dalimi (transporto politika).

3.3.5 EESRK pažymi, kad Komisija pripažįsta, jog konkurencijos įstatymas netaikomas vienodai visose jurisdikcijose visame pasaulyje ir kad esama skirtumų. Komisija taip pat pripažįsta, kad didėja konkurencijos įstatymo įgyvendinimą užtikrinančių valdžios institucijų tarptautinio bendradarbiavimo svarba.

3.3.6 EESRK pritaria Komisijos vykdomai dvigubai glaudaus dvišalio bendradarbiavimo su ES pagrindiniais prekybos partneriais politikai ir būdų skatinti daugiašalį bendradarbiavimą konkurencijos srityje paieškai. Todėl EESRK skatina Komisiją dėti daugiau pastangų užtikrinti, kad toks bendradarbiavimas ir dialogas padėtų nustatyti galimas problemas, kurias gali sukelti Reglamento Nr. 4056/86 panaikinimas ES, ir jas konstruktyviai išspręsti geriant valstybių sistemų/jurisdikcijų ypatumus. Lini-jinių paslaugų teikimo darna tarp įvairių valstybių yra gyvybiškai svarbi tarptautinei prekybai.

3.3.7 EESRK ragina Komisiją rengiant konkurencijos jūrų sektoriuje gaires atsižvelgti į jos dialogo ir bendradarbiavimo su savo pagrindiniais prekybos partneriais rezultatus.

3.3.8 EESRK pripažįsta, kad Komisijos aiškinamajame memorandume buvo paminėti šie elementai ir teigia, kad į juos reikėtų atsižvelgti rengiant konkurencijos jūrų sektoriuje gaires:

- Pripažįstama, kad jūrų transporto paslaugos turi esminę reikšmę ES ekonomikos vystymuisi, jūrų transportu gabenant 90 proc. jos išorinės prekybos krovinių ir 43 proc. ES vidaus prekybos krovinių.
- Nuo to laiko, kai buvo priimtas Reglamentas Nr. 4056/86, vis daugiau vežant konteineriais iš esmės pasikeitė linijinis gabenimas. Dėl šios priežasties padidėjo sektinių specializuotų konteinervežių skaičius ir dydis, taip pat pasaulinių maršrutų tinklų svarba. Dėl to išpopuliarėjo naujos veiklos sutartys, o lainerių konferencijų svarba sumažėjo..
- Konferencijų sistema, veikianti jau 150 metų, vis dar yra daugiašalių ir dvišalių susitarimų, kurių susitariančios šalys — ES valstybės narės ir (arba) Europos bendrija, sudarymo pagrindas. EESRK pažymi, kad Komisija pripažįsta, jog dėl šių susitarimų tų Reglamente Nr. 4056/86 nuostatų (t. y. 1 straipsnio 3 dalies b ir c punktų, 3–8 ir 26 straipsnių) panaikinimo datą reikėtų atidėti dvejiems metams, kad būtų galima denonsuoti arba peržiūrėti šias sutartis su trečiojomis šalimis.

3.3.9 EESRK rekomenduoja, kad Komisija, panaikindama bendrąją išimtį lainerių laivybos konferencijoms, be grynai su konkurencingumu susijusių veiksnių, taip pat atsižvelgtų į žmogiškąjį elementą (poveikį Europos jūrininkų užimtumui). EESRK taip pat ragina Komisiją įvertinti poveikio mastą, visų pirma konsultuojantis su Socialinio dialogo jūrų transporto sektoriuje komitetu.

3.3.10 EESRK rekomenduoja, kad Komisija panaikindama bendrąją išimtį linijinės laivybos konferencijoms, greta vien su konkurencingumu susijusių veiksnių taip pat atsižvelgtų ir į saugumo aspektą (dėl ES laivų vėliavos pakeitimo sumažėjusi laivybos kokybė).

3.3.11 EESRK mano, kad Komisija, panaikindama Reglamentą Nr. 4056/86, taip pat turėtų atsižvelgti į mažųjų ir vidutinių įmonių interesus. Mažosios ir vidutinės įmonės „sudaro ES ekonomikos stuburą“ ir atlieka svarbų vaidmenį pertvarkytos Lisabonos strategijos kontekste. Rinkos ir toliau turi likti atviros

dabartinei ir galimai konkurencijai, įskaitant mažus ir vidutinius laivybos operatorius ir siuntėjus.

3.3.12 EESRK įsitikinęs, kad nors konsolidacija gali turėti teigiamą poveikį ES pramonei (pajamų prieaugis dėl didesnio produktyvumo, masto ekonomija, sąnaudų sumažėjimas), reikia imtis atsargumo priemonių, siekiant išvengti, kad konsolidacija, kuri gali atsirasti panaikinus Reglamentą Nr. 4056/86, nesumažintų žaidėjų atitinkamose rinkose skaičiaus, t. y. nesumažėtų konkurencija.

3.3.13 Naujo režimo sąlygomis EESRK kviečia dvi Europos lygiu suinteresuotas šalis — siuntėjus ir vežėjus — dalyvauti diskusijose abiem pusėms svarbiais ir reikšmingais klausimais.

4. Konkretios pastabos

4.1 Teisinis pagrindas

4.1.1 EESRK pastebi, kad Reglamento Nr. 4056/86 teisinis pagrindas buvo dviejų dalių (80 straipsnio 2 dalis ir 81, 82 bei 83 straipsniai, atitinkamai susiję su transporto politika ir konkurencija), o pasiūlyme palaikoma tik viena iš jų (81 ir 82 straipsniai). Be to, EESRK pažymi, kad vieną teisinį pagrindą palaiko Tarybos teisės tarnyba. EESRK pageidauja sužinoti iš Europos Parlamento teisės tarnybos, ar transporto aspektai yra pagalbinio pobūdžio konkurencijos aspektų atžvilgiu ir ar Teisės tarnyba laikosi savo ankstesnės nuomonės dėl dvejopo teisinio pagrindo (2005 m. gruodžio mėn.).

4.2 Įstatymų konfliktas

4.2.1 Komisija siūlo panaikinti Reglamento Nr. 4056/86 9 straipsnį remdamasi tuo, kad ji nemano, jog bendrosios išimties lainerių konferencijoms panaikinimas sukeltų galimo tarptautinės teisės konflikto pavojų. Komisija savo siūlymą grindžia tuo, kad įstatymų konfliktas galimas tik tuo atveju, jei viena jurisdikcija uždraustų tai, ko reikalautų kita jurisdikcija. Komisijai nežinoma jurisdikcija, kuri įvestų tokią prievolę linijinės laivybos operatoriams.

4.2.2 EESRK, numatydamas potencialius įstatymų konfliktus ateityje, galinčius kilti dėl kitų teisės sistemų teisinių priemonių, ragina Komisiją įtraukti į gaires nuostatą šioms problemoms spręsti. Tokia nuostata dėl konsultacijų kiek įmanoma sumažins nesutarimus ir padės priimti tarpusavyje priimtinius sprendimus tarptautiniu mastu.

2006 m. liepos 5 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkė
Anne-Marie SIGMUND