

Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căi navigabile interioare”

COM(2006) 722 final — 2006/0241(COD)

(2007/C 161/25)

La 12 decembrie 2006, Consiliul, în conformitate cu articolul 171 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 21 februarie 2007. Raportor: dl SIMONS.

În cea de-a 434-a sesiune plenară, care a avut loc la 14 și 15 martie 2007 (ședința din 15 martie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 81 voturi pentru și o abținere.

1. Introducere

1.1 În contextul Europei cetățenilor, este esențial să se simplifice și să se clarifice dreptul comunitar pentru a-l face mai clar și mai accesibil cetățenilor și pentru a le oferi astfel acestora noi oportunități, precum și posibilitatea de a face de uz de drepturile specifice pe care dreptul comunitar le conferă acestora. Acest obiectiv nu va putea fi atins atâta timp cât există un mare număr de dispoziții care, după ce au fost modificate în mai multe rânduri și adeseori în mod substanțial, rămân răspândite parțial în actul inițial și parțial în actele de modificare ulterioare. Identificarea dispozițiilor în vigoare presupune o activitate de cercetare considerabilă în cadrul căreia trebuie comparate un mare număr de acte. Din acest motiv, codificarea actelor care au fost frecvent modificate este indispensabilă pentru claritatea și transparența dreptului comunitar.

1.2 Obiectul prezentei propuneri este de a proceda la codificarea Regulamentului (CEE) nr. 1017/68 al Consiliului din 19 iulie 1968 privind aplicarea regulilor de concurență transporturilor feroviare, rutiere și pe căile navigabile interioare. Noul regulament va înlocui diferitele acte încorporate în acesta. Prezenta propunere păstrează în totalitate esența actelor codificate și se limitează la gruparea acestora, aducând doar modificările de formă impuse de însăși operațiunea de codificare.

2. Observații

2.1 Deși propunerea este în conformitate cu cerința stabilită la alineatul (2), CESE consideră că este urgent să se verifice dacă articolul 5 alineatul (2), astfel cum este formulat în prezent, nu este caduc. Perioada menționată — „în termen de șase luni de la data aderării” — pentru țările citate (Austria, Finlanda, Suedia și cele zece țări care au aderat „în bloc” ulterior) s-a scurs deja de

mult timp. Articolul 5 alineatul (2) ar mai avea un anumit sens doar în cazul în care acordurile, deciziile și practicile concertate în chestiune ar face obiectul unei examinări sau discuții în cadrul unei instituții europene, ceea ce ar trebui mai întâi verificat.

2.2 De asemenea, ar trebui reluată formularea literală a articolului 81 alineatul (1) din tratat, deoarece nu toate acordurile, ci doar acordurile „între întreprinderi” și nu toate deciziile, ci doar deciziile „asocierilor de întreprinderi” pot face obiectul articolului 81 alineatul (1).

2.3 CESE profită de această ocazie pentru a reaminti încă o dată instituțiilor europene că gruparea transportului maritim și a navigației pe căi navigabile interioare sub titlul „transporturi pe apă” — astfel cum este cazul în examinarea intermediară a Cărții albe privind politica europeană a transporturilor pentru 2001-2010, în programul legislativ și de lucru al Comisiei Europene pentru 2007, în programul președinției germane a UE, inclusiv în programul pe 18 luni al președințiilor germană, portugheză și slovenă sau în discuțiile în curs din Parlamentul European cu privire la propunerea Comisiei referitoare la răspunderea în caz de accident în transportul de pasageri pe căi navigabile — poate constitui o sursă de neînțelegeri importante în plan politic. Cadrul juridic care reglementează căile navigabile interioare și vasele de navigație interioară este complet diferit de cadrul juridic al navigației maritime pe distanțe lungi și scurte. Propunerea examinată face trimitere la cadrul juridic corect, care s-a dovedit eficient în trecut din punct de vedere politic, și anume cel al transportului intern, care cuprinde transportul feroviar, transportul rutier, transportul pe căi navigabile interioare, precum și modurile combinate ale acestora.

Bruxelles, 15 martie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS