

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Rady, ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kobotáž a medzinárodné trampové služby“

KOM(2005) 651, konečné znenie/2 -2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Rada Európskej únie sa 10. februára 2006 podľa článku 83 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva rozhodla prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k horeuvedenej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 30. mája 2006. Spravodajkyňou bola Dr. Bredima-Savopoulou.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 428. plenárnom zasadnutí 5. a 6. júla 2006 (schôdza z 5. júla 2006) 156 hlasmi za, 1 hlasmi proti, pričom 7 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Čo sa týka **odvetvia trampových služieb a kobotáže**, EHSV podporuje výnimku z procesných pravidiel hospodárskej súťaže nariadenia č. 1/2003⁽¹⁾. Výbor tiež oceňuje prebiehajúce diskusie medzi Komisiou a predstaviteľmi lodného priemyslu o uplatnení článkov 81 a 82 na trampovú dopravu. Vzhľadom na to, že v odvetví trampových služieb neexistujú sťažnosti a právne precedensy, bude potrebných viac informácií o jeho pôsobení a dohodách. EHSV preto víta iniciatívu Komisie začať výskum ekonomických a právnych vlastností odvetvia trampových služieb. S cieľom zachovať právnu istotu, EHSV žiada Komisiu, aby poskytla usmernenia (pred pridaním výnimky do nariadenia 1/2003) týkajúce sa samohodnotenia kompatibility rôznych foriem dohôd o spolupráci v odvetví trampových služieb s právnymi predpismi EÚ o hospodárskej súťaži.

1.2 Čo sa týka **lodnej dopravy**, EHSV berie na vedomie návrh Komisie vyňať skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov z pravidiel hospodárskej súťaže v rámci Zmluvy o ES na základe skutočnosti, že štyri kumulatívne podmienky z článku 81 ods. 3 Zmluvy o ES sa už neplnia. Komisia zastáva názor, že toto zrušenie bude mať za následok zníženie dopravných nákladov, zatiaľ čo sa udrží spoľahlivosť služieb na všetkých námorných trasách a podporí konkurencioschopnosť európskeho priemyslu. EHSV sa zdrží vyjadrenia, až kým sa nepreukáže, či bude mať navrhnuté zrušenie trvalo udržateľný účinok.

1.3 EHSV odporúča Komisii, aby pri rušení skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov zohľadnila aj aspekt bezpečnosti (zánik kvalitnej lodnej dopravy v európskych vodách) – okrem čisto konkurenčných faktorov.

1.4 EHSV odporúča Komisii, aby pri rušení skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov zohľadnila aj aspekt ľudských zdrojov (dopad na zamestnanosť európskych námorníkov) – okrem čisto konkurenčných faktorov.

1.5 EHSV berie na vedomie zámer Komisie vypracovať vhodné usmernenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy s cieľom prispieť k hladkému prechodu do režimu neobmedzenej hospodárskej súťaže. Zámerom Komisie je zverejniť tieto usmernenia do konca roka 2007. Ešte predtým Komisia ako dočasný krok v procese prípravy týchto usmernení zverejní v septembri 2006 elaborát venovaný problematike lodnej dopravy. EHSV žiada Komisiu, aby navrhla usmernenia v úzkej spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami a náležite informovala príslušné inštitúcie EÚ.

1.6 Návrh Komisie je výsledkom procesu preskúmania, ktorý začal v roku 2003 a zapojil všetky príslušné inštitúcie EÚ a zainteresované strany. Komisia si tiež objednala u nezávislých konzultantov tri výskumné práce. Zaoberali sa otázkami, ktoré sa vynorili po zrušení režimu skupinovej výnimky a ich zistenia sú zverejnené na internetovej stránke GR pre hospodársku súťaž.

1.7 EHSV tiež vzal na vedomie skutočnosť, že návrh Komisie zrušiť skupinovú výnimku pre združenia námorných dopravcov je založený na článku 83 Zmluvy o ES (pravidlá hospodárskej súťaže), zatiaľ čo právnym základom nariadenia č. 4056/86 bol článok 83 (pravidlá hospodárskej súťaže) spolu s článkom 80 ods. 2 (dopravná politika) Zmluvy o ES. EHSV by ocenil viac informácií od právneho oddelenia Európskeho parlamentu o tom, či dopravné podmienky dopĺňajú podmienky hospodárskej súťaže a či si toto oddelenie zachová rovnaký postoj voči dvojitému právnemu základu, ako to vyjadriло vo svojom predchádzajúcom stanovisku⁽²⁾.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy (Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1). Stanovisko EHSV: Ú. v. ES C 155, 2001, s. 73.

⁽²⁾ A6-0314/2005 z 1.12.2005.

1.8 EHSV v snahe predísť v budúcnosti možným právnym konfliktom, ktoré by boli následkom právnych nástrojov inej jurisdikcie, nalieha na Komisiu, aby do usmernení začlenila ustanovenie pre riešenie takýchto problémov. Takéto ustanovenie týkajúce sa konzultácií zníži nesúlad na minimum a povedie k medzinárodne vzájomne akceptovateľným riešeniam.

1.9 EHSV berie na vedomie, že Komisia si uvedomuje rôzne spôsoby uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže v rôznych jurisdikciách na svete a je si vedomá existujúcich rozdielov. Komisia tiež uznáva zvyšujúci sa význam medzinárodnej spolupráce medzi orgánmi, ktoré presadzujú pravidlá hospodárskej súťaže.

1.10 EHSV víta skutočnosť, že Komisia podporuje duálnu politiku rozvoja posilnenej dvojstrannej spolupráce s hlavnými obchodnými partnermi EÚ a skúma možné spôsoby rozšírenia mnohostrannej spolupráce v oblasti hospodárskej súťaže. EHSV preto podporuje Komisiu úsilím zabezpečiť, aby takáto spolupráca a dialóg pomohli určiť možné problémy vyplývajúce zo zrušenia nariadenia č. 4056/86 v EÚ a konštruktívne vyriešiť problémy s ohľadom na charakteristické vlastnosti iného právneho systému. Dôslednosť riadenia lodnej dopravy medzi jednotlivými krajinami je pre medzinárodný obchod naozaj dôležitá.

1.11 EHSV žiada Komisiu, aby pri navrhovaní usmernení pre hospodársku súťaž v odvetví námornej dopravy vzala do úvahy výsledok dialógu a spolupráce so svojimi hlavnými obchodnými partnermi.

1.12 EHSV uznáva, že odôvodnenie návrhu Komisie sa zmieňuje o nasledujúcich prvkoch a trvá na tom, aby boli zohľadnené pri navrhovaní usmernení pre hospodársku súťaž v odvetví námornej dopravy.

— Je všeobecne známe, že služby námornej dopravy sú pre rozvoj hospodárstva EÚ kľúčové, námorná doprava tvorí 90 % zahraničného obchodu a 43 % vnútorného obchodu v rámci EÚ.

— Od prijatia nariadenia č. 4056/86 pretrvávajúci trend využívania kontajnerov od základu zmenil lodnú dopravu. Tento trend viedol k rastúcemu počtu a narastajúcej veľkosti kontajnerových plavidiel typu FC („fully-cellular“) a k rastu významu sietí svetových trás. To prispelo k popularite nových operatívnych dohôd a k znižovaniu významu združení lodných dopravcov.

— Systém združení, ktorý funguje už 150 rokov, ešte stále podlieha mnohostranným a dvojstranným dohodám, v ktorých sú zmluvnými stranami členské štáty EÚ a Spoločenstvo. EHSV berie na vedomie názor Komisie, že v dôsledku týchto dohôd by malo byť zrušenie nasledujúcich ustanovení nariadenia č. 4056/86 (t.j. článku 1 ods. 3 body b) a c), články 3 a 8 a 26) odložené o dva roky, aby bolo možné zrušiť alebo zrevidovať tieto zmluvy s tretími krajinami.

1.13 EHSV si myslí, že Komisia by pri rušení nariadenia č. 4056/86 mala tiež vziať do úvahy záujmy malých a stredných podnikov. Malé a stredné podniky tvoria základ hospodárstva EÚ a zohrávajú významnú úlohu v kontexte Lisabonskej stratégie. Trhy by mali ostať otvorené súčasnej a potenciálnej hospodárskej súťaži, nevylučujúc malých a stredných lodných dopravcov.

1.14 EHSV trvá na tom, že hoci zlučovanie môže mať pozitívny vplyv na priemysel EÚ (zvýšenie výkonnosti, úspory z rozsahu, zníženie nákladov), je potrebné zabrániť tomu, aby zlučovanie – ktoré môže nasledovať po zrušení nariadenia č. 4056/86 – malo za následok zníženie počtu subjektov na príslušných trhoch, t.j. menšiu hospodársku súťaž.

1.15 V novom režime EHSV vyzýva obe zainteresované strany na európskej úrovni – zasielateľov aj dopravcov – aby sa zapojili do diskusie o otázkach vzájomného záujmu a významu.

2. Úvod

2.1 Súčasný trendy a právne predpisy

2.1.1 Služby námornej dopravy sú pre rozvoj hospodárstva EÚ kľúčové, námorná doprava tvorí 90 % zahraničného obchodu a 43 % vnútorného trhu v rámci EÚ. Námorná doprava je už od staroveku medzinárodnou a globalizovanou činnosťou. V podstate je poskytovaná na základe dvoch typov služieb: lodná doprava a trampové služby, ktoré premávajú ako autobusy a taxíky na mori. Flotila EÚ tvorí 25 % svetovej flotily a majitelia lodí z EÚ kontrolujú viac ako 40 % svetovej flotily. Ďalších 40 % svetovej flotily patrí krajinám Tichomorskej oblasti. Lodná doprava EÚ a jej zákazníci (prenajímatelia lodí/zasielatelia) pracujú vo vysoko konkurenčnom prostredí na zámorských a európskych trhoch.

2.1.2 Nariadenie č. 4056/86 stanovuje podrobné pravidlá uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže (články 81 a 82 Zmluvy o ES) na služby námornej dopravy do a z prístavov Spoločenstva. Služby trampových lodí boli však z pôsobnosti nariadenia č. 4056/86 vylúčené. Pôvodne toto nariadenie plnilo dve úlohy. Obsahovalo procesné ustanovenia, ktoré sa týkali presadzovania pravidiel hospodárskej súťaže Európskeho spoločenstva v odvetví námornej dopravy. Táto úloha sa stala zbytočnou od 1. mája 2004, keď sa námorná doprava stala predmetom úpravy všeobecných predpisov o presadzovaní pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré sú obsiahnuté v nariadení Rady (ES) č. 1/2003. Nariadenie č. 1/2003 sa však nevzťahuje na medzinárodné služby trampových lodí a kabotáž. Po druhé, toto nariadenie obsahuje niektoré osobitné hmotnoprávne ustanovenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy a najmä skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov, ktorá im za určitých podmienok umožňuje stanovovať ceny a regulovať kapacity.

2.2 Lodná doprava

2.2.1 Trh lodnej dopravy sa od prijatia nariadenia č. 4056/86 značne zmenil. Pretrvávajúci trend využívania kontajnerov viedol ako reakcia na zmeny v systémoch svetového obchodu k rastúcemu počtu a narastajúcej veľkosti kontajnerových plavidiel a k rastu významu sietí svetových trás. To prispelo k popularite nových operatívnych dohôd, k znižovaniu významu združení lodných dopravcov a k značne rastúcemu počtu silných vonkajších subjektov. V ostatných častiach sveta, ako napríklad v Spojených štátoch, prijatie zákona o reforme oceánskej lodnej dopravy (OSRA – Ocean Shipping Reform Act) v roku 1999 zmenilo pravidlá pre združenia operujúce na námorných trasách v rámci Spojených štátov, čo umožnilo uzatváranie dôverných zmlúv o poskytovaní služieb. V súčasnosti svetoví lodní dopravcovia pôsobia najmä v námornom obchode na trasách medzi Východom a Západom, ako aj medzi Severom a Juhom, zatiaľ čo malí a strední dopravcovia pôsobia hlavne v obchode medzi Severom a Juhom a v doprave na krátke vzdialenosti v rámci Európy.

2.2.2 Kódex správania pre združenia lodných dopravcov Konferencie OSN o obchode a rozvoji (UNCTAD) bol pôvodne navrhnutý, aby upravoval systém združení lodných dopravcov v námornom obchode medzi rozvinutými a rozvíjajúcimi sa krajinami⁽³⁾. Trinásť členských štátov EÚ a Nórsko kódex správania ratifikovalo, schválilo alebo k nemu pristúpilo, Malta ho podpísala, ale neratifikovala. Odvoláva sa naň⁽⁴⁾ viacero dohôd EÚ s tretími krajinami ako aj *acquis communautaire* (nariadenia č. 954/79, 4055/86, 4056/86, 4058/86). Napriek svojej teoretickej nadbytočnosti v oblasti dialkovej námornej dopravy, z právneho pohľadu kódex UNCTAD stále existuje.

2.2.3 Užívatelia prepravy (zasielatelia a špeditéri) sústavne spochybňovali systém združení s tým, že tento podľa nich nezabezpečuje adekvátne, efektívne a spoľahlivé služby, ktoré by im vzhľadom na ich potreby vyhovovali. Konkrétne ESC⁽⁵⁾ je toho názoru, že odstránenie skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov umožní zlepšenie partnerstva medzi zákazníkmi a prevádzkovateľmi dopravy s dôrazom na logistické riešenia, ktoré pomôžu zvýšiť konkurencieschopnosť podnikov EÚ na medzinárodnej úrovni. Zákazníci by potom mali prospech z mierneho zníženia cien, keďže sa znížili sadzby stanovené pre výroby prichádzajúce do EÚ. Na druhej strane, majitelia lodí sú toho názoru, že združenia lodných dopravcov prispeli k stabilite poskytovaných služieb a že systém združení im umožnil – na celosvetovej aj regionálnej úrovni – vyrovnat sa s výkyvmi (či už sezónnymi alebo geografickými, alebo spôsobenými klimatickými podmienkami) na väčšine trás. Svetoví dopravcovia (členovia ELAA⁽⁶⁾) a ESC sa medzitým zapojili do dialógu s Komisiou s cieľom pomáhať jej pri vytváraní alternatívneho systému kompatibilného s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ.

⁽³⁾ Viac informácií o Kódexe správania UNCTAD a nariadení č. 954/79 sa nachádza v stanovisku EHSV, Ú. v. EÚ C 157, 28.6.2005, s. 130

⁽⁴⁾ Pozri dokument o Stave mnohostranných zmlúv, ktorý vydal sekretariát UNCTAD, <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (str. 4)

⁽⁵⁾ ESC = European Shippers' Council (Rada európskych lodných dopravcov)

⁽⁶⁾ ELAA = European Liner Affairs Association (Európske združenie pre záležitosti spoločností lodnej dopravy)

2.2.4 V roku 2003 Komisia začala proces preskúmania nariadenia č. 4056/86. Jeho cieľom je zistiť, či je možné spoľahlivé pravidelné námorné služby dosiahnuť pomocou menej obmedzujúcich prostriedkov než horizontálnym stanovovaním cien a regulovaním kapacít. S týmto zámerom zverejnila Komisia v marci 2003 konzultačný dokument a v decembri 2003 usporiadala verejné vypočutie s príslušnými zainteresovanými stranami. Komisia ďalej v júni 2004 vydala diskusný dokument a v októbri 2004 bielu knihu, po ktorej nasledovali rozsiahle konzultácie so zainteresovanými stranami. Európsky parlament⁽⁷⁾ a EHSV⁽⁸⁾ predložili svoje stanoviská k bielej knihe 1. decembra 2005 a 16. decembra 2004 a oba orgány sa vyjadrili, že preskúmanie považujú za lepšie riešenie ako zrušenie. Komisia nakoniec v decembri 2005 predložila návrh nariadenia rušiaceho nariadenie č. 4056/86.

2.3 Odvetvie trampových služieb

2.3.1 Hoci takmer 80 % celkovej námornej dopravy suchých a kvapalných hromadných komodít prebieha celosvetovo prostredníctvom nepravidelnej – trampovej – námornej prepravy, toto rozsiahle odvetvie je z väčšej časti nepreskúmané. Základnými vlastnosťami trampovej dopravy sú: konkurenčný trh vo svetovom meradle, ktorý má blízko k dokonalému vzoru hospodárskej súťaže, nestály a nepredvídateľný dopyt, mnoho malých spoločností, svetoví obchodní partneri, jednoduchý vstup a odchod, vysoká efektívnosť nákladov, reakcie na zmeny v potrebách trhov a zasielateľov. Odvetvie trampových služieb je do značnej miery členené a vo všeobecnosti tento trh funguje k spokojnosti prenajímateľov lodí/lodných zasielateľov bez toho, aby predstavoval podstatný problém vo vzťahu k pravidlám hospodárskej súťaže, či už medzinárodnej alebo v kontexte EÚ. V tomto odvetví nie sú žiadne sťažnosti, čo len dokazuje jeho vysoko konkurenčné a uspokojujúce vlastnosti. Navyše nariadenie č. 4056/86 stanovilo, že služby nepravidelnej lodnej prepravy (tramp) sú činnosti, na ktoré sa nariadenie nevzťahuje. Články 81. a 82 Zmluvy o ES sa priamo vzťahujú na toto odvetvie. Medzinárodné služby trampových lodí (a kabotáž) navyše nespádajú do pôsobnosti nariadenia č. 1/2003 (procesné pravidlá hospodárskej súťaže).

2.4 Návrh Komisie

2.4.1 Z pohľadu zmien štruktúry trhu a priemyslu, ku ktorým došlo od roku 1986, Európska Komisia prišla k záveru, že štyri kumulatívne podmienky, ako ich stanovuje čl. 81 ods. 3 Zmluvy o ES, na udelenie skupinovej výnimky združeniam lodných dopravcov sa už neplnia. Z tohto dôvodu Komisia navrhla zrušiť nariadenie č. 4056/86 v celom rozsahu a najmä v ňom obsiahnutú skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov (články 3 až 8, 13 a 26). Takisto sa v súlade s celkovou politikou ES zameranou na redukciiu a zjednodušenie právneho rámca Spoločenstva rušia aj niektoré už zbytočné ustanovenia (články 2 a 9). Komisia zastáva názor, že toto zrušenie bude mať za následok zníženie dopravných nákladov, zatiaľ čo sa udrží spoľahlivosť služieb na všetkých námorných trasách a podporí konkurencieschopnosť európskeho priemyslu.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005 z 1.12.2005.

⁽⁸⁾ Stanovisko EHSV: Ú. v. EÚ C 157, 2001, s. 130

2.4.2 Skôr ako Komisia zruší skupinovú výnimku pre združenia námorných dopravcov, zamýšľa vypracovať usmernenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy s cieľom prispieť k hladkému prechodu do režimu neobmedzenej hospodárskej súťaže. Zámerom Komisie je zverejniť tieto usmernenia do konca roka 2007. Ešte predtým Komisia ako dočasný krok v procese prípravy týchto usmernení zverejní v septembri 2006 elaborát venovaný problematike lodnej dopravy.

2.4.3 Návrh Komisie o zrušení nariadenia č. 4056/86 obsahuje aj návrh pozmeniť nariadenie č. 1/2003 s cieľom zaradiť medzinárodné služby trampových lodí a kabotáž do pôsobnosti tohto nariadenia.

3. Všeobecné pripomienky

3.1 EHSV sa nazdáva, že táto problematika si zasluhuje vyvážený prístup, ktorý berie do úvahy nasledujúce faktory: prínos hospodárskej súťaže ku konkurencieschopnosti priemyslu EÚ, meniace sa pravidlá svetového trhu a jeho vplyv na poskytovanie dopravných služieb, dôsledky medzinárodnej dopravy na hlavných obchodných partnerov EÚ ako aj na rozvíjajúce sa krajiny, názory svetových lodných zosielateľov a dopravcov, ale aj názory malých a stredných dopravcov a zosielateľov.

3.2 Odvetvie trampových služieb a kabotáže

3.2.1 Odvetvie trampových služieb pôsobí na svetovom trhu za podmienok dokonalej hospodárskej súťaže. Túto jedinečnú vlastnosť daného odvetvia, ktorú uznali odborníci z praxe aj akademici, potvrdila aj EÚ v nariadení č. 4056/86. EHSV chápe potrebu riadiť toto odvetvie na základe procesných pravidiel hospodárskej súťaže stanovených nariadením č. 1/2003, a preto schvaľuje navrhnutý prístup. EHSV víta iniciatívu Komisie začať výskum ekonomických a právnych vlastností odvetvia trampových služieb. S cieľom zachovať právnu istotu, EHSV žiada Komisiu, aby poskytla usmernenia (pred pridaním výnimky do nariadenia č. 1/2003) týkajúce sa samohodnotenia kompatibility rôznych foriem dohôd o spolupráci v odvetví trampových služieb s právnymi predpismi EÚ o hospodárskej súťaži. V odvetví trampových služieb nie sú žiadne sťažnosti ani právne precedensy, čo dokazuje jeho fungovanie za podmienok dokonalej hospodárskej súťaže. Aby bolo možné poskytnúť právny štandard pre samohodnotenie v tomto odvetví podľa pravidiel hospodárskej súťaže ES, bude potrebných viac informácií o jeho pôsobení a dohodách. EHSV tiež oceňuje prebiehajúce diskusie medzi Komisiou a zástupcami lodného priemyslu o uplatnení článkov 81 a 82 na trampovú dopravu.

3.2.2 V súvislosti s námornou kabotážou EHSV súhlasí s navrhnutým postupom, aby kabotáž patrila pod procesné postupy stanovené nariadením č. 1/2003. Veľká väčšina dohôd v tomto odvetví by neovplyvnila obchod vo vnútri EÚ, ani nevytvorila žiadne obmedzenia hospodárskej súťaže.

3.2.3 V tejto súvislosti EHSV súhlasí s prístupom Komisie k budúcemu spravovaniu odvetví trampových služieb a kabotáže.

3.3 Lodná doprava

3.3.1 Čo sa týka lodnej dopravy, EHSV berie na vedomie návrh Komisie vyňať skupinovú výnimku pre združenia lodných dopravcov z pravidiel hospodárskej súťaže v rámci Zmluvy o ES na základe skutočnosti, že štyri kumulatívne podmienky z článku 81 ods. 3 Zmluvy o ES sa už neplnia. Komisia zastáva názor, že toto zrušenie bude mať za následok zníženie dopravných nákladov, zatiaľ čo sa udrží spoľahlivosť služieb na všetkých námorných trasách a podporí konkurencieschopnosť európskeho priemyslu. EHSV sa zdrží vyjadrenia, až kým sa nepreukáže, či bude mať navrhnuté zrušenie trvalo udržateľný účinok.

3.3.2 EHSV berie na vedomie zámer Komisie vypracovať vhodné usmernenia o hospodárskej súťaži v odvetví námornej dopravy s cieľom prispieť k hladkému prechodu do režimu neobmedzenej hospodárskej súťaže. EHSV žiada Komisiu, aby navrhla usmernenia v úzkej spolupráci s príslušnými zainteresovanými stranami a náležite informovala príslušné inštitúcie EÚ.

3.3.3 Návrh Komisie je výsledkom procesu preskúmania, ktorý začal v roku 2003 a zapojil všetky príslušné inštitúcie EÚ a zainteresované strany. Komisia si tiež objednala u nezávislých konzultantov tri výskumné práce. Zaoberali sa otázkami, ktoré sa vynorili po zrušení režimu skupinovej výnimky a ich zistenia sú zverejnené na internetovej stránke GR COMP.

3.3.4 EHSV tiež vzal na vedomie skutočnosť, že návrh Komisie zrušiť skupinovú výnimku pre združenia námorných dopravcov je založený na článku 83 Zmluvy o ES (pravidlá hospodárskej súťaže), zatiaľ čo právnym základom nariadenia č. 4056/86 bol článok 83 (pravidlá hospodárskej súťaže) spolu s článkom 80 ods. 2 (dopravná politika) Zmluvy o ES.

3.3.5 EHSV berie na vedomie, že Komisia si uvedomuje rôzne spôsoby uplatňovania pravidiel hospodárskej súťaže v rôznych jurisdikciách na svete a je si vedomá existujúcich rozdielov. Komisia tiež uznáva zvyšujúci sa význam medzinárodnej spolupráce medzi orgánmi, ktoré presadzujú pravidlá hospodárskej súťaže.

3.3.6 EHSV víta skutočnosť, že Komisia podporuje duálnu politiku rozvoja posilnenej dvojstrannej spolupráce s hlavnými obchodnými partnermi EÚ a skúma možné spôsoby rozšírenia mnohostrannej spolupráce v oblasti hospodárskej súťaže. EHSV preto podporuje úsilie Komisie zabezpečiť, aby takáto spolupráca/dialóg pomohli určiť možné problémy vyplývajúce zo zrušenia nariadenia č. 4056/86 v EÚ a konštruktívne vyriešiť problémy s ohľadom na charakteristické vlastnosti iného právneho systému/jurisdikcie. Dôslednosť riadenia lodnej dopravy medzi jednotlivými krajinami je pre medzinárodný obchod naozaj dôležitá.

3.3.7 EHSV žiada Komisiu, aby pri navrhovaní usmernení pre hospodársku súťaž v odvetví námornej dopravy vzala do úvahy výsledok dialógu/spolupráce so svojimi hlavnými obchodnými partnermi.

3.3.8 EHSV uznáva, že odôvodnenie návrhu Komisie sa zmieňuje o nasledujúcich prvkoch a trvá na tom, aby boli zohľadnené pri navrhovaní usmernení pre hospodársku súťaž v odvetví námornej dopravy.

— Je všeobecne známe, že služby námornej dopravy sú pre rozvoj hospodárstva EÚ kľúčové, námorná doprava tvorí 90 % zahraničného obchodu a 43 % vnútorného trhu v rámci EÚ.

— Od prijatia nariadenia č. 4056/86 pretrvávajúci trend využívania kontajnerov od základu zmenil lodnú dopravu. Tento trend viedol k rastúcemu počtu a narastajúcej veľkosti kontajnerových plavidiel typu FC („fully-cellular“) a k rastu významu sietí svetových trás. To prispelo k popularite nových operatívnych dohôd, k znižovaniu významu združení lodných dopravcov.

— Systém združení, ktorý funguje už 150 rokov, ešte stále podlieha mnohostranným a dvojstranným dohodám, v ktorých sú zmluvnými stranami členské štáty EÚ a /alebo Spoločenstvo. EHSV berie na vedomie názor Komisie, že v dôsledku týchto dohôd by malo byť zrušenie nasledujúcich ustanovení nariadenia č. 4056/86 (t.j. článku 1 ods. 3, body b) a c), články 3 a 8 a 26) odložené o dva roky, aby bolo možné zrušiť alebo zrevidovať tieto zmluvy s tretími krajinami.

3.3.9 EHSV odporúča Komisii, aby pri rušení skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov zohľadnila aj aspekt ľudských zdrojov (dopad na zamestnanosť európskych námorníkov) – okrem čisto konkurenčných faktorov. EHSV ďalej žiada Komisiu, aby zhodnotila rozsah tohto dopadu, najmä prostredníctvom konzultácií s Výborom pre sociálny dialóg v odvetví námornej dopravy.

3.3.10 EHSV odporúča Komisii, aby pri rušení skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov zohľadnila aj aspekt bezpečnosti (zánik kvalitnej lodnej dopravy v európskych vodách) – okrem čisto konkurenčných faktorov.

3.3.11 EHSV si myslí, že Komisia by pri rušení nariadenia č. 4056/86 mala tiež vziať do úvahy záujmy malých a stredných podnikov. Malé a stredné podniky tvoria základ hospodárstva EÚ a zohrávajú významnú úlohu v kontexte Lisabonskej stratégie. Trhy by mali ostať otvorené súčasnej a potenciálnej

hospodárskej súťaži, nevylučujúc malých a stredných lodných dopravcov a zasielateľov.

3.3.12 EHSV trvá na tom, že hoci zlučovanie môže mať pozitívny vplyv na priemysel EÚ (zvýšenie výkonnosti, úspory z rozsahu, zníženie nákladov), je potrebné zabrániť tomu, aby zlučovanie – ktoré môže nasledovať po zrušení nariadenia č. 4056/86 – malo za následok zníženie počtu subjektov na príslušných trhoch, t.j. menšiu hospodársku súťaž.

3.3.13 V novom režime EHSV vyzýva obe zainteresované strany na európskej úrovni – zasielateľov aj dopravcov, aby sa zapojili do diskusie o otázkach vzájomného záujmu a významu.

4. Špecifické pripomienky

4.1 Právny základ:

4.1.1 EHSV berie na vedomie, že nariadenie č. 4056/86 má dvojité právny základ (článok 80 ods. 2 a články 81, 82, 83, ktoré sa vzťahujú na dopravné politiky a hospodársku súťaž), zatiaľ čo návrh si zachováva len jeden (čl. 81-82). EHSV sa tiež nazdáva, že právne oddelenie Rady podporuje jeden právny základ. EHSV by ocenil viac informácií od právneho oddelenia Európskeho parlamentu o tom, či dopravné podmienky dopĺňajú podmienky hospodárskej súťaže a či si toto oddelenie zachováva rovnaký postoj voči dvojitému právnemu základu, ako ho vyjadrilo vo svojom predchádzajúcom stanovisku (december 2005).

4.2 Konflikt právnych predpisov

4.2.1 Komisia navrhuje zrušiť článok 9 nariadenia č. 4056/86, pretože neverí, že zrušenie skupinovej výnimky pre združenia lodných dopravcov by spôsobilo riziko možného konfliktu medzinárodného práva. Podľa úvah Komisie by takýto právny konflikt mohol vzniknúť, ak jedna jurisdikcia zakáže niečo, čo si iná jurisdikcia vyžaduje. Komisii nie je známe, že by nejaká jurisdikcia prevádzkovateľom lodnej dopravy ukladala takúto povinnosť.

4.2.2 EHSV v snahe predísť v budúcnosti možným právnym konfliktom, ktoré by boli následkom právnych nástrojov inej jurisdikcie, nalieha na Komisiu, aby do usmernení začlenila ustanovenie pre riešenie takýchto problémov. Takéto ustanovenie týkajúce sa konzultácií zníži nesúlad na minimum a povedie k medzinárodne vzájomne akceptovateľným riešeniam.

V Bruseli, 5. júla 2006

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND