

Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om Förslag till rådets förordning om upphävande av förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, och om utvidgning av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 1/2003 till att även omfatta cabotage och trampfart

KOM(2005) 651 slutlig/2 – 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

Den 10 februari 2006 beslutade rådet att i enlighet med artikel 83 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ovan nämnda yttrande.

Sektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationsområdet, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 30 maj 2006. Föredragande: **Anna Bredima-Savopoulou**.

Vid sin 428:e plenarsession den 5–6 juli 2006 (sammanträdet den 5 juli 2006) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 156 röster för, 1 emot och 7 nedlagda röster:

1. Slutsatser och rekommendationer

1.1 EESK ställer sig bakom utvidgningen av procedurreglerna för tillämpning av konkurrensreglerna i förordning 1/2003⁽¹⁾ till att omfatta även **trampfart- och cabotagesektorerna**. Kommittén uppskattar de diskussioner som pågår mellan kommissionen och sjöfartsnäringsen angående tillämpningen av artiklarna 81 och 82 när det gäller trampfart. Avsaknaden av överklagande och prejudikat inom trampsektorn innebär att det krävs mer information om dess funktion och om överenskommelser inom sektorn. EESK välkomnar därför kommissionens initiativ att inleda en studie om trampsektorns ekonomiska och rättsliga särart. För att säkra rättstryggheten uppmanar EESK kommissionen att tillhandahålla riktlinjer (innan undantaget från förordning 1/2003 avskaffas) för egenutvärderingen av huruvida olika former av samarbetsavtal inom trampfartssektorn är förenliga med EU:s konkurrenslagstiftning.

1.2 Vad avser **linjesjöfarten** noterar EESK kommissionens förslag att avskaffa det nuvarande gruppundantaget för linjekonferenser i EG-fördragets konkurrensbestämmelser på grundval av att de fyra kumulativa villkor som anges i artikel 81.3 i EG-fördraget inte längre är uppfyllda. Kommissionen anser att ett avskaffande kommer att leda till lägre transportkostnader, samtidigt som tillförlitliga transporttjänster säkras och den europeiska industrins konkurrenskraft stärks. EESK väntar med att uttala sin ståndpunkt för att se huruvida det föreslagna avskaffandet kommer att få hållbara effekter.

1.3 EESK rekommenderar att kommissionen tar hänsyn till säkerhetsaspekten (att kvalitetssjöfarten går förlorad till följd av utflaggning från EU) och inte bara till konkurrensfaktorer när gruppundantaget för linjekonferenser avskaffas.

1.4 EESK rekommenderar att kommissionen också tar hänsyn till de mänskliga resurserna (inverkan på sysselsättningen för europeiskt sjöfolk) och inte bara till konkurrensfaktorer när gruppundantaget för linjekonferenser avskaffas.

1.5 Kommittén noterar kommissionens avsikt att utfärda lämpliga riktlinjer om konkurrens inom sjöfartssektorn i syfte att underlätta övergången till ett fullt konkurrensutastt system. Kommissionen avser att offentliggöra riktlinjerna senast i slutet av 2007. Innan riktlinjerna offentliggörs skall kommissionen som ett förberedande steg i arbetet med riktlinjerna utarbeta ett arbetsdokument om de viktigaste frågorna rörande linjetransporter i september 2006. EESK uppmanar kommissionen att utarbeta riktlinjerna i samråd med relevanta aktörer och att informera relevanta EU-institutioner på vederbörligt sätt.

1.6 Kommissionens förslag är resultatet av en översyn som inleddes 2003, med deltagande av alla relevanta EU-institutioner och aktörer. Kommissionen gav tre oberoende konsulter i uppdrag att ta fram varsin undersökning om eventuella följder av ett upphävande av gruppundantaget för linjekonferenser. Slutsatserna har offentliggjorts på GD Konkurrens webbsida.

1.7 EESK har också noterat att kommissionens förslag att avskaffa gruppundantaget för linjesjöfarten endast baseras på artikel 83 i EG-fördraget (konkurrensbestämmelser), medan den rättsliga grunden för förordning 4056/86 var EG-fördragets artikel 83 (konkurrensbestämmelser) i kombination med artikel 80.2 (transportpolitik). EESK skulle uppskatta information från Europaparlamentets rättstjänst om huruvida transportaspekterna är underordnade konkurrensaspekterna och huruvida rättstjänsten håller fast vid sin åsikt om den dubbla rättsliga grunden i enlighet med sin tidigare ståndpunkt⁽²⁾.

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna 81 och 82 i fördraget (EGT L 1, 4.1.2003, s. 1). EESK:s yttrande: EGT C 155/2001, s. 73.

⁽²⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

1.8 EESK befarar att det kan uppstå lagkonflikter i framtiden till följd av rättsliga instrument från andra jurisdiktioner och uppmanar därför kommissionen att utarbeta en bestämmelse i riktlinjerna som gör det möjligt att hantera sådana problem. En sådan bestämmelse om samråd kommer att minimera eventuella konflikter och leda till ömsesidigt godtagbara lösningar på internationell nivå.

1.9 EESK noterar kommissionens erkännande av att konkurrenslagstiftningen inte tillämpas på samma sätt i alla jurisdiktioner i världen och att skillnader förekommer. Kommissionen erkänner också att det internationella samarbetet mellan konkurrensmyndigheter får större och större betydelse.

1.10 EESK ser positivt på att kommissionen driver en politik med två syften, dels att främja det bilaterala samarbetet med EU:s viktigaste handelspartner, dels att finna möjligheter att utöka det multilaterala samarbetet på konkurrensområdet. EESK uppmanar därför kommissionen att påskynda satsningarna på att säkerställa att samarbete och dialog av den typen bidrar till att identifiera potentiella problem som en följd av att förordning 4056/86 upphävs inom EU, och till att lösa sådana problem på ett konstruktivt sätt med respekt för de olika rättsystemens särart. Det är av central betydelse för den internationella handeln att linjesjöfarten behandlas på samma sätt i olika länder.

1.11 EESK uppmanar kommissionen att beakta resultatet av dialog och samarbete mellan kommissionen och de viktigaste handelspartnerna i samband med utarbetandet av konkurrensriktlinjer inom sjöfartssektorn.

1.12 Kommittén konstaterar att följande beståndsdelar har tagits upp i kommissionsförslaget motiveringsdel och anser att de bör beaktas i samband med utarbetandet av konkurrensriktlinjer inom sjöfartssektorn:

- Kommissionen konstaterar att sjöfartstjänster har stor betydelse för EU:s ekonomi. Sjötransporter står för 90 % av EU:s utrikeshandel och 43 % av handeln inom EU.
- Sedan förordning (EEG) nr 4056/86 antogs har den pågående trenden mot ökad containertransport i grunden förändrat linjefarten. Detta har lett till fler och större renodlade containerfartyg och till att tyngdpunkten nu ligger på globala nätverk. Det har också bidragit till ökad popularitet för nya operationella avtal och till att linjekonferensernas betydelse har minskat.
- Konferenssystemet, som har funnits i 150 år, bygger fortfarande på multilaterala och bilaterala avtal där EU:s medlemsstater och gemenskapen är avtalslutande parter. EESK noterar kommissionens konstaterande att dessa avtal leder till att upphävandet av vissa bestämmelser i förordning 4056/86 (artiklarna 1.3.b–c, 3–8 samt 26) bör uppskjutas i två år för att gemenskapen skall hinna säga upp eller omförhandla dessa avtal med tredje länder.

1.13 EESK anser att kommissionen också bör ta hänsyn till de små och medelstora företagens intressen i samband med upphävandet av förordning 4056/86. De små och medelstora företagen utgör ryggraden i EU:s ekonomi och de spelar en viktig roll i den reviderade Lissabonstrategin. Marknaderna bör förbli öppna för den nuvarande och potentiella konkurrensen, inklusive små och medelstora rederier.

1.14 EESK menar att en konsolidering visserligen kan få positiva effekter för EU:s näringsliv (effektivitetsvinster, skalfördelar, besparingar), men att försiktighet bör iaktas så att inte den konsolidering som upphävandet av förordning 4056/86 kan leda till resulterar i färre aktörer på de relevanta marknaderna, dvs. mindre konkurrens.

1.15 EESK uppmanar de två berörda parterna på europeisk nivå, befraktarna och transportföretagen, att i samband med det nya systemet diskutera frågor av gemensamt intresse och betydelse för båda parter.

2. Inledning

2.1 Nuvarande tendenser och gällande lagstiftning

2.1.1 Sjöfarten har stor betydelse för EU:s ekonomi. Sjötransporter står för 90 % av EU:s utrikeshandel och 43 % av handeln inom EU. Sjöfarten har alltsedan antiken varit en internationell och världsomspännande verksamhet. Enkelt uttryckt erbjuds två typer av sjötransporttjänster: linjetrafik och trampfart, som fungerar som havets bussar respektive taxibilar. Den EU-flaggade flottan står för 25 % av fartygsflottan i världen, och europeiska redare kontrollerar mer än 40 % av fartygsflottan i världen. Ytterligare 40 % av världsfloTTan tillhör länderna i StillaHavsområdet. EU:s sjöfart och dess aktörer (speditörer och befraktare) verkar i en mycket konkurrensutsatt miljö, såväl internationellt sett som på den europeiska marknaden.

2.1.2 I förordning (EEG) nr 4056/86 fastställs detaljerade regler för tillämpningen av konkurrensreglerna (artiklarna 81 och 82 i fördraget) på linjesjöfart till och från gemenskapens hamnar. Trampfart omfattades emellertid inte av förordning 4056/86. Förordningen tjänade ursprungligen två syften. Den innehöll procedurregler för genomförandet av EG:s konkurrensregler inom sjöfartssektorn. Efter den 1 maj 2004 finns inte längre något behov av sådana regler, då linjesjöfarten från och med den dagen omfattas av de allmänna reglerna om tillämpning av konkurrensreglerna i rådets förordning (EG) nr 1/2003. Internationell trampfart och cabotage omfattas emellertid inte av förordning 1/2003. Förordning 4056/86 innehöll för det andra specifika materiella konkurrensbestämmelser för sjöfartssektorn, särskilt ett gruppundantag för linjekonferenser enligt vilket linjekonferenser på vissa villkor får fastställa gemensamma frakttariffer och reglerade kapaciteten.

2.2 Linjetrafik

2.2.1 Sedan förordning (EEG) nr 4056/86 antogs har marknaden för linjesjöfart förändrats avsevärt. Transporterna tenderar att koncentreras till containertransporter och detta har lett till fler och större specialiserade containerfartyg och till att tyngdpunkten nu ligger på globala nätverk som ett resultat av förändringar i de globala handelsmönstren. Det har också bidragit till ökad popularitet för nya operationella avtal och till att linjekonferensernas betydelse har minskat. Det har också lett till en avsevärd ökning av starka oberoende aktörer. I andra delar av världen, exempelvis i USA, har införandet av OSRA (Ocean Shipping Reform Act) från 1999 inneburit förändringar i bestämmelserna för USA:s linjekonferenser så att konfidentiella tjänsteavtal numera tillåts. Globala linjetransportföretag går i dag huvudsakligen i öst-västliga men även i nord-sydliga rutter, medan små och medelstora transportföretag huvudsakligen går i nord-sydliga rutter och i europeisk närsjöfart.

2.2.2 Förenta nationernas konvention om en uppförandekod för linjekonferenser var ursprungligen tänkt att reglera linjekonferenssystemet i handeln mellan utvecklade länder och utvecklingsländer⁽³⁾. 13 EU-medlemsstater och Norge har ratificerat, godkänt eller anslutit sig till uppförandekoden och Malta har undertecknat men inte ratificerat den. Det finns⁽⁴⁾ hänvisningar till den i flera EU-avtal med tredje länder samt i gemenskapslagstiftningen (förordningarna 954/79, 4055/86, 4056/86 och 4058/86). FN:s uppförandekod finns fortfarande, trots att den är praktiskt taget onödig när det gäller trafik på öppet hav.

2.2.3 Brukarna (befraktare och speditörer) har systematiskt ifrågasatt systemet med linjekonferenser då de anser att systemet inte kan tillhandahålla lämpliga, effektiva och tillförlitliga tjänster som passar deras behov. ESC⁽⁵⁾ anser i synnerhet att upphävandet av gruppundantaget för linjekonferenser kommer att möjliggöra bättre partnerskap mellan kunder och leverantörer med en inriktning på logistiska lösningar som gör det lättare för EU:s företag att konkurrera internationellt. Konsumenterna skulle på samma sätt kunna dra nytta av något lägre priser genom sjunkande avgifter på produkter som förs in i EU. Redarna har å sin sida ansett att linjekonferenserna har bidragit till stabilitet vad avser tjänsterna och att konferenssystemet har gett dem möjligheter att hantera obalans både globalt och regionalt (både säsongsmässig, geografisk och klimatrelaterad obalans) på de flesta rutter. Samtidigt har globala transportföretag (medlemmar i ELAA⁽⁶⁾) och ESC inlett en dialog med kommissionen, och de stöder kommissionen i utarbetandet av ett alternativt system som uppfyller EU:s konkurrensregler.

⁽³⁾ Mer information om FN:s uppförandekod för linjekonferenser och förordning 954/79 finns EESK:s yttrande EUT C 157, 28/06/2005, s.130.

⁽⁴⁾ Se det dokument om multilaterala avtals status som publicerats av Unctads sekretariat – <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (s. 4).

⁽⁵⁾ ESC= European Shippers' Council.

⁽⁶⁾ ELAA = European Liner Affairs Association.

2.2.4 År 2003 inledde kommissionen en översyn av förordning (EEG) nr 4056/86 för att avgöra om det går att åstadkomma tillförlitlig linjesjöfart med hjälp av mindre konkurrensbegränsande åtgärder än horisontella tarifföverenskommelser och kapacitetsreglering. Ett samrådsdokument utarbetades i mars 2003 och därefter hölls en offentlig hearing med relevanta aktörer i december 2003. Kommissionen offentliggjorde därefter ett diskussionsdokument i januari 2004 och en vitbok i oktober 2004, följd av omfattande samråd med berörda aktörer. Europaparlamentet⁽⁷⁾ avgav ett betänkande om vitboken den 1 december 2005, och EESK⁽⁸⁾ ett yttrande den 16 december 2004. I båda fallen ansåg man att en översyn var att föredra framför ett upphävande. I december 2005 presenterade kommissionen slutligen ett förslag till förordning om upphävande av förordning 4056/86.

2.3 Trampfartssektorn

2.3.1 Trots att trampfartssektorn transporterar nära 80 % av all torr och flytande bulklast i världen är de flesta helt obekanta med denna omfattande sektor. De grundläggande kännetecknen för trampsjöfart är följande: Det är en globalt konkurrensutsatt marknad som utgör en näst intill perfekt konkurrensmodell med växlande och oförutsägbar efterfrågan, det finns många småföretag, handelsmönstren är globala och det är lätt att träda in på och ut från marknaden. Den är ytterst kostnadseffektiv och anpassar sig lätt till utvecklingen på marknaderna och efterfrågan från speditörerna. Marknaden för tramptjänster är mycket fragmenterad och har generellt sett fungerat till speditörernas och befraktarnas belåtenhet nästan fullständigt utan större konflikter med vare sig internationella eller europeiska konkurrensbestämmelser. Avsaknaden av klagomål mot denna sektor är ytterligare ett bevis på att sektorn är mycket konkurrenskraftig och fungerar tillfredsställande. Mot denna bakgrund föreskrivs i förordning 4056/86 att tramptjänster inte skall omfattas av förordningen. Artiklarna 81 och 82 i EG-fördraget är direkt tillämpliga på denna sektor. Internationell trampfart (och cabotage) omfattas dessutom inte av förordning 1/2003 (procedurregler för tillämpning av konkurrensreglerna).

2.4 Kommissionens förslag

2.4.1 Med tanke på att marknaden och branschens struktur har förändrats sedan 1986 har Europeiska kommissionen dragit slutsatsen att de fyra kumulativa villkor för gruppundantag för linjekonferenser som anges i artikel 81.3 i EG-fördraget inte längre är uppfyllda. Av detta skäl har kommissionen föreslagit att förordning 4056/86 upphävs i sin helhet, och särskilt bestämmelserna om gruppundantag för linjekonferenser (artiklarna 3–8, 13 och 26). Vissa bestämmelser som betraktas som överflödiga upphävs också i enlighet med gemenskapens strävan att reducera gemenskapslagstiftningen (artiklarna 2 och 9). Kommissionen anser att ett sådant upphävande kommer att leda till lägre transportkostnader, samtidigt som tillförlitliga transporttjänster säkras och den europeiska industrins konkurrenskraft stärks.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005, 1.12.2005.

⁽⁸⁾ EESK:s yttrande: EUT C 157, 28.6.2005, s. 130.

2.4.2 Innan gruppundantaget för linjekonferenser upphävs avser kommissionens att utfärda riktlinjer för konkurrensen inom sjöfartssektorn i syfte att underlätta övergången till ett fullt konkurrenskraftigt system. Kommissionen avser att offentliggöra dessa riktlinjer senast i slutet av 2007. Innan riktlinjerna offentliggörs skall kommissionen som ett förberedande steg i arbetet med riktlinjerna utarbeta ett arbetsdokument om de viktigaste frågorna rörande linjesjöfart i september 2006.

2.4.3 Kommissionens förslag om upphävande av förordning 4056/86 innehåller också ett förslag om ändring av förordning 1/2003 så att även internationell trampfart och cabotage omfattas av den förordningen.

3. Allmänna kommentarer

3.1 EESK anser att den aktuella frågan bör behandlas med en välvägd metod där följande faktorer beaktas: konkurrensens fördelar för det europeiska näringslivets konkurrenskraft, de förändrade världshandelsmönstren och effekterna på utbudet av transporttjänster, internationella konsekvenser på transportområdet för EU:s viktigaste handelspartner och för utvecklingsländer, de globalt verksamma befraktarnas och transportföretagens synpunkter, samt de små- och medelstora befraktarnas och transportföretagens synpunkter.

3.2 Tramp- och cabotagesektorerna

3.2.1 Trampfarten verkar på en global marknad med perfekta konkurrensvillkor. Trampfartssektorns unika prägel, som erkänns av såväl yrkesfolk som forskare, lyftes också fram av EU i förordning 4056/86. EESK instämmer i att denna sektor bör följa procedurreglerna för tillämpningen av konkurrensreglerna i förordning 1/2003 och stöder därför den föreslagna metoden. EESK välkomnar kommissionens initiativ att inleda en studie om trampfartssektorns ekonomiska och rättsliga särart. För att säkra rättstryggheten uppmanar EESK kommissionen att tillhandahålla riktlinjer (innan undantaget från förordning 1/2003 avskaffas) för egenutvärderingen av huruvida olika former av samarbetsavtal inom trampsektorn är förenliga med EU:s konkurrenslagstiftning. Avsaknaden av klagomål mot och rättsliga precedensfall inom trampsektorn är ett bevis för att den verkar under perfekta konkurrensvillkor. Om rättsliga måttstockar skall kunna tillhandahållas för att sektorn själv skall ha möjlighet att bedöma om den uppfyller EU:s konkurrensregler krävs mer uppgifter om dess funktion och om överenskommelser inom sektorn. EESK ställer sig också positiv till de diskussioner som pågår mellan kommissionen och sjöfartsnäringen angående tillämpningen av artiklarna 81 och 82 när det gäller trampfart.

3.2.2 När det gäller cabotage instämmer EESK i den metod som föreslås, dvs. att cabotage skall följa procedurreglerna i förordning 1/2003. Den helt övervägande delen av överenskommelserna i denna sektor påverkar inte handeln inom EU och leder inte heller till någon begränsning av konkurrensen.

3.2.3 Mot bakgrund av detta stöder EESK kommissionens syn på hur trampfarts- och cabotagesektorerna skall behandlas i framtiden.

3.3 Linjetrafik

3.3.1 Vad avser linjesjöfarten noterar EESK kommissionens förslag att upphäva det nuvarande gruppundantaget för linjekonferenser i EG-fördragets konkurrensbestämmelser på grundval av att de fyra kumulativa villkor som anges i artikel 81.3 i EG-fördraget inte längre är uppfyllda. Kommissionen anser att ett sådant upphävande kommer att leda till lägre transportkostnader, samtidigt som tillförlitliga transporttjänster säkras och den europeiska industrins konkurrenskraft stärks. EESK väntar med att uttala sin ståndpunkt för att se huruvida det föreslagna avskaffandet kommer att få hållbara effekter.

3.3.2 Kommittén noterar kommissionens avsikt att utfärda lämpliga riktlinjer om konkurrens inom sjöfartssektorn i syfte att underlätta övergången till ett fullt konkurrensutsatt system. EESK uppmanar kommissionen att utarbeta riktlinjerna i nära samråd med relevanta aktörer och att informera relevanta EU-institutioner på vederbörlig sätt.

3.3.3 Kommissionens förslag är resultatet av en översyn som inleddes 2003, med deltagande av alla relevanta EU-institutioner och aktörer. Kommissionen gav tre oberoende konsulter i uppdrag att ta fram varsin undersökning om eventuella följder av ett upphävande av gruppundantaget för linjekonferenser. Slutsatserna har offentliggjorts på GD Konkurrens webbsida.

3.3.4 EESK har också noterat att kommissionens förslag att avskaffa gruppundantaget för linjesjöfarten endast baseras på artikel 83 i EG-fördraget (konkurrensbestämmelser), medan den rättsliga grunden för förordning 4056/86 var EG-fördragets artikel 83 (konkurrensbestämmelser) i kombination med artikel 80.2 (transportpolitik).

3.3.5 EESK noterar kommissionens erkännande av att konkurrenslagstiftningen inte tillämpas på samma sätt i alla jurisdiktioner i världen och att skillnader förekommer. Kommissionen erkänner också att det internationella samarbetet mellan konkurrensmyndigheter får allt större betydelse.

3.3.6 EESK ser positivt på att kommissionen driver en politik med två syften, dels att främja det bilaterala samarbetet med EU:s viktigaste handelspartner, dels att finna möjligheter att utöka det multilaterala samarbetet på konkurrensområdet. EESK uppmanar därför kommissionen att påskynda satsningarna på att säkerställa att samarbete och dialog av den typen bidrar till att identifiera potentiella problem som en följd av att förordning 4056/86 upphävs inom EU, och till att lösa sådana problem på ett konstruktivt sätt med respekt för de olika rättsystemens och jurisdiktionernas särart. Det är av central betydelse för den internationella handeln att linjesjöfarten behandlas på samma sätt i olika länder.

3.3.7 EESK uppmanar kommissionen att beakta resultatet av dialog och samarbete mellan kommissionen och de viktigaste handelspartnerna i samband med utarbetandet av konkurrensriktlinjer inom sjöfartssektorn.

3.3.8 Kommittén konstaterar att följande beståndsdelar har tagits upp i kommissionsförslaget motiveringsdel och anser att de bör beaktas i samband med utarbetandet av konkurrensriktlinjer inom sjöfartssektorn:

- Kommissionen konstaterar att sjöfartstjänster har stor betydelse för EU:s ekonomi. Sjötransporter står för 90 % av EU:s utrikeshandel och 43 % av handeln inom EU.
- Sedan förordning (EEG) nr 4056/86 antogs har den pågående trenden mot ökad containertransport i grunden förändrat linjefarten. Detta har lett till fler och större fullständigt specialiserade containerfartyg och till att tyngdpunkten nu ligger på nätverk av världsomspännande rutter. Det har också bidragit till ökad popularitet för nya operationella avtal och till att linjekonferensernas betydelse har minskat.
- Konferenssystemet, som har funnits i 150 år, bygger fortfarande på multilaterala och bilaterala avtal där EU:s medlemsstater och/eller gemenskapen är avtalsslutande parter. EESK noterar kommissionens konstaterande att dessa avtal leder till att upphävandet av vissa bestämmelser i förordning 4056/86 (artiklarna 1.3.b–c, 3–8 samt 26) bör uppskjutas i två år för att gemenskaperna skall hinna säga upp eller omförhandla dessa avtal med tredje länder.

3.3.9 EESK rekommenderar att kommissionen också tar hänsyn till den mänskliga aspekten (inverkan på sysselsättningen för europeiskt sjöfolk) och inte bara till konkurrensfaktorer när gruppundantaget för linjekonferenser avskaffas. EESK anser också att kommissionen bör bedöma storleksordningen på denna effekt, framför allt genom kommittén för social dialog inom sjöfarten.

3.3.10 EESK rekommenderar att kommissionen tar hänsyn till säkerhetsaspekten (att kvalitets-sjöfarten går förlorad till följd av utflaggning från EU) och inte bara till konkurrensfaktorer när gruppundantaget för linjekonferenser avskaffas.

3.3.11 EESK anser att kommissionen också bör ta hänsyn till de små och medelstora företagens intressen i samband med upphävandet av förordning 4056/86. De små och medelstora företagen "utgör ryggraden i EU:s ekonomi" och de spelar en viktig roll i den reviderade Lissabonstrategin. Marknaderna bör

förbli öppna för den nuvarande och potentiella konkurrensen, inklusive små och medelstora rederier och befraktare.

3.3.12 EESK menar att en konsolidering visserligen kan få positiva effekter för EU:s näringsliv (effektivitetsvinster, skalfördelar, besparingar), men att försiktighet bör iaktas så att inte den konsolidering som upphävandet av förordning 4056/86 kan leda till resulterar i färre aktörer på de relevanta marknaderna, dvs. mindre konkurrens.

3.3.13 EESK uppmanar de två berörda aktörerna på europeisk nivå, befraktarna och transportföretagen, att i samband med det nya systemet diskutera frågor av gemensamt intresse och betydelse för båda parter.

4. Särskilda kommentarer

4.1 Rättslig grund

4.1.1 EESK noterar att förordning 4056/86 hade en dubbel rättslig grund (artikel 80.2 och artiklarna 81–82 och 83, om transportpolitik respektive konkurrens), medan man i förslaget endast bibehåller en (artiklarna 81–82). EESK noterar också att den enda rättsliga grunden stöds av rådets rättstjänst. Kommittén skulle uppskatta information från Europaparlamentets rättstjänst om huruvida transportaspekterna är underordnade konkurrensaspekterna och huruvida rättstjänsten håller fast vid sin åsikt om den dubbla rättsliga grunden enlighet med sin tidigare ståndpunkt (december 2005).

4.2 Lagkonflikter

4.2.1 Kommissionen föreslår ett upphävande av artikel 9 i förordning 4056/86 på grund av att man inte anser att ett upphävande av gruppundantaget för linjekonferenser skulle ge upphov till en risk för en internationell lagkonflikt. Kommissionens argument är att en sådan lagkonflikt uppstår först när en jurisdiktion förbjuder något som en annan jurisdiktion kräver. Kommissionen har inte kännedom om någon jurisdiktion som kräver att linjerederier organiseras i konferenser.

4.2.2 EESK uppmanar kommissionen att utforma en bestämmelse i riktlinjerna för att hantera lagkonflikter, som en förberedelse för potentiella framtida problem med rättsliga instrument inom andra jurisdiktioner. En sådan bestämmelse om samråd kommer att minimera eventuella konflikter och leda till ömsesidigt godtagbara lösningar på internationell nivå.

Bryssel den 5 juli 2006

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs

ordförande

Anne-Marie SIGMUND