

Továbbá az sem világos, hogy a felfüggesztés csak azokra a projektekre vonatkozik-e, melyeket a határozathozatal utáni év január elseje után hagytak jóvá, és hogy mi történik azokkal, melyeket már az előtt a dátum előtt jóváhagytak.

Brüsszel, 2005. április 13.

A Régiók Bizottsága
elnöke
Peter STRAUB

A Régiók Bizottsága véleménye a következő témákban: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről”

és

„Fehér Könyv az EK versenyszabályainak tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó 056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról”

(2005/C 231/04)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Parlament és a Tanács kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló irányelvjavaslatára (COM(2004) 654 final; 2004/0240 (COD)) és az „EK-versenyszabályok tengeri közlekedésre való alkalmazásáról” szóló 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatához készült fehér könyv”-re (COM(2004) 675 final);

tekintettel a Tanács 2004. december 2-i határozatára, mellyel felkéri a Bizottságot, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 265. cikkének (1) bekezdése, illetve 80. cikke alapján e témához véleményt nyilvánítson;

tekintettel a Bizottság elnökének 2004. november 3-i határozatára, amellyel a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot ezzel kapcsolatos véleményének kidolgozásával bízta meg;

tekintettel az Európai Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett „A szolgáltatási minőség javítása a tengeri kikötőkben: Központi szempont az európai forgalomhoz. Az Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslata a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről.” című közleményére (COM(2001) 35 final), beleértve az Európai Parlament és a Tanács módosított irányelvjavaslatát a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről (bizottsági előterjesztés az EK-szerződés 250. cikkének (2) bekezdése szerint (COM/2002/0101 final));

tekintettel az Európai Bizottság Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett „A szolgáltatási minőség javítása a tengeri kikötőkben: Központi szempont az európai közlekedés számára” (CdR 161/2001 final) ⁽¹⁾ című közleményéhez kapcsolódó 2001. szeptember 20-i véleményére;

tekintettel az EGSZB az Európai Parlament és a Tanács a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló irányelvjavaslatához fűzött 2001. szeptember 29-i véleményére (CES 1495/2001);

tekintettel az EFTA-államok Állandó Bizottságának az Európai Parlament és a Tanács a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférésről szóló irányelvjavaslatához készített 2002. május 2-i beszámolójára;

⁽¹⁾ HL C 19, 2002.1.22. 3.o.

az EK-Szerződés 251. cikke (4) bekezdésének a 2003. október 22-i egyeztető bizottsági jóváhagyás után létrejött, az Európai Parlament és a Tanács a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréstől szóló irányelvét érintő közös szövegtervezete (PE-CONS 3670/03 – C5-0461/2003 – 2001/0047(COD)) **alapján**;

tekintettel az Európai Parlament egyeztető bizottságban részt vevő küldöttségének 2003. november 4-i jelentésére (A5-0364/2003) az Európai Parlament és a Tanács a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáféréstől szóló irányelvének az egyeztető bizottság által jóváhagyott közös szövegtervezetéről;

tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlament és a Tanács a kikötői biztonság javításáról szóló irányelvjavaslatához (COM/2004 76 final) kapcsolódó 2004. szeptember 29-i véleményére (CdR 163/2004 final) ⁽¹⁾;

a tagállamok és közvállalkozások közti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról szóló 80/723/EGK irányelv módosítására létrejött 2000. július 26-i 2000/52/EK bizottsági irányelv **alapján**;

tekintettel a Szerződés 85. és 86. [ma 81. és 82.] cikkének a tengeri közlekedésre való alkalmazásának részleteiről szóló, utoljára a 2002. december 16-i 1/2003 rendelettel módosított 1986. december 22-i 4056/86/EGK tanácsi rendeletre;

a 2000. március 23–24-i lisszaboni Európai Tanács elnökségének következtetései **alapján**, amelyekben az Európai Bizottságot felszólítja, hogy „az olyan területeken, mint a gáz, az áram, postaszolgáltatások és a szállítás, gyorsítsa fel a liberalizációt”;

tekintettel a „Az európai közlekedéspolitiká 2010-ig: itt az idő dönteni” című 2001. szeptember 12-i fehér könyvre (COM(2001) 370 final);

tekintettel az EK-Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének tengerhajózási vállalatok (konzorciumok) közti megállapodások, határozatok és összehangolt magatartások bizonyos csoportjaira való alkalmazására vonatkozóan létrejött 2000. április 19-i 823/2000/EK bizottsági rendeletre;

a Szerződés 81. és 82. cikkében lefektetett versenyszabályok végrehajtásával kapcsolatos 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet **alapján**;

tekintettel a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) titkárságának „Competition policy in liner shipping” (Versenypolitika a vonalhajózásban) című 2002. április 16-i beszámolójára;

a Szerződés 81. és 82. cikkének a tengeri közlekedésre való alkalmazásának részleteiről szóló 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatával kapcsolatos, 2003. márciusából származó bizottsági konzultációs irat **alapján**;

a Bizottságnak a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatához kapcsolódó konzultációs iratára tekintettel kapott hozzászólások („received comments”) **alapján**;

támaszkodva a Rotterdami Erasmus-Egyetem 2003. november 12-i beszámolójára, mely szerint az egyetem támogatja az Európai Bizottság 4056/86/EGK rendelete felülvizsgálatához kapcsolódó konzultációs iratához érkezett hozzászólások feldolgozását;

tekintettel az Európai Bizottságnak a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatával kapcsolatos, 2003. decemberéből származó vitairatára;

az European Liner Affairs Association (ELAA) „A 4056/86 rendelet felülvizsgálata: javaslat egy új szabályozási szerkezetre” című 2004. augusztus 6-i irata **alapján**;

tekintettel a „Területi kohéziós politika” szakbizottság által 2005. február 4-én elfogadott véleménytervezetre (CdR 485/2004 rev.1, előadó: **Rolf Harlinghausen**, a Hamburgi Törvényhozó Testület Európa-bizottságának tagja, DE/EPP);

⁽¹⁾ HL C 43, 2005.2.18., 26. old.

az alábbi okok mérlegelése alapján:

- 1) A szállítási szektor liberalizációja – különösen a lisszaboni menetrend 2000. évi megszavazása óta – az Európai Unió és tagállamainak egyik központi célkitűzése.
- 2) A „Területi kohéziós politika” szakbizottság számára és a Régiók Bizottsága számára is összességében különösen a közlekedéspolitika élvez prioritást, mint ahogy azt számos – különösen a kikötői szolgáltatásokról szóló irányelv első tervezetével kapcsolatosan Gianfranco Lamberti által megfogalmazott – vélemény jelzi. Így a Bizottság ezzel is hangsúlyozza, hogy az európai közlekedéspolitika alapvetően hozzájárul a kohézió megteremtéséhez egy kibővített és még sokszínűbb Európában.
- 3) Az Európai Unió a következő években a közlekedési szolgáltatások iránti kereslet jelentős növekedésével fog szembesülni. Ez a növekedés, melynek alapja többek között a gazdasági növekedés, az Unió bővítése és a kereskedelmi kapcsolatok intenzívebbé válása, ráadásul a teherforgalmat fogja jelentős mértékben érinteni.
- 4) Különösen a közúti infrastruktúra várható túlterhelésére tekintettel ezért a közlekedési forgalom irányításához és a közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez jelentős erőfeszítések megtételére van szükség. A környezetbarát tengeri szállításnak ennek során központi szerep jut, mivel annak potenciális kapacitásai hozzájárulhatnak az áru- és teherforgalomnak a közútról való áthelyezéséhez és a közlekedés hosszú távú fejlesztéséhez. Egy kibővített, illetve kiépített, hatékony, intermodális közlekedési hálózat számottevő hatással lesz a part menti, kikötői és hátszági területekre és ezáltal az ott megtelepedett kikötői gazdaságra és a tengeri szállításban részt vevő vállalatokra. Feltételezhető, hogy ez a teljes belső piacra pozitívan kisugárzó fejlődés többek közt a Keleti-tenger térségében fog határozottan érezhetővé válni.
- 5) A hatékony közlekedési rendszerek alapfeltételét képezik Európa nemzetközi versenyképességének. Megbízható keretfeltételeket kell teremteni, hogy a közlekedési szektorban ösztönzést lehessen teremteni a befektetések még intenzívebbé tételéhez. Ehhez a közösségi jognak meg kell felelnie a hatékony verseny és a szabad piaci hozzáférés alapelveinek, de a befektetések biztonságával, a megfelelő biztonsági intézkedésekkel, a szociálisan elfogadható munkafeltételekkel és a magas szintű környezetvédelmi szabványokkal szemben támasztott követelményeknek is.
- 6) A Dél-Amerikához és Ázsiához képest az Európában lényegesen alacsonyabb kikötői átrakodási költségekre tekintettel elengedhetetlen, hogy a kikötői verseny és hatékonyság javítását célzó intézkedéseket a status quo veszteségeinek elemzése alapján vitassák meg. Ilyen elemzés azonban ez idáig még nem áll rendelkezésre.
- 7) Ezenfelül utalni kell arra, hogy az évtizedek során, különösen a kikötőkben, de a tengeri közlekedés területén is működő komplex struktúrák alakultak ki. Ez hozzájárult ahhoz, hogy az Európai Unióban és annak kikötőiben letelepedett, illetve tevékenységet folytató számos cég ma már világszerte a legjövődolgozóbb és legversenyképesebb vállalatok közé tartozik. A jogi keretfeltételek módosítása során ezért megfelelő módon figyelembe kell venni a szállítási szektor struktúrái, illetve az ezek és a többi gazdasági esemény közti kölcsönös függőségi rendszerre gyakorolt hatásokat. E struktúrák összetettségét a Bizottság el is ismeri, hiszen jelentős ráfordításokat irányoz elő arra a célra, hogy olyan működő és versenyképes közlekedési rendszerek kerüljenek kialakításra, mint a „short sea shipping” és a „motorways of the sea”.
- 8) A tengeri közlekedés és a kikötői szolgáltatások területén vitathatatlanul szükséges deregulációt kellő érzékenységgel kell végrehajtani. A megfelelő átmeneti szabályoknak arra kell törekedniük, hogy elkerüljék – már csak foglalkoztatáspolitikai okokból is –, hogy az Európában telephellyel rendelkező, illetve tevékenységet folytató vállalatok az egyéb világpiaci résztvevőkkel szemben, akár átmenetileg is, kedvezőtlenebb helyzetbe kerüljenek, illetve az Európai Unión belüli eltolódásokat.
- 9) Az egész világra kiterjedő összehasonlításban megállapítható, hogy mind a tengeri közlekedés, mind pedig a kikötői szolgáltatások terén nagyon különböző versenypolitikai és -jogi keretfeltételek vannak érvényben. Ezért az Európai Unión belüli piac liberalizáció fokának, terjedelmének és gyorsaságának kérdésében iparpolitikai megfontolásoknak is szerepet kellene játszaniuk. Ezeket mostanáig teljesen figyelmen kívül hagyták. Emellett kiegészítő foglalkoztatáspolitikai intézkedéseket kellene bevezetni annak érdekében, hogy a liberalizációnak rövid távon a lehető legkevesebb negatív hatása legyen.

2005. április 13–14-én tartott 59. plenáris ülésén (az április 13-i ülésnapon) a következő véleményt fogadta el:

I. Javaslat az Európai Parlament és a Tanács irányelvéhez a kikötői szolgáltatásokhoz való piaci hozzáférés tárgyában

1. A Régiók Bizottságának általános megjegyzései

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.1 **pozitívnak értékeli**, hogy a Bizottság kikötői szolgáltatásokhoz külön közösségi keretet akar létrehozni. Ez még inkább érvényes arra a tényre tekintettel, hogy a most már 25 tagállamból 20 kikötőt működtet.

1.2 **örvendetesnek tartja** az Európai Bizottságnak az irányelvetervezet keretében felsorolt alapvető céljait, hogy a kikötők ágazatában verseny és hatékonyság legyen biztosítható. Amennyiben hatékonysági hiányosságok állnának fent, a liberalizáció, a szabad piaci hozzáférés és az átláthatóság eszközei járulhatnak hozzá a célok eléréséhez.

1.3 **egyértért** az Európai Bizottsággal abban, hogy az átláthatósági irányelv kikötői vállalkozásokra való alkalmazása mellett a kikötői beruházásokhoz tiszta és átlátható, de ugyanakkor rugalmas támogatási iránymutatások elfogadására van szükség, hogy a kikötői ágazatban a verseny továbbra is korrekt módon és hatékonyan alakuljon.

1.4 **üdvözli**, hogy az Európai Bizottság engedélyezi a köztulajdonban levő kikötőknek, hogy a hatékony verseny ösztönzésének céljából kikötői szolgáltatásokat nyújtsanak.

1.5 **mindazonáltal sajnálja**, hogy az Európai Bizottság az első megíúsult próbálkozás után nem sokkal, a szükséges elemzések elvégzése nélkül egy, a fontos szabályozási területeken megszigorított tervezetet terjeszt elő, mely számos olyan módosítást tartalmaz, melyek többnyire a Tanács és az Európai Parlament által elutasított első tervezeten alapulnak, és részben határozottan elmaradnak az egyeztető eljárás eredményei mögött.

1.6 **hiányolja** az európai kikötők és kikötői szolgáltatások uralkodó piaci struktúrájának megfelelő figyelembevételét. Valójában nagy verseny van az egyes európai kikötők között, mely oda vezet, hogy csak a hatékony és kedvező árú kikötők tudják megállni helyüket az európai versenyben.

1.7 a kikötők közti intenzív versenyből azt a **következtetést vonja le**, hogy a kikötőkön belül csak azok a szolgáltatások tudnak érvényesülni, melyek hatékony és kedvező költségű előállítás módszereket alkalmaznak. Mivel a kikötői szolgáltatások nem hatékonyan működő kínáló rontják a teljes kikötő teljesítőképességét, ezeket a kikötők közti verseny a termelés növelésére kényszeríti.

1.8 **hiányolja** annak a ténynek a megfelelő figyelembevételét, hogy a verseny nem csupán egyetlen kikötő tevékenységeire korlátozódik, hanem egész szállítási láncok versenynek egymással. Ezen szállítási láncok egy részterületbe – vagyis a kikötőkbe – való beavatkozás hatást gyakorol a hátszorsági

forgalom teljes logisztikai láncára. Az új javaslat ezért valójában a kikötői szolgáltatásokhoz való hozzáférésnél jóval többet szabályoz. E szabályozásnak a logisztikai területre ható következményei nem láthatók előre.

1.9 **tart** az európai kikötőiszolgáltatás-kínálók számának csökkenésétől, amennyiben az irányelvetervezet a jelenlegi formájában kerül megvalósításra. Nem zárható ki, hogy az Európai Unión kívüli kikötőkből néhány szolgáltató, amely monopolisztikus hazai piacain magas hozamokat ér el, még inkább benyomul Európa kulcsfontosságú kikötőibe és a kiválasztási eljárásokban magas pénzügyi ajánlatokkal érvényesül. Ez különösen akkor érvényes, ha az ajánlat összege az egyetlen vagy a döntő kiválasztási kritérium. Ez az európai kikötői gazdaság jelenlegi struktúráit, melyeket az állami és magán terminálüzemeltetők nagy száma jellemez, jelentős mértékben veszélyeztet. Amennyiben ily módon néhány terminálüzemeltető a kikötői forgalomból jelentős piaci részesedést hasíthat ki magának, Európában is monopolisztikus struktúrák fognak kialakulni, melyek az intenzívebb verseny céljával nem összeegyeztethetők.

1.10 **tart** továbbá a kikötői szolgáltatók beruházásainak csökkenésétől. Az irányelv a szerződési futamidőkkel és a térítésekkel kapcsolatban bizonytalanságot fog teremteni, ami a várható amortizációs bevételek jelentős csökkenéséhez vezet. Továbbá e bizonytalanság miatt a beruházások refinanszírozási költségei növekednek, mivel a bankszektor a Bázeli II-vel összefüggő követelmények miatt fokozottan figyelembe fog venni bizonyos kockázatokat. Az irányelvnek már ez a két következménye is jelentősen csökkenti a beruházási kedvet.

1.11 az EK-szerződés 5. cikkében rögzített szubszidiaritási elv, valamint az arányosság elvének megsértését **látja**, mivel az irányelv nem veszi kellőképpen figyelembe, hogy a tagállamok szintjén az európai kikötők közt már liberalizált verseny van. Az irányelvvvel javasolt szabályozásokra ezért jelenlegi formájukban és hatókörükben nincs szükség.

1.12 **ezért aggódik**, hogy az irányelvben javasolt intézkedésekkel az Európai Bizottság kifejezetten üdvözlendő céljai nem valósulnak meg, és attól tart, hogy az európai kikötők és kikötői szolgáltatások növekedésének és hatékonyságának jelenlegi, jelentősen emelkedő trendje inkább visszaesik.

1.13 **helyesnek tartja**, hogy az a lehetőség, hogy a kikötők maguk nyújtsanak bizonyos kikötői szolgáltatásokat, nem korlátozódik meghatározott szituációkra, hanem általánosan biztosított. E téren biztosítani kell a tisztességes és átlátható versenyfeltételek megőrzését, ha a kiválasztási eljárásban maga a kikötőigazgatás más – magánkézben lévő – piaci szereplőkkel versenyez.

1.14 kiegészítésként **szeretné hozzáfűzni**, hogy a különböző nyelvű szövegváltozatokban tartalmi eltérések vannak, melyek az irányelvjavaslat értékelését megnehezítik.

Az irányelv egyes részkérdései

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

1.15 **tart** attól, hogy az engedélyezési kötelezettség keretében előírányzott követelmények a kikötői igazgatás számára a „liberalizációs” irányelv céljainak ellentmondó, hatalmas bürokratikus ráfordítással járnak. A tervezet azt irányozza elő, hogy az irányelv által érintett összes kikötői szolgáltatás (műszaki-hajózási szolgáltatások, mint révkalauzolás, vontatás és kikötés, számos rakományátrakodással kapcsolatos tevékenység, valamint személyszállításhoz kapcsolódó szolgáltatások) a jövőben engedélyköteles legyen. Ez olyan kikötői szolgáltatásokra is kiterjed, melyeket eddig engedélyeztetés nélkül végeztek. A jövőben a kikötőigazgatóságoknak jóval több engedélyt kell kiadniuk, mint eddig, mivel pl. azoknak az ingatlanulajdonosoknak is, akik saját ingatlanukon nyújtanak kikötői szolgáltatásokat, engedélyre lesz szükségük. Akik az árukat saját maguk kezelik, azoknak is engedélyre lesz szükségük, mely ugyan határozatlan időre adható, azonban csak addig érvényes, ameddig az árukat saját maga kezelő a megadásához szükséges kritériumoknak megfelel. A kikötőigazgatóság tehát ráadásul még arra is kötelezve lenne, hogy az engedélyeket felülvizsgálja. Az engedélykiadási kritériumok betartása mellett pl. foglalkoztatási és szociális előírásokat is meg kellene vizsgálni, mely alapvetően a munkajogi ellenérdekű fél feladata. E kötelezettségek összességükben esetenként meg is haladhatnak egy kikötőigazgatóság kapacitásait.

1.16 **elképzelhetőnek tartja** a tulajdonjogoknak az ingatlanulajdonosok számára előírányzott engedélyezési kötelezettség általi megsértését, valamint az összeegyeztethetetlen-séget az EKSZ 295. cikkével, mely szerint a tagállamokban a tulajdoni rend érintetlenül marad. Amennyiben egy kiválasztási eljárás keretében saját kikötőterületére nem a tulajdonos kapja meg a megbízást, hanem egy harmadik személy, akkor a tulajdonos saját ingatlanán nem nyújthatna többé kikötői szolgáltatásokat. A kikötőigazgatóságnak másrészt, mivel nem tulajdonos, nincs hozzáférése a kikötői területekhez és addig nem köthet harmadik személlyel bérleti/haszonbérleti szerződést, míg a tulajdonos bele nem egyezik, és főképp nem kényszerítheti a tulajdonost, hogy kössön szerződést egy harmadik személlyel, aki a megbízást elnyerte. A kiadott engedély így semmit sem érne.

1.17 **nyomatékosan rámutat arra**, hogy a tervezett kiválasztási eljárás keretében komplikációk merülhetnek fel. Ha valamilyen korlátozást kell életbe léptetni, az irányelvtervezet szerint csak azokat az engedélyeket kell meghagyni, amelyeket kiválasztási eljárás keretében adtak ki. Minden olyan engedély azonban, melyet még a jelenlegi jogi helyzet szerint, szabályosan adtak ki, érvényét vesztené. Az új jogalkotási aktus e visszaható hatálya miatt ezért a kikötőigazgatóságok kötelesek lennének az irányelv hatálybalépését követően az összes engedélyt, a már meglévőket is, kiválasztási eljárás keretében újból kiadni.

1.18 a verseny torzulásának kockázatát **látja** abban, hogy kizárólag a tagállamok illetékességi körébe tartozik a vállalatok maradék értéke utáni kártalanítás kiszámítási szabályainak meghatározása. Így például lehetővé válhatna egy kártalanítás kiszámításakor (rejtett) utólagos engedmények érvényesítése az

ingatlanadóból. Ezért az az irányelvtervezetben lefektetett elv, hogy a kártalanítás világos, előre meghatározott szabályok szerint történjen, nem konkretizálja kellőképpen a kártalanítás kiszámításának tagállami szabályozásával szemben támasztott követelményeit. Másrésztől minden közösségi jogi szabályozásnak – ha nem akarja maga is a verseny torzítását előidézni – tekintettel kell lennie a mindenkor nemzeti értékcsökkenési szabályok és adórendszerek különbségeire. Ezeknek az elveknek megfelelően egy európai szabályozás például kötelezően előírhatná általánosan érvényes nemzeti értékcsökkenési szabályok alkalmazását. Az ezektől való eltérést csak tárgyilag indokolt esetben lenne szabad engedélyezni. Ezen túlmenően az átláthatóság növelése érdekében kötelezővé kellene tenni a kiszámítás szabályainak közzétételét, vagy legalább az Európai Bizottságnak való bejelentését;

1.19 az irányelv egyes részszabályai alapján **tart** a beruházások csökkenésétől:

a) Az engedélyek új, rövidebb érvényességi időtartama nem igazodik az amortizációhoz szükséges időtartamhoz. Ez a túl szűkre szabott érvényességi időtartam oda fog vezetni, hogy bizonyos hosszú távú beruházások vagy egyáltalán nem fizetődnek ki, vagy – hogy gyorsabb amortizációt lehessen elérni – elkerülhetetlenné válik az eddig nemzetközi viszonylatban kedvező árak emelése.

b) Az irányelvjavaslat nem tartalmaz hosszabbítási lehetőséget a már kiadott engedélyekre. A tervezet szerint nem lehet engedélyeket meghosszabbítani új pályázat lebonyolítása nélkül, mely az engedély elvesztésének veszélyével jár. Ilyen körülmények közt hosszú távú beruházások előreláthatólag csak az engedélyek érvényességi időtartamának elején fognak történni. Az ezt követő időben a fennmaradó érvényességi idővel párhuzamosan folyamatosan csökken a beruházási kedv.

c) A tervezett térítési szabályok nem kielégítőek. Korszerű műszaki berendezésekre fordított beruházások esetén a tőkebefektetés mellett jelentős ráfordításokra van szükség a dolgozók oktatásához, valamint az üzemi munkamenet korrekcióihoz. A hatékony lefolytatáshoz emellett jelentős forrásokra van szükség a szállítási lánc differenciált hálózatán belüli pozicionáláshoz. Ha a térítésnél e ráfordításokat figyelmen kívül hagyják, az már a beruházások kidolgozásának időpontjában csökkentheti a jövedelmezőségi elvárásokat, aminek a beruházások csökkenése vagy teljes elmaradása a következménye.

1.20 az átmeneti előírások hiánya miatt a már működő kikötői szolgáltatók szempontjából jelentős jogi bizonytalanságot **lát**. A piacon már működő vállalatok nem bíznak abban, hogy a jövőben is az eddigi méretekben fogják tevékenységüket folytatni. Ha a jövőben egy új kikötői szolgáltató szintén tevékenységet kíván folytatni, és korlátozó helyzet áll fenn, akkor a már ott működő kikötői szolgáltatóknak alá kell vetnie magát egy kiválasztási eljárásnak, azzal a veszéllyel, hogy elveszti az engedélyt. Ezáltal egyrészt meg fog rendülni a meglévő szerződésekbe vetett bizalom, másrészt az engedélyek fennmaradásával kapcsolatos bizonytalanság a beruházási hajlam jelentős csökkenéséhez fog vezetni. Folyamatban lévő szerződésekbe való egyoldalú belenyúlás esetén ráadásul fennáll a jelentős kártérítési követelések veszélye.

1.21 a saját árukezelésnél alkalmazott korlátozások miatt azt **prognosztizálja**, hogy az óceánjáró hajók számára csökkenni fog az európai kikötők vonzereje. Az irányelvtervezetben azt irányozzák elő, hogy a saját árukezelés saját fedélzeti személyzettel csak a rövid távú tengeri forgalomban és az ún. „tengeri gyorsforgalmi utak”-nál megengedett. A nemzetközi óceánjáró hajók eszerint nem lennének többé jogosultak arra, hogy a fedélzeti ellenőrzéseket saját fedélzeti személyzetükkel végezzék el.

1.22 a saját szárazföldi személyzet alkalmazásának tervezett lehetősége miatt szociális dömpingtől, a kikötői szolgáltatások minőségének és termelékenységének csökkenésétől, valamint a műszaki és politikai biztonsági követelményekkel (ISPS) való összeütközésektől **tart**. Ez ezenfelül az Európai Bizottság által előirányzott pályázatási rendszert aláásná annyiban, hogy az átrakódó vállalatok például kapnának engedélyt rakodási tevékenységekhez, ezeket azonban gyakorlatilag nem tudnák használni, mert a hajózási vállalatok saját maguk végeznék el az árukezelést.

1.23 **örvendetesnek tartja** a révkalauz-szolgáltatásokhoz készült szabályozás rugalmasságát, mely a tagállamok számára lehetővé teszi, hogy a nemzeti engedélyezési feltételeket és a szolgáltatók kiválasztását tárgyszerű szempontokhoz igazítsák. A Bizottság mégis **megkérdőjelezi** a tagállamok a révkalauzozási szolgáltatások hatékonyságának javítását illető értesítési kötelezettségének ésszerűségét, mivel a révkalauzozási szolgáltatások esetében – ahogy azt maga az irányelvtervezet is hangsúlyozza – a tengeri forgalmi biztonság és személyes szaktudás kritériuma a döntő.

2. A Régiók Bizottságának ajánlásai

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

2.1 **ügy véli**, hogy az irányelvet nem kellene jelen formájában elfogadni, mivel az nem támogatja a versenyt a kikötői ágazatban, hanem további felesleges vagy nem megfelelő szabályokat alkot, amely sérti mindenekelőtt a kikötői szolgáltatásokat nyújtó kis- és középvállalkozások érdekeit, ösztönzi a szociális dömpinget, és ezáltal rontja a kikötők hatékonyságát és igazságos versenyfeltételeit. Az Európai Bizottság által meghatározott célkitűzéseket ezzel az irányelvvel nem lehet elérni;

2.2 a további tanácskozás előtt **elengedhetetlennek tartja** a kikötői szolgáltatások jelenlegi piaci helyzetének differenciált elemzését. A kikötői szolgáltatásoknál a piaci túlszabályozás veszélyének, mely a verseny és a hatékonyság csökkenését vonja maga után, eredményesen csak az európai kikötői gazdaság fontos részpiacain tapasztalható fő gyengeségeket részletesen ismerve lehet elejét venni.

2.3 **meg van győződve arról**, hogy a jogi bizonytalanság csökkentéséhez és a kiszámíthatóság érdekében a piacon már működő vállalatok számára fennmaradási garanciára van szükség. Ezért a már működő vállalatokat a meglévő szerződések, illetve engedélyek érvényességi idejének tartamára ki kellene vonni az engedélyezési kötelezettség köréből, vagy pedig a már meglévő engedélyeket az irányelv által meghatáro-

zott maximális időtartamra érvényben kellene hagyni. Legalább azonban az átmeneti határidőknek megfelelőeknek kellene lenniük, vagyis az érintett vállalatok objektív szükségleteinek megfelelően meg kellene hosszabbítani azokat.

2.4 **az a véleménye**, hogy a tagállamok szintjén olyan térítési szabályozásokat kell létrehozni, melyek egy engedély szabályos lejárta után is igazodnak a különböző nemzeti értékcsökkenési leírási szabályozásokhoz és ezzel egyidejűleg az engedély fennmaradását fiktív módon feltételezve veszik figyelembe a vállalat tényleges értékét. Egy ilyen szabályozás mind a vállalatok szervezetbe, személyzetbe és a szállítási láncban való pozicionálásra fordított, beruházás jellegű ráfordításait, mind pedig a különböző intézményi keretfeltételeket figyelembe veszi.

2.5 **ügy véli**, a közösségi jognak elő kellene írnia, milyen elemeknek szabad illetve kell bekerülniük a kártalanítás alapjául szolgáló elszámolási szabályozásba. A megfelelő szabályozásnak azonban tekintettel kell lennie a mindenkori tagállami értékcsökkenési és adójogi rendszerek közötti különbségekre

2.6 **amellett van**, hogy az engedélyezések érvényességi időtartama az elvégzett beruházások futamidőéhez igazodjon. Ezenfelül hosszú távú és csak az engedély érvényességi időtartama közben eszközölt beruházások esetén hosszabbítási lehetőségeket kell biztosítani. A Bizottság **javasolja** legalább azoknak a határidő-szabályozásoknak az átvételét, melyek az Európai Parlament és a Tanács egyeztető bizottságának „port package I”-gyel kapcsolatos javaslatában találhatók.

2.7 **javasolja**, hogy a kötelező engedélyezési kötelezettséget egy olyan engedélyezési kötelezettséggel váltsák fel, mely csak egy korlátozó szituáció esetén érvényesül. Ez jelentős forrásmegtakarítással járna.

2.8 **szükségesnek tartja**, hogy a saját árukezelést korlátozások nélkül csak a saját fedélzeti személyzetre szűkítsék le. A szociális dömping elkerülése végett és biztonsági okokból kifelől a tagállamok a saját árukezelést azokra a kikötőhasználokra kellene hogy korlátozhasssák, akik hajói az adott tagállam zászlója alatt hajóznak.

2.9 **azon a véleményen van**, hogy az irányelv térbeli érvényességi területét ki kellene terjeszteni a kikötőkhöz vezető vízi utakra. Ugyanígy a tengeri hajózás számára hozzáférhető folyókat és csatornákat is fel kellene venni az irányelvbe, akkor is, ha azok nem a kikötőhöz vezető kizárólagos utat jelentik. Ez a javaslat azonban csak azzal a kifejezett feltétellel érvényes, hogy a Régiók Bizottságának egyéb javaslatait megvalósítják. Ha ugyanis a térbeli alkalmazási területet a többi javaslat figyelembe vétele nélkül terjesztenék ki, az a felvázolt problémákat csak fokozná.

2.10 kifejezetten **támogatja** az Európai Bizottság azon szándékát, hogy a kikötőkhöz átlátható támogatási iránymutatásokat bocsát ki.

2.11 **azt a véleményt képviseli**, hogy az EU-kikötők teljesítményének növelése és a verseny intenzívebbé tétele csak akkor érhető el, ha a figyelembe veszik a Bizottság javaslatait.

II. Fehér könyv az EK-versenyszabályok tengeri közlekedésre való alkalmazásáról szóló 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatához

3. A Régiók Bizottságának általános megjegyzései

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

3.1 **dicsérőleg nyilatkozik** az Európai Bizottság azon törekvéséről, hogy az EK-versenyszabályok tengeri közlekedésre való alkalmazásáról szóló 4056/86/EGK rendeletet felülvizsgálatnak veti alá, és ehhez intenzíven fel kívánja használni és be kívánja vonni a tengerhajózási vállalatok és szövetségeik szakértelmét;

3.2 **egyetért** az Európai Bizottsággal abban, hogy egy átmeneti fázis után minden jövőbeli szabályozásnak teljes mértékben és kivétel nélkül teljesítenie kell az EKSZ 81. cikkének (3) bekezdésében megnevezett feltételeket;

3.3 **teljes mértékben egyetért** az Európai Bizottsággal annyiban, hogy az ár- és mennyiségmegállapodásokkal és további versenykorlátozó egyezségekkel kapcsolatos kivételes tényállásokat teljesen meg akarja szüntetni;

3.4 **egyetért** az Európai Bizottsággal **abban**, hogy az 1/2003 rendeletben a kabotázssal és szabadhajózási szolgáltatásokkal kapcsolatban rögzített versenyjogi kivételeket meg lehet szüntetni, mivel fenntartásukhoz valóban nem láthatók elfogadható indokok. A kivételes tényállások eltörlése mellett szólnak ezenkívül az is, hogy ez eleve ellene hat annak, hogy az európai üzemeltetőket versenyjogi szempontból egyenlőtlen elbánásban részesítsék (még ha ez egyébként valószínűtlen is);

3.5 **üdvözl**i, hogy az Európai Bizottság által előterjesztett fehér könyv intenzíven foglalkozik a meglévő szabályozások európai versenyjoggal való összeegyeztethetőségével, a Bizottságnak mégis az a benyomása, hogy bár határozott jelek vannak arra vonatkozóan, hogy a jelenlegi szabályozások az EKSZ 81. cikkének (3) bekezdésével már nem egyeztethetők össze, mégis ésszerű lehetne az Európai Bizottság erre vonatkozó következtetéseit még megalapozottabb adatbázisra építeni. Ezzel az Európai Bizottság mind a tengerhajózási vállalatok által kifejezésre juttatott aggályoknak elébe tudna menni, mind az EKSZ 253. cikkéből következő követelményeknek meg tudna felelni.

3.6 **azon a véleményen van**, hogy hiányzik egy széles körű következményelemzés. E tekintetben a Bizottság abban bízik, hogy az ilyen megfontolások legkésőbb akkor fontos szerepet fognak játszani, amikor konkrét szabályozási javaslatok megfogalmazására kerül sor; itt majd különösen a kereskedelmi forgalomra, a beruházásokra, piaci részesedésekre és fogyasztói árakra gyakorolt hatásokat kellene fokozottabban figyelembe venni. Az az ellenvetés, hogy az elemzést megnehezíti, hogy a hosszú évek óta létező vonalhajózási kartellek miatt egy versenyfeltételek között működő piachoz éppen nincsenek adatok, csak feltételeken helytálló. Ez ugyanis olyan problematikát vet fel, mellyel minden, eddig intenzíven szabályozott szektor liberalizációjakor szembesülni kell.

3.7 **főképp azt mérlegeli**, hogy az esetleges módosításoknak nem kellene-e a foglalkoztatáspolitikai szempontokat is jobban előtérbe helyezni, elvégre az Európai Bizottság állítása szerint is a piac fokozottabb koncentrációja és ebből eredően

az innováció felfutása lenne várható. Ez a fejlemény ugyan kutatás- és iparpolitikai szempontból is támogatandó lenne, azonban negatívan is kihathatna a vállalkozásoknál a foglalkoztatásra;

3.8 **úgy véli**, hogy az European Liner Affairs Association (ELAA) azon javaslata, hogy bizonyos névtelenített információk időben késleltetett és nem diszkriminatív jellegű cseréje ezentúl is lehetséges legyen, jó szándékú vizsgálatot érdemel, hiszen a szabadon rendelkezésre álló piaci információk nagyobb átláthatósághoz vezethetnek és ezzel a verseny szempontjából előnyösek is lehetnek. Egy minden piaci résztvevő számára hozzáférhető árindex fontos részét képezné annak a rendszernek, mely a hajózási kartellek meglévő tarifái irányérték-funkciójának átvételét szolgálja. Itt azonban feltétlenül biztosítani kell a hatékony ellenőrzést és a pusztán információcserére való korlátozást.

3.9 **hangsúlyozni** szeretné, hogy itt – bizonyos szabályozások esetleg módosított formában való fennmaradásának kérdése mellett – elsősorban arról van szó, hogy az európai piacon megtelepedett és működő vállalatok szükségleteinek megfelelő és differenciált átmeneti tényállások révén megfelfutunk. Ezeket elsősorban egy átfogó következményelemzés eredményeihez kell igazítani. Ezen összefüggésben a Bizottság is **ki szeretné emelni**, hogy a 4056/86 sz. rendelet egy csak a tengerhajózásra érvényes, abszolút kivételt jelentett az EU versenyrendszerében; az ágazatnak ezért mindig mindig kellett számolnia, hogy a szabályozást egy későbbi időpontban felül fogják vizsgálni. A meglévő szabályozások további érvényben maradására vagy átmeneti tényállások beiktatására vonatkozó igény ezért nem indokolható csupán a jogbiztonsággal és a jogos elvárások védelmével. A rendelkezések megalkotójának azonban figyelembe kell vennie, hogy a hajózási kartellek sok évtizede léteznek, a gyakorlat mélyen gyökerezik és az üzleti kapcsolatok a hajózási kartellek körül épültek ki.

3.10 **nem osztja azt a nézetet**, hogy a 4056/86/EGK rendelet 2. cikkében foglalt, a műszaki megállapodások megengedhetőségére vonatkozó szabályozásokat valóban hatályon kívül kellene helyezni. Az Európai Bizottság ellenvetései – hogy a szabályozás csupán deklaratív, zavart teremt és a hajótulajdonosok részéről túl tágra értelmezett – a hatályon kívül helyezéssel nemhogy megszűnnének, hanem fokozódnának, mivel műszaki megállapodások törvényi szabályozás nélkül is megengedettek lennének. Világos szabályozás nélkül inkább további elhatárolási nehézségek adódnának. A Régiók Bizottsága **véleménye szerint** ezért egy olyan szabályozás, mely ezentúl is *expressis verbis* meghatározza a megengedett megállapodásokat, fenntarthatja a jogbiztonságot és segíthet a tájékozódásban. Ennek az is előfeltétele, hogy a 2. cikket, illetve a megfelelő jövőbeli előírást kiigazítsák annyiban, amennyiben az eddig fennálló szabályozások a jövőbeli versenyrendszer kialakítása folytán tárgyaltanná válnak. A jövőbeli előírást a konzorciumok csoportmentességébe (823/2000/EK rendelet) lehetne beépíteni.

3.11 **úgy véli**, hogy a jogi keretfeltételek egész világra kiterjedő egységesítése verseny- és iparpolitikai okokból is kívánatosnak tűnik. Ez annál is inkább érvényes, mivel az európai piacot most már liberalizálni kell, és más hajózó nemzetek a versenyt saját piacaikon jelenleg részben még messzebb menően szabályozzák, mint az európai piacra vonatkozó, jelenleg érvényben lévő közösségi jog.

3.12 **utal arra**, hogy a fehér könyv eddig nem foglalkozott kielégítő módon a 4056/86 sz. rendelet eltörlésének, ill. módosításának az érvényben lévő nemzetközi jogra gyakorolt hatásával és a lehetséges jogi ütközések megszüntetésével;

3.13 **felülvizsgálatra érdemesnek tartja** a 4056/86 sz. rendelet 9. cikkének tervezett hatályon kívül helyezését, mely szerint az EU és harmadik államok közti jogi összeütközések esetén tárgyalásokra van lehetőség. Ezt a szabályozást ugyan eddig még nem alkalmazták, ez azonban éppen akkor változhatna meg, ha a tengerhajózásra jelenleg érvényben lévő versenyjogot, ahogy eddig tervezték, alapos felülvizsgálatnak vetik alá. Ezenkívül a tárgyalás igénye nem csak akkor merülhet fel, amikor egy jogrendszer valami olyat követel meg, amit egy másik jogrendszer tilt, hanem már abban az esetben is, ha egy jogrendszerben valamit megengednek, ami egy másik jogrendszerben tiltott.

4. A Régiók Bizottságának ajánlásai

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

4.1 a tengerhajózási vállalatokhoz és szövetségekhez **fordul**, hogy ne zárkózzanak el azon népgazdasági előnyök elől, melyek a verseny növekedésével a közérdek számára elérhetők;

4.2 **kiáll amellett**, hogy a további eljárásokat tartalmilag és időben úgy kell kialakítani, hogy a tengerhajózási vállalatok és szövetségeik aggályait tartósan vizsgálni lehessen. Azt, hogy mennyiben lehet ezeket az aggályokat figyelembe venni vagy elvetni, részletesen ki kell fejteni. Csak így lehet a tengerhajózáshoz egy hosszú távú, jogbiztonságot garantáló és lehetőleg minden oldalról elfogadott versenyrendszert teremteni.

4.3 **amellett áll ki**, hogy amennyire lehetséges, végezzenek átfogó következményelemzést, mely a kereskedelmi forgalmakra, befektetésekre, piaci részesedésekre és fogyasztói árakra gyakorolt hatásokat részletesebben is megvizsgálja. A bizottság a liberalizáció hatásainak vizsgálatakor különösen a foglalkoztatás- és szociálpolitikai szempontok figyelembevételét **javasolja**;

4.4 **abból indul ki**, hogy az ELAA javaslata stabil alapul szolgál egy jövőbeli szabályozáshoz; e téren a Bizottság a hatékony ellenőrzés biztosításának céljából feltétlenül **szükségesnek tartja**, hogy az Európai Bizottság az ELAA által az információgyűjtéshez, -névtelenítéshez és -továbbításhoz kialakítandó tanácskozó testületben személyesen és szervezési szinten részt vegyen. Ezenkívül a Bizottság **véleménye szerint** meg kellene fontolni, hogy minden információáramlás az Európai Bizottságon, illetve egy általa megbízott megfigyelőn keresztül is végbemenjen, vagy akár a testület közvetlenül az Európai Bizottságnál kapjon helyet. Így az Európai Bizottság tartósan elemezhetné az információcserének a piacra és az azon uralkodó versenyre gyakorolt hatásait. Mivel megbízható eredmények csak hosszabb idő után lennének várhatóak, kézenfekvő lenne hosszabbítási lehetőséggel rendelkező, korlátozott időre szóló, próba jellegű szabályozást elfogadni.

4.5 **amellett van**, hogy meg kell vizsgálni, hogy az átmeneti szabályozások igazodhatnak-e például az amortizációs időtartamokhoz vagy ahhoz, hogy előreláthatólag mennyi időt igényelnek a hajótulajdonosok ahhoz, hogy az új feltételekhez a megvásárolt, illetve hosszú vagy rövid távon bérelt hajóik portfoliójának változtatásaival alkalmazkodni tudjanak;

4.6 **kezdeményezi** annak vizsgálatát, hogy az átmeneti határidők hosszúsága bizonyos körülmények között földrajzi szempontok szerint is szabályozható, vagyis az adott regionális piacon uralkodó feltételek szerint meghatározható lehet-e. Így az átmeneti határidő a Keleti-tenger térségére inkább rövidebbre lenne szabható, mivel itt csak kevés vonalhajózási kartell létezik, ezzel szemben az Atlanti-óceán szakaszain inkább hosszúra, mivel ott a vonalhajózási kartellek dominálnak;

4.7 **szeretne rámutatni arra**, hogy az átmeneti határidők beiktatása és hosszúsága a piaci részesedési küszöbökhez („market share threshold”-okhoz) is igazodhatna;

4.8 **ezért felszólít arra**, hogy a 4056/86/EGK rendelet 2. cikkével kapcsolatos meglévő bizonytalanságok ne szolgáljanak alapul ahhoz, hogy az abban foglalt szabályozásokat hatályon kívül helyezzék, hanem azt a 4056/86/EGK és a 823/2000/EK rendelethez kapcsolódva inkább tartalmi felülvizsgálatnak vessék alá: egyrészt biztosítani kellene az EKSZ 81. cikkének (3) bekezdésével való összeegyeztethetőséget és a koherenciát a jövőbeli versenyrendszerrel, másrészt ésszerű lenne a szabályozásokat azokon a pontokon konkretizálni, amelyeknél az Európai Bizottság a tengerhajózás általi túl széles körű értelmezéstől tart, illetve azt már meg is állapította. Ha az érintett vállalatok el akarják érni, hogy a 2. cikkben foglalt szabályozások megmaradjanak, ajánlatos volna e témában saját kezdeményezésükből javaslatokat benyújtaniuk.

4.9 Egyébként **azon a véleményen van**, hogy mind kétoldalú és multilaterális szinten, mind pedig a meglévő nemzetközi szervezeteken belüli együttműködés keretében további erőfeszítések megtétele ajánlatos, hogy világszerte egységesebb és ezzel korrektebb versenyfeltételek legyenek elérhetők. Ezen összefüggésben azt is meg kellene vizsgálni, hogy más államok szabályozásai szolgálhatnak-e példaként az Európai Unió számára, és ha igen, mennyiben.

4.10 **javasolja** a 4056/86 sz. rendelet 9. cikkének legalább egy több éves határidőre korlátozott és hosszabbítási lehetőséggel rendelkező szabályozás alapján történő megtartását.

Brüsszel, 2005. április 13.

A Régiók Bizottsága
elnöke
Peter STRAUB