

2005. december 1., csütörtök

- k) A Bizottság megválasztott elnöke a biztosok teljes testületét bemutatja a Parlament ülésén. A bemutatást vita követi. A vita lezárása érdekében bármelyik képviselőcsoport vagy legalább harminchét képviselő beterjeszthet állásfoglalásra irányuló indítványt. Az állásfoglalásra irányuló indítványról szóló szavazás után a Parlament szavaz arról, hogy megadja-e jóváhagyását az elnök és a Bizottság egyéb tagjainak testületként való kinevezéséhez. A Parlament a leadott szavazatok többségével dönt, név szerinti szavazással. A Parlament elnapolhatja a szavazást a következő ülésig;
2. elfogadja a következő szabályokat arra az esetre, ha a Bizottság hivatali ideje alatt összetételében vagy a tárcák felosztásában változás történik:
- a) Ha lemondás, felmentés vagy elhalálozás miatt szabadul fel egy poszt, a Parlament sürgősen felkéri a bizottsági poszt jelöltjét, hogy vegyen részt az (1) bekezdésben lefektetett feltételekkel megegyező meghallgatáson.
- b) Új tagállam csatlakozása esetén a Parlament felkéri biztosjelöltjét, hogy vegyen részt az (1) bekezdésben lefektetett feltételekkel megegyező meghallgatáson.
- c) A tárcák nagyobb arányú átszervezése esetén az érintett biztosokat felkérlik, hogy jelenjenek meg a megfelelő parlamenti bizottság előtt, mielőtt megkezdik új hatáskörük gyakorlását;
3. a Bizottság jóváhagyási folyamata előkészítésének megkönnyítése érdekében felkéri a Tanácsot, hogy hozza előre a következő parlamenti választásokat 2009 júniusáról májusra.
4. utasítja elnökét, hogy ezt az állásfoglalást juttassa el az eljárási szabályzatért felelős bizottsághoz, hogy a következő parlamenti választások előtt kellő időben benyújthassa a szabályzat megfelelő módosításait;
5. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Bizottságnak, az Európai Tanácsnak és a Tanácsnak.

---

P6\_TA(2005)0466

## A versenyszabályok alkalmazása a tengeri szállításra

### Az Európai Parlament állásfoglalása az EK versenyszabályainak a tengeri szállításra történő alkalmazásáról (2005/2033(INI))

Az Európai Parlament,

- tekintettel az EK-Szerződés 80., 81., 82., 83., 85. és 86. cikkére,
- tekintettel az EK versenyszabályainak a tengeri szállításra történő alkalmazásáról szóló, 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról szóló fehér könyvre (COM(2004)0675),
- tekintettel az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: ideje határozni” című fehér könyvre (COM(2001)0370),
- tekintettel a 2000. március 23–24-i lisszaboni Európai Tanács ülés elnökségének következtetéseire, amelyben felkérte a Bizottságot, hogy „gyorsítsa fel a liberalizációt olyan területeken, mint a gáz-, a villamosenergia, a postai szolgáltatások és a közlekedés”,
- tekintettel a 954/79/EGK tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>, amely keretszabályozást tartalmaz a vonalhajózási konferenciák magatartási kódexének az EK-Szerződéssel összeegyeztethető alkalmazására,
- tekintettel a Szerződés 85. és 86. cikkének (jelenleg 81. és 82. cikk) a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1986. december 22-i 4056/86/EGK tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup>,

<sup>(1)</sup> HL L 121., 1979.5.17., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 378., 1986.12.31., 4. o.

**2005. december 1., csütörtök**

- tekintettel a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri szállításra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup>,
- tekintettel a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2000. április 19-i 823/2000/EK tanácsi rendeletre <sup>(2)</sup>,
- tekintettel a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EGK tanácsi rendeletre <sup>(3)</sup>,
- tekintettel a Bizottságnak a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról szóló, 2005. július 13-i vitaanyagára,
- tekintettel a Bizottság Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatósága nevében az ICF Consulting által elkészített, és 2005 májusában megjelentetett, „A vonalhajózásról szóló gazdasági tanulmány” végleges jelentésére,
- tekintettel a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatósága megbízásából készített, a Global Insight által kidolgozott „A versenyszabályok alkalmazása a vonalhajózásban” című, 2005. november 8-án közzétett tanulmányra,
- tekintettel a Bizottságnak a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról szóló, 2003. március 27-i konzultációs anyagára,
- tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak <sup>(4)</sup>, valamint a Régiók Bizottságának <sup>(5)</sup> a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról szóló fehér könyvről szóló véleményére,
- tekintettel az Egyesült Nemzetek Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciájának 1974-es, a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó magatartási kódexére,
- tekintettel az OECD Titkárságának „Versenypolitika a vonalhajózásban” című, 2002. április 16-i véleményére,
- tekintettel az Európai Vonalhajózási Ügyek Társaságának (ELAA) „Javaslat egy új szabályozási struktúrára” című, 2004. augusztusi 6-i levelére a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról,
- tekintettel a rotterdami Erasmus Egyetem 2003. november 12-i jelentésére a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatáról szóló bizottsági konzultációs dokumentumhoz kapott hozzászólások feldolgozásában nyújtott segítségnyújtás vonatkozásában,
- tekintettel eljárási szabályzatának 45. cikkére,
- tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A6-0314/2005),

A. mivel az európai hajózás olyan ágazat, amely folyamatosan fejlődik és egy különösen globalizált és versenyző piacon működik, amelyet az együttműködés, az összeolvadások és szövetségek új formái jellemeznek, amelyek folyamatosan átalakítják a tengeri szállítás piacának körülményeit és feltételeit, és a néhány nagy hajótársaságba történő koncentrálódás folyamata figyelhető meg;

B. mivel a tengeri szállítás eddig két nagy kategóriába tartozott: a) a vonalhajózási piac, azaz a menetrendszerű járatok és b) a nemzetközi bérelt (tramp-) hajózási szolgáltatások, azaz a nem menetrendszerű járatok, és mivel az első kategória, a vonalhajózás, 1875-től vonalhajózási konferenciák rendszerébe szerveződött, míg a másik kategória nem menetrendszerű módon működik és a fuvardíjakat szabadon alkudják ki a kereslet és a kínálat szerint;

<sup>(1)</sup> HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

<sup>(2)</sup> HL L 100., 2000.4.20., 24. o.

<sup>(3)</sup> HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL C 157., 2005.6.28., 130. o.

<sup>(5)</sup> HL C 231., 2005.9.20., 38. o.

2005. december 1., csütörtök

- C. mivel a konferenciák stabilizáló szerepét az Egyesült Nemzetek Kereskedelmi és Fejlesztési Konferenciájának (UNCTAD) 1974-es vonalhajózási konferenciákra vonatkozó magatartási kódexe elismerte;
- D. mivel a 4056/86/EGK rendelet mentesítette a konferenciákat a versenypolitika szabályai (a Szerződés 81. és 82. cikke) alól, de megengedte a szabad kereskedelmet, ami azt jelenti, hogy a külső társaságok jelentős versenyét biztosította, míg a nemzetközi tramphajózás és kabotázs (tengeri szállítás, amely kizárólag egy és ugyanazon tagállam kikötői között zajlik) mentesek a közösségi versenyszabályok végrehajtásának szabályai (1/2003/EK rendelet) alól;
- E. mivel ma már az együttműködés más formái jelennek meg, mint például a vonalhajózási társaságok konzorciumai, amelyek szintén csoportmentesség alá esnek (a többek között a 611/2005/EK rendelettel<sup>(1)</sup> módosított 823/2000/EGK rendelet); mivel azonban hatályuk eltér egymástól, mert a referenciárátákat nem lehet a rendeletben megállapítani;
- F. mivel a vonalhajózási konferenciáknak az elmúlt tizenhat évben érvényes mentessége fontos szabályozó szerepet játszott a nemzetközi kereskedelem fejlődésében, és a konferenciák jelenlegi rendszere „liberálisabbnak” látszik, mint a múltban, míg megtartja azt az előnyét, hogy megbízható vonalhajózási szolgáltatást nyújt versenyképes árakon;
- G. mivel az 1997–2004 közötti időszakban figyelemre méltóan nőtt a fő vonalhajózási rendszerek által kezelt nemzetközi kereskedelem volumene és (némi ingadozás mellett) jelentősen nőtt a kisebb konferenciarendszerek által kezelt ilyen kereskedelem volumene;
- H. mivel, a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálata tekintetében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy:
- nincs további indoka a vonalhajózási konferenciák mentesítésének,
  - nincs további indoka a tramphajózási szolgáltatásoknak és a kabotázsnak a verseny végrehajtási szabályai alól való mentesítésének,
  - nincs jogos indok a műszaki megállapodásokra vagy a jogi kollízióra vonatkozó szabályok fenntartására, és ezért ezek eltörlését javasolja,
- I. mivel az érdekelt felek többsége pártolja a jelenlegi rendszer felülvizsgálatát az árstabilitás, a hatékony, jó minőségű szolgáltatások és a kis és közepes hajózási társaságok folyamatos versenyképessége elérésének céljával;
- J. mivel a „Global Insight” tanácsadó cég a Bizottság kezdeményezésére jelenleg hatástanulmányt végzett azon hatások megállapítása érdekében, amelyek akkor következhetnek be, ha a 4056/86/EGK rendeletben lévő vonalhajózási vonatkozó csoportmentességet visszautasítják, és az ELAA alternatív javaslata alapján létrehozott rendszerre cserélik;

### Általános

- felhívja a Bizottságot és valamennyi érdekelt felet annak tudomásulvételére, hogy a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatának célja az kell legyen, hogy megőrizze az életképes és versenyképes európai hajózási ágazatot, és támogassa annak kiterjesztését a lisszaboni stratégia keretében és a közlekedéspolitikai stratégiához kapcsolódva, ahogy azt a fehér könyv és a Marco Polo I. és Marco Polo II. program összefoglalja, valamint, hogy ezt elengedhetetlenül fontos megtenni tekintettel arra, hogy új tengeri hatalmak jelentek meg, név szerint Kína, Dél-Korea és Tajvan;
- felhívja a Bizottságot, hogy gondosan vegye figyelembe egy lehetséges alternatív rendszer következményeit a teljes tengeri szállítási ágazatra, vagyis a vonalhajózási konferenciák tagjaira és az azokon kívüliekre és versenytársaikra (független szervezetekre), vevőikre (a szállítmányozók) és a végső fogyasztókra;

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2005. április 20-i, 611/2005/EK rendelete a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vonalhajózási társaságok (konzorciumok) között létrejött megállapodások, döntések és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 823/2000/EK rendelet módosításáról (HL L 101., 2005.4.21., 10. o.).

**2005. december 1., csütörtök**

3. megjegyzi, hogy a Global Insight által készített tanulmány következtetései nem alkotnak szilárd alapot a tengeri konferenciákra vonatkozó csoportmentesség eltörlésére, tekintve hogy az alkalmazási kör és az adatok szempontjából az előző tanulmányokban felvázolt hiányosságokkal e későbbi tanulmányban sem foglalkoztak; felhívja a Bizottságot, hogy ezt vegye figyelembe új javaslatának keretében, valamint tárgyalja meg azokat az érintett körökben, a Parlamenttel és a Tanáccsal;
4. felhívja a Bizottságot, hogy a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálata esetén vegye figyelembe a más országokban (az Egyesült Államokban, Ausztráliában, Japánban és Kanadában) meglévő jogi és üzemeltetési rendszereket, mivel az európai rendszer ezen országok rendszereihez viszonyított hozzáigazításának hiánya világszerte destabilizáló társadalmi-gazdasági hatásokkal járhat és protekcionista intézkedésekhez vezethet;
5. hangsúlyozza a hátrányos következmények valószínűségét a rendszer általános átalakítása esetén, nem annyira a nagy kereskedelmi hajózási társaságok, hanem inkább a kis és közepes társaságok számára, és hangsúlyozza, hogy nincs bizonyíték arra, hogy a vonalhajózási konferenciák felszámolása az árak csökkenésével járna;
6. megállapítja, hogy a teljes liberalizálás, amely a vonalhajózási konferenciák számára a 4056/86/EGK rendelet által adott mentességek megszüntetését foglalja magába, megfelelő változtatásokat tesz szükségessé a 823/2000/EK rendeletben, melyet a vonalhajózási társaságok konzorciumai számára csoportmentességet biztosító 611/2005/EK rendelet módosított;
7. úgy véli, hogy a szektorban hozott bármilyen szabályozásnak tekintetbe kell venni a sajátos korlátokkal rendelkező régiók jellegét, így az olyan típusú régiókat, melyeket a Szerződés 299. cikk 2. bekezdése ír le, és amelyek a különleges szolgáltatások további nyújtásától függenek;
8. hangsúlyozza az együttműködés növekvő számú formájának jelentőségét (amennyiben azok betartják a közösségi versenyjogot), mint amilyen a keretegyezmények területe, amelyek révén a fuvarozók – akár tagjai egy konferenciának, akár nem – rugalmasan koordinálni tudják versennyel kapcsolatos viselkedésüket a piacon a fuvardíjak és más szolgáltatási feltételek vonatkozásában;

**Vonalhajózási konferenciák**

9. arra a következtetésre jut, az Elsőfokú Bíróság esetjoga (a T-191/98, T-212/98-tól T-214/98 Atlantic Container Line AB és mások kontra Bizottság összevont ügyek, „TACA-ügy”<sup>(1)</sup>) alapján, hogy a hajók kapacitásának szabályozása csak akkor engedélyezett, ha nem hoz létre a fuvardíjak növekedésével kombinált mesterséges keresletet, és a konferenciák hatalma a fuvardíjak rögzítésében jelentősen korlátozott volt, így a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében rögzített négy konjunktív feltétel, ha csak részben is, teljesül;
10. rámutat, hogy noha a 4056/86/EGK rendelet a zárt konferenciák rendszerét erősíti meg, megengedi a szabad kereskedelmet is, ami azt jelenti, hogy a külső társaságok jelentős versenyét biztosítja és hogy nem megengedettek a vonalhajózási konferenciák részéről a verseny további korlátozásai;
11. támogatja a Bizottság szándékát, hogy felülvizsgálja – de ne helyezze hatályon kívül – a 4056/86/EGK rendeletet, a versenyszabályoknak való megfelelés biztosítása érdekében – különösen az árak közvetlen rögzítési lehetőségének kizárásával, de engedélyezve a referenciaráták meghatározását a konferenciákon vagy egy árindex rögzítését egy helyettesítési rendszer keretében, a Bíróság joggyakorlatával összhangban, valamint megbizonyosodva arról, hogy a kapcsolódó többletterhek és költségek átláthatóan és a szállítványozókkal folytatott párbeszéd után kerülnek megállapításra; hangsúlyozza, hogy minden ilyen felülvizsgálatnak védenie kell az árak stabilitását, a szolgáltatások jó minőségét és a stabil versenyt minden cég számára, bármekkora is a méretük;
12. úgy véli, hogy az Európai Vonalhajózási Ügyek Társaságának (ELAA) javaslata érdekes pontokat tartalmaz – nevezetesen egy árindex kialakítása, valamint a szállítók, a szállítványozók és az ágazat más szereplői előtt nyitva álló vitafórum kialakítását –, amelyeket a Bizottság felhasználhatna, a versenyszabályokkal összhangban, egy módosító rendelet megfogalmazása során, illetve valamennyi ilyen típusú rendelet korlátozott, öt éves érvényességi időre lehetne megalkotni, amelynek lejártá után egy kiértékelést végeznének el; úgy véli, hogy a Bizottságnak meg kell vizsgálnia e pontok összegeyztetettségét a Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében hivatkozott négy kumulatív ponttal;

<sup>(1)</sup> EBHT [2003] II-3275.

2005. december 1., csütörtök

13. úgy véli, hogy bármilyen legyen a kiválasztott alternatív megoldás, intézkedni kell egy átmeneti időszakra oly módon, hogy valamennyi érintett (szállítók, szállítványozók és az ágazat más szereplői) számára lehetővé váljon az új jogszabályi kerethez való alkalmazkodás;

14. felhívja a Bizottságot, hogy feladatmeghatározásának keretei között és a vonalhajózási konferenciák magatartási kódexével kapcsolatos ténykedéseiben tárgyaljon a többi szerződő féllel, mielőtt a 4056/86/EGK rendelet visszautasítását vagy módosítását javasolná; úgy véli, hogy ezen tárgyalások célja a tagállamok (amelyeknek a magatartási kódex alatt még kétoldalú egyezményeik vannak) számára az új jogálláshoz való legmegfelelőbb alkalmazkodási mód megtalálása, az ellentmondásos következmények elkerülése érdekében;

#### **Nemzetközi trambahajózási és kabotázs-szolgáltatások**

15. rámutat, hogy a trambahajózási ágazat túlnyomórészt szabályozatlan marad és a valódi verseny szabályai alapján működik; támogatja a Bizottság javaslatát, hogy ezeket a szolgáltatásokat vonják a 2003/1/EK rendelet (teljes verseny) hatálya alá;

16. hasznosnak tartja, hogy a jobbiztonság és az egyértelműség érdekében a Bizottság egységes eljárás keretében, iránymutatásokat fogalmazzon meg az ömlesztett áruk szállításával foglalkozó pool-rendszereknek és a szakosított kereskedelemnek a versenyszabályokkal való kompatibilitására vonatkozóan, azzal a feltétellel azonban, hogy várjon addig, míg az ajánlatokat nem hirdetik ki, és az érdekelt körökkel nem folytattak konzultációkat;

17. rámutat, hogy a kabotázs-szolgáltatási ágazat már szabályozatlan a 3577/92/EK rendeletnek megfelelően; az az álláspontja, hogy miután ezen szolgáltatásokat egy és ugyanazon tagállam kikötői között nyújtják, a tagállamok közötti közösségen belüli kereskedelmet nem érintik (a Szerződés 81. és 82. cikke), és ezért nincs szükség vagy jogi kötelezettség arra, hogy ezen területet az 1/2003/EK rendelet hatálya alá vonják;

#### **Tisztán műszaki megállapodások**

18. felhívja a Bizottságot, hogy ne folytassa a műszaki megállapodások jogszerűségét szabályozó, a 4056/86/EGK rendelet 2. cikkében foglalt rendszer megszüntetésére vonatkozó javaslatot, mivel úgy véli, hogy a műszaki megállapodásokat szabályozó tisztán jogi jellegű keret megtartása hozzájárul a jobbiztonsághoz és a szolgáltatók jobb orientálásához;

#### **Jogi kollízió**

19. felhívja a Bizottságot, hogy ne folytassa a 4056/86/EK rendeletnek a közösségi jog és harmadik országok joga közötti kollízió esetén tárgyalások tartását előíró 9. cikke megszüntetésének javaslatát, különösen a Bizottság azon szándékának fényében, hogy felülvizsgálja a versenyjogot a tengeri szállítás tekintetében;

\*

\* \*

20. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

---

**P6\_TA(2005)0467**

### **Elektronikus kommunikáció**

#### **Az Európai Parlament állásfoglalása az elektronikus kommunikáció európai szabályozásáról és piacairól (2005/2052(INI))**

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az „Európai elektronikus kommunikációs rendelet és piacok 2004” című közleményére (COM(2004)0759),
- tekintettel a 2005. március 22-i és 23-i brüsszeli Európai Tanács elnökségi következtetéseire,