

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat tanácsi rendeletre a Szerződés 85. és 86. cikkének a tengeri szállításra történő alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről és az 1/2003/EK rendelet hatályának a kabotázsra és a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra való kiterjesztéséről”

COM(2005) 651 final/2 – 2005/0264 (CNS)

(2006/C 309/10)

2006. február 10-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 83. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. május 30-án elfogadta (Előadó: Dr. Anna Bredima-Savopoulou).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. július 5–6-án tartott 428. plenáris ülésén (a 2006. július 5-i ülésnapon) 156 szavazattal 1 ellenében, 7 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB támogatja a javaslatot, hogy az 1/2003/EK ⁽¹⁾ rendeletben foglalt eljárási versenyszabályokat terjesszék ki a **tramphajózási ágazatra és a kabotázsra** is. Nagyra értékeli azt a vitát, amelyet az Európai Bizottság és a hajózási ágazat folytat a 81. és 82. cikknek a tramphajózásra való alkalmazásáról. Mivel a tramphajózási ágazatban még nem éltek panaszszal és jogi precedens sem volt, további információkra lesz szükség az ágazat működéséről és megállapodásairól. Az EGSZB ezért üdvözlözi az Európai Bizottságnak a tramphajózási ágazat gazdasági és jogi jellemzőinek tanulmányozására irányuló kezdeményezését. A jogbiztonság érdekében az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy (az 1/2003/EK rendelet alóli kizárás feloldása előtt) nyújtson iránymutatást az arra irányuló önértékeléshez, hogy a tramphajózási ágazat különböző formákban megvalósuló együttműködési megállapodásai mennyiben egyeztethetők össze az EU versenyjogi szabályozásával.

1.2 A **vonalhajózási ágazattal** kapcsolatban az EGSZB tudomásul veszi azt az európai bizottsági javaslatot, hogy helyezték hatályon kívül a vonalhajózási konferenciákra az EK-Szerződés versenyszabályai alól nyújtott csoportmentességet, mivel már nem teljesül az EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében meghatározott négy kumulatív feltétel. Az Európai Bizottság véleménye szerint a mentesség hatályon kívül helyezése alacsonyabb szállítási költségeket eredményez, miközben valamennyi kereskedelmi modellben fenntartható marad a szolgáltatások megbízhatósága, és javul az európai iparág versenyképessége. Az EGSZB nem feltétlenül ért egyet azzal, hogy ez hosszú távon fenntartható.

1.3 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésekor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje a biztonsággal kapcsolatos szempontokat is (a színvonalas hajózás elvesztése a „kiregisztálás” miatt, vagyis abból eredően, hogy uniós országok helyett más államok zászlaját választják a hajók).

1.4 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésekor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje a humán erőforrással kapcsolatos szempontokat (az európai tengerészek foglalkoztatására gyakorolt hatást) is.

1.5 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság megfelelő versenypolitikai iránymutatásokat kíván kiadni a tengerészeti ágazatra, hogy segítse az ágazat zökkenőmentes átalakulását egy teljesen versenyképes rendszerré. Az Európai Bizottság 2007 végéig ki akarja hirdetni az iránymutatásokat. 2006 szeptemberében – azaz a kihirdetés előtt – az Európai Bizottság az iránymutatás előkészítéséhez vezető köztes lépésként „vitaanyagot” tesz közzé a vonalhajózásról. Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy az érdekelt felekkel szorosan egyeztetve dolgozza ki az iránymutatásokat, és ennek megfelelően tájékoztassa az illetékes EU-intézményeket.

1.6 Az európai bizottsági javaslat egy 2003-ban kezdődött felülvizsgálati folyamat eredménye, amelyben az összes érintett EU-intézmény és érdekelt fél részt vett. Az Európai Bizottság három tanulmány elkészítésére is megbízást adott független tanácsadóknak, akik áttekintették a csoportmentességi rendszer hatályon kívül helyezésével kapcsolatban felmerült témákat, és megállapításait közzétették a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján.

1.7 Az EGSZB tudomásul vette azt is, hogy a vonalhajózásra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésére irányuló európai bizottsági javaslat egyedül az EK-Szerződés 83. cikkén alapul (versenyszabályok), viszont a 4056/86/EGK rendelet jogalapja az EK-Szerződés 83. cikke (versenyszabályok) és a 80. cikk (2) bekezdése (közlekedéspolitika) együtt. Az EGSZB nagyra értékelné, ha az Európai Parlament Jogi Szolgálat tájékoztatást adna arról, hogy a közlekedéspolitikai megfontolások a versenypolitikai megfontolások alá vannak-e rendelve, továbbá hogy a Szolgálat fenntartja-e a korábbi véleményében ⁽²⁾ bemutatott álláspontját a kettős jogalappal kapcsolatban.

⁽¹⁾ A Tanács 2002. december 16-i 1/2003/EK rendelete a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 1, 2003.1.4., 1. o.) EGSZB-velemény: HL C 155., 2001., 73. o.

⁽²⁾ A6-0314/2005, 2005. 12. 01.

1.8 Az EGSZB szerint más joghatóságok jogi eszközei miatt a jövőben kollízió alakulhat ki, ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy vegyen fel egy rendelkezést az iránymutatásokba az ilyen jellegű problémák kezelésére. Egy ilyen, a konzultációra vonatkozó rendelkezés a lehető legkisebbre csökkenti a feszültségek lehetőségét, és nemzetközi szinten kölcsönösen elfogadható megoldásokat eredményez.

1.9 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság elismeri, hogy a joghatóságok nem alkalmazzák egységes módon az egész világon a versenyjogot, és eltérések figyelhetők meg. Az Európai Bizottság elismeri a versenyjogot végrehajtó hatóságok közötti nemzetközi együttműködés egyre növekvő jelentőségét is.

1.10 Az EGSZB üdvözlí, hogy az Európai Bizottság kettős politikát folytat, amelynek keretében egyrészt egyre jobb kétoldalú együttműködést alakít ki az EU fő kereskedelmi partnereivel, másrészt pedig a versenypolitika terén vizsgálja a többoldalú együttműködés bővítésének módjait. Az EGSZB ezért ösztönzi az Európai Bizottságot az arra irányuló erőfeszítéseinek fokozására, hogy az ilyen jellegű együttműködés és párbeszéd elősegítse a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése miatt az EU-ban felmerülő lehetséges problémák meghatározását, és ezeket a problémákat – az egyes jogrendszerek sajátosságainak kellő tiszteletben tartásával – konstruktívan oldják meg. A nemzetközi kereskedelem szempontjából döntő fontossággal bír a következetesség megteremtése a különböző országokban a vonalhajózási szolgáltatások kezelése között.

1.11 Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy a tengerészeti ágazatra vonatkozó versenypolitikai iránymutatások kidolgozásakor vegye figyelembe az Európai Bizottság és a fő kereskedelmi partnerei között folytatott párbeszéd és együttműködés eredményeit.

1.12 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az európai bizottsági javaslat indoklása megemlíti a következő elemeket, és fenn tartja, hogy a tengerészeti ágazatra vonatkozó versenypolitikai iránymutatások kidolgozásakor ezeket figyelembe kell venni:

- A tengeri szállítási szolgáltatások elismerten kulcsfontosságú szerepet játszanak az EU gazdaságának fejlődésében, mivel az EU külkereskedelmének 90 %-át, az EU-n belüli kereskedelemnek pedig 43 %-át tengeri úton bonyolítják le.
- A konténeres szállítás elterjedése irányába mutató folyamatos tendencia alapvetően megváltoztatta a vonalhajózási szállítás a 4056/86/EGK rendelet elfogadása óta: a cellás konténerszállító hajók számának és méretének növekedéséhez, és a globális útvonal-hálózatok hangsúlyosabbá válásához vezetett. Mindez hozzájárult az új működési egyezségek népszerűsítéséhez és a vonalhajózási konferenciák jelentőségének csökkenéséhez.
- A konferenciarendszerre – amely 150 éve működik – még mindig az EU tagállamai és a Közösség között létrejött többoldalú és kétoldalú megállapodások az irányadók. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság elismerte, hogy e megállapodások következményeként a 4056/86/EGK rendelet következő rendelkezéseinek (az 1. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja, a 3–8. cikk és a 26. cikk) hatályon kívül helyezését két évre el kell halasztani, hogy lehetőség nyíljon e harmadik országokkal kötött megállapodások megszüntetésére vagy felülvizsgálatára.

1.13 Az EGSZB úgy véli, hogy a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése során az Európai Bizottságnak figyelembe kell vennie a kis- és középvállalkozások érdekeit is. A kis- és középvállalkozások az EU gazdaságának gerincét alkotják, és fontos szerepet játszanak a felülvizsgált lisszaboni stratégiában is. A piacnak nyitottnak kell maradnia a jelenlegi és a potenciális versennyel szemben, amelybe a kis- és középvállalkozások is beletartoznak.

1.14 Az EGSZB fenntartja azt az álláspontját, hogy a konszolidáció ugyan pozitív hatást gyakorolhat az EU iparára (hatékonyagsnövekedés, méretgazdaságosság, költségmegtakarítás), azonban óvatosságra van szükség annak elkerülése érdekében, hogy a konszolidáció – amelyhez a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése vezethet – következtében kevesebb szereplő, és ezáltal kisebb verseny legyen a szóban forgó piacokon.

1.15 Az új rendszer keretében az EGSZB két európai szintű érdekelt felet: a feladókat és a fuvarozókat kérte fel arra, hogy vegyenek részt a kölcsönös érdeklődésre számot tartó és mindkét fél számára jelentőséggel bíró kérdésekről folytatott vitában.

2. Bevezetés

2.1 A jelenlegi tendenciák és jogszabályok

2.1.1 A tengeri szállítási szolgáltatások kulcsfontosságú szerepet játszanak az EU gazdaságának fejlődésében, mivel az EU külkereskedelmének 90 %-át, az EU-n belüli kereskedelemnek pedig 43 %-át tengeri úton bonyolítják le. A tengeri szállítás már az ókor óta nemzetközi és globális tevékenység. Lényegében kétféle szolgáltatási típus szerint végzik: vonalhajózással és tramphajózással: ezek úgy működnek, mint a tengeri buszok, illetve taxik. A világflotta 25 %-át az EU zászlója alatt hajózó flották teszik ki, és az EU hajótulajdonosai a világflotta 40 %-át tartják irányításuk alatt. A világflotta egy másik 40 %-a a csendes-óceáni medence országaihoz tartozik. Az EU hajózási ágazata és annak ügyfelei (hajóbérlők/feladók) rendkívül versengő környezetben működnek a tengerentúli és európai piacokon.

2.1.2 A 4056/86/EGK rendelet meghatározza a versenyszabályok (a Szerződés 81. és 82. cikke) részletes alkalmazási szabályait a közösségi kikötőkbe irányuló és onnan érkező vonalhajózási szolgáltatások tekintetében. A tramphajózási szolgáltatásokat azonban kizárták a 4056/86/EGK rendelet alkalmazási köréből. A rendelet eredetileg két célt szolgált. Tartalmazta egyrészt az EK-versenyszabályok tengeri szállítási ágazatra történő végrehajtásának eljárási rendelkezéseit. Ez a funkció 2004. május 1-jével feleslegessé vált, amikor is a vonalhajózási szállítás az 1/2003/EK rendelet általános, versenyre vonatkozó végrehajtási rendelkezéseinek hatálya alá került. Az 1/2003/EK rendelet azonban nem vonatkozik a nemzetközi tramphajózási szolgáltatásokra és a kabotázsszolgáltatásokra. Másrészt a 4056/86/EGK rendelet meghatároz bizonyos külön érdemi versenyrendelkezéseket a tengeri szállításra vonatkozóan, különösen pedig a vonalhajózási konferenciák csoportmentességét, ami bizonyos feltételek mellett lehetővé teszi számukra, hogy rögzítsék az árakat és szabályozzák a kapacitást.

2.2 A vonalhajózási ágazat

2.2.1 Amióta elfogadták a 4056/86 sz. rendeletet, a vonalhajózási piac jelentősen megváltozott. A konténeres szállítás elterjedése irányába mutató tendencia a globális kereskedelem szerkezetének megváltozására adott válaszként a cellás konténerszállító hajók számának és méretének növekedéséhez és a globális útvonalhálózatok hangsúlyosabbá válásához vezetett. Mindez hozzájárult az új működési egyezségek népszerűsítéséhez, a vonalhajózási konferenciák jelentőségének csökkenéséhez, valamint az erős külső szereplők egyre erősödő jelenlétéhez. A világ más részein is új fejlemények figyelhetők meg, például az Egyesült Államokban, ahol az óceáni hajózás reformjáról szóló 1999. évi törvény (OSRA) módosította az USA kereskedelmét támogató konferenciákra vonatkozó szabályokat, ezáltal lehetőség nyílt bizalmi szolgáltatási szerződések megkötésére. Napjainkban a globális vonalhajózási fuvarozótársaságok főleg a kelet-nyugati és észak-déli irányú kereskedelemben működnek, míg a kis- és közepméretű fuvarozótársaságok főleg az észak-déli irányú kereskedelemben és az európai rövid távú tengeri szállításban tevékenykednek.

2.2.2 Az UNCTAD vonalhajózási konferenciákra vonatkozó magatartási kódexe eredetileg a fejlett és fejlődő országok között lebonyolított kereskedelem kiváncsá szabályozni a vonalhajózási konferenciarendszert⁽³⁾. A magatartási kódexet tizenhárom EU-tagállam és Norvégia ratifikálta, fogadta el vagy csatlakozott ahhoz, továbbá Málta aláírta, de nem ratifikálta. Emellett az EU számos, harmadik országokkal kötött megállapodása és a közösségi joganyag (a 954/79/EGK, a 4055/86/EGK, a 4056/86/EGK és a 4058/86/EGK rendelet) is hivatkozik rá⁽⁴⁾. Annak ellenére, hogy a nyílt tengeri vonalhajózási kereskedelem lényegében feleslegessé vált, az UNCTAD-kódex jogilag még mindig érvényes.

2.2.3 A szállítási szolgáltatások felhasználói (feladók és szállítványozók) rendszeresen megkérdőjelezték a konferenciarendszert, amely szerintük nem nyújt az igényeikhez igazodó megfelelő, hatékony és megbízható szolgáltatást. Különösen az ESC⁽⁵⁾ véli úgy, hogy a konferenciákra vonatkozó csoportmentesség eltörlése lehetővé tenné az ügyfél és a szolgáltató közötti partnerség javulását azáltal, hogy a hangsúlyt olyan logisztikai megoldásokra helyezi, amelyek segítik az EU vállalatok a nemzetközi versenyben. Az ügyfeleknek szintén előnyére válna az árak enyhe visszaesése, ha csökkennének az EU-ba beérkező termékek felszámlított díjtételei. Ezzel ellentétben a hajótulajdonosok azon a véleményen vannak, hogy a vonalhajózási konferenciák hozzájárultak a szolgáltatások stabilitásához, és a konferenciarendszer lehetővé tette, hogy mind globálisan, mind pedig regionálisan kezelni tudják a legtöbb kereskedelmi folyamatban az egyenlőtlenségeket (legyenek azok időszakosak vagy földrajziak, illetve az éghajlati viszonyokra visszavezethetők). Időközben a globális fuvarozótársaságok (az ELAA⁽⁶⁾ tagjai) és az ESC párbeszédet kezdték az Európai Bizottsággal, segítséget nyújtva számára az EU-versenyszabályoknak megfelelő alternatív rendszer kidolgozásában.

⁽³⁾ Az UNCTAD vonalhajózási kódexszel és a 954/79/EGK rendelettel kapcsolatos további információ céljából lásd az EGSZB véleményét: HL C 157., 2005.6.28., 130. o.

⁽⁴⁾ Lásd az UNCTAD titkársága által közzétett dokumentumot a multilaterális egyezmények státusáról: <http://www.unctad.org/en/docs/tbinf192.en.pdf> (4. oldal).

⁽⁵⁾ ESC = Európai Árufeladók Tanácsa

⁽⁶⁾ ELAA = Európai Vonalhajózási Ügyek Társasága

2.2.4 2003-ban az Európai Bizottság a 4056/86/EGK rendelet felülvizsgálatát kezdeményezte, hogy meghatározza, el lehet-e érni megbízható, menetrendszerű tengeri szolgáltatást a horizontális árrögzítésnél és a kapacitásszabályozásnál kevésbé korlátozó intézkedésekkel. Ennek érdekében 2003 márciusában konzultációs dokumentumot adott ki, 2003 decemberében pedig nyilvános meghallgatást szervezett az érdekelt felek részvételével. Ezenkívül 2004 júniusában egy vitairatot adott ki, 2004 októberében pedig egy fehér könyvet, amit az érintett felekkel folytatott kiterjedt konzultáció követett. Az Európai Parlament⁽⁷⁾ és az EGSZB⁽⁸⁾ 2005. december 1-jén, illetve 2004. december 16-án közzétette a fehér könyvről szóló véleményét, és mindkét intézmény egyetértett abban, hogy a hatályon kívül helyezés helyett a felülvizsgálatot kellene előnyben részesíteni. 2005 decemberében az Európai Bizottság végül is egy olyan rendeleti javaslatot terjesztett elő, amely a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezését irányozta elő.

2.3 A tramphajózási ágazat

2.3.1 Bár a száraz és folyékony ömlesztett áruk teljes tengeri szállításának 80 %-a világszerte tramphajózási alapon működik, a többség számára ennek az ágazatnak a legnagyobb része még mindig ismeretlen terület. A tramphajózás fő jellemzői a következők: világszerte versengő piac, szinte tökéletes versenymodell, változó és kiszámíthatatlan kereslet, sok kisvállalkozás, globális kereskedelmi modellek, könnyű be- és kilépés, nagy költséghatékonyság, gyors reagálás a piacok és a feladók igényeinek alakulására. A tramphajózási szolgáltatások piaca nagyon töredezett, és általánosságban mindeddig a hajóbérlők/feladók igényeit elégítette ki, anélkül, hogy bármilyen nagyobb probléma lett volna a versenyszabályokkal akár nemzetközileg, akár az EU-ban. Az erre az ágazatra vonatkozó panaszok hiánya további bizonyítéka az ágazat nagy versenyképességének és megfelelő sajátosságainak. Tekintetbe véve a fentieket, a 4056/86 sz. rendelet rendelkezése szerint a tramphajózási szolgáltatások olyan tevékenységek, melyekre nem vonatkozik. Az EK-Szerződés 81. és 82. cikke közvetlenül alkalmazható erre az ágazatra. Ráadásul a nemzetközi tramphajózási szolgáltatások (és a kábotázsszolgáltatások) nem tartoznak az 1/2003/EK rendelet (versenyszabályok eljárási szabályai) alkalmazási körébe sem.

2.4 Az Európai Bizottság javaslata

2.4.1 Figyelembe véve a piac és az iparág szerkezetében 1986 óta bekövetkezett változásokat, az Európai Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében a vonalhajózási konferenciákra nyújtható csoportmentesség tekintetében meghatározott négy kumulatív feltétel immár nem teljesül. Ezért az Európai Bizottság a 4056/86/EGK rendelet teljes egészének, és különösen a vonalhajózási konferenciák csoportmentességének (3–8., 13. és 26. cikk) hatályon kívül helyezését javasolta. Néhány feleslegesnek tartott rendelkezés is hatályát veszti, összhangban az Európai Bizottságnak a közösségi jogszabályok csökkentésére irányuló átfogó politikájával (2. és 9. cikk). Az Európai Bizottság álláspontja szerint a hatályon kívül helyezés következtében csökkenek a szállítási költségek, miközben valamennyi kereskedelmi modellben fenntartható marad a szolgáltatások megbízhatósága, és javul az európai ipar versenyképessége.

⁽⁷⁾ A6-0314/2005, 2005. 12. 01.

⁽⁸⁾ EGSZB-vélemény: HL C 157., 2005.6.28., 130. o.

2.4.2 A vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezése előtt az Európai Bizottság versenypolitikai iránymutatásokat kíván kiadni a tengerészeti ágazatra, hogy segítse az ágazat zökkenőmentes átalakulását egy teljesen versenyképes rendszerré. Az Európai Bizottság 2007 végéig ki akarja hirdetni ezeket az iránymutatásokat. 2006 szeptemberében – azaz a kihirdetés előtt – az Európai Bizottság az iránymutatás előkészítéséhez vezető köztes lépésként „vitaanyagot” tesz közzé a vonalhajózásról.

2.4.3 A 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezésére irányuló európai bizottsági javaslat az 1/2003/EK rendelet módosítását is javasolja, azzal a céllal, hogy e rendelet hatálya a nemzetközi trambahajózási szolgáltatásokra és a kabotázsszolgáltatásokra is kiterjedjen.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az EGSZB úgy véli, hogy a szóban forgó kérdés kiegyensúlyozott megközelítést tesz szükségessé, amely figyelembe veszi a következő tényezőket: a verseny által az EU iparágának versenyképessége számára nyújtott előnyök, a világkereskedelem szerkezetének átalakulása és ennek a szállítási szolgáltatások nyújtására gyakorolt hatása, a nemzetközi szállítással járó következmények az EU fő kereskedelmi partnereire és a fejlődő országokra nézve, a globális feladók és fuvarozók álláspontja, valamint a fuvarozás és a feladás területén működő kis- és középvállalkozások véleménye.

3.2 A trambahajózási és a kabotázsgazdaság

3.2.1 A trambahajózási ágazat globális piacon működik, tökéletes versenyfeltételek mellett. Az ágazatnak ezt a gyakorlati és elméleti szakemberek által elismert egyedi vonását az EU is elismerte a 4056/86/EGK rendeletben. Az EGSZB megérti annak szükségességét, hogy az ágazatot az 1/2003 sz. rendelet eljárási versenyszabályainak hatálya alá kell vonni, ezért támogatja a javasolt megközelítést. Az EGSZB üdvözlözi az Európai Bizottságnak a trambahajózási ágazat gazdasági és jogi jellemzőinek tanulmányozására irányuló kezdeményezését. A jogbiztonság érdekében az EGSZB arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy (az 1/2003/EK rendelet alóli kizárás feloldása előtt) nyújtson iránymutatást az arra irányuló önértékeléshez, hogy a trambahajózási ágazat különböző formákban megvalósuló együttműködési megállapodásai mennyiben egyeztethetők össze az EU versenyjogi szabályozásával. A trambahajózási ágazatra vonatkozó panaszok és jogi precedensek hiánya azt bizonyítja, hogy az ágazat tökéletes versenyfeltételek mellett működik. Az EK versenyszabályai szerinti önértékelés jogi mércéjének megállapítása érdekében több információra van szükség az ágazat működéséről és megállapodásairól. Az EGSZB nagyra értékeli azt a vitát is, amelyet az Európai Bizottság és a hajózási ágazat folytat a 81. és 82. cikknek a trambahajózásra való alkalmazásáról.

3.2.2 A tengeri kabotázst illetően az EGSZB egyetért a javasolt teendővel, vagyis hogy az 1/2003/EK rendelet eljárási szabályait terjesszék ki a kabotázásra is. Az ágazatban az egyezmények túlnyomó többsége nem lenne hatással az EU-n belüli kereskedelemre, és nem okozna semmilyen versenykorlátozást sem.

3.2.3 A fent említettek alapján az EGSZB egyetért a trambahajózási és kabotázsgazdaság jövőbeli kezelésére vonatkozó európai bizottsági megközelítéssel.

3.3 A vonalhajózási ágazat

3.3.1 A vonalhajózási ágazattal kapcsolatban az EGSZB tudomásul veszi azt az európai bizottsági javaslatot, hogy helyezze hatályon kívül az EK-Szerződés versenyszabályai alól a vonalhajózási konferenciák számára nyújtott csoportmentességet, mivel már nem teljesül az EK-Szerződés 81. cikkének (3) bekezdésében meghatározott négy kumulatív feltétel. Az Európai Bizottság véleménye szerint a mentesség hatályon kívül helyezése alacsonyabb szállítási költségeket eredményez, miközben valamennyi kereskedelmi modellben fenntartható marad a szolgáltatások megbízhatósága, és javul az európai ipar versenyképessége. Az EGSZB nem feltétlenül ért egyet azzal, hogy ez hosszú távon fenntartható.

3.3.2 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság megfelelő versenypolitikai iránymutatásokat kíván kiadni a tengerészeti ágazatra, hogy segítse az ágazat zökkenőmentes átalakulását egy teljesen versenyképes rendszerré. Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy az érdekelt felekkel szorosan egyeztetve dolgozza ki az iránymutatásokat, és ennek megfelelően tájékoztassa az illetékes EU-intézményeket.

3.3.3 Az európai bizottsági javaslat egy 2003-ban kezdődött felülvizsgálati folyamat eredménye, amelyben az összes érintett EU-intézmény és érdekelt fél részt vett. Az Európai Bizottság három tanulmány elkészítésére is megbízást adott független tanácsadóknak, akik áttekintették a csoportmentességi rendszer hatályon kívül helyezésével kapcsolatban felmerült témákat, és megállapításait közzétették a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján.

3.3.4 Az EGSZB tudomásul vette azt is, hogy a vonalhajózásra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésére irányuló európai bizottsági javaslat egyedül az EK-Szerződés 83. cikkén alapul (versenyszabályok), viszont a 4056/86/EGK rendelet jogalapja az EK-Szerződés 83. cikke (versenyszabályok) és a 80. cikk (2) bekezdése (közlekedéspolitika) együtt.

3.3.5 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság elismeri, hogy a joghatóságok nem alkalmazzák egységes módon az egész világon a versenyjogot, és eltérések figyelhetők meg. Az Európai Bizottság elismeri a versenyjogot végrehajtó hatóságok közötti nemzetközi együttműködés egyre növekvő jelentőségét is.

3.3.6 Az EGSZB üdvözlözi, hogy az Európai Bizottság kettős politikát folytat, amelynek keretében egyrészt egyre jobb kétoldalú együttműködést alakít ki az EU fő kereskedelmi partnereivel, másrészt pedig a versenypolitika terén vizsgálja a többoldalú együttműködés bővítésének módjait. Az EGSZB ezért ösztönzi az Európai Bizottságot az arra irányuló erőfeszítéseinek fokozására, hogy az ilyen jellegű együttműködés és párbeszéd elősegítse a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése miatt az EU-ban felmerülő lehetséges problémák meghatározását, és ezeket a problémákat – az egyes jogrendszerek sajátosságainak kellő tiszteletben tartásával – konstruktívan oldják meg. A nemzetközi kereskedelem szempontjából döntő fontossággal bír a következetesség megteremtése a különböző országokban a vonalhajózási szolgáltatások kezelése között.

3.3.7 Az EGSZB felszólítja az Európai Bizottságot, hogy a tengerészeti ágazatra vonatkozó versenypolitikai iránymutatások kidolgozásakor vegye figyelembe az Európai Bizottság és a fő kereskedelmi partnerei között folytatott párbeszéd és együttműködés eredményeit.

3.3.8 Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az európai bizottsági javaslat indoklása megemlíti a következő elemeket, és fenntartja, hogy a tengerészeti ágazatra vonatkozó versenypolitikai iránymutatások kidolgozásakor ezeket figyelembe kell venni:

- A tengeri szállítási szolgáltatások elismerten kulcsfontosságú szerepet játszanak az EU gazdaságának fejlődésében, mivel az EU külkereskedelmének 90 %-át, az EU-n belüli kereskedelemnek pedig 43 %-át tengeri úton bonyolítják le.
- A konténeres szállítás elterjedése irányába mutató folyamatos tendencia alapvetően megváltoztatta a vonalhajózási szállítás a 4056/86/EGK rendelet elfogadása óta: a cellás konténerszállító hajók számának és méretének növekedéséhez, és a globális útvonal-hálózatok hangsúlyosabbá válásához vezetett. Mindez hozzájárult az új működési egyezségek népszerűsítéséhez és a vonalhajózási konferenciák jelentőségének csökkenéséhez.
- A konferenciarendszerre – amely 150 éve működik – még mindig az EU tagállamai, illetve a Közösség között létrejött többoldali és kétoldali megállapodások az irányadók. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság elismerte, hogy e megállapodások következményeként a 4056/86/EGK rendelet következő rendelkezéseinek (az 1. cikk (3) bekezdésének b) és c) pontja, a 3–8. cikk és a 26. cikk) hatályon kívül helyezését két évre el kell halasztani, hogy lehetőség nyíljon e harmadik országokkal kötött megállapodások megszüntetésére vagy felülvizsgálatára.

3.3.9 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésekor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje az emberi tényezőt (az európai tengerészek foglalkoztatására gyakorolt hatást) is. Az EGSZB arra is kéri az Európai Bizottságot, hogy mérje fel e hatás mértékét, mindenekelőtt oly módon, hogy kikéri a Tengeri Szállítás Ágazati Szociális Párbeszédbizottságának véleményét.

3.3.10 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, hogy a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség hatályon kívül helyezésekor a tisztán versenyképességi tényezőkön túlmenően mérlegelje a biztonsággal kapcsolatos szempontokat is (a színvonalas hajózás elvesztése a „kiregisztálás” miatt, vagyis abból eredően, hogy uniós országok helyett más államok zászlaját választják a hajók).

3.3.11 Az EGSZB úgy véli, hogy a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése során az Európai Bizottságnak figyelembe kell vennie a kis- és középvállalkozások érdekeit is. A kis- és középvállalkozások „az EU gazdaságának gerincét alkotják”, és fontos szerepet játszanak a felülvizsgált lisszaboni

stratégiában is. A piacnak nyitottnak kell maradnia a jelenlegi és a potenciális versennyel szemben, amelybe a kis- és középvállalkozások, valamint a feladók is beletartoznak.

3.3.12 Az EGSZB fenntartja azt az álláspontját, hogy a konszolidáció ugyan pozitív hatást gyakorolhat az EU iparára (hatékonyagnövekedés, méretgazdaságosság, költségmegtakarítás), azonban óvatosságra van szükség annak elkerülése érdekében, hogy a konszolidáció – amelyhez a 4056/86/EGK rendelet hatályon kívül helyezése vezethet – következtében kevesebb szereplő, és ezáltal kisebb verseny legyen a szóban forgó piacokon.

3.3.13 Az új rendszer keretében az EGSZB két európai szintű érdekelt felet: a feladókat és a fuvarozókat kérte fel arra, hogy vegyenek részt a kölcsönös érdeklődésre számot tartó és mindkét fél számára jelentőséggel bíró kérdésekről folytatott vitában.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Jogalap

4.1.1 Az EGSZB megjegyzi, hogy a 4056/86/EGK rendelet kettős jogalappal rendelkezett (a 80. cikk (2) bekezdése, amely a közlekedéspolitikára vonatkozik, valamint a 81., 82. és 83. cikk, amelyek a versenyszabályokra vonatkoznak), ezzel szemben a javaslat csupán egy jogalapot tart meg (81–82. cikk). Az EGSZB azt is tudomásul veszi, hogy a Tanács jogi szolgálata támogatja az egyedüli jogalapot. Az EGSZB nagyra értékelné, ha az Európai Parlament Jogi Szolgálata tájékoztatást adna arról, hogy a közlekedéspolitikai megfontolások a versenypolitikai megfontolások alá vannak-e rendelve, továbbá hogy a Szolgálat fenntartja-e a korábbi (2005. decemberi) véleményben bemutatott álláspontját a kettős jogalappal kapcsolatban.

4.2 Kollízió

4.2.1 Az Európai Bizottság a 4056/86/EGK rendelet 9. cikkének eltörlését javasolja, mivel szerinte a vonalhajózási konferenciákra vonatkozó csoportmentesség visszavonása nem vonja maga után annak kockázatát, hogy kollízió alakul ki a nemzetközi jog rendelkezéseivel. Az Európai Bizottság érvelése szerint kollízió csak akkor keletkezik, ha az egyik joghatóság olyasmint tilt, amit a másik megkövetel. Az Európai Bizottság nem tud olyan joghatóságról, amely ilyen jellegű kötelezettséget róna a vonalhajózási piac szereplőire.

4.2.2 Az EGSZB szerint más joghatóságok jogi eszközei miatt a jövőben kollízió alakulhat ki, ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy vegyen fel egy rendelkezést az iránymutatásokba az ilyen jellegű problémák kezelésére. Egy ilyen, a konzultációra vonatkozó rendelkezés a lehető legkisebbre csökkenti a feszültségek lehetőségét, és nemzetközi szinten kölcsönösen elfogadható megoldásokat eredményez.

Brüsszel, 2006. július 5.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND