

5.2.17 Bezwzględne ustanowienie działań gwarantujących regionom peryferyjnym zrównoważony rozwój, zwłaszcza zaś w zakresie ochrony różnorodności biologicznej, sieci Natura 2000 i zarządzania odpadami.

5.2.18 Wykazanie się wyobraźnią przy wdrażaniu mechanizmów i procedur przeznaczonych specjalnie dla regionów peryferyjnych, aby uniknąć ich marginalizacji w korzystaniu z dobrodziejstw dużego rynku wewnętrznego, sprzyjając np. wykorzystaniu odnawialnej energii oraz dostępowi do sieci szerokopasmowych.

5.2.19 Zagwarantowanie ciągłości specjalnych systemów fiskalnych regionów peryferyjnych, będących kluczowymi instrumentami rozwoju ekonomicznego tych regionów.

5.2.20 Uwzględnienie aktywnego uczestnictwa regionów peryferyjnych w negocjacjach umów o partnerstwie gospodarczym z państwami Afryki, Karaibów i Pacyfiku poprzez stworzenie mechanizmu płynnego i nieustannego dialogu między władzami regionalnymi i/lub krajowymi a ciałami regionalnymi, z którymi UE negocjuje umowy o partnerstwie gospodarczym, aby zagwarantować tym samym większą efektywność, komplementarność i spójność tych umów.

Bruksela, 13 lipca 2005 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostępu do rynku usług portowych

COM(2004) 654 końcowy -2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Dnia 2 grudnia 2004 r., działając na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Rada Unii Europejskiej postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, wydała swoją opinię w dniu 19 maja 2005 r. (Sprawozdawca: Daniel RETUREAU).

Na 419 sesji plenarnej w dniach 13-14 lipca 2005 r. (posiedzenie z dn. 13 lipca), Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 91 do 49, przy 17 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Wstęp

1.1 W czasie, gdy Biała księga na temat wspólnej polityki transportowej była jeszcze w fazie przygotowań, Komisja — w ślad za Zieloną księgą w sprawie portów morskich i infrastruktury morskiej z 1997 r. — przypomniła w pierwszym projekcie dyrektywy w sprawie dostępu do rynku usług portowych z 2001 r. o następujących kluczowych tematach „pakietu portowego”:

— integracja transportu morskiego w ramach TEN-T,

— ustalenie zasad dostępu do usług portowych,

— finansowanie publiczne portów morskich i infrastruktury portowej.

1.2 Tematy „pakietu portowego” zostały skądinąd szeroko omówione we wstępie do pierwszego projektu dyrektywy ⁽¹⁾ dotyczącej drugiego kluczowego tematu — dostępu do rynku, który ostatecznie został odrzucony przez Parlament w trzecim czytaniu.

1.3 Jako jedyna instytucja posiadająca prawo do inicjatywy ustawodawczej, Komisja powraca do tematu, występując z nową propozycją dyrektywy ⁽²⁾ w sprawie dostępu do rynku usług portowych. Uznaje ona bowiem, że zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską jej prawem i obowiązkiem jest stanowienie w tej dziedzinie prawa.

1.4 Zapewnia ona *in limine*, że zamysł, ogólne zasady i cele sformułowane w 2001 r. pozostały niezmienione, uwzględniono jednak niektóre z zaproponowanych poprawek, jako że wzbogacają one pierwotną wersję dokumentu.

⁽¹⁾ COM(2001) 35 końcowy.

⁽²⁾ COM(2004) 654 końcowy z 13 października 2004 r.

1.5 Zanim przejdziemy do analizy natury i zakresu zmian zaproponowanych w nowym projekcie dyrektywy, przypomnieć wypada niektóre z podstawowych przeszkód, na jakie natrafiła początkowa propozycja:

- poddano w wątpliwość samą potrzebę takiej dyrektywy;
- podniesiono zarzut, i to w przypadku Komitetu ⁽³⁾ już na poziomie Zielonej księgi z 1997 r. oraz ponownie przy okazji propozycji dyrektywy z 2001 r., braku rzeczywistego uwzględnienia społecznego wymiaru sektora usług portowych;
- uznano, że niewystarczająco uwzględnione zostały wymogi bezpieczeństwa i ochrony środowiska, oraz pojęcie świadczenia usług użyteczności publicznej (art. 86 TWE);
- postulowano, by kwestia pilotażu została wyłączona z obszaru zastosowania dyrektywy (sprawozdawca w Parlamencie proponował także wyłączenie przeładunku, ale nie uzyskał co do tego większości w komisji parlamentarnej);
- zasada lub zakres samodzielnej obsługi, a szczególnie — w ramach przeładunku — automatyczny wymóg co najmniej dwóch dostawców usług na port, wywołały wiele krytyk, a nawet doprowadziły do europejskiego strajku dokerów;
- okres ważności zezwoleń, a także rekompensata przeznaczona dla poprzednich dostawców usług ze strony nowych dostawców, wywołały długotrwałe debaty: chodziło o to, by nie hamować inwestycji, nawet pod koniec okresu zezwolenia, oraz o ochronę interesów ekonomicznych dostawców usług;
- dostępność dla możliwie jak największej liczby dostawców, krytykowana była z punktu widzenia warunków skuteczności ekonomicznej i rentowności inwestycji, w zależności od rzeczywistych rozmiarów rynku i z innych względów, takich jak na przykład strategia rozwoju czy specjalizacja portów.

2. Nowy wniosek Komisji

2.1 Rozpatrywany projekt zawiera solidne uzasadnienie i liczne wywody. Komisja zapewnia, że podjęła na nowo początkowy projekt z 2001 r., uwzględniając przy tym własny, zmodyfikowany wniosek z 2002 r. oraz stanowisko wspólne Rady, a także teksty będące wynikiem kompromisu osiągniętego po drugim czytaniu w Parlamencie.

⁽³⁾ Opinia EKES-u w sprawie „Zielonej księgi Komisji w sprawie portów i infrastruktury morskiej”, Dz. U. C 407 z 28.12.1998, str. 92.

2.2 Główne motywy uzasadniające tę europejską inicjatywę są następujące:

- cztery podstawowe wolności wynikające z Traktatu,
- wnioski ze strony Rady,
- wzrastające potrzeby w dziedzinie transportu (Biała księga z 2001 r.) oraz konieczność przeniesienia znacznej części tego wzrostu na transport morski,
- potrzeba zakończenia prac nad rynkiem wewnętrznym oraz konieczność przejrzystej konkurencji w portach i pomiędzy portami, opartej o ujednolicone zasady,
- tworzenie miejsc pracy oraz poszanowanie praw socjalnych pracowników.

2.3 Założenia, ogólne zasady oraz wiele punktów pozostało jednak bez zmian w stosunku do początkowego projektu z 2001 r.

2.4 Zmiany nie dotyczą zwłaszcza:

- zakresu zastosowania,
- kryteriów udzielania zezwoleń,
- pilotażu, uznawanego za usługę komercyjną,
- przejrzystości księgowości organu zarządzającego portem lub systemem portowym (kwestia ta, w odróżnieniu od poprzednich, nie była podważana; jest ona przedmiotem dyrektywy dotyczącej przejrzystości finansowej oraz wytycznych odnośnie pomocy państwowej).

2.5 Główne nowe elementy wprowadzone przez Komisję to:

- operacje dokonywane samodzielnie, związane z obsługą towarową i pasażerską, za pośrednictwem personelu lądowego, ale także w pewnych warunkach pokładowego,
- zezwolenia stają się obowiązkowe dla dostawców usług, jak i w odniesieniu do samodzielnej obsługi; obecni dostawcy będą musieli uzyskać nowe zezwolenia w „rozsądnym terminie” w celu dostosowania się do dyrektywy, z uwzględnieniem zasadnych oczekiwań dostawców już działających na rynku, najpóźniej rok po ostatecznym terminie transpozycji dyrektywy,
- główną zasadą jest dostęp możliwie jak największej liczby dostawców do szeroko rozumianego rynku usług portowych, a wyjątkiem ograniczanie ich liczby (art. 9),
- okres ważności zezwoleń został ostatecznie uzależniony od inwestycji dokonywanych przez dostawcę oraz zasad odnośnie spadku wartości ruchomości i nieruchomości,
- kwestia konkurencji pomiędzy portami została rozwiązana poprzez zastosowanie dyrektywy w sprawie przejrzystości (art. 16) oraz wytycznych odnośnie pomocy państwowej (art. 17).

3. Uwagi wstępne

3.1 Pewna liczba portów morskich należy i/lub jest zarządzanych przez władze publiczne (gminy lub inne jednostki samorządu terytorialnego, przedsiębiorstwa państwowe itp.). Zarządzający portami są więc poddani w całości lub częściowo zasadom księgowości publicznej i stosują księgowość analityczną. Stosowane praktyki i księgowość portów morskich powinny być weryfikowane przez krajowe organy do spraw konkurencji i, zależnie od sytuacji, krajowe lub regionalne trybunały obrachunkowe, a sprawozdania tych instytucji powinny być przekazywane Komisji, a konkretnie DG ds. Konkurencji.

3.2 W ostatnich latach w większości nowych i starych Państw Członkowskich widoczne były przemiany zmierzające w kierunku prywatyzacji portów morskich; wiele portów przekształciło się w spółki akcyjne.

3.3 Najważniejsze porty europejskie są otwarte na Morze Północne i Kanał La Manche; tonaż towarów i liczba przeładowywanych kontenerów różnią się znacznie w zależności od położenia geograficznego portów na wybrzeżach różnych mórz europejskich. W zakresie zastosowania projektu dyrektywy, rozpiętość ta wynosi od 1,5 mln do dziesiątków, a nawet setek mln ton; jeśli chodzi o kontenery, ich liczba sięga wielu milionów rocznie (np. Rotterdam, Antwerpia). Komitet uważa, że stosowanie jednakowych reguł co do portów morskich znacznie różniących się wielkością, działalnością, formą własności i zarządzania może nie odpowiadać realiom i faktycznym potrzebom tych portów. Konkurencja między portami jest od dawna rzeczywistością. Uwzględnić tu należy zasady pomocniczości i proporcjonalności.

3.4 Wiele portów dostarcza samodzielnie część infrastruktury oraz usług zasadniczych dla ruchu morskiego i nie uważa, że ich kompetencje powinny się ograniczać do administrowania przestrzenią morską i lądową portu, do jej utrzymania i do utrzymania nabrzeży. Oferowanie pewnych usług może odpowiadać wymaganiom interesu ogólnego lub też poszukiwaniu przez władze portowe ogólnej równowagi finansowej, a nawet zysku dzielonego wśród akcjonariuszy portów prywatnych. Zakaz „dublowania subwencji” osłabiłby zdolności inwestycyjne portów.

3.5 Komitet żałuje, że ważne przemiany, które zaszły od opublikowania Zielonej księgi i pierwszego projektu portowego nie zostały wzięte pod uwagę i zwraca się do Komisji o poprawienie projektu na podstawie obiektywnej analizy oddziaływania, uwzględniającej obecne realia portów europejskich i ich niezaprzeczalną międzynarodową konkurencyjność. Komitet przyjmuje do wiadomości zapowiedź Komisji, złożoną w czasie przesłuchania zorganizowanego przez Komitet 31 stycznia 2005 r., że analiza taka zostanie opublikowana pod koniec czerwca 2005 r. Jako że nie istnieje odpowiedni komitet dialogu społecznego, Komitet uważa, że należy również przeprowadzić konsultacje z partnerami społecznymi. Głębokie zmiany w projekcie powinny wynikać z przestrzegania standar-

dowych procedur w zakresie lepszego ustawodawstwa (szczególnie co do udziału, konsultacji i analizy oddziaływania), bowiem drugi projekt złożony został krótko po pierwszym, bez przeprowadzenia wystarczających prac przygotowawczych.

3.6 Port stanowi złożoną platformę logistyczną, powiązaną z zapleczem lądowym o różnym poziomie rozwoju gospodarczego i zasięgu geograficznym, regionalnym, krajowym, czy nawet międzynarodowym; platformą powiązaną z sieciami żeglugi śródlądowej, kolei, autostrad, rurociągów i żeglugi przybrzeżnej. Jako taki musi opracowywać strategie związane z rozwojem obszaru geograficznego, na którego gospodarkę wpływa, z jego potencjałem zatrudnienia, z potrzebami gospodarczymi, które się na tym obszarze pojawiają i podlegają przemianom. Zdaniem Komitetu należy wspierać transport multimodalny z naciskiem na transport morski, a zwłaszcza kabotaż; jednak projekt dyrektywy w swej obecnej formie nie dotyczy bezpośrednio tej bezwzględnej potrzeby.

3.7 Rola portów handlowych, wyspecjalizowanych czy ogólnych, publicznych czy prywatnych, nie ogranicza się do zapewnienia materialnej infrastruktury (dostęp do portu, baseny portowe, nabrzeża i przestrzeń lądowa) platformy multimodalnej. Ich rola organizatora, przydzielającego przestrzeń i zapewniającego rozwój infrastruktury, powinna również przynosić ekonomiczne rezultaty. Porty muszą też wyrównywać ewentualne słabe strony prywatnych operatorów w niektórych dziedzinach tak, aby platforma utrzymywała swą funkcjonalność.

3.8 Należy uszanować projekty rozwoju oraz specjalizację portów. Oprócz takich ograniczeń jak dostępna przestrzeń i fizyczne trudności związane z dostępem, możliwe powinno być także ograniczenie ilości dostawców usług ze względu na wydajność ekonomiczną i rentowność usług dostawców, bezpieczeństwo operacji, organizację portu, gwarancje środowiskowe i społeczne, zabezpieczenie miejsc pracy. Wynika to przede wszystkim z zasady pomocniczości. Poza tym przesadna konkurencja może prowadzić do rozproszenia środków oraz wiedzy i umiejętności, ze szkodą dla interesów użytkowników portów.

3.9 Komitet przyznaje, że nowy projekt Komisji pozostawia władzom portowym więcej swobody w ustalaniu limitów liczby operatorów w każdej kategorii usług, zależnie od rodzaju portu i warunków lokalnych.

3.10 Koncesje i licencje udzielone przez właściwą władzę dostawcom usług lub umowy handlowe pomiędzy właściwą władzą a dostawcami usług muszą być zawarte na okres odpowiadający rodzajowi i wysokości inwestycji zrealizowanych przez dostawców usług, umożliwiając normalny okres amortyzacji i dochodowość poczynionych inwestycji, tak aby sprostać warunkom koncesji, licencji czy kontraktu (np. 10 lat w przypadku niewielkich inwestycji, 15 lat w przypadku znacznych inwestycji dotyczących aktywów ruchomych i szkolenia, 45 lat w przypadku znacznych inwestycji dotyczących nieruchomości i ruchomości).

3.11 Prawa i warunki działalności zarządzającego portem, który zawarł umowy dzierżawy obszaru portowego czy uzyskał pozwolenie na dostarczanie usług portowych, nie powinny się zmienić w wyniku wejścia w życie dyrektywy, ponieważ oznaczałoby to niedotrzymanie ze strony zarządu portu zobowiązań zawartych w umowie i pociągałoby za sobą odpowiedzialność państwa.

3.12 Komitet zauważa, że zmiany dotyczące przeładunków i pilotażu nie odpowiadają oczekiwaniom dotychczas wyrażonym przez Komitet, wiele państw oraz Parlament ⁽⁴⁾.

3.13 Liczba miejsc pracy w usługach portowych nie jest związana, jak twierdzi Komisja, z liczbą dostawców, ale z rzeczywistym ruchem w porcie i/lub ze zróżnicowaniem usług. Mnożenie dostawców nie pomnoży stanowisk pracy. Tylko wzrost ruchu i pojawienie się nietradycyjnych usług mogłyby pociągnąć za sobą utworzenie nowych stanowisk pracy.

3.14 Przepisy dotyczące przeładunku i samodzielnej obsługi przeładunku, planowane dla morskich autostrad i kabotażu na rynku wewnętrznym, zakwestionowałyby podstawy układów zbiorowych w większości krajów. Układy te, w świetle projektu dyrektywy, w niektórych przypadkach mogłyby być uznane za niezgodne ze wspólnotowym prawem o konkurencji, zachowując jednocześnie ważność w prawie socjalnym i w prawie pracy na płaszczyźnie krajowej. Trybunał Sprawiedliwości przyznaje, że poszanowanie układów zbiorowych może ograniczać stosowanie prawa o konkurencji. Na szczelbu międzynarodowym, wiele Państw Członkowskich ratyfikowało konwencje morskie MOP dotyczące przeładunku w portach ⁽⁵⁾ oraz warunków pracy i bezpieczeństwa załóg. Komitet stwierdza, że przepisy przewidziane przez Komisję nie biorą pod uwagę uregulowań wynegocjowanych na płaszczyźnie trójstronnej.

3.15 Komitet przywiązuje wagę do silnej konkurencji na rynku usług oraz do jakości, bezpieczeństwa i ciągłości przeładunku w portach. Jednak zezwolenie na samodzielną obsługę przeładunku doprowadziłoby do nierównej konkurencji pomiędzy istniejącymi firmami przeładunkowymi a podmiotami dokonującymi przeładunku samodzielnie. Przedsiębiorstwa przeładunkowe umocniły swą pozycję w portach dzięki prywatyzacji lub przetargom i zainwestowały w infrastruktury i suprastruktury portowe. Tymczasem firmy samodzielnie obsługujące przeładunek mogłyby wejść na rynek usług portowych bez przechodzenia procedury przetargowej ani zobowiązań inwestycyjnych i, w przeciwieństwie do firm przeładunkowych, za darmo korzystać z infrastruktury stworzonej już przez innych oraz działać bez jakichkolwiek ograniczeń czasowych. Ryzyko wypadku jest w portach wysokie, dlatego też niezbędne jest w nich surowe kontrolowanie przestrzegania wymogów bezpieczeństwa pracy. W przypadku zezwolenia na samodzielny przeładunek należy liczyć się ze wzrostem liczby

wypadków. Pomimo deklaracji o wymiarze społecznym projektu dyrektywy, przepisy te byłyby w rzeczywistości odrzuceniem oczekiwań dokerów, obawiających się utraty uznanych i kwalifikowanych stanowisk pracy o wynegocjowanym poziomie wynagrodzeń, na rzecz niepewnego zatrudnienia, zindywidualizowanych umów oraz utraty gwarancji socjalnych i płacowych w ramach wymuszonej konkurencji między usługodawcami. Samodzielna obsługa przeładunku prowadziłaby do zwiększenia ilości zadań personelu pokładowego i zagrożenia wypadkowego, jako że skład załogi jest często ograniczany do minimum. Wiązałoby się to również z dodatkowymi obowiązkami i zwiększeniem odpowiedzialności kapitanów.

3.16 Komitet uważa, że pilotażu nie można traktować jako zwykłej usługi handlowej. Wymaga on złożonych kompetencji technicznych, wiedzy o lokalnych, czasem zmiennych, warunkach, która jest potrzebna by zapewnić bezpieczeństwo transportu, okolicznej ludności oraz środowiska, w zależności od transportowanych towarów. Chodzi tu więc o usługę użyteczności publicznej, która ze swej natury nie jest usługą handlową, mimo iż często jest powierzana przedsiębiorstwom prywatnym kontrolowanym przez władze portowe, i która z tego względu powinna zostać wyłączona z proponowanego obszaru zastosowania. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby porty, jak ma to już miejsce, udzielały zezwoleń na pilotaż kapitanom, którym doświadczenie i znajomość warunków lokalnych pozwalają na doprowadzenie ich statku do nabrzeża bez pomocy. Trzeba jednak pamiętać, że wiele statków przewozi substancje niebezpieczne, mogące być zagrożeniem dla innych statków, instalacji, osób pracujących w porcie i okolicznej ludności.

3.17 Komitet zauważa, że porty są również obszarami podlegającymi suwerennej kompetencji państwa, do którego należą. Kompetencja ta nie powinna być naruszana przez dyrektywę; niektóre funkcje (udział w walce z terroryzmem, zorganizowaną przestępczością i nielegalną imigracją, które niejednokrotnie wymagają wydatków i inwestycji pozostawionych w gestii portu) mogą zostać przekazane władzom portowym.

3.18 Nowe postanowienia w kwestii zezwoleń mieszczą się w kategoriach oczywistości i zdrowego rozsądku, choć określanie wymagań powinno uwzględniać warunki i specyfikę lokalną; stosowanie wobec portów morskich zasad przejrzystości i rozdziału rachunkowości nie jest kwestionowane. Komitet uznaje konieczność ich poszanowania jako konsekwencję dyrektywy o przejrzystości.

3.19 Należy sprecyzować w dyrektywie ciążące na usługodawcach portowych zobowiązania, od których wypełnienia zależy przedłużanie zezwoleń po ośmiu, dwunastu lub trzydziestu latach.

⁽⁴⁾ Opinia EKES-u dotycząca projektu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie dostępu do rynku usług portowych, Dz.U. C 48 z dnia 21.2.2002 r., str. 122.

⁽⁵⁾ Zwłaszcza Konwencję 137, ratyfikowaną przez wiele Państw Członkowskich UE z dostępem do morza. Przewiduje ona prowadzenie jednego rejestru dla wszystkich dokerów danego portu oraz ich pierwszeństwo w dostępie do pracy na rynku usług portowych.

3.20 Wydaje się, że zasadniczym celem wniosku jest obniżenie kosztów usług portowych, ale w opinii Komitetu przestrzeganie norm bezpieczeństwa i środowiska, a także prawa socjalne to równie ważne kryteria skutecznego działania platform portowych w interesie gospodarki transportowej oraz bezpieczeństwa i regularności transportu.

3.21 Skrajna różnorodność sytuacji, zasad i praktyk krajowych lub lokalnych, a także zobowiązań organów zarządzających i władz publicznych sprawiają, że wprowadzane zasady powinny w pełni brać pod uwagę te szczególne uwarunkowania, właściwe dla każdego portu. Każdy port przez lata dokonywał dostosowań i pracuje w warunkach dla niego optymalnych w danym kontekście terytorialnym; staranie o ujednoczenie warunków działalności może mieć negatywny wpływ na pracę w portach i ich właściwe funkcjonowanie.

3.22 Biorąc pod uwagę poważne różnice w wielkości i rodzaju portów, stosowanie zasady pomocniczości w projektowanym ustawodawstwie i lokalna spójność polityk rozwoju portów wydają się Komitetowi korzystniejsze niż proponowane w projekcie dyrektywy ujednoczone przepisy. Nadmierna konkurencja między dostawcami usług w danym porcie mogłaby doprowadzić do przeinwestowania i marnotrawstwa oraz uwstecznienia w sferze socjalnej.

3.23 Zgodnie z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, krajowe instytucje antymonopolowe i nadzorcze mogłyby posiadać kompetencje do interweniowania, gdyby władze portowe, bez ekonomicznego uzasadnienia lub konieczności zapewnienia usług użyteczności publicznej, skupiały usługi portowe pod własną kontrolą lub nie przestrzegały zasady przejrzystości czy przepisów rachunkowości. Interwencja wspólnotowa w dziedzinie konkurencji lub pomocy państwowej mogłaby bardziej koncentrować się na wyjątkach, na przykład w wypadkach, gdy krajowe organy kontroli konkurencji i regionalne lub krajowe trybunały obrachunkowe nie prowadziłyby kontroli w sposób satysfakcjonujący z punktu widzenia obowiązującego prawa wspólnotowego.

3.24 W odniesieniu do pomocy państwowej, kwestia przeniesienia pewnych kosztów na miejscowych lub krajowych podatników — w związku z niektórymi pracami nad drogami dostępu oraz pewnymi operacjami — jest przedmiotem obecnego orzecznictwa Komisji w dziedzinie pomocy państwowej (pogłębianie i budowa kanałów i basenów portowych).

3.25 Zbiorowość lokalna może zostać opodatkowana jedynie na potrzeby dobra ogólnego, a nie w celu obniżenia kosztów ponoszonych wyłącznie przez użytkowników, szczególnie tych największych (krajowych i międzynarodowych), portów morskich; określenie, co jest interesem ogółu mieści się w kompetencjach demokracji, a nie rynku.

4. Podsumowanie

4.1 Dyrektywa ramowa, zawierająca mniej szczegółów i pozostawiająca dość miejsca na stosowanie zasady pomocniczości wydaje się lepszą formą niż obecne brzmienie projektu dyrektywy; wystarczyłoby wspomnieć raczej o zastosowaniu odnośnych przepisów dotyczących przejrzystości i zamówień publicznych, niż wchodzić w szczegóły wykonawcze dotyczące usług portowych; ramy wspólnotowe nie powinny ograniczać prerogatyw zarządu portu w dziedzinie ochrony interesu ogólnego.

4.1.1 Taka dyrektywa ramowa nie powinna w niczym ograniczać praw i obowiązków Państw Członkowskich wynikających z ich ustawodawstwa socjalnego, dotyczącego pracy, zdrowia publicznego, środowiska naturalnego, bezpieczeństwa i porządku publicznego czy usług użyteczności publicznej ani też wpłynąć na kształt układów zbiorowych zawartych zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym; powinna ona również uwzględnić zobowiązania międzynarodowe Państw Członkowskich, jak również konwencje morskie MOP.

4.1.2 Komitet wyraża również ubolewanie, że nie nastąpiła właściwa ocena oddziaływania projektu tej dyrektywy, co sprzeczne jest z zobowiązaniem Komisji do lepszego stanowienia prawa podjętym po opublikowaniu Białej księgi na temat sprawowania rządów; wszystkie projekty ustawodawstwa podlegające procedurze współdecydowania powinny podlegać podobnej ocenie jak również zawierać informację o konsultacjach przeprowadzonych z partnerami społecznymi.

Bruksela, 13 lipca 2005 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND

ZAŁĄCZNIK 1

do opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Następujące poprawki, które otrzymały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, zostały w trakcie debaty odrzucone.

Punkt 1.5, wiersz drugi:

Nadać następujące brzmienie:

„Zanim przejdziemy do analizy natury i zakresu zmian zaproponowanych w nowym projekcie dyrektywy, przypomnieć wypada niektóre z podstawowych przeszkód, na jakie — z punktu widzenia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego — natrafiła początkowa propozycja.”

Uzasadnienie

Gwoli jasności należy wspomnieć, kogo dotyczyły te przeszkody. Z poprzednich ustępów, które dotyczą Rady i Parlamentu, to nie wynika.

Wynik głosowania

Za: 42

Przeciw: 63

Wstrzymujących się: 3

Punkt 3.1, zdanie trzecie

Nadać następujące brzmienie:

„Z zastrzeżeniem kompetencji własnych Komisji Europejskiej ~~S~~ stosowane praktyki i księgowość portów morskich powinny być przedkładane...”.

Uzasadnienie

Proponowana procedura musi uwzględniać obecne kompetencje Komisji.

Wynik głosowania

Za: 54

Przeciw: 71

Wstrzymujących się: 5

Punkt 3.1

Zmienić miejsce całego ustępu, umieszczając go między punktami 3.17 i 3.18, przez co konieczna będzie zmiana numeracji w całym punkcie 3.

Uzasadnienie

Jest to sformułowanie zbyt techniczne jak na uwagę wprowadzającą. Lepiej pasuje do odnośnych punktów dotyczących finansów.

Wynik głosowania

Za: 50

Przeciw: 74

Wstrzymujących się: 10

Punkt 3.4

Usunąć ostatnie zdanie:

„Wiele portów dostarcza samodzielnie część infrastruktury oraz usług zasadniczych dla ruchu morskiego i nie uważa, że ich kompetencje powinny się ograniczać do administrowania przestrzenią morską i lądową portu, do jej utrzymania i do utrzymania nabrzeży. Oferowanie pewnych usług może odpowiadać wymaganiom interesu ogólnego lub też poszukiwaniu przez władze portowe ogólnej równowagi finansowej, a nawet zysku dzielonego wśród akcjonariuszy portów prywatnych. ~~Zakaz dublowania subwencji osłabiłby zdolności inwestycyjne portów.~~”

Uzasadnienie

Jeśli konkurencja między portami ma być uczciwa, dublowanie subwencji jest niedopuszczalne. Zniekształca to bowiem naliczane koszty własne, co powoduje brak przejrzystości.

Wynik głosowania

Za: 61

Przeciw: 80

Wstrzymujących się: 6

Punkt 3.6 — skreślić ostatnie zdanie

„Port stanowi złożoną platformę logistyczną, powiązaną z terytorium w głębi lądu o różnym poziomie rozwoju gospodarczego i zasięgu geograficznym regionalnym, krajowym, czy nawet międzynarodowym; platformą powiązaną z lądowymi drogami komunikacyjnymi. Jako taki musi opracowywać strategie związane z rozwojem obszaru geograficznego, na którego gospodarkę wpływa, z jego potencjałem zatrudnienia, z potrzebami gospodarczymi, które się na tym obszarze pojawiają i podlegają przemianom. ~~Zdaniem Komitetu należy wspierać transport multimodalny z naciskiem na transport morski, a zwłaszcza kabotaż; jednak projekt dyrektywy w swej obecnej formie nie dotyczy bezpośrednio tej bezwzględnej potrzeby.~~”

Uzasadnienie

Zaplecze lądowe portu jest w przeważającej większości niedostępne drogą morską. Nie wydaje się więc uzasadnione wspomnianie o ustalaniu preferencji, nie mówiąc o bezwzględnej potrzebie. Można by już raczej zastosować tę argumentację na rzecz żeglugi śródlądowej. Poza tym kwestię wspierania kabotażu poruszono już w programie autostrad morskich.

Wynik głosowania

Za: 59

Przeciw: 83

Wstrzymujących się: 9

Usunąć punkt 3.17

„Komitet zauważa, że porty są również obszarami podlegającymi suwerennej kompetencji państwa, do którego należą. Kompetencja ta nie powinna być naruszana przez dyrektywę; niektóre funkcje (udział w walce z terroryzmem, zorganizowaną przestępczością i nielegalną imigracją, które niejednokrotnie wymagają wydatków i inwestycji pozostawione w gestii portu) mogą zostać przekazane władzom portowym.”

Uzasadnienie

Wniosek Komisji zawiera już tę myśl. Punkt ten sugeruje jednak również, że w razie przekazania pewnych funkcji przez państwo bez rekompensaty, port nie powinien przenieść tych kosztów na klientów, co z kolei tworzy sytuację nieuczciwej konkurencji w stosunku do innych portów.

Wynik głosowania

Za: 55

Przeciw: 84

Wstrzymujących się: 13

Skreślić punkty 3.23 i 3.24

~~3.23~~
~~23W~~

~~odniesieniu do pomocy państwowej, kwestia przeniesienia pewnych kosztów na miejscowych lub krajowych podatników — w związku z niektórymi pracami nad drogami dostępu oraz pewnymi operacjami — jest przedmiotem obecnego orzecznictwa Komisji w dziedzinie pomocy państwowej (pogłębianie i budowa kanałów i basenów portowych).~~

3.24 Zbiorowość lokalna może zostać opodatkowana wyłącznie na potrzeby dobra ogólnego, a nie w celu obniżenia kosztów ponoszonych wyłącznie przez użytkowników, szczególnie tych największych (krajowych i międzynarodowych), portów morskich; określenie, co jest interesem ogółu mieści się w kompetencjach demokracji, a nie rynku”.

Uzasadnienie

Kosztami poniesionymi przez władze portowe na potrzeby portu powinni być obciążani użytkownicy lub interesariusze portu. Punkty te w swym obecnym brzmieniu tworzą jednak sugestję, jakoby interes ogólny uzasadniał odstąpienie od tej zasady.

Wynik głosowania

Za: 55

Przeciw: 82

Wstrzymujących się: 17

Punkt 3.25

Dodać punkt 3.25 o następującej treści:

„Aby od samego początku planowania można było określić, czy przyszłe inwestycje portowe są zgodne z prawem europejskim, Komitet wzywa Komisję Europejską do natychmiastowego przedłożenia — niezależnie od rozpatrywanego wniosku — wszystkich wniosków, o których była mowa w trakcie przesłuchań w dniu 31 stycznia, dotyczących kwestii finansowania krajowego w portach i określenia tych jego rodzajów, które są zgodne z rynkiem wewnętrznym.”

Uzasadnienie

Patrz początek tekstu poprawki.

Wynik głosowania

Za: 59

Przeciw: 85

Wstrzymujących się: 14

Punkt 4.1

Nadać następujące brzmienie:

„Mimo że Komitet także popiera liberalizację usług portowych związanych z transportem, na równi z innymi usługami transportowymi, to jego zdaniem Dyrektywa ramowa, zawierająca mniej szczegółów i pozostawiająca dość miejsca na stosowanie zasady pomocniczości wydaje się lepszą formą niż obecne brzmienie projektu dyrektywy; wystarczyłoby wspomnieć raczej o stosowalności odnośnych przepisów dotyczących przejrzystości i zamówień publicznych, niż wchodzić w szczegóły wykonawcze dotyczące usług portowych; ramy wspólnotowe nie powinny ograniczać prerogatywy zarządu portu dotyczącej ochrony interesu ogólnego, nie zakłócając jednak uczciwej konkurencji i przejrzystości”.

Uzasadnienie

W tej kwestii nie było różnicy zdań w obrębie grupy analitycznej i poprawka ta dobrze ukazuje, w jakim kontekście należy rozumieć nasze uwagi i wnioski. Pojęcie interesu ogólnego nie może służyć do usprawiedliwienia rezygnacji z wdrażania dwóch fundamentalnych zasad UE, takich jak równe warunki konkurencji i przejrzystość.

Wynik głosowania

Za: 61

Przeciw: 86

Wstrzymujących się: 12