

Opinia Komitetu Regionów – Ramy przyszłej polityki portowej UE

(2014/C 114/11)

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Zalecenia polityczne

1. W związku z tym, że porty UE dają obecnie, bezpośrednio lub pośrednio, zatrudnienie 3 mln osób i przewiduje się, że ilość towarów przechodzących przez porty wzrośnie o 50 % do 2030 r., Komitet Regionów z zadowoleniem przyjmuje to, że Komisja Europejska oparła swój pakiet portowy na następujących priorytetach:

- nakierowanie proponowanych rozwiązań na 319 portów wchodzących w skład sieci transeuropejskiej, a jednocześnie pozostawienie państwom członkowskim swobody ewentualnego zastosowania rozporządzenia do innych portów;
- modernizacja usług portowych i przyciąganie inwestycji do portów poprzez zagwarantowanie swobodnego dostępu do rynku oraz zwiększenie przejrzystości finansowej usług portowych, a jednocześnie respektowanie znacznego stopnia autonomii organów portowych;
- wykorzystanie wyników europejskiego dialogu społecznego w sektorze portowym rozpoczętego 19 czerwca 2013 r.;
- zapewnienie większej spójności zarządzania środowiskiem w portach;
- zapewnienie spójności z projektem pilotażowym „Niebieski pas”, który ma przyczynić się do stworzenia jednolitego rynku transportu morskiego, do czego wezwano w Akcie o jednolitym rynku II.

2. Powątpiewa jednak, czy Komisja stosuje całościowe podejście do polityki portowej, mając na uwadze brak odniesień w pakiecie portowym do strategii „Europa 2020” czy do inicjatywy dotyczącej „niebieskiego” wzrostu, jak również brak odniesień do przeglądu bardzo ważnych dla portów rozporządzeń dotyczących dopuszczalnej zawartości siarki w paliwach żeglugowych czy brak synchronizacji z przeglądem wytycznych dotyczących pomocy państwa mających zastosowanie do sektora portowego.

Metodologia

3. Odnotowuje, że Komisja zdecydowała się na politycznie odważne działania polegające na przedstawieniu wniosku dotyczącego rozporządzenia, w przypadku którego określone parametry legislacyjne – takie jak wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie koncesji, wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie TEN-T czy wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie dostępu towarów i usług z państw trzecich do rynku wewnętrznego Unii w zakresie zamówień publicznych (COM(2012) 124) – nie zostały jeszcze przyjęte i nadal stanowią niewiadomą.

4. Odnotowuje, że Komisja przeprowadziła od 2011 r. intensywne konsultacje z zainteresowanymi stronami. Ubolewa jednak nad tym, że nie włączono w nie bezpośrednio ani Komitetu Regionów, ani stowarzyszeń reprezentujących samorządy lokalne i regionalne. Jest także rozczarowany tym, że pomimo niedawnej publikacji dokumentu roboczego służb Komisji dotyczącego oceny oddziaływania terytorialnego⁽¹⁾ w ocenie skutków nie uwzględniono w wyraźny sposób wymiaru terytorialnego. Jest to tym bardziej godne pożałowania z uwagi na wyzwania, przed jakimi stoi europejska polityka portowa w kontekście spójności terytorialnej. Trudności te jeszcze zwiększa obecnie zjawisko konteneryzacji i zagrożenie powstawaniem zatorów na zapleczu największych portów.

5. Podkreśla potrzebę uwzględnienia różnorodności portów w UE, wynikającej z położenia geograficznego, różnych rodzajów działalności gospodarczej, różnych regulacji prawnych dotyczących portów oraz różnych krajowych ram politycznych mających zastosowanie do portów. Przypomina w tym kontekście, że zgodnie z decyzją nr 661/2010/UE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (art. 12 ust. 2) pakiet portowy będzie miał zastosowanie do jednej z określonych niżej kategorii A, B lub C:

- A: porty morskie o znaczeniu międzynarodowym: porty gdzie rocznie przeładowywanych jest co najmniej 1,5 mln ton towarów lub obsługiwanych jest co najmniej 200 000 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i odgrywają w związku z tym istotną rolę w międzynarodowym transporcie morskim;

⁽¹⁾ SWD(2013) 3 final, http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf.

- B: porty morskie o znaczeniu unijnym [...]: porty gdzie rocznie przeładowywanych jest co najmniej 0,5 mln ton towarów lub obsługiwanych jest od 100 000 do 199 999 pasażerów, które, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to obiektywnie niemożliwe, posiadają połączenie z lądowymi elementami transeuropejskiej sieci transportowej i są wyposażone w niezbędne urządzenia przeładunkowe umożliwiające obsługę żeglugi morskiej bliskiego zasięgu;
 - C: porty regionalne: porty te [...] są usytuowane w regionach wyspiarskich, peryferyjnych lub najbardziej oddalonych, umożliwiając wzajemne połączenie takich regionów drogą morską lub ich komunikację z centralnymi regionami Unii.
6. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że partnerzy społeczni w sektorze portowym utworzyli komitet dialogu społecznego na poziomie UE, i przypomina znaczenie zachęcania do dialogu społecznego na poziomie krajowym i lokalnym jako narzędzia poprawy warunków życia i pracy oraz zwiększenia konkurencyjności sektora.

Podstawa prawna, zasada pomocniczości i zasada proporcjonalności

7. Popiera argumentację Komisji co do wyboru podstawy prawnej (art. 100 ust. 2 TFUE) oraz zgodności z zasadą pomocniczości, przedstawioną w uzasadnieniu wniosku dotyczącego rozporządzenia (pkt 3.3). Jeśli chodzi o zasadę proporcjonalności, Komitet Regionów nie jest jednak przekonany o słuszności wyboru rozporządzenia zamiast dyrektywy, którą posłużono się w przypadku wcześniejszych wniosków Komisji czy powiązanego prawodawstwa (w szczególności dotyczącego koncesji). Sprzeczne byłoby zdecydowanie się na instrument prawny, który jest w całości bezpośrednio wiążący – taki jak rozporządzenie – i jednocześnie uznawanie głównej roli państw członkowskich oraz regionalnych i lokalnych władz publicznych zaangażowanych w rozwój infrastruktury portowej. Ponadto dyrektywa pozwoliłaby lepiej uwzględnić dużą różnorodność portów w UE.

Fundusze strukturalne i pomoc państwa

8. Podkreśla, że od 2000 r. UE, za pośrednictwem funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności, udostępniła ok. 6,2 mld EUR na współfinansowanie budowy infrastruktury portów morskich. Ponadto w latach 2007–2012 na porty przydzielono 4 % środków przeznaczonych na TEN-T (co odpowiada 244,6 mln EUR).
9. Zwraca uwagę na sprawozdanie specjalne Trybunału Obrachunkowego nr 4/2012 dotyczące skuteczności wykorzystania funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności do współfinansowania infrastruktury portów morskich⁽²⁾. Podkreśla zalecenie Trybunału Obrachunkowego, by uzależnić „pomoc z Funduszu Spójności w nadchodzącym okresie od istnienia kompleksowej długoterminowej strategii rozwoju (opartej na ocenie potrzeb) wszystkich portów znajdujących się w danym regionie”.
10. Przyjmuje z zadowoleniem stwierdzenie Komisji Europejskiej⁽³⁾, że pomoc państwa dla usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, w tym środki z EFRR, nie będzie uwzględniana przy obliczaniu pułapów intensywności pomocy regionalnej, jeśli spełnione zostaną warunki określone w decyzji z 20 grudnia 2011 r.⁽⁴⁾
11. Przypomina znaczenie wyjaśnienia zasady stosowania przepisów w zakresie pomocy państwa w odniesieniu do infrastruktury, zważywszy na trudności z interpretacją wyroku Sądu z dnia 24 marca 2011 r. w sprawach Freistaat Sachsen i Land Sachsen-Anhalt (T 443/08) oraz Mitteldeutsche Flughafen AG i Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) przeciwko Komisji Europejskiej, które spowodowały znaczne opóźnienia w procesie weryfikacji ex ante około 200 projektów infrastrukturalnych finansowanych z funduszy strukturalnych.
12. Ubolewa nad tym, że Komisja nie uwzględniła bezpośrednio w pakiecie portowym propozycji wyjaśnienia pojęcia pomocy w odniesieniu do finansowania infrastruktury, w tym w sektorze portowym (działanie 5). Zamiast tego Komisja opublikowała 3 lipca 2013 r. kwestionariusz dotyczący funkcjonowania i opodatkowania portów, skierowany wyłącznie do stałych przedstawicielstw wszystkich państw członkowskich. Wzywa zatem Komisję Europejską do przyjęcia w nadchodzących miesiącach bardziej zintegrowanego podejścia oraz do włączenia samorządów lokalnych i regionalnych, za pośrednictwem KR-u, w przegląd przepisów dotyczących pomocy państwa mających zastosowanie ogólnie do infrastruktury i w szczególności do portów, a zwłaszcza w możliwy proces opracowania do końca 2013 r. przepisów dotyczących wyłączeń grupowych dla infrastruktury portowej.

⁽²⁾ <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>.

⁽³⁾ Przewodnik dotyczący stosowania przepisów prawa Unii Europejskiej z zakresu pomocy państwa, zamówień publicznych i rynku wewnętrznego do usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, SWD(2013)53, 15.2.2013 r.

⁽⁴⁾ Zgodnie z decyzją z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym.

Wniosek ustawodawczy

13. Zaleca wyłączenie pogłębiania, cumowania, pilotażu i holowania z zakresu stosowania rozporządzenia, ponieważ usługi te służą realizacji celów leżących w interesie ogólnym, tzn. dotyczących ochrony, bezpieczeństwa i ochrony środowiska. Wzywa Komisję, by rozwiązała problem braku zgodności kwestii dotyczących portowych urzędzeń odbiorczych z już obowiązującymi dyrektywami oraz ustanowiła wyraźne linie rozgraniczające. Warunki i wymogi mające zastosowanie do portowych urzędzeń odbiorczych zostały już uregulowane w dyrektywie 2000/59/WE. W szczególności przepisy art. 8 stoją w sprzeczności z zasadą swobodnego dostępu do rynku dla wszystkich podmiotów świadczących usługi w zakresie usuwania zanieczyszczeń. O ile operator portu wybierze dane portowe urzędzenia odbiorcze i włączy je do wymaganego przez wymienioną dyrektywę systemu pobierania opłat, obowiązują przepisy o zamówieniach publicznych dyrektywy 2004/17/WE.

14. Ubolewa nad tym, że w art. 2 („Definicje”) nie zawarto definicji właściwego organu, choć jest to pojęcie ważne w kontekście art. 8 i 9.

15. Ubolewa, że w niewystarczającym stopniu uznano rolę samorządów lokalnych i regionalnych w odniesieniu do mającego zastosowanie ustawodawstwa czy określania minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych (art. 4 ust. 2 lit. d), art. 4 ust. 4, art. 6 ust. 4).

16. Przewiduje dalsze rozszerzenie zakresu obowiązków świadczenia usługi publicznej określonych w art. 8 w celu uwzględnienia w szczególności kryteriów powiązanych ze spójnością terytorialną, takich jak dostępność obszarów oddalonych, wyspiarskich i regionów najbardziej oddalonych.

17. Zastanawia się, dlaczego w odniesieniu do procedury ograniczenia liczby dostawców usług portowych opisanej w art. 7 Komisja Europejska przewiduje w art. 10 jedynie możliwość, a nie obowiązek, przyznania pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedzialego dostawcę usług portowych praw, które przysługiwałyby im w przypadku przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

18. Wyraża wątpliwości co do tego, czy wymogi określone zwłaszcza w art. 12 co do szczegółowości informacji, jakie organy portowe mają podawać w odniesieniu do otrzymanego finansowania publicznego, i obowiązku prowadzenia odrębnych rachunków nie są nieproporcjonalne, zwłaszcza z uwagi na duże zróżnicowanie struktur kosztów w zależności od położenia portu.

19. Wzywa Komisję do dokładniejszego wyjaśnienia, co oznaczają wspomniane w art. 14 ust. 5 „wspólne zasady pobierania opłat”, gdyż wszelkie uprawnienia przyznane Komisji w odniesieniu do przyjmowania aktów delegowanych powinny zostać określone jak najprecyzyjniej.

20. Podaje w wątpliwość wartość dodaną ustanowienia niezależnego organu nadzorującego, który ma monitorować i nadzorować stosowanie omawianego rozporządzenia (motyw 19 i art. 17). Organ taki mógłby oznaczać dodatkowe obciążenia administracyjne w zakresie planowania rozwoju portów i wpływać na budżety państw członkowskich.

21. Podobnie ma wątpliwości co do potrzeby nawiązania współpracy między niezależnymi organami nadzorującymi w celu ułatwienia jednolitego wdrożenia rozporządzenia, które z definicji jest bezpośrednio stosowane (art. 18).

II. ZALECANE POPRAWKI**Poprawka 1**

Tytuł

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów	Wniosek dotyczący DYREKTYWY ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY <u>ustanawiającej</u> ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów

Uzasadnienie

Komitet Regionów nie jest przekonany o słuszności wyboru rozporządzenia zamiast dyrektywy, którą posłużono się w przypadku wcześniejszych wniosków Komisji czy powiązanego prawodawstwa (w szczególności dotyczącego koncesji). Ponadto dyrektywa pozwoliłaby lepiej uwzględnić dużą różnorodność portów w UE.

Poprawka 2

Motyw 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.</p>	<p>Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel <u>niniejszej dyrektywy</u> niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, <u>powinno</u> powinno mieć <u>ona</u> ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich, lub peryferyjnych <u>lub regionów najbardziej oddalonych</u>, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu <u>niniejszej dyrektywy</u> niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi <u>pilotażowe techniczno-morskie świadczone w ramach wykonywania zadań leżących w interesie ogólnym</u> wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do <u>niniejszej dyrektywy</u> niniejszego rozporządzenia.</p>

Uzasadnienie

Poprawka powiązana z poprawką do art. 1 (zakres stosowania).

Poprawka 3

Motyw 19

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów.</p>	<p>Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. <u>Niniejsza dyrektywa</u> Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, <u>właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów</u> wybrany operator <u>usługi stosuje przepisy</u> dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów.</p>

Uzasadnienie

Poprawka powiązana z poprawką do art. 10 ust. 2.

Poprawka 4

Motyw 29

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W celu uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. (...)</p>	<p>W celu uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów <u>niniejszej dyrektywy</u> niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. (...)</p>

Uzasadnienie

Poprawka powiązana z poprawką do art. 14 ust. 5. Odnośnie do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji – zgoda. Jednak o zmiennych taryfach portowych mogą decydować jedynie władze portu.

Poprawka 5

Artykuł 1 – Przedmiot i zakres stosowania

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:</p> <p>(a) jasne ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;</p> <p>(b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych.</p> <p>2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:</p> <p>(c) bunkrowanie;</p> <p>(d) przeładunek towarów;</p> <p>(e) pogłębianie;</p> <p>(f) cumowanie;</p> <p>(g) usługi pasażerskie;</p> <p>(h) portowe urządzenia odbiorcze;</p> <p>(i) pilotaż; oraz</p> <p>(j) holowanie.</p>	<p>1. <u>Niniejszą dyrektywą</u> Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:</p> <p>(a) jasne ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;</p> <p>(b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych.</p> <p>2. <u>Niniejsza dyrektywa</u> Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:</p> <p>(c) bunkrowanie;</p> <p>(d) przeładunek towarów;</p> <p>(e) <u>pogłębianie;</u></p> <p>(f) <u>cumowanie;</u></p> <p>(g) <u>c)</u> usługi pasażerskie;</p> <p>(h) <u>d)</u> portowe urządzenia odbiorcze;</p> <p>(i) <u>pilotaż; oraz</u></p> <p>(j) <u>holowanie.</u></p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].</p> <p>4. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.</p>	<p>3. <u>Niniejsza dyrektywa</u> Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].</p> <p>4. Państwa członkowskie mogą również stosować <u>niniejszą dyrektywę</u> niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu <u>niniejszej dyrektywy</u> niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.</p>

Uzasadnienie

- Pilotaż, holowanie i cumowanie to portowe usługi świadczone w interesie ogólnym (w celu zapewnienia bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska), które są ściśle regulowane przez państwa członkowskie i nie mogą podlegać podejściu rynkowemu.
- Włączenie usług pogłębiania w zakres stosowania rozporządzenia jest naruszeniem prawa własności portów, gdyż oznaczałoby to, że porty z zasady nie mogłyby utrzymywać własnymi siłami swoich własnych dróg wodnych i basenów portowych. Ponadto pogłębianie w obrębie obszarów portowych jest porównywalne z pracami związanymi z utrzymywaniem nabrzeży i śluz, nie jest natomiast porównywalne z innymi usługami portowymi, które wiążą się bezpośrednio z postojem każdego statku i mogą być rozliczane indywidualnie dla poszczególnych statków.

Poprawka 6

Artykuł 2, dodać nowy ustęp 2a – Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p><u>„właściwy organ” oznacza organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnionych do ingerowania w usługi portowe na danym obszarze geograficznym lub instytucję posiadającą takie uprawnienia;</u></p>

Uzasadnienie

Termin „właściwy organ” został zastosowany w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego, gdzie zdefiniowano go jako „organ publiczny lub grupę organów publicznych państwa członkowskiego lub państw członkowskich uprawnionych do ingerowania w publiczny transport pasażerski na danym obszarze geograficznym, lub instytucję posiadającą takie uprawnienia” (art. 2 lit. b)). Definicja ta przyczyniłaby się do spójności tekstów prawnych UE i zwiększyłaby przejrzystość prawną, gdyż przyczyniłaby się do powstania ujednoliconej definicji nie ograniczającej się do usług pasażerskich.

Poprawka 7

Artykuł 2 ustęp 14 – Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>„obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych, których świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;</p>	<p>„obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony <u>przez właściwy organ</u> w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych, których świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach <u>bez rekompensaty;</u></p>

Uzasadnienie

Poprawka oddaje w szczególności ideę zawartą w motywie 16, w którym mowa o tym, że „niniejsze rozporządzenie nie wyklucza możliwości przyznawania przez właściwe organy rekompensaty za realizację obowiązków świadczenia usługi publicznej, pod warunkiem że jest ona zgodna ze stosownymi przepisami w zakresie pomocy państwa”.

Poprawka 8

Artykuł 2, punkt 15 – Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
„żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;	„żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą <u>lub, w przypadku regionów najbardziej oddalonych, między portami położonymi w państwach znajdujących się w ich sąsiedztwie geograficznym;</u>

Uzasadnienie

Nie należy zawężać najbliższego otoczenia do UE. Trzeba rozszerzyć to pojęcie na całe terytorium UE, niezależnie od położenia geograficznego, w szczególności jeśli chodzi o regiony najbardziej oddalone, w których UE promuje strategię wzmocnienia integracji z ich najbliższym otoczeniem geograficznym.

Poprawka 9

Artykuł 2 ustę 16 – Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
„port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;	„port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów; a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;

Uzasadnienie

Proponuje się skreślenie ostatniej części definicji portu morskiego. Fragment ten jest nowością w stosunku do wcześniejszych proponowanych definicji, ale nie zdefiniowano pojęcia „obszar portu”. Mogłoby to prowadzić do mylnego założenia, że odnosi się to do infrastruktury transportowej zapewnianej przez samorządy lokalne i regionalne pomiędzy portem a jego zapleczem.

Poprawka 10

Artykuł 2 ust. 16a (nowy ustę) – Definicje

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<u>„usługi techniczno-morskie” oznaczają portowe usługi świadczone w interesie ogólnym wykonywane w celu zapewniania bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska, takie jak cumowanie, pilotaż i holowanie.</u>

Uzasadnienie

Wynika z poprawek do art. 2 i 18.

Poprawka 11

Rozdział II – Dostęp do rynku

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
ROZDZIAŁ II – Dostęp do rynku	ROZDZIAŁ II – Dostęp do rynku Zasady dotyczące świadczenia usług portowych i dostępu do nich

Uzasadnienie

Obecny tytuł rozdziału sugeruje, że celem Komisji jest liberalizacja. Natomiast rozdział ten zawiera m.in. przepisy dotyczące świadczenia usług portowych, które nie zawsze są otwarte dla rynku.

Poprawka 12

Artykuł 4 – Minimalne wymogi dotyczące świadczenia usług portowych

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Organ zarządzający portem może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.</p> <p>2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku: (...)</p> <p>d) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska.</p> <p>(...)</p> <p>4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.</p>	<p>1. Organ zarządzający portem, <u>w konsultacji z odpowiednimi właściwymi organami</u>, może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.</p> <p>2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku: (...)</p> <p>d) spełnienia lokalnych, <u>regionalnych</u>, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska.</p> <p>(...)</p> <p>4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez <u>odpowiedni właściwy organ państwo członkowskie</u>.</p>

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu większe uznanie roli samorządów lokalnych i regionalnych w odniesieniu do mającego zastosowanie ustawodawstwa czy określania minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych.

Poprawka 13

Artykuł 6 ustęp 4 – Ograniczenia liczby dostawców usług portowych

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, państwo członkowskie może powierzyć podjęcie decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem. Jeżeli państwo członkowskie nie powierza podjęcia decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych takiemu organowi, liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa.</p>	<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, <u>odpowiedni właściwy organ państwa członkowskiego</u> może powierzyć podjęcie decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem. <u>Podmiot zarządzający portem musi udowodnić, że sytuacja na rynku umożliwia wprowadzenie ograniczenia. Ograniczenie ma charakter tymczasowy.</u> Jeżeli państwo członkowskie nie powierza podjęcia decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych takiemu organowi, liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa.</p>

Poprawka 14

Artykuł 7

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<ol style="list-style-type: none"> 1. Jakiegokolwiek ograniczenie liczby dostawców usług portowych zgodnie z art. 6 musi zostać poprzedzone procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta. 2. Jeżeli szacunkowa wartość usługi portowej przekracza próg określony w ust. 3, zastosowanie mają przepisy dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia, gwarancje proceduralne oraz maksymalny czas trwania koncesji określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji]. 3. Próg oraz metoda określania wartości usługi portowej wynikają z odpowiednich i mających zastosowanie przepisów dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji]. 4. Wyłoniony dostawca lub wyłonieni dostawcy oraz podmiot zarządzający portem zawierają umowę o świadczenie usługi portowej. 5. Do celów niniejszego rozporządzenia, istotna modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usługi portowej w okresie jej obowiązywania w rozumieniu dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji] jest uznawana za nową umowę o świadczenie usługi portowej oraz wymaga przeprowadzenia nowego postępowania, o którym mowa w ust. 2. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jakiegokolwiek ograniczenie liczby dostawców usług portowych zgodnie z art. 6 musi zostać poprzedzone procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta. 2. Jeżeli szacunkowa wartość usługi portowej przekracza próg określony w ust. 3, zastosowanie mają przepisy dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia, gwarancje proceduralne oraz maksymalny czas trwania koncesji określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji]. 3. Próg oraz metoda określania wartości usługi portowej wynikają z odpowiednich i mających zastosowanie przepisów dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji]. 42. Wyłoniony dostawca lub wyłonieni dostawcy oraz podmiot zarządzający portem zawierają umowę o świadczenie usługi portowej. 5. Do celów niniejszego rozporządzenia, istotna modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usługi portowej w okresie jej obowiązywania w rozumieniu dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji] jest uznawana za nową umowę o świadczenie usługi portowej oraz wymaga przeprowadzenia nowego postępowania, o którym mowa w ust. 2.

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>6. Ustępy 1-5 niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9.</p> <p>7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy .../... [w sprawie udzielania koncesji], dyrektywy .../... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności publicznej] oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień publicznych].</p>	<p>6<u>3</u>. Ustępy 1-2<u>5</u> niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9.</p> <p>7<u>4</u>. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy .../... [w sprawie udzielania koncesji], dyrektywy .../... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności publicznej] oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień publicznych].</p> <p><u>4a</u> <u>Okres obowiązywania umowy o świadczenie usługi portowej jest proporcjonalny do realizowanych inwestycji.</u></p>

Poprawka 15

Artykuł 8 – Obowiązki świadczenia usługi publicznej

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych, aby zagwarantować:</p> <p>a) dostępność usługi bez przerwy w ciągu dnia, nocy, tygodnia i roku;</p> <p>b) osiągalność usługi dla wszystkich użytkowników;</p> <p>c) przystępność usługi dla określonych kategorii użytkowników.</p> <p>2. Obowiązki, o których mowa w ust. 1, muszą być jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne, weryfikowalne oraz muszą gwarantować równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.</p> <p>3. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy w obrębie swoich terytoriów w zakresie nakładania tego rodzaju obowiązków świadczenia usługi publicznej. Podmiot zarządzający portem może być właściwym organem. (...)</p>	<p>1. <u>Właściwe organy</u> Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych, aby zagwarantować:</p> <p>a) dostępność usługi bez przerwy w ciągu dnia, nocy, tygodnia i roku;</p> <p>b) osiągalność usługi dla wszystkich użytkowników;</p> <p>c) przystępność usługi dla określonych kategorii użytkowników;</p> <p><u>d) przestrzeganie kryteriów powiązanych ze spójnością terytorialną, takich jak dostępność obszarów oddalonych czy wyspiarskich oraz regionów najbardziej oddalonych;</u></p> <p><u>e) przestrzeganie zasad szczególnych uzasadnionych względami bezpieczeństwa lub ochrony środowiska, które z przyczyn ekonomicznych nie byłyby uwzględnione przez dostawcę usług portowych.</u></p> <p>2. Obowiązki, o których mowa w ust. 1, muszą być jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne, weryfikowalne oraz muszą gwarantować równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.</p> <p>3. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy w obrębie swoich terytoriów w zakresie nakładania tego rodzaju obowiązków świadczenia usługi publicznej. Podmiot zarządzający portem, <u>jeśli jest to podmiot publiczny,</u> może być właściwym organem. (...)</p>

Uzasadnienie

- Proponuje się poszerzenie obowiązków świadczenia usługi publicznej na kryteria powiązane ze spójnością terytorialną, tak jak zasugerowano w uzasadnieniu wniosku dotyczącego rozporządzenia (zob. koniec pkt 1.4). Ponadto należy także uwzględnić kryteria mające szczególne znaczenie z perspektywy bezpieczeństwa obsługi portowej i środowiska, które jednak nie są interesujące z gospodarczego punktu widzenia.
- Ponieważ podmiot zarządzający portem może być podmiotem prywatnym i otrzymywać środki publiczne, możliwość przewidziana w art. 8 ust. 3, by podmiot zarządzający był właściwym organem w zakresie nakładania rodzaju obowiązków świadczenia usługi publicznej, powinna być ograniczona do publicznych podmiotów zarządzających.

Poprawka 16

Artykuł 9 – Operator wewnętrzny

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. b), właściwy organ może postanowić, że będzie samodzielnie świadczyć usługę portową w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej albo że powierzy tego rodzaju obowiązek odrębnej prawnie jednostce, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.</p> <p>(...)</p>	<p>1. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. b), właściwy organ może postanowić, że będzie samodzielnie świadczyć usługę portową w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej albo że powierzy <u>jej świadczenie tego rodzaju obowiązek</u> odrębnej prawnie jednostce, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów <u>niniejszej dyrektywy niniejszego rozporządzenia</u> za operatora wewnętrznego.</p> <p>(...)</p>
<p>4. Jeżeli właściwy organ podejmuje decyzję o stosowaniu przepisów ust. 1 we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tym Komisję.</p> <p>(...)</p>	<p>4. Jeżeli właściwy organ podejmuje decyzję o stosowaniu przepisów ust. 1 we wszystkich portach morskich objętych <u>niniejszą dyrektywą</u> niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tym Komisję.</p> <p>(...)</p>

Uzasadnienie

Można zakwestionować sytuację, w której dostawcę usług portowych uznaje się za operatora wewnętrznego tylko w przypadku usług portowych wykonywanych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. Podmiot zarządzający portem (który może być podmiotem prywatnym) może z przyczyn czysto komercyjnych zdecydować się samodzielnie świadczyć usługę i niekoniecznie musi to być usługa uznawana za usługę publiczną.

Poprawka 17

Artykuł 10 ustęp 2 – Ochrona praw pracowniczych

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem może wymagać, aby wyznaczony dostawca usług portowych powołany zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziałego dostawcę usług portowych prawa, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.</p>	<p>Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem <u>wymaga</u> może wymagać, aby wyznaczony dostawca usług portowych powołany zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziałego dostawcę usług portowych prawa, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.</p>

Uzasadnienie

Jest niezrozumiałe, dlaczego Komisja przewiduje jedynie *możliwość*, a nie obowiązek, przyznania pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziałego dostawcę usług portowych praw, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

Poprawka 18

Artykuł 10 ustęp 3 – Ochrona praw pracowniczych

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem wymaga od dostawców usług portowych spełnienia określonych norm socjalnych w odniesieniu do świadczenia odpowiednich usług portowych, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się pracowników, których to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.</p>	<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem wymaga od dostawców usług portowych spełnienia określonych norm socjalnych w odniesieniu do świadczenia odpowiednich usług portowych, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się pracowników, których to dotyczy, a także podaje się <u>status ich praw</u> przejrzyste informacje na temat umownych <u>praw pracowników</u> oraz <u>warunki</u> warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.</p>

Uzasadnienie

Publikowanie „przejrzystych informacji na temat umownych praw pracowników” może naruszać przepisy dotyczące ochrony danych osobowych.

Poprawka 19

Artykuł 12 ustęp 2 – Przejrzystość stosunków finansowych

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, świadczy usługę portową samodzielnie, musi on prowadzić rachunkowość dla poszczególnych rodzajów działalności dotyczących usług portowych odrębnie od rachunkowości związanej z innymi rodzajami działalności, w taki sposób aby:</p> <p>a) wszystkie dochody i koszty były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz</p> <p>b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone</p>	<p>W przypadku gdy podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, świadczy usługę portową samodzielnie, musi on prowadzić rachunkowość dla poszczególnych rodzajów działalności dotyczących usług portowych odrębnie od rachunkowości związanej z innymi rodzajami działalności, <u>w taki sposób aby: w sposób, który umożliwia monitorowanie zakazu przenoszenia funduszy publicznych wypłacanych dla jednego obszaru działalności na inny obszar oraz monitorowanie wykorzystania dochodu z opłat za dostęp do infrastruktury i nadwyżek z innych rodzajów działalności gospodarczej.</u></p> <p>a) wszystkie dochody i koszty były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz</p> <p>b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone.</p>

Uzasadnienie

Sugerowane uproszczenie wymogów dotyczących rachunkowości zaczerpnięto z art. 6 dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Poprawka 20

Artykuł 14 ustęp 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych związanych z częstymi użytkownikami bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne oraz muszą w należyty sposób uwzględniać reguły konkurencji. Wynikające z powyższego zróżnicowanie opłat musi być w szczególności dostępne dla wszystkich odpowiednich użytkowników usług portowych na równych warunkach.</p>	<p>4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych związanych z częstymi użytkownikami bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych <u>lub ze względu na spójność terytorialną, na przykład dostępność regionów najbardziej oddalonych</u>. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne oraz muszą w należyty sposób uwzględniać reguły konkurencji. Wynikające z powyższego zróżnicowanie opłat musi być w szczególności dostępne dla wszystkich odpowiednich użytkowników usług portowych na równych warunkach.</p>

Uzasadnienie

Poprawka ma na celu włączenie innych kryteriów ustalania opłat, uwzględniając utrudnioną dostępność w regionach najbardziej oddalonych oraz potrzebę zrekompensowania nadmiernych kosztów transportu, aby osiągnąć równe warunki wszystkich użytkowników, zgodnie z art. 349 TFUE.

Poprawka 21

Artykuł 14 – Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>(...)</p> <p>5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania w razie konieczności, zgodnie z procedurą określoną w art. 21, aktów delegowanych dotyczących wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.</p>	<p>(...)</p> <p>5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania w razie konieczności, zgodnie z procedurą określoną w art. 21, aktów delegowanych dotyczących wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.</p>
<p>(...)</p> <p>7. Podmiot zarządzający portem udostępnia właściwemu niezależnemu organowi nadzorującemu, o którym mowa w art. 17, na wniosek, informacje określone w ust. 4 oraz szczegółowe koszty i przychody stanowiące podstawę dla określenia struktury i poziomu opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.</p>	<p>(...)</p> <p>7. Podmiot zarządzający portem udostępnia właściwemu niezależnemu organowi nadzorującemu, o którym mowa w art. 17, Komisji na wniosek, informacje określone w ust. 4 oraz szczegółowe koszty i przychody stanowiące podstawę dla określenia struktury i poziomu opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.</p>

Uzasadnienie

Zasady takie nie mogą ograniczać swobody gospodarczej podmiotów zarządzających portami (pobieranie i ustalanie opłat to dziedzina podlegająca zasadom konkurencji). Ponadto przyznane Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych powinny być jak najbardziej precyzyjne i ograniczone.

Poprawka 22

Artykuł 17

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p style="text-align: center;">Niezależny organ nadzorujący</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależny organ nadzorujący monitorował i nadzorował stosowanie niniejszego rozporządzenia we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego.</p> <p>2. Niezależny organ nadzorujący musi być prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie działań nadzorujących i monitorujących w związku z niniejszym rozporządzeniem oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny organ nadzorujący wykonuje swoje uprawnienia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należyтым poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>3. Niezależny organ nadzorujący rozpatruje skargi składane przez wszelkie strony mające uzasadniony interes prawny oraz spory wnoszone do niego w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>4. W razie sporu między stronami mającymi siedziby w różnych państwach członkowskich, kompetencje do rozstrzygnięcia sporu posiada niezależny organ nadzorujący państwa członkowskiego portu, w którym spór ma swoje domniemane źródło.</p> <p>5. Niezależny organ nadzorujący ma prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu przekazywania informacji niezbędnych dla zapewnienia monitorowania i nadzoru w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>6. Na wniosek właściwego organu w państwie członkowskim, niezależny organ nadzorujący może wydawać opinie w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>7. Niezależny organ nadzorujący może konsultować się z komitetem doradczym użytkowników danego portu podczas rozpatrywania skarg i rozwiązywania sporów.</p> <p>8. Decyzje niezależnego organu nadzorującego mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.</p> <p>9. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane identyfikacyjne niezależnych organów nadzorujących najpóźniej do dnia 1 lipca 2015 r., a następnie powiadamiają o wszelkich związanych z nimi modyfikacjach. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz niezależnych organów nadzorujących na swojej stronie internetowej.</p>	<p style="text-align: center;">Niezależny organ nadzorujący</p> <p>1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależny organ nadzorujący monitorował i nadzorował stosowanie niniejszego rozporządzenia we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego.</p> <p>2. Niezależny organ nadzorujący musi być prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie działań nadzorujących i monitorujących w związku z niniejszym rozporządzeniem oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny organ nadzorujący wykonuje swoje uprawnienia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należyтым poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>3. Niezależny organ nadzorujący rozpatruje skargi składane przez wszelkie strony mające uzasadniony interes prawny oraz spory wnoszone do niego w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>4. W razie sporu między stronami mającymi siedziby w różnych państwach członkowskich, kompetencje do rozstrzygnięcia sporu posiada niezależny organ nadzorujący państwa członkowskiego portu, w którym spór ma swoje domniemane źródło.</p> <p>5. Niezależny organ nadzorujący ma prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu przekazywania informacji niezbędnych dla zapewnienia monitorowania i nadzoru w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>6. Na wniosek właściwego organu w państwie członkowskim, niezależny organ nadzorujący może wydawać opinie w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.</p> <p>7. Niezależny organ nadzorujący może konsultować się z komitetem doradczym użytkowników danego portu podczas rozpatrywania skarg i rozwiązywania sporów.</p> <p>8. Decyzje niezależnego organu nadzorującego mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.</p> <p>9. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane identyfikacyjne niezależnych organów nadzorujących najpóźniej do dnia 1 lipca 2015 r., a następnie powiadamiają o wszelkich związanych z nimi modyfikacjach. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz niezależnych organów nadzorujących na swojej stronie internetowej.</p>

Uzasadnienie

Wątpliwa jest wartość dodana ustanowienia niezależnego organu nadzorującego, który ma monitorować i nadzorować stosowanie omawianego rozporządzenia. Istniejące już właściwe władze (w tym na poziomie lokalnym i regionalnym) mogą wykonywać taki nadzór. Ponadto rozporządzenie jest z definicji bezpośrednio wiążące w całości i nie są potrzebne rozwiązania ułatwiające jego jednolite wdrażanie. W każdym razie w artykule 19 przewidziano mechanizm odwoławczy.

Poprawka 23

Artykuł 18 – Współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi</p> <p>1. Niezależne organy nadzorujące wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach podejmowania decyzji i praktykach w celu ułatwienia jednolitego wykonania niniejszego rozporządzenia. W tym celu uczestniczą i współdziałają w sieci, której spotkania odbywają regularnie i przynajmniej raz w roku. Komisja uczestniczy, koordynuje i wspiera działalność sieci.</p> <p>2. Niezależne organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji zadań, w tym w zakresie prowadzenia niezbędnych dochodzeń w związku z rozpatrywaniem skarg i rozwiązywaniem sporów w sprawach dotyczących portów znajdujących się w różnych państwach członkowskich. W tym celu niezależny organ nadzorujący udostępnia innemu takiemu organowi, na uzasadniony wniosek, informacje niezbędne temu organowi do realizacji jego obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.</p> <p>3. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy nadzorujące przekazywały Komisji, na jej uzasadniony wniosek, informacje niezbędne do realizacji jej zadań. Informacje, o udzielenie których występuje Komisja, muszą być proporcjonalne do realizacji przedmiotowych zadań.</p> <p>4. W przypadku gdy informacje są uznawane za poufne przez niezależny organ nadzorujący zgodnie z unijnymi lub krajowymi przepisami dotyczącymi tajemnicy handlowej, inny krajowy organ nadzorujący oraz Komisja zapewniają taką poufność. Informacje te mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów wskazanych we wniosku.</p> <p>5. Na podstawie doświadczeń niezależnych organów nadzorujących oraz działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a także w celu zapewnienia efektywnej współpracy, Komisja może przyjąć wspólne zasady dotyczące odpowiednich rozwiązań na potrzeby wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.</p>	<p>Współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi</p> <p>1. Niezależne organy nadzorujące wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach podejmowania decyzji i praktykach w celu ułatwienia jednolitego wykonania niniejszego rozporządzenia. W tym celu uczestniczą i współdziałają w sieci, której spotkania odbywają regularnie i przynajmniej raz w roku. Komisja uczestniczy, koordynuje i wspiera działalność sieci.</p> <p>2. Niezależne organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji zadań, w tym w zakresie prowadzenia niezbędnych dochodzeń w związku z rozpatrywaniem skarg i rozwiązywaniem sporów w sprawach dotyczących portów znajdujących się w różnych państwach członkowskich. W tym celu niezależny organ nadzorujący udostępnia innemu takiemu organowi, na uzasadniony wniosek, informacje niezbędne temu organowi do realizacji jego obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.</p> <p>3. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy nadzorujące przekazywały Komisji, na jej uzasadniony wniosek, informacje niezbędne do realizacji jej zadań. Informacje, o udzielenie których występuje Komisja, muszą być proporcjonalne do realizacji przedmiotowych zadań.</p> <p>4. W przypadku gdy informacje są uznawane za poufne przez niezależny organ nadzorujący zgodnie z unijnymi lub krajowymi przepisami dotyczącymi tajemnicy handlowej, inny krajowy organ nadzorujący oraz Komisja zapewniają taką poufność. Informacje te mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów wskazanych we wniosku.</p> <p>5. Na podstawie doświadczeń niezależnych organów nadzorujących oraz działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a także w celu zapewnienia efektywnej współpracy, Komisja może przyjąć wspólne zasady dotyczące odpowiednich rozwiązań na potrzeby wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.</p>

Uzasadnienie

Argumentacja podobna jak w przypadku poprawki do art. 17: nie jest jasne, dlaczego potrzebna jest współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę powody Komisji, by wybrać wariant zaproponowania rozporządzenia, które z definicji jest w całości bezpośrednio wiążące i które ma pozwolić „uniknąć dodatkowych obciążeń administracyjnych dla państw członkowskich i Komisji”, co sprawia, że nie są potrzebne rozwiązania ułatwiające jego jednolite wdrażanie. W każdym razie w artykule 19 przewidziano mechanizm odwoławczy.

Poprawka 24

Artykuł 19 – Odwołania

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes prawny ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy, przez podmiot zarządzający portem lub przez niezależny organ nadzorujący do organu odwoławczego, który jest niezależny od zaangażowanych stron. Wspomnianym organem odwoławczym może być sąd.</p> <p>2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.</p>	<p>1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes prawny ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy <u>lub</u>, przez podmiot zarządzający portem lub przez niezależny organ nadzorujący do organu odwoławczego, który jest niezależny od zaangażowanych stron. Wspomnianym organem odwoławczym może być sąd.</p> <p>2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.</p>

Uzasadnienie

Wynika z poprawek do art. 17 i 18.

Bruksela, 28 listopada 2013 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów

Ramon Luis VALCARCEL SISO