

5.2.17 Neprodleně přijala opatření, která by nejvzdálenějším regionům zajistila trvale udržitelný rozvoj, obzvláště v oblasti ochrany biodiverzity, sítě Natura 2000 a v řešení odpadového hospodářství;

5.2.18 Byla kreativní při vytváření mechanismů a specifických procesů pro nejvzdálenější regiony tak, aby nezůstaly mimo výhody velkého vnitřního trhu tím, že bude například podporovat používání obnovitelných energií a přístup do broadband networks;

5.2.19 Zaručila kontinuitu odlišných fiskálních systémů nejvzdálenějším regionů jako základního nástroje pro ekonomický rozvoj těchto regionů;

5.2.20 Zvážila aktivní účast nejvzdálenějším regionů na jednáních zemí ACP o dohodách o hospodářském partnerství s africkými, karibskými a tichomořskými zeměmi (AKT), aby tak byl zahájen plynulý a stálý dialog mezi regionálními samosprávami – a/nebo jejich národními samosprávami – a regionálními institucemi, s kterými EU vyjednává, aby zaručila větší výkonnost, komplementaritu a koherenci dohod o hospodářském partnerství.

V Bruselu dne 13. července 2005.

Předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb

KOM(2004) 654 v konečném znění – 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Dne 2. prosince 2004 Rada Evropské unie rozhodla v souladu s článkem 80, odstavcem 2 smlouvy zakládající Evropské společenství požádat Evropský hospodářský a sociální výbor o vypracování stanoviska k věci výše uvedené.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura, informační společnost“ pověřená přípravou prací Výboru v této otázce vypracovala své stanovisko dne 19. května 2005 (zpravodaj: pan RETUREAU).

Evropský hospodářský a sociální výbor přijal na svém 419. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. července 2005 (jednání ze dne 13. července), toto stanovisko 91 hlasy pro, 49 hlasy proti a 17 členů se zdrželo hlasování.

1. Úvod

1.1 Po zveřejnění Zelené knihy o přístavech a námořních infrastrukturách v roce 1997, předložila Komise ve svém prvním návrhu směrnice o „uvolnění trhu přístavních služeb“ z roku 2001, v době, kdy se připravovala Bílá kniha o společné dopravní politice, následující body „přístavních opatření“:

— integraci námořní dopravy do transevropské dopravní sítě;

— nařízení uvolnění trhu přístavních služeb;

— veřejné financování námořních přístavů a přístavních infrastruktur.

1.2 Témata spojená s „přístavním balíčkem“ byla již podrobně představena v úvodu k prvnímu návrhu směrnice ⁽¹⁾ o druhém klíčovém tématu týkajícím se přístupu na trh, který byl po třetím čtení Parlamentem zamítnut.

1.3 Komise, s využitím svého výsadního práva instituce, která jako jediná disponuje iniciační pravomocí, se vrací k tomuto tématu ve svém novém návrhu směrnice ⁽²⁾ týkajícím se uvolnění trhu přístavních služeb, jelikož považuje za své právo a povinnost vyvíjet zákonodárnou činnost v této oblasti s uplatňováním Smlouvy o ES.

1.4 Tvrdí, že filosofie, principy a cíle, definované v roce 2001 v jejím původním sdělení zůstávají nezměněné, ale že vzala na vědomí některé navržené pozměňovací návrhy, které přinesly doplnění původního návrhu.

⁽¹⁾ KOM(2001) 35 v konečném znění.

⁽²⁾ KOM(2004) 654 v konečném znění ze dne 13. října 2004.

1.5 Dříve než bude přezkoumán charakter a dopad změn zanesených do nového návrhu směrnice, je vhodné připomenout některá úskalí, na která narazil původní návrh:

- samotná potřeba takovéto směrnice byla zpochybněna;
- ostatně již v zelené knize z roku 1997 v souvislosti s Výborem⁽³⁾, ale zároveň v souvislosti s návrhem směrnice z roku 2001, bylo kritizováno nedostatečné zapojení sociální dimenze do oblasti přístavní problematiky;
- požadavky na bezpečnost, ochranu životního prostředí jakož i pojem veřejné služby (čl. 86 Smlouvy ES) byly také nedostatečně vzaty v potaz;
- na pilotáž by se nemělo vztahovat uplatňování směrnice (zpravodaj Parlamentu navrhl vyloučit z tohoto uplatňování také manipulaci, tento bod se však nesetkal s podporou většiny parlamentní komise);
- princip a dopad odbavování vlastními silami a manipulace zejména při mechanické náročnosti nejméně dvou poskytovatelů služeb na každý přístav vyvolaly mnohé kritiky a dokonce zapříčinily evropskou stávku přístavních dělníků;
- doba potřebná k autorizacím byla předmětem prodloužených diskusí, stejně tak, aby bylo v souladu hrazení výloh nových poskytovatelů služeb s poskytovateli již fungujícími: jednalo se o to, aby se nezpomalily investice i přes vypršení povolení a ochranu hospodářských zájmů poskytovatelů služeb;
- otevření se co největšímu možnému počtu poskytovatelů, kritizované kvůli hospodářské efektivnosti a návratnosti investic, podle skutečného rozměru trhu a dalších důvodů, jako je respektování strategie rozvoje nebo specializace přístavů.

2. Nový návrh směrnice Komise

2.1 Současný návrh obsahuje velice rozsáhlou důvodovou zprávu a mnohé body odůvodnění. Komise potvrzuje svůj úmysl vrátit se ke svému původnímu návrhu z roku 2001 s tím, že vezme v úvahu svůj vlastní pozměněný návrh z roku 2002 a společnou pozici Rady, stejně tak jako texty, které vzešly ze smířčího řízení po druhém čtení v Parlamentu.

⁽³⁾ Stanovisko EHSV k dokumentu „Zelená kniha Komise o přístavech a námořních infrastrukturách“, Úř. věstník C 407 ze dne 28.12.1998, str. 92.

2.2 Důvody uvedené za podpory evropské iniciativy jsou zejména tyto:

- čtyři základní svobody ze Smlouvy;
- žádosti Rady;
- nárůst potřeb v oblasti dopravy (Bílá kniha z roku 2001) a nutnost převést značnou část tohoto nárůstu na námořní dopravu;
- potřeba dokončit vnitřní trh a vést transparentní hospodářskou soutěž uvnitř přístavů a mezi nimi, založenou na sladěných pravidlech;
- vytvoření pracovních míst a dodržování sociálních práv pracujících.

2.3 Filosofie, původní principy a zároveň také velké množství bodů však zůstávají nezměněny ve srovnání s původním návrhem z roku 2001.

2.4 Změny se netýkají zejména:

- oblasti působnosti;
- kritérií pro udělování autorizací příslušným orgánem;
- pilotáž považovaná za komerční službu;
- transparentnost účtů řídicího subjektu přístavu nebo přístavního systému (otázka, která na rozdíl od těch předchozích nebyla zpochybněna a která je již předmětem jedné směrnice o finanční transparentnosti a poskytování státních dotací).

2.5 Hlavní nové prvky uvedené Komisí se týkají:

- odbavování vlastními silami, pokud jde o manipulaci s nákladem a o služby cestujícím s využitím pozemních pracovníků, ale také za určitých podmínek prostřednictvím stálé loďní posádky;
- povolení jsou povinná pro poskytovatele služeb a pro odbavování vlastními silami; dodavatelé na místě budou muset obdržet nová povolení v „rozumné době“, aby byli v souladu s pravidly směrnice, s tím, že budou brát v úvahu legitimní nároky dodavatelů, kteří jsou již zastoupeni na trhu, nejpozději do jednoho roku po posledním datu transpozice této směrnice;
- všeobecný princip je princip přístupu co největšího možného počtu poskytovatelů na trh přístavních služeb ve velkém měřítku zatímco představuje výjimku (čl. 9);
- doba platnosti povolení je závislá na druhu investic uskučených poskytovateli služeb a je v souladu s pravidly spojenými s poklesem hodnoty movitých a nemovitých statků;
- na otázku konkurenceschopnosti mezi jednotlivými přístavy se vztahuje uplatňování směrnice o transparentnosti (čl. 16) a směrnice o státních podporách (čl. 17).

3. Předběžné připomínky

3.1 Jistý počet námořních přístavů patří a/nebo je řízen veřejnými orgány (obecními a dalšími územními samosprávami, veřejnými institucemi atd.). Správci jsou zcela nebo částečně podřízeni pravidlům veřejného účtování nebo mají účtování analytické. Postupy a účty různých námořních přístavů by měly spadat pod správu národních orgánů pro hospodářskou soutěž a v případě potřeby regionálních nebo národních účetních dvorů a zprávy těchto kontrolních orgánů by měly být adresovány na GR pro hospodářskou soutěž Komise.

3.2 V těchto posledních letech je ve většině nových zemí stejně tak jako ve starých členských zemích zřetelná tendence směřující k privatizaci námořních přístavů. Z mnoha přístavů se staly akciové společnosti.

3.3 Nejdůležitější evropské přístavy jsou otevřeny do Severního moře a do kanálu La Manche. Tonáž zboží a počet převážených kontejnerů jsou velice rozdílné podle zeměpisné polohy přístavů v různých evropských mořích. V rozsahu působnosti návrhu směrnice se tento objem pohybuje od 1,5 milionů do desítek až stovek milionů tun zatímco počet kontejnerů jde až do několika milionů za rok (na příklad v Rotterdamu a v Antverpách). Výbor se domnívá, že uplatňování jednotných pravidel na námořní přístavy, které se liší velikostí, činností, charakterem vlastnictví a řízením, nebude moci uspokojit daný stav a potřeby přístavů. Konkurence mezi přístavy existuje již dlouhou dobu. Kritéria subsidiarity a proporcionality by měla být brána v úvahu.

3.4 Mnohé přístavy zabezpečují samy určité množství infrastruktur a základních služeb pro námořní dopravu a nepovažují za nezbytné omezit jejich pravomoci na administrativu námořního a pozemního prostoru přístavu, na jejich údržbu a údržbu přístavních hrází. Nabídka některých služeb může uspokojit požadavky obecného zájmu nebo snahu dosáhnout celkové finanční rovnováhy přístavních orgánů, nebo dokonce dosáhnout zisku, který by byl rozdělen mezi akcionáři soukromých přístavů. Zákaz „křížových subvencí“ by oslabil rozsah přístavních investic.

3.5 Výbor lituje, že značný vývoj, kterého se dosáhlo od doby zveřejnění Zelené knihy a představení prvního „přístavního balíčku“, nebyl vzat na vědomí. Žádá proto Komisi, aby udělala revizi svého návrhu podle objektivní dopadové studie, která by brala na vědomí současnou situaci evropských přístavů a jejich nepopíratelnou konkurenceschopnost na mezinárodním poli; Výbor poznamenává, že Komise oznámila během slyšení organizovaného Výborem dne 31. ledna 2005, že takováto studie bude uveřejněna koncem června 2005. Jelikož neexistuje žádný kompetentní výbor pro sociální dialog, Výbor se domnívá, že by měli být konzultováni také sociální partneři. Velké změny v návrhu by měly vycházet z dodržování normál-

ních postupů v rámci lepší legislativy (zejména účast, konzultace a dopadové studie); druhý návrh je až příliš podobný návrhu prvnímu, aniž by byly provedeny dostatečné přípravné práce.

3.6 Přístav představuje komplexní logistickou základnu, propojenou s geografickým zázemím a různými ekonomickými faktory, kde velkou roli hraje regionální, národní ba dokonce mezinárodní prostředí, jakož i říční doprava, železniční a silniční komunikace, ropovody a pobřežní plavba, a musí vypracovat strategie spojené s rozvojem geografického sektoru, který ekonomicky podporuje, dále jsou to pracovní místa, která odpovídají ekonomickým potřebám v závislosti na jejich vývoji. Podle Výboru by bylo třeba zvýhodnit intermodalitu ve prospěch námořní dopravy, zejména pobřežní plavbu, ale nařizovací část návrhu směrnice, ve své současné podobě se přímo nezabývá touto naléhavou potřebou.

3.7 Role obchodních, specializovaných či běžných přístavů, jak veřejných, tak soukromých, se neomezuje pouze na zajišťování materiálního zázemí (přístupové cesty, vnitřní přístavy, přístaviště a pozemní prostor) multimodální platformy. Jejich role, spočívající v organizaci, rozdělování prostoru a prognózách v oblasti rozvoje infrastruktur musí být také zhodnocena z ekonomického hlediska a musí pokrýt možné nedostatky soukromých provozovatelů v některých oblastech tak, aby zůstala platforma funkční.

3.8 Je třeba počítat s jejich projekty na rozvoj a s jejich specializací. Kromě vymezeného prostoru a materiálních omezení pro přístup, by měl být omezen i počet poskytovatelů služeb z důvodů ekonomické efektivnosti, návratnosti pro poskytovatele služeb, bezpečnosti operací, organizace přístavu, environmentálních a sociálních záruk, zachování pracovních míst. Toto vyplývá zejména z principu subsidiarity. Na druhou stranu zvýšená konkurence by mohla vést k rozptýlení prostředků a kompetencí, které by mohly poškodit zájmy uživatelů přístavu.

3.9 Výbor uznává, že nový návrh Komise dává volnější ruku přístavním orgánům co do omezení počtu provozovatelů na kategorii služeb, v závislosti na charakteru přístavu a místních podmínkách.

3.10 Koncese a licence, které uděluje příslušný úřad poskytovatelům služeb, či obchodní smlouvy, které uzavírá příslušný úřad s poskytovateli služeb, musí být uzavřeny na dobu, jejíž trvání bude v poměru s povahou a významem investic, které musí poskytovatelé učinit, aby splnili ustanovení koncesí, licencí a smluv, což jim poskytne dostatečnou dobu na amortizaci a rentabilitu investovaného kapitálu (například 10 roků v případě žádných významných investic, 15 roků v případě významných investic do movitého majetku a školení a 45 roků v případě významných investic do nemovitého a movitého majetku).

3.11 Práva a podmínky činnosti provozovatelů přístavů, kteří uzavřeli nájemní smlouvy na pronájem přístavu nebo získali povolení k poskytování přístavních služeb, by se neměly změnit v okamžiku, kdy směrnice vstoupí v platnost, protože by to mohlo vést ke zrušení smluvních závazků ze strany přístavních úřadů, což by mělo za následek vznik odpovědnosti na straně státu.

3.12 Výbor poznamenává, že změny, které se týkají manipulace a pilotáže, nesplňují očekávání vyjádřené samotným Výborem, některými státy a Parlamentem ⁽⁴⁾.

3.13 Počet pracovních míst v přístavních službách není závislý, jak píše Komise, na počtu poskytovatelů, ale na skutečném provozu přístavu a/nebo na diversifikaci služeb. Zvýšení počtu poskytovatelů nezvýší počet pracovních míst. Pouze zvýšení dopravy a vznik netradičních služeb by mohlo vytvořit nová pracovní místa.

3.14 Opatření spojená s údržbou a s údržbou prováděnou vlastními silami, se kterou se počítá pro mořské dálnice a přímořskou plavbu pro vnitřní trh, by mohla zásadním způsobem zpochybnit kolektivní smlouvy ve většině zemí, které by mohly být považovány za protichůdné vzhledem ke komunitárnímu právu o hospodářské soutěži v rámci návrhu směrnice, nicméně platné pro sociální a pracovní právo na národní a mezinárodní úrovni. Soudní dvůr uznává, že dodržování kolektivních smluv může omezit uplatňování práva hospodářské soutěže. Na mezinárodní úrovni mnohé státy ratifikovaly námořní úmluvy ILO o přístavní manipulaci ⁽⁵⁾ a pracovních podmínkách a bezpečnosti posádek. Výbor poznamenává, že opatření, se kterými přichází Komise neberou v úvahu opatření ujednaná v rámci tripartitní dohody.

3.15 Výbor se soustřeďuje na zvýšenou konkurenci na trhu služeb i na kvalitu, bezpečnost a kontinuitu přístavní manipulace. Domnívá se však, že povolení provádět odbavování v přístavu vlastními silami by vytvořilo nerovné konkurenční podmínky mezi stávajícími podniky provádějícími přístavní manipulaci a firmami, které ji provádějí vlastními silami. Podniky provádějící přístavní manipulaci posílily svou pozici v přístavu prostřednictvím privatizace nebo výběrového řízení a investovaly do superstruktur a infrastruktur. Naproti tomu by mohly podniky, které provádějí odbavování vlastními silami, vstoupit na trh přístavních služeb bez výběrového řízení nebo investičních závazků, zadarmo využívat zařízení vytvořená jinými podniky a na rozdíl od podniků, které provádějí přístavní manipulaci, vykonávat svou činnost bez jakéhokoliv časového omezení. Přístavy jsou místem se zvýšenou úrazovostí a z toho důvodu je nutné přísné dodržování a kontrola bezpečnostních požadavků na pracovišti. Jestliže bude povolena

manipulace vlastními silami, počet nehod pravděpodobně vzroste. Navzdory tvrzení o sociálním významu návrhu směrnice, by tato opatření zmařila očekávání dokařů, kteří se obávají ztráty uznávaného, kvalifikovaného a podle dohodnutých sazeb placeného pracovního místa, které by bylo nahrazeno dočasnými pracovními místy, individuálními smlouvami a ztrátou sociálních a platových záruk v prostředí nucené konkurence mezi pracovníky. Údržba vlastními silami by vedla ke zvýšení úkolů pracovníků na palubě a k nárůstu rizika nehodovosti, zatímco počet posádky je často snižován na minimum. To by také představovalo zvýšení zodpovědnosti a dalších povinností pro kapitány.

3.16 Výbor se domnívá, že pilotáž se nevztahuje pouze na komerční službu; jedná se také o uplatnění komplexních technických kompetencí, znalostí místního prostředí, které se může měnit, kterých se využívá k zajištění bezpečnosti dopravy a bezpečnosti obyvatel žijících v těsné blízkosti a ochraně životního prostředí, podle druhu převáženého zboží. Jedná se tedy o službu obecného zájmu, která nemá pouze komerční charakter, i když je často poskytována soukromými společnostmi kontrolovanými přístavními orgány a proto by měla být vyjmuta z oblasti uplatňování směrnice. To však nebrání přístavům, jak se již stalo, aby udělovaly pilotážní povolení kapitánům, kteří mají dostatečné zkušenosti a znalosti místního prostředí k tomu, aby mohli sami bez asistence pilotovat své lodě až do přístaviště. Ale je třeba si uvědomit, že mnohá pravidla převážejí látky, které by mohly ohrozit bezpečnost dalších lodí, zařízení, pracovníků v přístavu a obyvatel žijících v těsné blízkosti.

3.17 Výbor zároveň poznamenává, že přístavy jsou také místem spadajícím do svrchovaných pravomocí státu daného přístavu, do kterých by směrnice neměla zasahovat; některé funkce (příspěvní v boji proti terorismu, organizovanému zločinu a nelegální imigraci, které často vyžadují náklady a investice ponechané často na starost přístavu) mohou být delegovány na přístavní orgány.

3.18 Nová opatření v oblasti povolení jsou očividně rozumná opatření, ačkoliv při stanovování pracovní náplně musí být brány v potaz místní podmínky a zvláštnosti; uplatňování u námořních přístavů principů transparentnosti a oddělených účtů se nepopírá; nicméně Výbor musí uznat nutnost dodržování těchto principů v uplatňování směrnice o „transparentnosti“.

3.19 Ve směrnici je třeba definovat konkrétní požadavky týkající se poskytovatelů přístavních služeb, aby byli obeznámeni s tím, co je třeba učinit k prodloužení povolení po osmi, dvanácti nebo třiceti letech.

⁽⁴⁾ Stanovisko EHSV k „Návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o uvolnění trhu přístavních služeb“, Úř. věstník C 48 ze dne 21.2.2002, str. 122.

⁽⁵⁾ Zejména Úmluva 137, která počítá s jednotným rejstříkem pro registraci přístavních dělníků, a prioritou pro ty, kteří mají přístup k přístavním pracím, byla ratifikovaná velkým počtem námořních členských zemí EU.

3.20 Konečně se zdá, že hlavní cíl tohoto návrhu spočívá ve snížení nákladů na přístavní služby, nicméně Výbor se domnívá, že dodržování bezpečnostních a environmentálních norem, jakož i sociálních práv jsou také důležitými kritérii pro účinné fungování přístavních platforem v zájmu ekonomiky dopravy a její spolehlivosti a pravidelnosti.

3.21 Obrovská různorodost situací, pravidel a národních nebo místních postupů, povinnosti řídicích a veřejných orgánů vedou k nutnosti zajistit taková pravidla, která budou brát plně v úvahu tyto zvláštnosti charakteristické pro každý přístav. V průběhu času se každý přístav přizpůsobil a fungoval v podmínkách, které jsou pro něj v příslušném národním prostředí nejvýhodnější; snaha sjednotit podmínky činnosti může mít na práci v přístavech negativní dopad.

3.22 Výboru regionů se zdá lepší upřednostnit subsidiaritu v doporučené legislativě a koherenci místní politiky rozvoje přístavu než uplatňování jednotných opatření navržených v návrhu směrnice. Existují značné rozdíly ve velikosti a charakteru jednotlivých přístavů. Přehnaná konkurence mezi poskytovateli služeb v určitém přístavu by mohla vést k nadměrným investicím a ke zmatku stejně tak jako k regresu v sociální oblasti.

3.23 V souladu s principem subsidiarity a proporcionality by mohly být národní antitrustové instance a auditorské instituce oprávněné k tomu, aby mohly zasáhnout pokud by přístavní orgány, bez ekonomického opodstatnění nebo potřeby veřejné služby, soustřeďovaly přístavní služby do pod svou kontrolu; nebo by nedodržovaly principy transparentnosti nebo odpovídající pravidla; intervence ze strany společenství v oblasti hospodářské soutěže nebo státních dotací by se mohla spíše zaměřit na výjimečné případy, například kdyby národní orgány pro hospodářskou soutěž a regionální nebo národní účetní dvory nevykonávaly svou kontrolu uspokojivým způsobem v souladu s platným právem společenství.

V Bruselu dne 13. července 2005.

Předsedkyně

Evropského hospodářského a sociálního výboru

Anne-Marie SIGMUND

3.24 Co se týče státních podpor, otázka převodu některých nákladů na místní nebo národní daňové poplatníky v určitých přístupových úpravách a operací je stanovena současnou judikaturou Komise v otázkách státních podpor (hloubení, plavební dráhy a přístavní bazény).

3.25 Samospráva může přispívat pouze na aktivity obecného zájmu, ne aby snížila náklady pro samotné uživatele (národní a mezinárodní), v první řadě pro ty nejdůležitější námořní přístavy; určení obecného zájmu vyplývá z principu demokracie a ne z principu trhu.

4. Závěry

4.1 Bylo by vhodnější vypracovat rámcovou směrnici, která by byla mnohem méně podrobná a která by poskytovala dostatečný prostor pro zásadu subsidiarity než současné znění návrhu směrnice; bylo by dostačující odkázat se na aplikaci příslušných právních předpisů týkajících se transparentnosti a veřejných trhů, spíše než se podrobně zabývat jejich aplikací na přístavní služby; právní rámec Společenství by neměl narušit pravomoci managementu přístavů, jejichž cílem je chránit obecné zájmy svěřené do jejich kompetence.

4.1.1 Rámcová směrnice by v žádném případě neměla ovlivnit práva a povinnosti členských států, co se týká právních předpisů v oblasti sociální a pracovní, v oblasti veřejného zdraví a životního prostředí, bezpečnosti a veřejného pořádku a služeb veřejného zájmu, ani by neměla ovlivnit kolektivní smlouvy uzavřené v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy; měla by zohlednit mezinárodní závazky členských států, jako jsou námořní úmluvy ILO.

4.1.2 Výbor lituje, že nebylo dostačujícím způsobem provedeno hodnocení dopadu návrhu směrnice, což je v rozporu se slibem Komise vydávat lepší zákony, který učinila při uveřejnění Bílé knihy o evropské správě; všechny návrhy právních předpisů, které podléhají postupu spolurozhodování, by měly obsahovat takové hodnocení a rovněž informace týkající se konzultací vedených především se sociálními partnery.

PŘÍLOHA

ke stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru

Níže uvedené pozměňovací návrhy, které získaly alespoň čtvrtinu hlasů, byly zamítnuty v rozpravě.

Odstavec 1.5, třetí řádek:

Změnit následovně:

„Dříve než bude přezkoumán charakter a dopad změn zanesených do nového návrhu směrnice, je vhodné připomenout některá úskalí, ~~na která narazil z~~ původního návrhu pro Evropský hospodářský a sociální výbor vplynula:“

Odůvodnění

Ve smyslu co největší jasnosti je třeba uvést, pro koho to byla úskalí. Z předcházejících odstavců, ve kterých se jedná o Radu a Parlament, to je těžké poznat.

Výsledek hlasování

Pro: 42

Proti: 63

Zdrželo se hlasování: 3

Odstavec 3.1, třetí věta:

Změnit následovně:

„~~Aniž by došlo k narušení pravomocí Evropské komise, měly by p~~Postupy a účty různých námořních přístavů by
~~měly...~~“

Odůvodnění

Navrženým postupem nemohou být podkopány stávající pravomoci Evropské komise.

Výsledek hlasování

Pro: 54

Proti: 71

Zdrželo se hlasování: 5

Odstavec 3.1

Celý odstavec přesunout a vložit mezi 3.17 a 3.18, všechno v oddíle 3 odpovídajícím způsobem přečíslovat.

Odůvodnění

Jako úvodní poznámka příliš technické. Lépe se hodí k uvedeným odstavcům, kde se jedná o finance.

Výsledek hlasování

Pro: 50

Proti: 74

Zdrželo se hlasování: 10

Odstavec 3.4:

Zrušit poslední větu:

„Mnohé přístavy zabezpečují samy určité množství infrastruktur a základních služeb pro námořní dopravu a nepovažují za nezbytné omezit jejich pravomoci na administrativu námořního a pozemního prostoru přístavu, na jejich údržbu a údržbu přístavních hrází. Nabídka některých služeb může uspokojit požadavky obecného zájmu nebo snahu dosáhnout celkové finanční rovnováhy přístavních orgánů, nebo dokonce dosáhnout zisku, který by byl rozdělen mezi akcionáři soukromých přístavů. ~~Zákaz křížových subvencí „by oslabil rozsah přístavních investic.“~~

Odůvodnění

Pokud má mezi přístavy existovat čestná konkurence, křížové subvence jsou nepřipustné. Zkreslují totiž minimální výrobní ceny, které se přičítají, čímž způsobují nedostatek transparentnosti.

Výsledek hlasování

Pro: 61

Proti: 80

Zdrželo se hlasování: 6

Odstavec 3.6

Vypustit poslední větu v odstavci 3.6:

„Přístav představuje komplexní logistickou základnu, propojenou s geografickým zázemím a různými ekonomickými faktory, kde velkou roli hraje regionální, národní ba dokonce mezinárodní prostředí, jakož i pozemní komunikační cesty a musí vypracovat strategie spojené s rozvojem geografického sektoru, který ekonomicky podporuje, dále jsou to pracovní místa, která odpovídají ekonomickým potřebám v závislosti na jejich vývoji. ~~Podle Výboru by bylo třeba zvýhodnit intermodalitu ve prospěch námořní dopravy, zejména pobřežní plavbu, ale nařizovací část návrhu směrnice, ve své současné podobě se přímo nezabývá touto naléhavou potřebou.“~~

Odůvodnění

Ve většině případů není vnitrozemí po moři dostupné. Proto není rozumné určovat preference, natož o nich mluvit jako o nezbytné potřebě. V této souvislosti by naopak bylo vhodné se postavit za vnitrozemní lodní dopravu. Kromě toho byl podpoře pobřežní plavby dán prostor již v programu Mořské dálnice.

Výsledek hlasování

Pro: 59

Proti: 83

Zdrželo se hlasování: 9

Vypustit odstavec 3.17

~~3.17 Výbor zároveň poznamenává, že přístavy jsou také místem spadajícím do svrchovaných pravomocí státu daného přístavu, do kterých by směrnice neměla zasahovat; některé funkce (příspěvní v boji proti terorismu, organizovanému zločinu a nelegální imigraci, které často vyžadují náklady a investice ponechané často na starost přístavu) mohou být delegovány na přístavní orgány.~~

Odůvodnění

Touto záležitostí se dopodrobna zabývá návrh Komise. Daný odstavec však rovněž budí dojem, že při delegování pravomocí bez finanční podpory ze strany státu nemusí ani příslušný přístav tyto náklady přenášet na zákazníka, což by pak vzhledem k ostatním přístavům vedlo k nekalé soutěži.

Výsledek hlasování

Pro: 55

Proti: 84

Zdrželo se hlasování: 13

Zrušit odstavce 3.23 a 3.24

- 3.23 Co se týče státních podpor, otázka převodu některých nákladů na místní nebo národní daňové poplatníky v určitých přístupových úpravách a operací je stanovena současnou judikaturou Komise v otázkách státních podpor (hloubení, plavební dráhy a přístavní bazény).
- 3.24 Samospráva může přispívat pouze na aktivity obecného zájmu, ne aby snížila náklady pro samotné uživatele (národní a mezinárodní), v první řadě pro ty nejdůležitější námořní přístavy; určení obecného zájmu vyplývá z principu demokracie a ne z principu trhu.

Odůvodnění

Na nákladech, jež nesou přístavní orgány při provádění úprav v areálu přístavu, se musejí podílet uživatelé přístavních infrastruktur či akcionáři přístavu. Z takto formulovaných odstavců vyplývá, že obecný zájem zdůvodňuje, že tomu tak není.

Výsledek hlasování

Pro: 55

Proti: 82

Zdrželo se hlasování: 17

Odstavec 3.25

Přidat odstavec 3.25 tohoto znění:

„Ve snaze určit od samého počátku jejich plánování, zda další investice do přístavního sektoru jsou v souladu s evropským právem, vyzývá Výbor Evropskou komisi, aby neprodleně předložila, nezávisle na projednávání směrnici, všechny návrhy, jež zazněly na slyšení dne 31. ledna k otázce vnitrostátního financování v přístavech a určení, které z nich jsou v souladu s vnitřním trhem.“

Odůvodnění

Vyplývá z vlastního textu pozměnovacího návrhu.

Výsledek hlasování

Pro: 59

Proti: 85

Zdrželo se hlasování: 14

Odstavec 4.1

Změnit následovně:

„Přestože je zastáncem liberalizace přístavních služeb spojených s dopravou, jakož i všech dalších s nimi souvisejících služeb, je Výbor toho názoru, že by bylo ~~by~~ vhodnější vypracovat rámcovou směrnici, která by byla mnohem méně podrobná a která by poskytovala dostatečný prostor pro zásadu subsidiarity než současné znění návrhu směrnice; bylo by dostačující odkázat se na aplikaci příslušných právních předpisů týkajících se transparentnosti a veřejných trhů, spíše než se podrobně zabývat jejich aplikací na přístavní služby; právní rámec Společenství by neměl narušit pravomoci managementu přístavů, jejichž cílem je chránit obecné zájmy svěřené do jejich kompetence, ~~nicméně bez toho, že by narušovaly poctivou hospodářskou soutěž a transparentnost.~~“

Odůvodnění

Tento bod byl studijní skupinou projednán jednomyslně a pozměnovací návrh upřesňuje, v jakém celkovém rámci mají být chápány naše poznámky a závěry. Není možné využít obecného zájmu jako důvodu k jednání bez jakýchkoli omezení a tím zcela ochromit uplatňování dvou zásadních principů EU, tedy rovnosti v hospodářské soutěži a transparentnosti.

Výsledek hlasování

Pro: 61

Proti: 86

Zdrželo se hlasování: 12