



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.5.2013
COM(2013) 295 final

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Εισαγωγή.....	3
2.	Προκλήσεις	3
3.	Στρατηγική	6
3.1.	Σύνδεση των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο	6
3.2.	Εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών	8
3.3.	Προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες	11
3.4.	Προώθηση του κοινωνικού διαλόγου	12
3.5.	Βελτίωση των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών των λιμένων	13
3.6.	Ενθάρρυνση της καινοτομίας.....	14
4.	Συμπέρασμα	14

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ένωση εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους θαλάσσιους λιμένες για το εμπόριό της με τον υπόλοιπο κόσμο και εντός της εσωτερικής αγοράς. Το 74% των εισαγόμενων και των εξαγόμενων εμπορευμάτων και το 37% των εμπορικών συναλλαγών μέσα στην Ένωση διακινούνται μέσω των θαλάσσιων λιμένων. Οι λιμένες εξασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια της Ένωσης, εξυπηρετώντας την περιφερειακή και την τοπική ναυτιλία που συνδέει περιφερειακές και νησιωτικές περιοχές. Είναι οι κόμβοι από όπου μπορούν να οργανωθούν οι πολυτροπικές εφοδιαστικές ροές του διευρωπαϊκού δικτύου, με αξιοποίηση των συνδέσεων των λιμένων με τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, τους σιδηροδρόμους και την εσωτερική ναυσιπλοΐα, για να μειωθεί στο μέγιστο δυνατό ο κυκλοφοριακός οδικός φόρτος και η κατανάλωση ενέργειας.

Στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές και στη Β' Πράξη για την Ενιαία Αγορά τονίζεται η ανάγκη για καλή σύνδεση των λιμενικών υποδομών, αποτελεσματική και αξιόπιστη λιμενική εξυπηρέτηση και διαφανή χρηματοδότηση των λιμένων. Η ύπαρξη κατάλληλων λιμενικών υποδομών, η καλή λιμενική εξυπηρέτηση και οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού είναι ζωτικής σημασίας για να παραμείνει ανταγωνιστική η Ένωση στις παγκόσμιες αγορές, να βελτιώσει το δυναμικό της ανάπτυξης και να δημιουργήσει ένα σύστημα μεταφορών στην ΕΕ περισσότερο βιώσιμο και χωρίς αποκλεισμούς ώστε να υποστηριχθεί η εσωτερική αγορά.

Το σύστημα λιμένων της ΕΕ παρουσιάζει διαρθρωτικές διαφορές επιδόσεων που δημιουργούν πρόβλημα στη συγκρότηση ενός πλήρως ενοποιημένου δικτύου μεταφορών. Χρειάζονται επενδύσεις για να προσαρμοσθούν οι λιμενικές υποδομές και διευκολύνσεις, ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις των μεταφορών και της εφοδιαστικής και να απορροφήσουν την αναμενόμενη αύξηση των φορτίων την επόμενη δεκαετία, υπό συνθήκες περιορισμένων δημόσιων κονδυλίων. Εάν δεν γίνει τίποτε, θα χαθεί η ευκαιρία να αυξηθούν οι επιλογές για τις μεταφορικές εταιρείες και τους φορτωτές και να δημιουργηθεί οικονομική μεγέθυνση και απασχόληση στις παράκτιες περιοχές και στην Ένωση συνολικά.

Στην παρούσα ανακοίνωση γίνεται ανασκόπηση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής και εξετάζεται η πρόοδος που έχει σημειωθεί. Η ανακοίνωση συνοδεύει και συμπληρώνει πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαμόρφωση πλαισίου για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη δημοσιονομική διαφάνεια των λιμένων. Προσδιορίζονται οκτώ πρόσθετες δέσμες ενωσιακών δράσεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για να αξιοποιηθεί περισσότερο το δυναμικό των λιμένων. Η εν λόγω αναθεωρημένη Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική καλύπτει τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου, μέσω των οποίων διακινούνται στην Ένωση το 96% εμπορευμάτων και το 93% επιβατών.

2. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

Στην ανακοίνωσή της για την Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική το 2007¹, η Επιτροπή προσδιόρισε τις κύριες αιτίες των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο κλάδος. Πρόκειται για επαπειλούμενες κακές επιδόσεις και συνδέσεις των λιμένων με την ενδοχώρα, την ανάγκη εκσυγχρονισμού των λιμένων με ταυτόχρονο σεβασμό του περιβάλλοντος, την έλλειψη

¹ COM(2007) 616

διαφάνειας στη χρήση της δημόσιας χρηματοδότησης, τους περιορισμούς πρόσβασης στην αγορά και προβλήματα στην οργάνωση της εργασίας στους λιμένες.

Σύμφωνα με την προσέγγιση που υιοθετήθηκε το 2007, στόχος ήταν να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα αυτά με οριζόντια μέσα και ήπια μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά των λιμενικών υπηρεσιών και τη δημοσιονομική διαφάνεια. Έκτοτε έχει σημειωθεί κάποια πρόοδος και υπήρξαν ορισμένες εξελίξεις, και συγκεκριμένα:

- Το 2011, η Επιτροπή ενέκρινε πρόταση οδηγίας για τις συμβάσεις παραχώρησης². Η εν λόγω πρόταση εφαρμόζεται στις συμβάσεις παραχώρησης που χορηγούνται σε λιμένες, αν και δεν καλύπτει ορισμένες μορφές ανάθεσης συμβάσεων όπως οι μισθώσεις γης.
- Η Επιτροπή έχει προτείνει νέους προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)³ και τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ)⁴, που συνιστούν κοινό μέσο προγραμματισμού για περισσότερο στοχευμένες επενδύσεις και, ταυτόχρονα, διευρύνουν τις δυνατότητες χρηματοδοτικής στήριξης από την ΕΕ.
- Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, η οικονομική κρίση ανάγκασε ορισμένα κράτη μέλη να προβούν σε μεταρρυθμίσεις του λιμενικού τομέα τους. Οι μεταρρυθμίσεις ποικίλλουν ως προς την έκταση και την απόδοση και υπαγορεύθηκαν κυρίως από την ανάγκη δημοσιονομικής εξυγίανσης.
- Το Ελεγκτικό Συνέδριο έκρινε το 2012 ότι είναι περιορισμένη η προστιθέμενη αξία των κονδυλίων των Διαρθρωτικών Ταμείων που επενδύονται σε λιμενικές εγκαταστάσεις στην ΕΕ εάν αυτές δεν αποτελέσουν κόμβους πολυτροπικής σύνδεσης του διευρωπαϊκού δικτύου, των εθνικών και των περιφερειακών δικτύων μεταφορών.

Κατά γενική παραδοχή, τα ήπια μέτρα που προτάθηκαν το 2007 για τη θεμιτή πρόσβαση στην αγορά και τη διαφάνεια είχαν μικρό ή μηδενικό αντίκτυπο. Δεν υφίστανται ενιαίοι και ισότιμοι όροι στον κλάδο και οι παρεμβάσεις που έγιναν έκτοτε σε εθνικό επίπεδο παραδόξως απειλούν παραδόξως να κατακερματίσουν ακόμη περισσότερο την εσωτερική αγορά. Συνεπώς, τα περισσότερα προβλήματα που εντοπίστηκαν το 2007 παραμένουν ακόμη και σήμερα. Οι λιμένες της ΕΕ πρέπει να αναλάβουν πλήρως τον ρόλο τους ως κινητήριες δυνάμεις ανάπτυξης και πολυτροπικότητας.

Διαρθρωτικές διαφορές μεταξύ λιμένων ως προς τις επιδόσεις

Οι λιμένες είναι οι κύριες πύλες εισόδου στο διευρωπαϊκό δίκτυο. Η ΕΕ χρειάζεται καλά ανεπτυγμένους λιμένες, αποδοτικούς με βάση τα διεθνή πρότυπα, σε όλες τις θαλάσσιες περιφέρειές της. Ενώ ορισμένοι ευρωπαϊκοί λιμένες κατατάσσονται στους λιμένες με τις καλύτερες επιδόσεις παγκοσμίως, άλλοι συνεχίζουν να έχουν χαμηλές επιδόσεις ή έχουν περιπέσει σε διαρθρωτική παρακμή⁵. Οι λιμένες αυτοί συρρικνώνουν τόσο την οικονομία των περιφερειών που εξυπηρετούν, όσο και της Ένωσης στο σύνολό της. Αυτές οι διαρθρωτικές διαφορές περιορίζουν τις επιλογές στην ΕΕ και των διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών και των εταιρειών εφοδιαστικής. Σήμερα, το 20% των εμπορευμάτων που εισάγονται στην Ευρώπη διακινούνται μέσω μόνον τριών λιμένων. Οι λιμένες με υψηλές επιδόσεις δεν μπορούν να αναπτύξουν κατά τον καλύτερο τρόπο τις θαλάσσιες συνδέσεις με άλλους λιμένες της ΕΕ, με

² COM(2011) 897

³ COM(2011) 650

⁴ COM(2011) 665

⁵ SWD(2013)181

αποτέλεσμα να αυξάνεται ο κίνδυνος συμφόρησης στην ενδοχώρα τους, ιδίως οδικής κυκλοφοριακής συμφόρησης, εις βάρος των πολιτών που κατοικούν στις περιοχές αυτές. Οι διαρθρωτικές διαφορές θέτουν σε κίνδυνο την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που αποτελούν εναλλακτική λύση των κορεσμένων χερσαίων διαδρομών.

Το 2011 διακινήθηκαν στους λιμένες της ΕΕ 3,7 δισ. τόνοι εμπορευμάτων. Σύμφωνα με τις τελευταίες προβλέψεις που βασίζονται σε χαμηλούς ρυθμούς οικονομικής μεγέθυνσης, εκτιμάται ότι ο όγκος αυτός θα αυξηθεί κατά 50% έως το 2030⁶. Όλοι οι λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου να βοηθηθούν για να αντιμετωπίσουν αυτή την αύξηση.

Ανάγκη προσαρμογής των λιμένων σε νέες απαιτήσεις

Οι προκλήσεις οξύνονται από το γεγονός ότι ο κλάδος εξελίσσεται συνεχώς και ότι οι υπάρχουσες λιμενικές υποδομές ενδέχεται να καταστούν παρωχημένες ή να χρειασθούν σημαντική αναβάθμιση. Στις αλλαγές συγκαταλέγονται τα ακόλουθα:

- Αυξημένο μέγεθος και σύνθεση του στόλου, και συγκεκριμένα γιγαντιαία πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, νέοι τύποι οχηματαγωγών πλοίων και πλοία μεταφοράς υγραερίου. Παραδείγματος χάριν, μια μεγάλη ευρωπαϊκή ναυτιλιακή εταιρεία έχει παραγγείλει 20 πλοία για το 2015 χωρητικότητας το καθένα 18.000 εμπορευματοκιβωτίων TEU (μονάδες ισοδύναμες είκοσι ποδών). Εάν τα εμπορευματοκιβώτια αυτά σε βαρέα φορτηγά οχήματα, η αυτοκινητοπομπή θα φθάνει από το Ρότερνταμ έως το Παρίσι.
- Αυστηρότερες απαιτήσεις όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τα εναλλακτικά καύσιμα (όπως cold ironing⁷ και υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG)). Με βάση την πρωτοβουλία της Επιτροπής «Καθαρή ενέργεια για τις μεταφορές» και την πρόταση οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁸, απαιτείται όλοι οι θαλάσσιοι λιμένες του κύριου διευρωπαϊκού δικτύου ΔΕΔ-Μ να εξοπλισθούν έως το 2020 με σημεία ανεφοδιασμού με LNG σύμφωνα με κοινά τεχνικά πρότυπα.
- Λόγω της τάσης ταχείας ανάπτυξης της θαλάσσιας κρουαζιέρας και των συστημάτων εφοδιαστικής και διανομής, αυξάνεται η ζήτηση υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας στις λιμενικές περιοχές και
- Σημαντικές εξελίξεις του εμπορίου ενέργειας, συγκεκριμένα η στροφή από το πετρέλαιο και τα προϊόντα διύλισης πετρελαίου προς το υγραέριο· ανάγκη για μεγάλες εγκαταστάσεις υδροποίησης στους λιμένες· δυναμικό μεταφοράς και αποθήκευσης όγκου ξηράς βιομάζας και CO₂.

Οι αλλαγές αυτές ασκούν πιέσεις στις υποδομές και τις επενδύσεις, όπως και στην επέκταση αγκυροβολίων, αποβαθρών, υδατοφρακτών, εκβάθυνση και αναμόρφωση λεκανών και διαύλων για να καταστούν δυνατοί οι ελιγμοί μεγαλύτερων πλοίων. Οι λιμένες χρειάζονται νέες εγκαταστάσεις όπως γερανούς, νέους τερματικούς επιβατικούς σταθμούς, νέες επιχειρησιακές διαδικασίες και διαδοχικό ή παράλληλο συντονισμό των διαφόρων υπηρεσιών που παρέχουν όσοι δραστηριοποιούνται εντός και εκτός λιμένων για την εφοδιαστική από πόρτα σε πόρτα. Επιπλέον, οι λιμένες αποτελούν νευραλγικές υποδομές, ως κύριοι πάροχοι υπηρεσιών για ολόκληρη την οικονομία, και πιθανή πύλη παράνομου εμπορίου ναρκωτικών, όπλων, παραποιημένων προϊόντων, ακόμη και υλικών CBRN⁹. Τα θέματα ασφάλειας πρέπει

⁶ SWD(2013)181

⁷ Ηλεκτροδότηση ελλιμενισμένων πλοίων από την ξηρά.

⁸ COM (2013)17 και COM (2013) 18.

⁹ Σημ.: χημικά, βιολογικά, ραδιολογικά και πυρηνικά.

να αντιμετωπίζονται πάντοτε με κατάλληλο τρόπο¹⁰. Συνολικά, οι λιμένες θα χρειασθεί να επενδύσουν για να ανταποκριθούν σε όλες αυτές τις τεχνολογικές, βιομηχανικές, περιβαλλοντικές, κλιματικές προκλήσεις, καθώς και στις προκλήσεις που αφορούν την ασφάλεια.

Μια ευρωπαϊκή πρόκληση

Οι λιμένες της ΕΕ και ιδιαίτερα οι λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου εξυπηρετούν μια ενδοχώρα και μια ζώνη επιρροής που υπερβαίνουν τα τοπικά και τα εθνικά τους σύνορα. Είναι ζωτικοί για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης: σχεδόν το ήμισυ του όγκου των αγαθών που διακινούνται στους λιμένες φθάνει από κράτος μέλος ή καταλήγει σε κράτος μέλος, δια θαλάσσης ή από ξηράς, που είναι διαφορετικό από το κράτος του λιμένα μέσω του οποίου διακινούνται αγαθά¹¹. Την αντοχή του διευρωπαϊκού δικτύου καθορίζει η αντοχή των ασθενέστερων κρίκων του, και άρα οι λιμένες πρέπει να λειτουργούν καλά ως σύνολο. Η έλλειψη ισότιμων όρων ανταγωνισμού που να εξασφαλισθεί τη συνοχή με τις αρχές της εσωτερικής αγοράς στον κλάδο των λιμένων αποτελεί την κύρια αιτία για τις διαρθρωτικές διαφορές των επιδόσεων μεταξύ λιμένων.

Η ποικιλομορφία των διοικητικών μοντέλων και των δομών ιδιοκτησίας αποτελεί καίριο χαρακτηριστικό του ευρωπαϊκού λιμενικού συστήματος, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν έστω και δύο λιμένες που να λειτουργούν με ακριβώς τον ίδιο τρόπο. Η ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική σέβεται αυτήν την ποικιλομορφία και δεν επιζητεί την επιβολή ενιαίου μοντέλου για τους λιμένες.

3. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Μετά από μακρά και διεξοδική διαβούλευση¹², η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι στην αναθεωρημένη λιμενική πολιτική πρέπει να συνεχισθούν οι κάτωθι δράσεις προκειμένου να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν. Η στρατηγική της ΕΕ θεμελιώνεται στην αρχή ότι πρέπει να αποφευχθούν οι άσκοπες παρεμβάσεις στους λιμένες με καλές επιδόσεις και να στηριχθούν οι λιμένες που υστερούν, ώστε να εφαρμοσθούν ορθές πρακτικές και προσεγγίσεις χρηστής διαχείρισης με πλήρη σεβασμό ταυτόχρονα της ποικιλομορφίας και των ιδιαιτεροτήτων.

3.1. Σύνδεση των λιμένων με το διευρωπαϊκό δίκτυο

Με τους νέους προσανατολισμούς για το ΔΕΔ-Μ, τη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και τη νέα προσέγγιση των διαρθρωτικών χρηματοδοτικών μηχανισμών θα καταστούν δυνατός ο περισσότερος ενοποιημένος σχεδιασμός των υποδομών, συνεκτικές στρατηγικές επενδύσεων και η αποδοτική ενωσιακή χρηματοδότηση την περίοδο 2014-2020.

Χρήση των νέων μέσων σχεδιασμού του ΔΕΔ-Μ

Στους νέους προσανατολισμούς για το ΔΕΔ-Μ προσδιορίζεται το κύριο πολυτροπικό δίκτυο με βάση αντικειμενική μέθοδο¹³. Οι λιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη μεθοδολογία αυτή, διότι αποτελούν κομβικά σημεία για τις πολυτροπικές μεταφορές.

¹⁰ Με βάση τους όρους της οδηγίας 2000/65/ΕΚ και του κανονισμού 725/2004, η Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη διενεργεί επιθεωρήσεις για να παρακολουθεί την εφαρμογή των σχετικών μέτρων στους λιμένες της ΕΕ.

¹¹ Λόγω του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών και του εμπορίου μεταξύ κράτους μέλους και χώρας μη μέλους της ΕΕ μέσω άλλου κράτους μέλους.

¹² Για περισσότερες λεπτομέρειες βλ. εκτίμηση επιπτώσεων SWD(2013)181.

¹³ Βλ. http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/web_methodology.pdf

Η πρόταση για το ΔΕΔ-Μ περιλαμβάνει: 319 λιμένες, 83 του κύριου δικτύου και 236 του εκτεταμένου δικτύου. Οι νέοι διάδρομοι του κύριου δικτύου είναι εργαλεία για την ανάπτυξη του κύριου δικτύου έως το 2030 και θα έχουν ως αφετηρία ή κατάληξη τους κύριους λιμένες¹⁴. Οι υποδομές των θαλάσσιων μεταφορών του ΔΕΔ-Μ υπαγορεύουν ορισμένες απαιτήσεις και συγκεκριμένα:

- Σύνδεση των λιμένων του ΔΕΔ-Μ με σιδηροδρομικές γραμμές, οδικούς άξονες και, όπου είναι δυνατόν, εσωτερικές πλωτές οδούς.
- Ύπαρξη τουλάχιστον ενός εμπορευματικού τερματικού σταθμού ανοικτού χωρίς διακρίσεις σε όλους τους μεταφορείς, στον οποίο να εφαρμόζονται διαφανή τέλη. και
- Κατάλληλες θαλάσσιες διώρυγες, δίαυλοι ναυσιπλοΐας και εκβολές για τη σύνδεση με παρακείμενες θαλάσσιες περιοχές ή για την πρόσβαση σε λιμένες από θαλάσσης.

Στους λιμένες του κύριου ΔΕΔ-Μ πρέπει επίσης να εξασφαλισθεί η διάθεση εναλλακτικών καθαρών καυσίμων.

Δράση 1

Θα ληφθούν ιδιαιτέρως υπόψη τα έργα για τις επενδύσεις που έχουν καθορισθεί στα σχέδια κατασκευής των μελλοντικών διαδρόμων τα οποία θα καταρτίσουν το 2014 οι Συντονιστές στο πλαίσιο συστημάτων διαδρόμων, όπως προβλέπεται στους προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Όσον αφορά τη διαχείριση των διαδρόμων που θα συσταθεί με βάση τους προσανατολισμούς για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, θα ενθαρρυνθούν οι λιμένες να διευκολύνουν τις διατροφικές μεταφορές, προβαίνοντας π.χ. στις αναγκαίες ρυθμίσεις ώστε να παρέχουν πληροφορίες για τις ροές κυκλοφορίας που θα καθιστούν δυνατή την καλύτερη οργάνωση της διατροφικής εφοδιαστικής.

Στοχευμένη ενωσιακή χρηματοδότηση

Μέχρι τώρα, επειδή δεν υπήρχαν ιεράρχηση και σαφή κριτήρια ενωσιακής χρηματοδότησης, η χρηματοδότηση των λιμένων δεν ήταν στοχευμένη και δεν δόθηκε η δέουσα προσοχή στον συντονισμό με τις υποδομές πρόσβασης στην ενδοχώρα.¹⁵

Προκειμένου να είναι επιλέξιμοι οι λιμένες για χρηματοδότηση την περίοδο 2014-2020¹⁶, σύμφωνα με τον κανονισμό για τη σύσταση της Διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΔΣΕ), πρέπει να είναι ενταγμένοι στο κύριο δίκτυο ή σε θαλάσσια αρτηρία που συνδέει έναν λιμένα με το κύριο δίκτυο. Δίδεται επίσης σημασία σε τεκμηριωμένη ανάλυση κόστους/οφέλους των έργων. Τέλος, καθιερώνονται νέοι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί, όπως μέσα καταμερισμού του κινδύνου και μηχανισμοί ομολόγων χρηματοδότησης έργων, οι οποίοι είναι δυνατόν να συμφέρουν ιδιαίτερα για συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα.

¹⁴ Η χάραξη των διαδρόμων προτείνεται στη Διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» (COM(2011)650).

¹⁵ Από τον προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ χορηγήθηκαν από το 2007 έως το 2012 σε λιμένες 244,6 εκατ. ευρώ, ήτοι περίπου το 4% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού του ΔΕΔ-Μ. Από αυτά, το 58% διατέθηκε για την αύξηση της χωρητικότητας των λιμένων, το 27 % για την κατασκευή πρόσβασης στην ενδοχώρα και το 15% για καθαρές τεχνολογίες. Όσον αφορά τη χρηματοδότηση από το Ταμείο Συνοχής, το Ελεγκτικό Συνέδριο επέκρινε ιδιαίτερα την έλλειψη συντονισμού με την πρόσβαση στην ενδοχώρα.

¹⁶ Η Επιτροπή υπέβαλε τον Ιούνιο του 2011 τις προτάσεις της για το δημοσιονομικό πλαίσιο της περιόδου 2014-2020 (COM(2011)500). Οι διαπραγματεύσεις για το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο βρίσκονται σε εξέλιξη. Η χρηματοδότηση θα καλυφθεί με τα κονδύλια που θα συμφωνηθούν από την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή και με τις σχετικές νομοθετικές πράξεις.

Η Επιτροπή εξετάζει και άλλα στοιχεία στα οποία θα βασίσει τη χρηματοδότηση των λιμένων. Πρώτον, θα ακολουθήσει τις συστάσεις του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου¹⁷ και θα ελέγξει εάν υπάρχουν ή εάν έχουν προγραμματισθεί αποτελεσματικές συνδέσεις σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο.

Κατά τη χορήγηση ενωσιακής στήριξης, ιδίως με βάση τη ΔΣΕ, θα ληφθεί υπόψη η προστιθέμενη αξία του έργου για την επίτευξη των στόχων της λιμενικής πολιτικής της ΕΕ, καθώς και οι κανόνες χρηστής αξιοποίησης των περιορισμένων δημοσίων πόρων και η τήρηση των βασικών αξιών της ενιαίας αγοράς.

Δράση 2

Θα προσεχθούν τα έργα που συμβάλλουν στη συντονισμένη ανάπτυξη και διαχείριση υποδομών λιμένων, σιδηροδρόμων και εσωτερικών πλωτών οδών, όπως και εκείνα που βελτιώνουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των λιμένων και της ναυσιπλοΐας.

Η Επιτροπή θα εξετάσει εάν θα προτείνει να ληφθούν υπόψη θέματα όπως η έγκαιρη εφαρμογή των διατάξεων του κανονισμού που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση¹⁸, το κοινωνικό κλίμα και εάν ο λιμένας έχει στρατηγική περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα ενδυναμώσει την εναρμόνιση έργων μεταφορών που χρηματοδοτούνται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής και από τον προϋπολογισμό των ΔΕΔ-Μ, δίνοντας την προτεραιότητα στα έργα που αφορούν την πρόσβαση σε λιμένες και συνδέσεις με την ενδοχώρα. Θα εξεταστούν οι ευρύτερες επιπτώσεις στην κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ λιμένων. Η ίδια προσέγγιση θα εφαρμοσθεί και για άλλους χρηματοδοτικούς πόρους της ΕΕ, όπως δάνεια από την ΕΤΕπ και άλλους δανειοδοτικούς μηχανισμούς της ΕΕ.

3.2. Εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών

Η βελτίωση των λιμενικών υπηρεσιών και εργασιών θα έχει ως αποτέλεσμα ορισμένοι λιμένες του ΔΕΔ-Μ να μπορούν να διακινούν ή να προσελκύουν περισσότερα εμπορεύματα και επιβάτες και να επιτύχουν αισθητά καλύτερες επιδόσεις με τις υπάρχουσες υποδομές, ώστε να μειωθεί η ανάγκη χρηματοδότησης.

Θεμιτή πρόσβαση στην αγορά

Η ποιότητα και η απόδοση των λιμενικών υπηρεσιών είναι βασικά στοιχεία για τις συνολικές επιδόσεις κάθε λιμένα. Συνήθως¹⁹, το συνολικό κόστος των λιμένων μπορεί να περιλαμβάνει σημαντικό μέρος των συνολικών δαπανών της αλυσίδας εφοδιαστικής. Για ορισμένα είδη εμπορίου σε συνήθεις λιμένες, το κόστος των λιμένων και της λειτουργίας των τερματικών σταθμών μπορεί να υπερβαίνει το 30% του συνολικού κόστους της εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα. Το κόστος καλύπτεται εσωτερικά από τα τέλη λιμενικών υποδομών κατά 5-10%, τις τεχνικο-ναυτικές υπηρεσίες κατά 10-15%, τη διακίνηση φορτίου κατά 45-60% και από άλλα τέλη και επικουρικές υπηρεσίες κατά 10-30%. Στο παρελθόν, οι λιμενικές υπηρεσίες λειτουργούσαν σε πλαίσια που είχαν ως κύριο χαρακτηριστικό τα αποκλειστικά δικαιώματα ή τα εκ των πραγμάτων δημόσια ή ιδιωτικά μονοπώλια. Περιορισμοί της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών είναι αποδεκτοί μόνον όταν είναι αντικειμενικά δικαιολογημένοι, όπως λόγω

¹⁷ Ειδική έκθεση αριθ. 4 το 2012 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου. «χρήση των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου Συνοχής για τη συγχρηματοδότηση υποδομών μεταφοράς σε θαλάσσιους λιμένες: πρόκειται για αποτελεσματικές επενδύσεις;»

¹⁸ Ιδίως οι διατάξεις που θα εφαρμόζονται από την 1^η Ιουλίου 2025.

¹⁹ Υπάρχουν σημαντικές διακυμάνσεις ανάλογα με τον λιμένα, το είδος εμπορίου, κλπ. Βλ εκτίμηση επιπτώσεων SWD(2013)181.

έλλειψης χώρου σε λιμένες ή για λόγους δημόσιας υπηρεσίας, και εφόσον δεν οδηγούν σε καταχρήσεις και είναι συμβιβάσιμοι με την ΣΛΕΕ. Ωστόσο, στις περιπτώσεις αυτές οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών πρέπει να καθορίζονται με βάση διαδικασία που εγγυάται τη διαφάνεια, τη ισότιμη πρόσβαση και αποτελεσματική αξιοποίηση των δημοσίων πόρων.

Ο κανονισμός που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση και δεν θα θίγει τις οδηγίες για τις συμβάσεις παραχώρησης και τις δημόσιες συμβάσεις, θεσπίζει την ελευθερία παροχής υπηρεσιών στους λιμένες, πλην της διακίνησης φορτίων και των επιβατικών δρομολογίων. Σε περιπτώσεις περιορισμού του αριθμού παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ο πάροχος θα καθορίζεται με ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία. Η παροχή λιμενικών υπηρεσιών από εγχώριους παρόχους, όπως η λιμενική αρχή ή διοίκηση, θα επιτρέπεται μόνον σε περίπτωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι εγχώριοι πάροχοι θα περιορίζουν υποχρεωτικά τις υπηρεσίες τους στο οικείο λιμενικό σύστημα.

Ο λιμενικός κλάδος είναι επιχειρηματική δραστηριότητα παγκόσμιας κλίμακας. Η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν ήδη δεσμευθεί με διεθνείς συμφωνίες να ανοίξουν με θεμιτό και αμοιβαίο τρόπο την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί την κατάσταση ώστε να μην απολεσθεί ο έλεγχος σε στρατηγικά συμφέροντα της ΕΕ και θα επιδιώξει να προωθηθεί η αμοιβαία πρόσβαση στην αγορά με τρίτες χώρες.

Δράση 3

Όσον αφορά τις παραχωρήσεις τερματικών σταθμών διακίνησης φορτίου και επιβατών, η Επιτροπή θα εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των μελλοντικών οριζόντιων οδηγιών για τις συμβάσεις παραχώρησης (που πρόκειται να εκδοθούν σύντομα) και τις δημόσιες συμβάσεις²⁰. Θα καλυφθεί μέρος των υφιστάμενων συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ λιμενικών αρχών και παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και η ανάθεση των καλυπτόμενων υπηρεσιών θα είναι ανταγωνιστική και διαφανής. Όσον αφορά τις συμβάσεις που δεν καλύπτουν οι οδηγίες για τις συμβάσεις παραχώρησης και για τις δημόσιες συμβάσεις, η Επιτροπή θα κινήσει κατά περίπτωση τις διαδικασίες σε ενδεχόμενες παραβιάσεις των αρχών της Συνθήκης για διαφανείς διαδικασίες και τη δίκαιη μεταχείριση, όπως έχουν ερμηνευθεί από το Δικαστήριο της ΕΕ.

Ο μελλοντικός κανονισμός σχετικά με την πρόσβαση των αγαθών και υπηρεσιών τρίτων χωρών στην εσωτερική αγορά της Ένωσης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων, τον οποίο πρότεινε η Επιτροπή το 2012, θα χρησιμοποιηθεί ως μοχλός διευκόλυνσης των διαπραγματεύσεων για την αμοιβαία πρόσβαση σε αγορές εκτός της ΕΕ παγκόσμιων επιχειρήσεων που έχουν τη βάση τους στην ΕΕ²¹.

Επιτήρηση τιμών και ποιότητας

Εάν πάροχος λιμενικών υπηρεσιών δραστηριοποιείται με βάση αποκλειστικά δικαιώματα, υπάρχει κίνδυνος στρέβλωσης του ανταγωνισμού, σε βάρος των πελατών ή/και ανταγωνιστών του. Συνήθεις καταχρηστικές πρακτικές είναι π.χ. άνιστοι όροι, υπερβολικές τιμές ή/και εξοντωτική τιμολόγηση ή/και άρνηση παροχής λιμενικών υπηρεσιών σε ορισμένους χρήστες.

²⁰ Πρόταση οδηγίας σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 τελικό και οδηγία 2004/17/EK περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών, και οδηγία 2004/18/EK περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών.

²¹ COM(2012)124 τελικό, πρόταση κανονισμού σχετικά με την πρόσβαση των αγαθών και υπηρεσιών τρίτων χωρών στην εσωτερική αγορά της Ένωσης στον τομέα των δημοσίων συμβάσεων και τις διαδικασίες που υποστηρίζουν τις διαπραγματεύσεις σχετικά με την πρόσβαση των αγαθών και υπηρεσιών της Ένωσης στις αγορές δημοσίων συμβάσεων τρίτων χωρών.

Με τον κανονισμό που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση θεσπίζονται κοινοί κανόνες που εξασφαλίζουν την επιτήρηση από ανεξάρτητη αρχή των τελών λιμενικών υπηρεσιών που εισπράττονται από φορείς με αποκλειστικά δικαιώματα και δεν έχουν καθορισθεί με διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία.

Επιπλέον, οι λιμενικές δραστηριότητες που συνιστούν οικονομικές δραστηριότητες υπόκεινται στους κανόνες ανταγωνισμού. Απαγορεύονται συμφωνίες που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσης, όπως ορίζονται αντίστοιχα στα άρθρα 101 και 102 της ΣΛΕΕ, θα . Η Επιτροπή και οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού θα έχουν επομένως τη δυνατότητα να αξιολογούν τη συμπεριφορά των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών.

Διοικητική απλούστευση στους λιμένες

Η Επιτροπή έχει υπενθυμίσει κατ'επανάληψη ότι ο διοικητικός φόρτος σε λιμένα μειώνει την ελκυστικότητά του και επηρεάζει αρνητικά τις συνολικές επιδόσεις του. Το πρόβλημα αυτό συναντάται ιδίως στην ενδοενωσιακή ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων, η οποία έχει να ανταγωνισθεί άλλους τρόπους μεταφοράς που δεν υπόκεινται στους ίδιους ελέγχους. Τα τελευταία χρόνια, έχουν αναληφθεί ορισμένες πρωτοβουλίες στην ΕΕ για να μειωθεί η γραφειοκρατία στους λιμένες, όπως ο εξορθολογισμός των διατυπώσεων δηλώσεων των πλοίων που εφαρμόζεται από τις 19 Μαΐου 2012. Οι πρωτοβουλίες αυτές πρέπει να προωθηθούν και να συμπληρωθούν περαιτέρω, ώστε να επιτευχθούν δικτυωμένες και πελατοκεντρικές λιμενικές υπηρεσίες κατά την αρχή «από τη βάση στην κορυφή».

Δράση 4

Η Επιτροπή θα αναπτύξει περαιτέρω τις ακόλουθες πρωτοβουλίες της:

- «γαλάζια ζώνη», στόχος της οποίας είναι η μείωση του διοικητικού φόρτου για εμπορεύματα της ΕΕ που μεταφέρονται με πλοία που πλέουν μεταξύ λιμένων της ΕΕ, ώστε να είναι σε συγκρίσιμο επίπεδο με εκείνο άλλων τρόπων μεταφοράς, καθώς και η περαιτέρω μείωση των τελωνειακών διαδικασιών. Η πρωτοβουλία αυτή είναι βασική δράση στο πλαίσιο της Β' Πράξης για την Ενιαία Αγορά²².
- περαιτέρω εναρμονισμένη και συντονισμένη εφαρμογή της οδηγίας 2010/65/ΕΕ²³ με την εκπόνηση προσανατολισμών για τις «εθνικές ενιαίες θυρίδες», οι οποίες πρόκειται να αρχίσουν να λειτουργούν από την 1^η Ιουνίου 2015.
- πρωτοβουλία για την ηλεκτρονική ναυτιλία με σκοπό να προωθηθεί η χρήση ηλεκτρονικών πληροφοριών για να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να αυξηθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα και
- ηλεκτρονικές εμπορευματικές μεταφορές, με σκοπό να διευκολυνθεί η ανταλλαγή πληροφοριών στις πολυτροπικές αλυσίδες εφοδιαστικής και να συμβάλει στη βελτίωση της απόδοσης των λιμένων, καθώς οι λιμένες είναι πολυτροπικές υποδομές.

Με τον κανονισμό που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση θεσπίζονται νέες νομικές διατάξεις για να ενθαρρυνθεί ο διάλογος μεταξύ των διαφόρων παραγόντων των λιμένων (χρήστες, πάροχοι υπηρεσιών, αρχές, εργαζόμενοι) και διευκολύνεται η αποτελεσματική εφαρμογή των δράσεων που προαναφέρθηκαν.

²² COM (2012) 573 τελικό της 3^{ης} Οκτωβρίου 2012.

²³ Οδηγία 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών και για την κατάργηση της οδηγίας 2002/6/ΕΚ.

3.3. Προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες

Η συγκέντρωση πόρων και η χρηματοδότηση υποδομών και εγκαταστάσεων μεταφοράς είναι μία από τις βασικές προκλήσεις των επόμενων ετών για το δίκτυο μεταφορών της ΕΕ. Η προσέλκυση δημόσιας και ιδιωτικής χρηματοδότησης απαιτεί απλό και σαφώς καθορισμένο πλαίσιο.

Διαφανής χρηματοδότηση των λιμένων

Η έλλειψη διαφάνειας στη χρηματοδότηση των λιμένων δημιουργεί αβεβαιότητες στους επενδυτές που επιθυμούν να επενδύσουν. Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα αυτό, με τον κανονισμό που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση θεσπίζονται κανόνες που εξασφαλίζουν διαφάνεια στις χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημοσίων αρχών και των λιμενικών αρχών. Η αυξημένη χρηματοδοτική διαφάνεια θα εξασφαλίσει επίσης ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Διευκρίνιση των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων

Οι λόγοι για τους οποίους είναι δυνατόν να διατεθούν από κράτος δημόσια κονδύλια σε λιμένες είναι πολλοί: για την περιφερειακή ανάπτυξη ή για την αντιμετώπιση αστοχιών της αγοράς σε περίπτωση που σημαντικές λιμενικές υπηρεσίες παρουσιάζουν μικρό ενδιαφέρον για τους φορείς που δραστηριοποιούνται υπό συνθήκες αγοράς. Προαπαιτούμενο πάντως για να εξασφαλισθεί χρηστή χρήση των πόρων των κρατών μελών και για να αποφευχθεί αδικαιολόγητη νόθευση του ανταγωνισμού είναι η τήρηση των ισχυόντων κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων.

Δράση 5

Η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων σε όλους τους κλάδους της οικονομίας. Εν προκειμένω, η Επιτροπή θα διευκρινίσει κατά τα τέλη του 2013 την έννοια της ενίσχυσης όσον αφορά τη χρηματοδότηση υποδομών, και ιδίως με βάση την υπό εξέλιξη νομολογία του Δικαστηρίου²⁴.

Πιο αποδοτικά τέλη για τις λιμενικές υποδομές

Η αποδοτική τιμολόγηση αποτελεί προαπαιτούμενο για αποδοτικές επενδύσεις σε λιμενικές υποδομές. Ως βήμα για πιο αποδοτική τιμολόγηση, με τον κανονισμό που προτείνεται εκ παραλλήλου με την παρούσα ανακοίνωση θεσπίζεται ορισμένη αυτονομία για τις λιμενικές αρχές, που τους επιτρέπει να καθορίζουν τη διάρθρωση και το ύψος των τελών σύμφωνα με τη δική τους εμπορική και επενδυτική στρατηγική. Είναι ζωτικής σημασίας οι τιμές να είναι διαφανείς και να εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις.

Διεθνής διάσταση

Ορισμένοι ευρωπαϊκοί λιμένες εκφράζουν ανησυχίες για αθέμιτο ανταγωνισμό από λιμένες τρίτων χωρών όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών μεταφόρτωσης, ιδίως από εκείνους που βρίσκονται αρκετά κοντά. Η Επιτροπή παραμένει πεπεισμένη ότι χρειάζεται στενότερη συνεργασία με τις γειτονικές χώρες, ώστε να επιτευχθεί βιώσιμο σύστημα μεταφορών προς όφελος όλων των εταίρων της ΕΕ, με βάση τις θεμελιώδεις αρχές θεμιτού ανταγωνισμού, τη διαφανή αξιοποίηση των δημοσίων κονδυλίων και των φορολογικών μηχανισμών και τον σεβασμό των κοινωνικών και των περιβαλλοντικών προτύπων.

²⁴

Βλ. υπόθεση T-443/08 «Leipzig-Halle».

3.4. Προώθηση του κοινωνικού διαλόγου

Στους λιμένες της ΕΕ απασχολούνται (άμεσα και έμμεσα) περισσότερα 3 εκατομμύρια άτομα. Σύμφωνα με την οικονομική έρευνα, η οικονομική ανάπτυξη των λιμένων συνδέεται άμεσα με τη δημιουργία θέσεων εργασίας στις γύρω από αυτούς περιοχές.

Για να επιτύχουν και να προσαρμοσθούν στη μεταβολή της ζήτησης εργατικού δυναμικού, οι λιμένες πρέπει να προσφέρουν καλές συνθήκες εργασίας και να βελτιώσουν την ποιότητα του εργασιακού περιβάλλοντος, ώστε να προσελκύσουν εξειδικευμένο προσωπικό. Οι εργασιακές διαφορές που επηρεάζουν τις σχέσεις είναι δυνατόν να βλάψουν την εικόνα και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων και πρέπει να αντιμετωπίζονται εκ των προτέρων. Απαιτείται καλό εργασιακό κλίμα και πραγματικός κοινωνικός διάλογος μεταξύ των ενδιαφερομένων.

Κοινωνικός διάλογος

Η καθημερινή απόδοση ενός λιμένα και η μακροπρόθεσμη δυναμική της ανταγωνιστικότητάς του εξαρτάται από το εργασιακό καθεστώς του λιμένα. Ανάλογα με τον τύπο του τερματικού σταθμού, οι εργαζόμενοι του λιμένα είναι δυνατόν να αντιπροσωπεύουν σημαντικό ποσοστό του κόστους λειτουργίας των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών.²⁵

Σε 16 κράτη μέλη, όπως παρατηρείται και σε άλλους κλάδους, τα εργασιακά καθεστάτα των λιμένων υπάγονται στο γενικό εργατικό δίκαιο²⁶. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα καθεστάτα αυτά ενδέχεται να θέτουν περιορισμούς που θίγουν τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας ή να υπονομεύουν το εργασιακό περιβάλλον στον λιμένα.

Μετά από μακρά διαπραγμάτευση, οι κοινωνικοί εταίροι του λιμενικού κλάδου ζήτησαν να συσταθεί Επιτροπή Κοινωνικού Διαλόγου για τον Λιμενικό Κλάδο, σύμφωνα με τις αρμοδιότητες της Ένωσης που αναγνωρίζονται στο άρθρο 152 της ΣΛΕΕ²⁷. Είναι η πρώτη φορά που ο κλάδος ζητεί τέτοιο διάλογο και αυτό θα καταστήσει δυνατή την επίλυση βασικών ζητημάτων, μεταξύ των οποίων και εκείνα των συμβατικών σχέσεων. Εφόσον το επιθυμούν οι κοινωνικοί εταίροι, μπορούν να ζητούν από κοινού την εφαρμογή συμφωνιών που συνάπτουν σε επίπεδο Ένωσης με απόφαση του Συμβουλίου, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 155 παράγραφος 2.

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν προτείνει τη θέσπιση ειδικών διατάξεων για τα εργασιακά καθεστάτα των λιμένων. Πρέπει να τονισθεί ότι ο κοινωνικός διάλογος σε επίπεδο Ένωσης συμπληρώνει αλλά δεν υποκαθιστά τον κοινωνικό διάλογο σε εθνικό, τοπικό ή κλαδικό επίπεδο.

Δράση 6

Σύμφωνα με τα άρθρα 151 και 154 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή επιθυμεί να διευκολύνει τον κοινωνικό διάλογο σε επίπεδο Ένωσης, παρέχοντας τεχνική και διοικητική στήριξη. Οι κοινωνικοί εταίροι στην ΕΕ έχουν ήδη συμφωνήσει διαδικαστικούς κανόνες και ανοικτό κοινό πρόγραμμα εργασιών, η δε σχετική επιτροπή διαλόγου αναμένεται να συσταθεί επίσημα στις 19 Ιουνίου 2013.

²⁵ 15%–20% στους τερματικούς σταθμούς φορτοεκφόρτωσης στερεού φορτίου χύδην· 40%–75% τερματικούς σταθμούς γενικού φορτίου.

²⁶ Μελέτη για το εργατικό δυναμικό στους λιμένες της ΕΕ (2013)

²⁷ Βλ. επίσης απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 1998, για τη σύσταση επιτροπών κλαδικού διαλόγου, με σκοπό την προώθηση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων σε ευρωπαϊκό επίπεδο (COM(1998)322 τελικό).

Σεβόμενη πάντοτε την αυτονομία των κοινωνικών εταίρων, η Επιτροπή προσδοκά ότι οι κοινωνικοί εταίροι στην ΕΕ θα μπορέσουν να επιλύσουν ζητήματα που σχετίζονται με την οργάνωση και τις συνθήκες εργασίας.

Η Επιτροπή, σε συνεργασία με όλους τους κοινωνικούς εταίρους στην ΕΕ, προγραμματίζει αναθεώρηση το 2016, κατά την οποία θα αξιολογηθεί η λειτουργία και η πρόοδος του ευρωπαϊκού κοινωνικού διαλόγου στον κλάδο των λιμένων και η κατάσταση όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών στη διακίνηση φορτίου και επιβατών.

Υγεία, ασφάλεια και εκπαίδευση

Η εργασία στους λιμένες ενέχει πάντοτε υψηλό κίνδυνο ατυχημάτων και συνεπειών στην υγεία των εργαζομένων. Είναι βασικό να υπάρχει σύστημα προστασίας της υγείας, της ασφάλειας και της ευημερίας των εργαζομένων και των χρηστών των λιμένων, σύμφωνα με τη νομοθεσία περί υγείας και ασφάλειας.

Κάθε λιμένας οφείλει να υιοθετήσει εργασιακές πρακτικές που εγγυώνται την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων. Αυτό απαιτεί καλή συνεργασία και συντονισμό μεταξύ όλων των εργοδοτών και όλων των εργαζομένων του λιμένα.

Οι τεχνολογικές αλλαγές και οι νέες ανάγκες των μεταφορών και της εφοδιαστικής θα κατευθύνουν τις απαιτήσεις διαχείρισης καινοτόμων λιμενικών δραστηριοτήτων και τις ανάγκες σε εργαζόμενους με τις απαραίτητες δεξιότητες, εκπαίδευση και προσόντα για να κατανοούν, να χειρίζονται και να εκμεταλλεύονται όλα τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες.

Δράση 7

Με βάση το 7^ο πρόγραμμα-πλαίσιο για τις μεταφορές, η Επιτροπή θα αρχίσει πριν τα τέλη του 2013 συντονισμένο πρόγραμμα δράσης με αντικείμενο τις προκλήσεις που αφορούν την υγεία και την ασφάλεια, την εκπαίδευση και τα προσόντα στους λιμένες της ΕΕ. Οι κοινωνικοί εταίροι θα συμμετέχουν πλήρως στη δράση. Η Επιτροπή Κοινωνικού Διαλόγου για τον Λιμενικό Κλάδο θα γνωμοδοτεί και θα ενημερώνεται τακτικά για τα θέματα αυτά.

3.5. Βελτίωση των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών των λιμένων

Οι λιμενικές δραστηριότητες έχουν σημαντικό αντίκτυπο από άποψη εκπομπών, θορύβου, ρύπανσης των υδάτων και του εδάφους και κατακερματισμού των ενδιαιτημάτων. Οι λιμένες που βρίσκονται κοντά σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές συχνά έχουν να συνδυάσουν την ανάπτυξη και τη διαχείριση των λιμενικών δραστηριοτήτων με τη διαφύλαξη των φυσικών ενδιαιτημάτων και την ποιότητα της αστικής διαβίωσης.

Η Επιτροπή δημοσίευσε το 2011 κατευθύνσεις για την εφαρμογή των οδηγιών για τα πτηνά και τα φυσικά ενδιαιτήματα σε εκβολές ποταμών και παράκτιες ζώνες, με επίκεντρο την αποκατάσταση της ισορροπίας μεταξύ προστασίας του περιβάλλοντος και ανάπτυξης των λιμένων.²⁸ Μολονότι εναπόκειται στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο να ερμηνεύει το δίκαιο της ΕΕ, η εφαρμογή των κατευθύνσεων της Επιτροπής μπορεί να αποτελέσει για τους εργολήπτες συνεκτικό πλαίσιο και να ελαχιστοποιήσει τον κίνδυνο νομικών διαφορών.

Η Επιτροπή χαιρετίζει τις πρωτοβουλίες του λιμενικού κλάδου να προωθήσει την αριστεία στην περιβαλλοντική διαχείριση και τις επιδόσεις, με τη δημοσίευση οδηγιών ορθών πρακτικών²⁹. Ορισμένοι λιμένες έχουν ήδη καταρτίσει προγράμματα καλύτερης διαχείρισης

²⁸ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/guidance_doc.pdf
http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/doc/comm_sec_2011_0319.pdf

²⁹ Οικολογικός οδηγός της ESPO (Οργάνωση Ευρωπαϊκών Θαλασσίων Λιμένων)

του περιβαλλοντικού αποτυπώματός τους, και πρωτοβουλίες του είδους αυτού πρέπει να ενθαρρυνθούν.

Οι λιμενικές αρχές πρέπει να εξετάσουν εάν θα ανταμείβουν τους φορείς που προβλέπουν έγκαιρα ή υπερβαίνουν την εφαρμογή υποχρεωτικών περιβαλλοντικών προτύπων και προωθούν τη χρήση ενεργειακά αποδοτικών αλυσίδων εφοδιαστικής από πόρτα σε πόρτα με χαμηλές ανθρακούχους εκπομπές, όπως η ναυσιπλοΐα μικρών αποστάσεων. Πρέπει να συνεχισθεί η υποστήριξη των υπάρχοντων συστημάτων³⁰ που έχουν καθιερωθεί σε εθελοντική βάση από ορισμένους λιμένες για να βελτιωθεί η περιβαλλοντική εικόνα τους, αλλά η αποτελεσματικότητά τους θα ενισχυθεί με τη συνεκτικότερη εφαρμογή σε ευρωπαϊκό ή περιφερειακό επίπεδο της διαφοροποίησης των τελών των λιμενικών υποδομών ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις τους.

Δράση 8

Για να ενθαρρυνθεί η συνεκτικότερη εφαρμογή τελών των λιμενικών υποδομών διαφοροποιούμενων ανάλογα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις, η Επιτροπή θα προτείνει αρχές για την περιβαλλοντική χρέωση και την προώθηση ορθών πρακτικών έως το 2015.

Η Επιτροπή προγραμματίζει το 2013/2014 αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων πλοίων και καταλοίπων φορτίου, για να βελτιωθεί περαιτέρω η αποτελεσματικότητα και η απόδοση του συστήματος.

3.6. Ενθάρρυνση της καινοτομίας

Τα τελευταία χρόνια, ο λιμενικός κλάδος έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές παγκοσμίως. Οι λιμένες εξαρτώνται όλο και περισσότερο από τις τεχνολογικές καινοτομίες σε ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιαστικής.

Η ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών λιμένων θα εξαρτηθεί από την ικανότητά τους να καταστούν καινοτόμοι όσον αφορά την τεχνολογία, την οργάνωση και τη διαχείρισή τους. Οι κρίσιμοι ρόλοι τους ως κόμβοι πολυτροπικών μεταφορών απαιτούν νεωτεριστικούς και αποδοτικούς τρόπους σύνδεσης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και τη χρήση διαχειριστικών εργαλείων, ώστε να βελτιώσουν την ελκυστικότητά τους.

Επίσης, η έρευνα μπορεί να αξιοποιηθεί για την αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων. Τα προβλήματα αυτά αφορούν τους κινδύνους κατά της υγείας ή της ασφάλειας των λιμενεργατών (όπως οι συνέπειες του υποκαπνισμού των εμπορευματοκιβωτίων) έως την ανάγκη διαχείρισης και μείωσης των επιπτώσεων των λιμενικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον και τις αστικές περιοχές.

Στο πλαίσιο της εφαρμογής του προγράμματος «Ορίζοντας 2020» για τη στήριξη της έρευνας, της ανάπτυξης και της καινοτομίας από το 2014 έως το 2020, η Επιτροπή θα προτείνει τις κατά προτεραιότητα εργασίες για τις οποίες θα διατεθεί η ενωσιακή στήριξη.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι λιμένες μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην οικονομική ανάκαμψη και στη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των ευρωπαϊκών κλάδων στις παγκόσμιες αγορές και στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και θέσεων εργασίας σε όλες τις παράκτιες περιφέρειες της ΕΕ. Οι λιμένες θα έχουν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στην ανάπτυξη αποδοτικού και

³⁰

Διαμόρφωση καθεστώτος με βάση τον Δείκτη Περιβαλλοντικής Επάρκειας Πλοίων (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία και Κάτω Χώρες), πιστοποιητικό οικολογικού ευσήμου (Λετονία, Λιθουανία, Κάτω Χώρες και Πορτογαλία), ή με εκπτώσεις για τις εκπομπές NOx/SOx ή με είσπραξη τέλους για τις θειούχους εκπομπές (Σουηδία).

βιώσιμου διευρωπαϊκού δικτύου προσφέροντας διαφοροποιημένες επιλογές μεταφοράς και συμβάλλοντας στις πολυτροπικές μεταφορές.

Σήμερα, η Ευρωπαϊκή Λιμενική Πολιτική βρίσκεται σε σταυροδρόμι. Ορισμένοι ευρωπαϊκοί λιμένες παρουσιάζουν καλές επιδόσεις, αλλά διαρθρωτικά προβλήματα που καθιστούν ανεπαρκή τη σύνδεση με την ενδοχώρα, η έλλειψη διαφάνειας στη χρήση των δημοσίων κονδυλίων, τα εμπόδια στην είσοδο στην αγορά, παρωχημένα διαχειριστικά μοντέλα και η υπέρμετρη γραφειοκρατία επηρεάζουν αρνητικά τις επιδόσεις πολλών λιμένων. Είναι πλέον καιρός να αντιμετωπισθούν αυτά τα μακροχρόνια προβλήματα.

Για να παρακολουθεί την πρόοδο εφαρμογής της εν λόγω αναθεωρημένης Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής, η Επιτροπή έχει αρχίσει ένα ερευνητικό έργο³¹, το οποίο θα ξεκινήσει πριν τα τέλη του 2013 με σκοπό την ανάπτυξη και τη συλλογή γενικών ευρωπαϊκών δεικτών για τις επιδόσεις των λιμένων.

Ο κανονισμός που προτείνεται εκ παραλλήλου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σκοπό έχει να αντιμετωπισθούν καίρια θέματα που σχετίζονται με την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και με τη δημοσιονομική διαφάνεια και την αυτονομία των λιμένων. Η Επιτροπή θα παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον αντίκτυπο του κανονισμού, υπό μορφή έκθεσης, όσον αφορά τη λειτουργία και τα αποτελέσματά του, το αργότερο τρία έτη από την έναρξη ισχύος του.

Η Επιτροπή θα αντιμετωπίσει τα λοιπά ζητήματα με τις κάτωθι στοχευμένες δράσεις στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της:

- πλήρης αξιοποίηση των νέων προσανατολισμών για το ΔΕΔ-Μ και των ενωσιακών χρηματοδοτικών μηχανισμών για τη βελτίωση των συνδέσεων των λιμένων με την ενδοχώρα τους και την προώθηση της Ευρωπαϊκής Λιμενικής Πολιτικής·
- παρακολούθηση των εφαρμοστέων ενωσιακών νομοθετημάτων για τις συμβάσεις παραχώρησης και της ορθής εφαρμογής τους από τους λιμένες·
- παροχή της αναγκαίας διοικητικής και τεχνικής στήριξης του κοινωνικού διαλόγου σε επίπεδο Ένωσης, με ανασκόπηση της προόδου το 2016·
- παρουσίαση νέων πρωτοβουλιών για την περαιτέρω απλούστευση των διοικητικών διαδικασιών σε λιμένες, ιδίως των τελωνειακών διαδικασιών·
- προώθηση των περιβαλλοντικών τεχνολογιών και της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων, με τη θέσπιση κοινών αρχών για τη διαμόρφωση των τελών των λιμενικών υποδομών.

Η Επιτροπή θα ελέγχει την πρόοδο επίτευξης των στόχων πολιτικής που καθορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση, και ιδίως την πρόοδο στη δημιουργία συνδέσεων πολυτροπικών μεταφορών με την ενδοχώρα των λιμένων, τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών και την προσέλκυση επενδύσεων.

³¹ Με βάση το 7^ο πρόγραμμα-πλαίσιο ΕΤΑ – πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 2013.