

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων»

COM (2013) 296 final — 2013/0157 (COD)

(2013/C 327/19)

Γενικός εισηγητής: **ο κ. SIMONS**

Στις 19 και 10 Ιουνίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 100, παρ. 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αποφάσισαν να ζητήσουν τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (εφεξής ΕΟΚΕ) επί του θέματος

Πρόταση κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων

COM(2013) 296 final — 2013/0157 (COD).

Στις 21 Μαΐου 2013, η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΕΟΚΕ ανατέθηκε στο ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών».

Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα των εργασιών (άρθρο 59 ΕΚ), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε κατά την 491η σύνοδο ολομέλειας που πραγματοποιήθηκε στις 10 και 11 Ιουλίου 2013 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2013) να ορίσει γενικό εισηγητή τον κ. Simons και στη συνέχεια υιοθέτησε με ψήφους 81 υπέρ, 2 κατά την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την προσέγγιση που στηρίζεται στο συνδυασμό «ήπιων δράσεων» και νομοθεσίας, όπου δεν υπάρχει άλλη δυνατότητα.

1.2 Η ΕΟΚΕ συναινεί, επίσης, με την προσέγγιση της Επιτροπής να υποβάλει προτάσεις που θα ισχύουν για όλους τους 319 λιμένες του ΔΕΔ-Μ, με τα κράτη μέλη να έχουν την ευχέρεια να κηρύξουν την ισχύ των διατάξεων του κανονισμού και σε άλλους λιμένες.

1.3 Λαμβάνοντας υπόψη τον περιορισμένο αντίκτυπο αυτή τη στιγμή, η ΕΟΚΕ μπορεί να συμφωνήσει με την πρόταση της Επιτροπής να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού οι επιβατικές μεταφορές και οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίων. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή, η ΕΟΚΕ συνιστά να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην πλοήγηση, την πρόσδεση και τη ρυμούλκηση, και να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι διαφορετικές επιπτώσεις τους, ούτως ώστε οι υπηρεσίες αυτές να μπορούν να παρέχονται με ανεξάρτητη κρίση, χωρίς να ασκούνται εμπορικές πιέσεις που θα μπορούσαν να αποβούν επιζήμιες για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία της λιμενικής κοινότητας και του κοινού.

1.4 Η ΕΟΚΕ είναι ικανοποιημένη με την ένταξη στον κανονισμό της διασφάλισης των δικαιωμάτων των εργαζομένων, αλλά διερωτάται, γιατί η εφαρμογή της οδηγίας 2001/23/ΕΚ καθίσταται προαιρετική. Όσον αφορά τις κοινωνικές πτυχές, που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, η ΕΟΚΕ παραπέμπει στη γνωμοδότηση που εξέδωσε στις 26 Απριλίου 2012 σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών⁽¹⁾.

Πρόσφατα υλοποιήθηκε και ένα άλλο μακροχρόνιο αίτημα της ΕΟΚΕ, η οργάνωση ενός αυτόνομου κοινωνικού διαλόγου στον λιμενικό τομέα.

1.5 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει τη βασική ιδέα της Επιτροπής να αυξηθεί η χρηματοοικονομική διαφάνεια στον τομέα των λιμένων, επειδή έτσι θα εντοπίζονται ταχύτερα πιθανές κρατικές ενισχύσεις.

1.6 Η εμπορική ελευθερία που παρέχεται στην λιμενική αρχή να καθορίζει τα λιμενικά τέλη σχεδόν αναιρείται με την απαρίθμηση μιας σειράς κριτηρίων και την ανάθεση στην Επιτροπή της αρμοδιότητας να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Μία λύση δίνεται στην ενότητα 5.5.

1.7 Η ΕΟΚΕ θεωρεί υπερβολή τη δημιουργία ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17, η οποία θα εποπτεύει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ο ανταγωνισμός αρκεί, και όπου αυτό δεν ισχύει, η κατάσταση μπορεί να αντιμετωπιστεί με ειδικές ρυθμίσεις.

1.8 Η Επιτροπή επιθυμεί να προβεί σε αξιολόγηση του κανονισμού ήδη τρία χρόνια μετά την θέση του σε ισχύ και να προτείνει ενδεχομένως μέτρα. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρόκειται για ένα σύντομο χρονικό διάστημα και προτείνει να διενεργηθεί μετά από τρία χρόνια μια ενδιάμεση αξιολόγηση κατά την οποία θα υποβληθούν απλώς παρατηρήσεις και μόνο μετά από έξι χρόνια να εξαχθούν τα τελικά συμπεράσματα και να προταθούν μέτρα.

2. Εισαγωγή

2.1 Είναι η τρίτη φορά που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταθέτει προτάσεις για τους θαλάσσιους λιμένες της ΕΕ. Τώρα πλέον κάτω από νέες συνθήκες και με διαφορετικό τρόπο.

⁽¹⁾ ΕΕ C 191 της 29.6.2012, σ. 84.

2.2 Ένα νέο στοιχείο είναι η συμπερίληψη 319 θαλάσσιων λιμένων στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T) και η Διευκόλυνση Συνδέοντας την Ευρώπη (CEF) με σκοπό τη βελτίωση των διασυνδέσεων των λιμένων με την ενδοχώρα. Έτσι, οι λιμένες αυτοί προσλαμβάνουν εξ ορισμού ευρωπαϊκό ενδιαφέρον, αλλά καθίστανται -τουλάχιστον εν δυνάμει- και αμοιβαίοι ανταγωνιστές.

2.3 Τα «ήπια» μέτρα του παρελθόντος δεν είχαν σχεδόν καμία επίδραση σε ό,τι αφορά την ισότιμη πρόσβαση στην αγορά και τη διαφάνεια. Γι αυτό και τώρα, παράλληλα με μια σειρά δράσεων, προτείνεται ένα «σκληρό» μέτρο, -ένας κανονισμός, για τα δύο ανωτέρω θέματα, προκειμένου οι λιμένες της ΕΕ να εξελιχθούν σε κινητήρια δύναμη της ανάπτυξης και των συνδυασμένων μεταφορών.

3. Τα έγγραφα της Επιτροπής

3.1 Η Επιτροπή, μετά από μακρά και διεξοδική διαβούλευση, όπως φαίνεται στην εκτίμηση επιπτώσεων, προτείνει στην ανακοίνωση «Λιμένες: κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη» ένα πρόσθετο σύνολο οκτώ ήπιων δράσεων τις οποίες θεωρεί απαραίτητες για την ανάπτυξη του δυναμικού 319 λιμένων, εκ των οποίων τα 83 θα ανήκουν στον πυρήνα του δικτύου ΔΕΔ-Μ, τα επόμενα χρόνια

3.2 Η Επιτροπή τονίζει ότι η στρατηγική της ΕΕ στηρίζεται στη βασική αρχή ότι πρέπει να αποφεύγεται κάθε περιττή παρέμβαση σε λιμένες με καλές επιδόσεις, αλλά και ότι πρέπει να παρέχεται στήριξη στους λιμένες των οποίων οι επιδόσεις υστερούν, με την εισαγωγή «βέλτιστων πρακτικών» και την εφαρμογή μιας προσέγγισης που στηρίζεται στη χρηστή διαχείριση, παράλληλα με το σεβασμό της πολυμορφίας και των ιδιαίτερων συνθηκών που επικρατούν σε κάθε λιμένα

3.3 Οι λιμενικές δραστηριότητες συμβάλλουν άμεσα στην ανάπτυξη της απασχόλησης. Σήμερα, υπάρχουν 2 200 λιμενικοί φορείς που παρέχουν άμεση απασχόληση σε 110 000 λιμενεργάτες, ενώ οι θαλάσσιοι λιμένες σε 22 κράτη μέλη απασχολούν άμεσα ή έμμεσα περίπου 3 εκατομμύρια εργαζόμενους. Αποτελούν, συνεπώς, σημαντική πηγή φορολογικών εσόδων για το κράτος.

3.4 Στην πρόταση κανονισμού περί της θέσπισης πλαισίου για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και την χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων γίνεται ρητή αναφορά στην αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, η οποία ισχύει για όλα τα είδη υπηρεσιών σε όλους τους λιμένες των ΔΕΔ-Μ.

3.5 Ωστόσο, το τμήμα σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά (κεφάλαιο II) και οι μεταβατικές διατάξεις (άρθρο 24) του προτεινόμενου κανονισμού δεν θα ισχύουν για τη μεταφορά επιβατών και τη διακίνηση φορτίου.

3.6 Ο προτεινόμενος κανονισμός παρέχει στους διαχειριστικούς φορείς των λιμένων τη διακριτική ευχέρεια να προβάλλουν απαιτήσεις έναντι των φορέων παροχής υπηρεσιών σε ό,τι αφορά την ποιότητα και τη διαθεσιμότητα, ενώ μπορούν να περιορίσουν τον αριθμό των φορών αυτών σε μια ορισμένη υπηρεσία λόγω έλλειψης χώρου, εφόσον αυτό αναφέρεται σαφώς σε επίσημο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα, ή εάν έχει ανατεθεί στον φορέα εκμετάλλευσης του λιμένα η παροχή συγκεκριμένης, σαφώς καθορισμένης και γνωστοποιημένης δημόσιας υπηρεσίας.

3.7 Η Επιτροπή τονίζει ότι τα δικαιώματα των εργαζομένων πρέπει να είναι εγγυημένα και ότι τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν

τη δυνατότητα να ενισχύσουν περαιτέρω τα δικαιώματα αυτά σε περίπτωση εξαγοράς μιας επιχείρησης μαζί με το ενδιαφερόμενο προσωπικό αυτής.

3.8 Στην πρόταση αναφέρεται ότι οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ λιμενικών αρχών και δημοσίου πρέπει να διέπονται από διαφάνεια, ειδικά όταν μια λιμενική αρχή ενισχύεται οικονομικά από το δημόσιο.

3.9 Οι λιμενικές αρχές δύνανται να ρυθμίζουν τις χρεώσεις για τη χρήση των λιμενικών υποδομών με τρόπο αυτόνομο και σύμφωνα με την εμπορική και επενδυτική στρατηγική τους, όπου οι χρεώσεις μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με το βαθμό της χρήσης του λιμένα ή/και με γνώμονα μια πιο αποτελεσματική χρήση των λιμενικών υποδομών, τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων, την υψηλή ενεργειακή απόδοση, ή την προαγωγή των μεταφορών με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας και περιορισμένες εκπομπές άνθρακα.

3.10 Σύμφωνα με την πρόταση, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να διαθέτουν ανεξάρτητη αρχή που θα εποπτεύει την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

3.11 Αυτή η αρχή πρέπει να είναι νομικά και λειτουργικά ανεξάρτητη έναντι των διαχειριστικών φορέων λιμένων και των παρόχων υπηρεσιών. Θα εξετάζει καταγγελίες, θα έχει το δικαίωμα να υποχρεώνει τους διαχειριστικούς φορείς, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τους χρήστες των λιμένων να παρέχουν κάθε πληροφορία που κρίνει αναγκαία για τη διασφάλιση μιας καλής εποπτείας και να λαμβάνει δεσμευτικές αποφάσεις, κατά των οποίων μπορεί να ασκηθεί μόνον δικαστική προσφυγή.

4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι με την έκδοση της Ανακοίνωσης, την εκτίμηση των επιπτώσεων και την κατάθεση της πρότασης κανονισμού, η Επιτροπή έχει κάνει ένα βήμα προς το άνοιγμα της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και την ενίσχυση της οικονομικής διαφάνειας των λιμένων. Η ΕΟΚΕ επισημαίνει πόσο σημαντική είναι βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και η αύξηση των επενδύσεων στους λιμένες, η οποία είναι τόσο αναγκαία για την εύρυθμη λειτουργία της αγοράς. Στα θέματα της ασφάλειας, της προστασίας, του περιβάλλοντος και στο συντονιστικό ρόλο της Ένωσης δίνεται επίσης η δέουσα προσοχή.

4.2 Οι προτάσεις περιλαμβάνουν μια «ήπια» προσέγγιση, τα οκτώ σημεία δράσης, όπως ορίζονται στην ανακοίνωση, και μια «σκληρή» προσέγγιση με τη μορφή της πρότασης κανονισμού. Σε γενικές γραμμές, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι, όπου αυτό είναι δυνατόν, πρέπει να προτιμάται η πρώτη προσέγγιση και, όπου δεν γίνεται διαφορετικά, η δεύτερη. Πρόκειται για μια άποψη που έχει ήδη προβληθεί από την ΕΟΚΕ στη γνωμοδότησή της σχετικά με την ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική⁽²⁾.

4.3 Η πρόταση κανονισμού ισχύει για όλους τους 319 λιμένες του ΔΕΔ-Μ, που από τη φύση τους μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να εφαρμόζουν τις διατάξεις της πρότασης κανονισμού και σε άλλους λιμένες. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την προσέγγιση της Επιτροπής, την οποία θεωρεί ρεαλιστική.

(2) ΕΕ C 27 της 3.2.2009, σ. 45.

4.4 Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου και τερματικών σταθμών επιβατών εξαιρούνται του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού (άρθρο 11). Το επιχειρήματα που προβάλλει η Επιτροπή είναι ότι ένα μεγάλο μέρος των υπηρεσιών διακίνησης φορτίων και μεταφοράς επιβατών με κρουαζιερόπλοια λειτουργεί βάσει συμβάσεων παραχώρησης, ενώ οι υπηρεσίες πορθμείων επιβατών είναι συνήθως δημόσιες υπηρεσίες. Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη της Επιτροπής

4.5 Η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στους θαλάσσιους λιμένες είναι το πρωταρχικό στοιχείο του προτεινόμενου κανονισμού. Αναφέρονται δε τέσσερις λόγοι περιορισμού της ελευθερίας αυτής:

- Η δυνατότητα επιβολής ελάχιστων απαιτήσεων για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών,
- Περιορισμοί στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών,
- Η υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας,
- Εγγώριος φορέας.

Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με αυτή την τοποθέτηση για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα εφαρμογής ορισμένων ειδικών περιορισμών προσαρμοσμένων στον εκάστοτε λιμένα. Ωστόσο, σε ό,τι αφορά την εφαρμογή, η ΕΟΚΕ συνιστά να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στην πλοήγηση, την πρόσδεση και τη ρυμούλκηση, και να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι διαφορετικές επιπτώσεις τους, ούτως ώστε οι υπηρεσίες αυτές να μπορούν να παρέχονται με ανεξάρτητη κρίση, χωρίς να ασκούνται εμπορικές πιέσεις που θα μπορούσαν να αποβούν επιζήμιες για την ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία της λιμενικής κοινότητας και του κοινού.

4.5.1 Δεν είναι σαφές για ποιο λόγο ο «εγγώριος φορέας» (άρθρο 9) περιορίζεται στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Μπορεί όντως να υπάρχουν καθαρά εμπορικοί λόγοι, όπως η διασφάλιση της συνέχειας και της διαθεσιμότητας της υπηρεσίας, για τους οποίους ένας φορέας διαχείρισης λιμένα μπορεί να αποφασίσει να παράσχει ο ίδιος μια υπηρεσία, χωρίς αυτή να ορίζονται ειδικά ως δημόσια υπηρεσία ή/και η έλλειψη ή η δεσμευτική χρήση διαθέσιμου χώρου να επιβάλει περιορισμούς στον αριθμό των προμηθευτών. Αυτό το τελευταίο ενδεχόμενο πρέπει επίσης να συμπεριληφθεί στην πρόταση.

4.6 Η ΕΟΚΕ είναι ικανοποιημένη με τη συμπερίληψη στο κείμενο του κανονισμού του άρθρου 10, το οποίο διασφαλίζει τα δικαιώματα των εργαζομένων. Η ΕΟΚΕ διερωτάται, ωστόσο, γιατί η εφαρμογή της οδηγίας 2001/23/ΕΚ καθίσταται προαιρετική. Όσον αφορά τις κοινωνικές πτυχές, που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, η ΕΟΚΕ παραπέμπει στη γνωμοδότηση που εξέδωσε στις 26 Απριλίου 2012 σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών⁽³⁾.

4.7 Η ΕΟΚΕ διερωτάται, ωστόσο, γιατί η εφαρμογή της οδηγίας 2001/23/ΕΚ καθίσταται προαιρετική. Όσον αφορά τις κοινωνικές

πτυχές, που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στις δημόσιες συμβάσεις και τις συμβάσεις παραχώρησης, η ΕΟΚΕ παραπέμπει στη γνωμοδότηση που εξέδωσε στις 26 Απριλίου 2012.

4.8 Η Επιτροπή έχει ενσωματώσει μια σειρά από άρθρα στον κανονισμό (άρθρο 12 κ.ε.) που προωθούν την χρηματοοικονομική διαφάνεια και την αυτονομία. Οι διατάξεις αυτές υποχρεώνουν τις λιμενικές αρχές στην παροχή πληροφοριών σχετικά με τη λήψη δημόσιας χρηματοδότησης και στην τήρηση χωριστών λογαριασμών για το σκοπό αυτό, εφόσον ο φορέας διαχείρισης του λιμένα παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες. Η ΕΟΚΕ είναι υπέρμαχος της μεγαλύτερης δυνατής διαφάνειας και επικροτεί τις αντίστοιχες προτάσεις.

4.9 Η ΕΟΚΕ θεωρεί υπερβολή τη σύσταση της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής που αναφέρεται στο άρθρο 17, η οποία θα είναι υπεύθυνη για την παρακολούθηση και την εποπτεία της εφαρμογής του κανονισμού, επειδή δεν είναι απαραίτητη και έρχεται σε αντίθεση με την τάση που παρατηρείται στους λιμένες που αναπτύσσονται ως εμπορικές επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες ποιότητας προσανατολισμένες στις απαιτήσεις της αγοράς. Η σημερινή εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία περί ανταγωνισμού είναι συνήθως επαρκής, και όταν αυτό δεν συμβαίνει, η Επιτροπή θα πρέπει να αναλαμβάνει δράση ειδικά για το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1 Η ανάγκη καθιέρωσης κλαδικού κοινωνικού διαλόγου στους λιμένες υπογραμμίζεται από την εκτίμηση ότι το 2030 το ποσοστό των απαραίτητων λιμενεργατών θα αυξηθεί κατά 15 % σε σχέση με σήμερα. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ένα ευνοϊκό κοινωνικό κλίμα είναι μία από τις βασικές προϋποθέσεις για την αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων και την προθυμία όλων των ενδιαφερομένων μερών να καλλιεργήσουν διάλογο.

5.2 Η ΕΟΚΕ επικροτεί, συνεπώς, την ανακοίνωση για τη σύσταση επιτροπής κοινωνικού διαλόγου της ΕΕ στις 19 Ιουνίου 2013, η οποία θα είναι εντελώς ανεξάρτητη από τους κοινωνικούς εταίρους και θα ασχοληθεί, μεταξύ άλλων, με τις συνθήκες εργασίας.

5.3 Η ΕΟΚΕ συμφωνεί με την άποψη ότι τα τέλη χρήσης λιμενικών υποδομών θα πρέπει να καθορίζονται βάσει διαβούλευσης με τους χρήστες. Πιστεύει δε ότι αυτή η μέθοδος καθορισμού των τελών λιμενικών υποδομών είναι διαφανής.

5.4 Σύμφωνα με την ΕΟΚΕ, ένα πλεονέκτημα του κανονισμού είναι ότι οι λιμενικές αρχές υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τη χρηματοδότηση που λαμβάνουν από το δημόσιο και τον τρόπο με τον οποίο η χρηματοδότηση αυτή αντανακλάται στην τιμή του κόστους τους. Αυτό θα καταστήσει δυνατή την αξιολόγηση της δημόσιας χρηματοδότησης σε πρώιμο στάδιο, πράγμα το οποίο ευνοεί την χρηματοοικονομική διαφάνεια

5.5 Η ελευθερία του φορέα διαχείρισης λιμένα να ρυθμίζει τα λιμενικά τέλη (άρθρο 14 (1), (2) και (3)), ένα στοιχείο που η ΕΟΚΕ θεωρεί πολύ σημαντικό, υπονομεύεται σχεδόν καθ' ολοκληρία από τα κριτήρια που αναφέρονται στις ακόλουθες παραγράφους και την ανάθεση στην Επιτροπή της αρμοδιότητας να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις. Η ελευθερία αυτή μπορεί να διατηρηθεί με την απλή προσθήκη των λέξεων «και τον ανταγωνισμό» στο τέλος του άρθρου 14 (3) «... σύμφωνες με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις».

5.6 Η Επιτροπή προτείνει να δημοσιεύσει έκθεση σχετικά με τον αντίκτυπο της εν λόγω νομοθεσίας εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού. Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι η έκθεση αυτή θα πρέπει να θεωρηθεί ως μια ενδιάμεση έκθεση, διότι το διάστημα είναι πολύ μικρό για να είναι εξαχθεί οριστικό συμπέρασμα. Αυτό θα μπορούσε να συμβεί μετά από έξι χρόνια.

⁽³⁾ ΕΕ C 191, 29.06.2012, σ. 84

5.7 Τέλος, η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει ότι πρέπει να γίνουν και άλλες ενέργειες για την εξασφάλιση του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων της ΕΕ και αυτών των γειτονικών χωρών.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2013.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Henri MALOSSE
