

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką ir finansinio uostų skaidrumo sistema

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

(2013/C 327/19)

Pagrindinis pranešėjas **Jan SIMONS**

Taryba, 2013 m. birželio 19 d., ir Europos Parlamentas, 2010 m. birželio 10 d., vadovaudamiesi Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalimi nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką ir finansinio uostų skaidrumo sistema

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

Komiteto biuras pavedė specializuotam skyriui 2013 m. gegužės 21 d. atlikti Komiteto parengiamąjį darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus (Darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas, savo 491-ojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2013 m. liepos 10–11 d. (2013 m. liepos 11 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė Jan Simons ir priėmė šią nuomonę 81 nariui balsavus už ir 2 – prieš.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas pritaria neprivalomų priemonių derinimui su teisėkūros veiksmais tais atvejais, kai nėra galimas kitas sprendimas.

1.2 Komitetas taip pat pritaria Komisijos metodui, pagal kurį pasiūlymai turi būti taikomi visiems 319 TEN–T jūrų uostų, o valstybėms narėms paliekama galimybė taikyti reglamento nuostatas kitiems uostams.

1.3 Komitetas remia Komisijos pasiūlymą į reglamento taikymo sritį neįtraukti keleivinio transporto ir krovinių tvarkymo paslaugų atsižvelgiant į mažą dabartinį reglamento poveikį šiai sričiai. Tačiau kalbant apie įgyvendinimą Komitetas rekomenduoja ypač atkreipti dėmesį į švartavimo, laivo vedimo ir laivo vilkimo paslaugas tinkamai atsižvelgiant į skirtingą jų poveikį, kad šios paslaugos ir toliau būtų teikiamos laisva valia, be jokio komercinio spaudimo, kuris keltų pavojų uosto bendruomenei ir plačiajai visuomenei reikalingai saugai, saugumui ir aplinkos apsaugai.

1.4 Komitetas palankiai vertina tai, kad reglamente numatytas straipsnis, pagal kurį numatyta užtikrinti uostų darbuotojų teisių apsaugą. Vis dėlto kyla klausimas, kodėl Direktyvos 2001/23/EB taikymas yra neprivalomas. Socialinius apsektus, į kuriuos reikėtų atsižvelgti viešuosiuose pirkimuose ir sudarant koncesijos sutartis, Komitetas nurodo savo 2012 m. balandžio 26 d. nuomonėje dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomy

pirkimų⁽¹⁾. Be to, neseniai pradėtas Komiteto seniai rekomenduotas atskiras uostų sektoriaus socialinis dialogas.

1.5 Komitetas pritaria pagrindinei Komisijos nuostatai didinti uostų sektoriaus finansinį skaidrumą, kadangi tai užtikrins informacijos dėl galimos valstybės pagalbos prieinamumą.

1.6 Be to, dėl nustatytų įvairių kriterijų ir Komisijai suteiktų įgaliojimų priimti deleguotuosius aktus praktiškai visiškai panaikinama uosto valdymo įstaigų komercinė laisvė nustatyti uosto mokesčius. Siūlomas sprendimas pateikiamas 5.5 punkte.

1.7 Komitetas mano, kad 17 straipsnyje numatyta nepriklausoma priežiūros įstaiga, kuriai bus pavesta stebėti, kaip taikomas reglamentas, yra nereikalinga. Pakanka konkurencijos įstatymų, jei jie netaikomi, reikia priimti konkretų sprendimą.

1.8 Komisija norėtų atlikti reglamento poveikio vertinimą praėjus trejiems metams po šio reglamento įsigaliojimo ir prireikus pasiūlyti naujas priemones. Komiteto nuomone, trejų metų laikotarpis yra per trumpas ir siūlo po trejų metų atlikti tarpinį vertinimą, kuriame būtų pateiktos bendros pastabos, ir galutinį vertinimą su išvadomis parengti tik praėjus šešeriems metams po įsigaliojimo.

2. Įžanga

2.1 Trečias kartas nemeluoja! Europos Komisija jau trečią kartą pateikia pasiūlymus dėl Sąjungos jūrų uostų, šį kartą ji pasirinko naują perspektyvą ir kitą požiūrį.

⁽¹⁾ OL C 191, 2012 06 29, p. 84.

2.2 Nauja tai, kad siūloma į transeuropinio transporto tinklą (TEN-T) integruoti 319 uostų ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę siekiant geresnių uostų našumo rodiklių ir geresnio susisiekimo su žemyno giluma. Todėl nuo šiol TEN-T jūrų uostai iš esmės yra europinės svarbos, tačiau kartu tampa ar bent jau gali tapti konkurentais.

2.3 Ankstesnės neprivalomos priemonės iš esmės neturėjo jokio poveikio užtikrinant vienodas patekimo į rinką sąlygas ir skaidrumą. Todėl, siekiant, kad ES uostai taptų varomąja ekonomikos augimo ir daugiarašio vežimo jėga, be kitų veiksmų, Komisija siūlo ir privalomą priemonę – reglamentą – apimančią du pirmiau minėtus klausimus.

3. Komisijos dokumentai

3.1 Pasibaigus ilgai ir išsamiai konsultacijai (kaip teigiama poveikio vertinime), Komisija savo komunikate „Uostai – augimo variklis“ pasiūlė aštuonias naujas neprivalomas priemones, kurios, jos nuomone, būtinos 319 uostų, iš kurių 83 priklauso pagrindiniam TEN-T tinklui, galimybės plėtoti ateinančiais keleriais metais.

3.2 Komisija nurodė, kad ES strategijos pagrindinis principas – be reikalo nesikišti į gerai veikiančių uostų darbą, o prasčiau veikiančioms uostams padėti įdiegti gerą patirtį ir racionalius valdymo modelius, atsižvelgiant į jų įvairovę ir į konkrečias aplinkybes.

3.3 Uostų veikla tiesiogiai susijusi su darbo vietų kūrimu. Šiuo metu 2 200 uosto įmonių dirba apie 110 000 uosto doki-ninkų, 22 jūrinių valstybių narių uostuose iš viso sukurta iki 3 mln. (tiesioginių ir netiesioginių) darbo vietų. Be to, uostai – vienas iš svarbiausių pajamų šaltinių vietos, regionų ar nacionalinei valdžiai.

3.4 Pasiūlyme dėl reglamento, kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką ir finansinio uostų skaidrumo sistema, aiškiai nurodoma, kad visų formų paslaugoms, teikiams visuose TEN-T uostose turi būti taikomas laisvės teikti paslaugas principas.

3.5 Tačiau pasiūlymo dėl reglamento nuostatos dėl patekimo į uosto paslaugų rinką (II skyrius) ir pereinamojo laikotarpio nuostatos (24 straipsnis) netaikomos krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugoms.

3.6 Pasiūlyme numatoma uosto valdymo įstaigai palikti laisvę uosto paslaugų teikėjams taikyti paslaugų kokybės ir paslaugų pasiūlos užtikrinimo reikalavimus; tokiu būdu uosto valdymo įstaiga gali apriboti uosto paslaugų teikėjų, teikiančių konkrečią uosto paslaugą, skaičių, pavyzdžiui, dėl vietos stygiaus, tačiau tokie atvejai turi būti aiškiai nustatyti oficialiame uosto plėtros plane, arba jei veiklos vykdytoji nustatomas viešosios paslaugos įpareigojimas, kurio paskirtis turėtų būti aiški, o visuomenė apie tą paskirtį informuota.

3.7 Komisija nurodo, kad darbuotojų teisės turi būti apsaugotos, o valstybės narės turi turėti galimybę dar labiau sustiprinti tas teises įmonių ir senoje įmonėje dirbančių darbuotojų perdavimo atveju.

3.8 Pasiūlyme patikslinama, kad uosto valdymo įstaigos ir valdžios institucijų finansiniai santykiai turi būti skaidrūs, ypač tais atvejais, kai uosto valdymo įstaiga gauna viešųjų lėšų.

3.9 Uosto valdymo įstaiga gali nustatyti uosto infrastruktūros mokesčius savarankiškai ir laikydamasi savo komercinės ir investicijų strategijos. Mokesčiai gali būti diferencijuojami atsižvelgiant į komercinę praktiką, susijusią su dažnu naudojimu uosto paslaugomis, arba siekiant paskatinti veiksmingiau naudoti uosto infrastruktūrą, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ar užtikrinti, kad vykstant transportavimo veiklą būtų daromas mažas poveikis aplinkai, energija vartojama efektyviai arba išmeta maža anglies dioksido.

3.10 Pasiūlyme numatyta, kad kiekvienoje valstybėje narėje turi būti nepriklausoma priežiūros įstaiga, kuri stebėtų ir prižiūrėtų, kaip šis reglamentas taikomas.

3.11 Ši įstaiga turi būti teisiškai atskirta ir funkciškai nepriklausoma nuo uosto valdymo įstaigos arba uosto paslaugų teikėjų. Numatyta, kad nepriklausoma priežiūros įstaiga nagrinėja skundus, turi teisę reikalauti, kad uosto valdymo įstaigos, uosto paslaugų teikėjai ir uosto naudotojai teiktų informaciją, kurios, jos nuomone, reikia norint užtikrinti šio reglamento taikymo stebėseną ir priežiūrą; šios įstaigos sprendimai yra privalomi ir gali būti apskūsti teismui.

4. Bendrosios pastabos

4.1 Komitetas laikosi nuomonės, kad Komisija, paskelbdama savo komunikatą, poveikio vertinimą ir pasiūlymą dėl reglamento, žengė žingsnį siekiant atverti patekimą į uosto paslaugų rinką ir užtikrinti didesnę finansinių uostų skaidrumą. Komitetas pabrėžia, kad svarbu gerinti paslaugų kokybę ir didinti investicijas į uostus, nes tai yra du svarbiausi sklandaus rinkos veikimo veiksniai. Saugai, saugumui, aplinkai ir Sąjungos koordinavimo vaidmeniui taip pat skiriamas deramas dėmesys.

4.2 Paskelbti pasiūlymai susiję tiek su neprivalomojo pobūdžio priemonėmis - komunikate nurodyti aštuoni veiksmai - tiek su privalomomis pasiūlyme dėl reglamento nurodytomis priemonėmis. Apskritai Komitetas mano, kad, kai tik įmanoma, reikia taikyti neprivalomas priemones, o teisės aktus - kai nėra kito sprendimo. Komitetas jau anksčiau savo nuomonėje dėl Europos uostų politikos yra siūlęs laikytis tokio požiūrio⁽²⁾.

4.3 Pasiūlymas dėl reglamento taikomas visiems 319 TEN-T uostų, kadangi pagal savo pobūdį Europos transporto sistemoje jie atlieka ypač svarbų vaidmenį. Vis dėlto valstybės narės gali nuspręsti taikyti šio reglamento nuostatas ir kitiems uostams. Komitetas pritaria tokiam, jo nuomone, pragmatiškam Komisijos požiūriui.

(2) OL C 27, 2009 2 3, p. 45.

4.4 Komitetas pažymi, kad reglamento nuostatos dėl patekimo į rinką ir pereinamojo laikotarpio priemonės netaikomos krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugoms (11 straipsnis). Šią išimtį Komisija grindžia argumentu, kad krovinių tvarkymo paslaugos ir keleivių aptarnavimo paslaugos (kruiziniais laivais) dažnai organizuojamos koncesijų pagrindu, tuo tarpu keleivinių keltų paslaugos paprastai susijusios su viešosios paslaugos įpareigojimais. Komitetas gali pritarti tokiam Komisijos argumentui.

4.5 Laisvės teikti paslaugas jūrų uostuose principas yra svarbiausias nagrinėjamo reglamento aspektas. Reglamente numatytos keturios šios laisvės ribojimo galimybės:

- uosto paslaugų teikimui taikyti minimalius reikalavimus,
- riboti uosto paslaugų teikėjų skaičių,
- įpareigoti teikti viešąsias paslaugas,
- skirti vidinį veiklos vykdytoją.

Komitetas pritaria šiam laisvės teikti paslaugas principui, pagal kurį numatyta galimybė taikyti jūrų uostams tam tikrus apribojimus. Tačiau kalbant apie įgyvendinimą Komitetas rekomenduoja ypač atkreipti dėmesį į švartavimo, laivo vedimo ir laivo vilkimo paslaugas tinkamai atsižvelgiant į skirtingą jų poveikį, kad šios paslaugos ir toliau būtų teikiamos laisva valia, be jokio komercinio spaudimo, kuris keltų pavojų uosto bendruomenei ir plačiajai visuomenei reikalingai saugai, saugumui ir aplinkos apsaugai.

4.5.1 Tačiau neaišku, kodėl „vidiniam veiklos vykdytoju“ (9 straipsnis) taikomi tik viešosios paslaugos įpareigojimai. Iš tiesų visiškai komercinio pobūdžio priežastys, pavyzdžiui, paslaugos tęstinumo ir paslaugos teikimo užtikrinimas, gali paskatinti uosto valdymo įstaigą nuspręsti pačiai teikti tam tikrą paslaugą, kuri nebūtinai gali būti susijusi su viešosios paslaugos įpareigojimais ir (arba) nebūtinai todėl, kad dėl žemės stygiaus arba žemės naudojimo iš anksto nenumatyta paskirčiai reikia mažinti paslaugos teikėjų skaičių. Reglamente reikėtų numatyti ir tokią galimybę.

4.6 Komitetas palankiai vertina tai, kad reglamente numatytas straipsnis, pagal kurį numatyta užtikrinti uostų darbuotojų teisių apsaugą (10 straipsnis). Vis dėlto kyla klausimas, kodėl Direktyvos 2001/23/EB taikymas yra neprivalomas. Socialinius aspektus, į kuriuos reikėtų atsižvelgti viešuosiuose pirkimuose ir sudarant koncesijos sutartis, Komitetas nurodo savo 2012 m. balandžio 26 d. nuomonėje dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų⁽³⁾.

4.7 Į šį reglamentą Komisija įtraukė tam tikrą skaičių straipsnių (12 straipsnis ir kiti), kuriais skatinamas finansinis skaidrumas ir autonomija. Jei uosto valdymo įstaiga pati teikia uosto paslaugas, uostų direkcijos, be kita ko, privalo užtikrinti su joms skiriamu viešuoju finansavimu susijusios informacijos skaidrumą ir atskirai tvarkyti sąskaitas. Komitetas pasisako už kuo didesnę skaidrumą ir pritaria šioje srityje pateiktiems pasiūlymams.

4.8 Komitetas mano, kad 17 straipsnyje numatyta nepriklausoma priežiūros įstaiga, kuriai bus pavesta stebėti, kaip taikomas reglamentas, yra nereikalinga, kadangi ji prieštarauja uostų, kaip komercinės veiklos vykdytojų, siekiui užtikrinti visiškai rinkos poreikius atitinkančią kokybę. Dabartinės nacionalinės ir Europos konkurencijos teisės pakanka, o tais atvejais, kai ji netaikoma, Komisija turi imtis konkrečių priemonių susijusios valstybės narės atžvilgiu.

5. Konkrečios pastabos

5.1 Akivaizdu, kad uostuose būtina plėtoti sektorių socialinį dialogą atsižvelgiant ir į tai, kad 2030 m uostams reikės 15 proc. daugiau uosto dokininkų nei šiandien. Komitetas mano, kad gera socialinė aplinka ir siekis rasti visų susijusių šalių sutarimą yra viena iš pagrindinių sklاندus uostų veikimo sąlygų.

5.2 Todėl Komitetas palankiai vertina 2013 m. birželio 19 d. įsteigtą ES socialinio dialogo komitetą, kuriame socialiniai partneriai, užtikrinant visišką jų nepriklausomumą, visų prama nagrinės darbo sąlygų klausimą.

5.3 Komitetas pritaria pasiūlymui, pasikonsultavus su uosto naudotojais, nustatyti uosto infrastruktūros mokesčių. Komitetas mano, kad toks uosto infrastruktūros mokesčio nustatymo būdas yra skaidrus.

5.4 Komitetas palankiai vertina uosto valdymo įstaigoms reglamente nustatytą reikalavimą užtikrinti skaidrumą, susijusį su joms skiriamu viešuoju finansavimu ir jo įtraukimu į šių įstaigų sąnaudas. Tai sudarys galimybę ankstyvu etapu įvertinti valstybės pagalbą ir padidinti finansinį skaidrumą.

5.5 Vienas iš, Komiteto manymu, labai svarbių aspektų, t. y. uosto valdymo įstaigų komercinė laisvė nustatyti uosto mokesčius (14 straipsnis), kuri praktiškai visiškai panaikinama tolesniuose punktuose nustatant daugybę kriterijų ir Komisijai suteikiant įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus. Tačiau šiuos punktus išbraukus ir 3 punkto pabaigoje tiesiog įterpiant žodžius „pagrįstu [...] konkurencinėmis sąlygomis, taip pat valstybės pagalbos ir konkurencijos taisyklėmis“ šią laisvę būtų galima išsaugoti.

5.6 Komisija siūlo per trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo paskelbti ataskaitą dėl šio teisės akto poveikio. Komitetas mano, kad tokia ataskaita turėtų būti laikoma tarpine ataskaita, nes tai pernelyg trumpas laikotarpis, kad būtų galima pateikti galutinę išvadą. Reikėtų nustatyti šešerių metų laikotarpį.

⁽³⁾ OL C 191, 2012 6 29, p. 84.

5.7 Galiausiai Komitetas pabrėžia, kad būtina imtis ir kitų priemonių siekiant užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas ES ir kaimyninių šalių uostams.

2013 m. liepos 11 d., Briuselis

*Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas*
Henri MALOSSE
