

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu”

COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD)

(2013/C 327/19)

Galvenais ziņotājs: **SIMONS kgs**

Padome 2013. gada 19. jūnijā un Eiropas Parlaments 2013. gada 10. jūnijā saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punktu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu”

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

Komitejas Birojs 2013. gada 21. maijā uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai sagatavot Komitejas atzinumu par šo tematu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību (Reglamenta 59. pants), Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 491. plenārajā sesijā 2013. gada 10. un 11. jūlijā (2013. gada 11. jūlija sēdē) iecēla *Simons* kgu par galveno ziņotāju un ar 81 balsi par un 2 balsīm pret, pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 Komiteja atbalsta pieeju, ka gadījumos, kad nav iespējams cits risinājums, izmanto nesaistošus noteikumus apvienojumā ar tiesību aktiem.

1.2 Komiteja atbalsta arī Komisijas izvēlēto pieeju, kurā paredzēts priekšlikumus piemērot visām 319 TEN-T ostām un dot iespēju dalībvalstīm piemērot regulas noteikumus arī citām ostām.

1.3 Komiteja atbalsta Komisijas priekšlikumu neieklāut regulas darbības jomā pasažieru pārvadājumus un kravu apstrādes pakalpojumus, jo pašlaik tiem nav liela ietekme. Savukārt attiecībā uz īstenošanu Komiteja iesaka īpašu uzmanību veltīt pietauvošanas, loču un velkoņu pakalpojumiem, ņemot vērā to atšķirīgo ietekmi un rūpēties par to, lai tādus pakalpojumus būtu iespējams sniegt pamatojoties uz neatkarīgu spriedumu, bez komerciāla spiediena, kas varētu kaitēt ostu un sabiedrības kopumā drošībai un vides aizsardzībai.

1.4 Komiteja pauž gandarījumu par darba ņēmēju tiesību aizstāvības noteikumu iekļaušanu regulā, tomēr nav skaidrs, kāpēc Direktīvas 2001/23/EK piemērošana ir fakultatīva. Attiecībā uz sociālajiem aspektiem, kas jāņem vērā publiskā iepirkuma un koncesiju līgumos, Komiteja vēlas norādīt uz 2012. gada 26. aprīļa atzinumu par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs⁽¹⁾. Turklāt nesen ostu sektorā konkretizējusies autonoma sociālā dialoga uzsākšana, uz ko Komiteja aicināja jau sen.

1.5 Komiteja atbalsta Komisijas pamatideju palielināt finanšu pārredzamību ostu sektorā, jo tādejādi informācija par valsts atbalstu kļūtu pieejama savlaicīgāk.

1.6 Tā kā ir uzskaitīta virkne kritēriju un pilnvaru deleģēšanas tiesības ir piešķirtas Komisijai, lielā mērā ir apdraudētas ostas vadības iestādes tiesības noteikt ostu maksu atbilstīgi komerciālās brīvības principam. Viens risinājums ir ierosināts 5.5. punktā.

1.7 Komiteja uzskata, ka nav vajadzīga 17. pantā ierosinātā neatkarīgā uzraudzības struktūra, kuras uzdevums ir pārraudzīt regulas īstenošanu. Parasti pietiek ar konkurences tiesībām, bet gadījumos, kad tā nav, ir vajadzīgs konkrētai situācijai atbilstošs risinājums.

1.8 Komisija vēlas izvērtēt regulas darbību trešajā gadā pēc tās spēkā stāšanās un vajadzības gadījumā ierosināt jaunus pasākumus. Komiteja uzskata, ka šis termiņš ir pārāk īss, un ierosina pēc trim gadiem sagatavot starpposma novērtējumu, kas ietvertu piezīmes, bet galīgo novērtējumu ar secinājumiem veikt tikai pēc sešiem gadiem.

2. Ievads

2.1 Trīs lietas labas lietas! Šis ir trešais Eiropas Komisijas priekšlikums par ES jūras ostām. Tajā ņemtas vērā izmaiņas apstākļos un izmantota jauna pieeja.

⁽¹⁾ OV C 191, 29.6.2012., 84. lpp.

2.2 Jauninājums tajā ir 319 jūras ostu iekļaušana Eiropas transporta tīklā (*TEN-T*) un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā nolūkā uzlabot ostu darbības rezultātus un ostu savienojumus ar iekšzemi. Tāpēc šīs jūras ostas tagad ir saistītas ar ES interesēm, kā arī, vismaz potenciāli, tās ir kļuvušas par savstarpējām konkurentēm.

2.3 Agrāk noteiktie nesaistošie pasākumi faktiski nekādi nav ietekmējuši nedz godīgu piekļuvi tirgum, nedz arī pārredzamību. Šā iemesla dēļ Komisija tagad papildus virknei pasākumu ir ierosinājusi saistošu tiesību aktu — regulu — par diviem iepriekš minētajiem jautājumiem ar mērķi panākt, ka ES ostas kļūst par izaugsmes un multimodālo pārvadājumu virzītājspēku.

3. Komisijas dokumenti

3.1 Pēc ilgas un padziļinātas apspriešanas, kas izklāstīta ietekmes novērtējumā, Komisija paziņojumā "Ostas — izaugsmes dzinējspēks" ierosina astoņus jaunus nesaistošus pasākumus, kas, Komisijas skatījumā, ir vajadzīgi, lai turpmākajos gados attīstītu iespējas 319 ostās, no kurām 83 ir iekļautas *TEN-T* galvenajā tīklā.

3.2 Komisija norāda, ka ES stratēģijas pamatprincips ir novērst jebkādu nevajadzīgu intervenci ostās, kurās ir labi darbības rezultāti, un palīdzēt mazāk attīstītām ostām, izmantojot paraugpraksi un labas pārvaldības pieeju un ievērojot ostu daudzveidību un specifiskos apstākļus.

3.3 Ostu darbība ir tiešā veidā sekmē darba vietu radīšanu. Šobrīd 2 200 ostu operatori nodarbina apmēram 110 000 ostas strādnieku; kopumā (tieši un netieši) ostas nodrošina ap 3 miljoniem darba vietu 22 piekrastes dalībvalstīs. Ostu darbība nodrošina iestādēm būtisku daļu no nodokļu ieņēmumiem.

3.4 Priekšlikumā regulai, ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu, brīvas pakalpojumu sniegšanas principu nepārprotami attiecina uz visu veidu pakalpojumiem visās *TEN-T* ostās.

3.5 Taču regulas priekšlikuma panti par tirgus piekļuvi (II nodaļa) un pārejas pasākumiem (24. pants) neattiecas uz kravas apstrādes pakalpojumiem un pasažieriem sniegtajiem pakalpojumiem.

3.6 Priekšlikumā paredzēts, ka ostas vadības iestāde pēc saviem ieskatiem var noteikt kvalitātes un pieejamības prasības pakalpojumu sniedzējiem, proti, vadības iestāde var ierobežot kāda konkrēta pakalpojuma sniedzēju skaitu zemes platības trūkuma dēļ, ja tas skaidri norādīts ostas oficiālajā attīstības plānā, vai operatoriem noteikt pienākumu sniegt sabiedrisku pakalpojumu, kura mērķis ir skaidrs un iedzīvotājiem saprotams.

3.7 Komisija norāda, ka ir jānodrošina darba ņēmēju tiesības un dalībvalstīm jādod iespēja stiprināt šīs tiesības uzņēmumu

īpašnieku maiņas gadījumā, kā arī attiecībā uz darbiniekiem, kas strādāja iepriekšējā uzņēmumā.

3.8 Priekšlikumā precizēts, ka finanšu attiecībām starp ostas vadības iestādēm un valsts iestādēm jābūt pārredzamām, it īpaši tad, ja ostas vadības iestāde saņem publisko finansējumu.

3.9 Ostas vadības iestāde var noteikt ostas infrastruktūras lietošanas maksu neatkarīgi un atbilstīgi iestādes tirdzniecības un ieguldījumu stratēģijai; ostas infrastruktūras lietošanas maksa var būt atšķirīga atkarībā no ostas izmantošanas biežuma vai lai veicinātu ostas infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu, pārvadājumu energoefektivitāti un zemas oglekļa dioksīda emisijas.

3.10 Priekšlikumā paredzēts, ka katrā dalībvalstī jābūt neatkarīgai valsts uzraudzības struktūrai, kas uzrauga un pārbauda izskatāmās regulas piemērošanu.

3.11 Neatkarīgajai uzraudzības struktūrai jābūt juridiski nošķirtai un funkcionāli neatkarīgai no jebkuras ostas vadības iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzējiem. Tā izskata sūdzības, tai ir tiesības pieprasīt ostas vadības iestādēm, ostu pakalpojumu sniedzējiem un ostu lietotājiem visu informāciju, ko tā uzskata par vajadzīgu, lai pienācīgi īstenotu savas uzraudzības un pārraudzības funkcijas, turklāt tās lēmumi ir saistoši; šos lēmumus var apstrīdēt tikai tiesā.

4. Vispārīgas piezīmes

4.1 Komiteja uzskata, ka Komisija, publicējot paziņojumu, ietekmes novērtējumu un priekšlikumu regulai, ir spērusi soli virzībā uz to, lai atvērtu piekļuvi ostu pakalpojumu tirgum un palielinātu ostu finanšu pārredzamību. Komiteja uzsver, ka ir svarīgi uzlabot pakalpojumu kvalitāti un palielināt ieguldījumus ostās, jo tie ir divi ļoti svarīgi faktori efektīvai tirgus darbībai. Pienācīga uzmanība pievērsta arī drošībai, drošumam, videi un Savienības koordinācijas funkcijai.

4.2 Publiskotie priekšlikumi vienlaikus ietver nesaistošu pieeju, t. i., 8 paziņojumā izklāstītos pasākumus, un saistošu pieeju — priekšlikumu regulai. Lielos vilcienos Komiteja uzskata, ka ikreiz, kad tas iespējams, ir jāpiemēro nesaistoša pieeja, savukārt tiesību akts jāpieņem tikai tad, kad nav citu risinājumu. Šādu viedokli Komiteja jau paudusi arī agrāk atziņumā par Eiropas ostu politiku ⁽²⁾.

4.3 Ierosinātā regula attiecas uz visām 319 *TEN-T* ostām, jo tām ir svarīga nozīme Eiropas transporta sistēmā. Tomēr dalībvalstis var lemt par regulas noteikumu piemērošanu arī citām ostām. Komiteja uzskata, ka Komisijas izvēlētā pieeja ir pragmatiska, un atbalsta to.

⁽²⁾ OV C 27, 3.2.2009., 45. lpp.

4.4 Komiteja secina, ka regulas noteikumi par tirgus piekļuvi un pārejas pasākumi neattiecas ne uz kravu apstrādes pakalpojumiem, ne arī uz pasažieru termināļiem (11. pants). Komisija šo atkāpi pamato ar to, ka kravu apstrādes pakalpojumi un kruīza līniju pasažieru transports bieži tiek organizēti ar koncesiju līgumiem, bet pasažieru pārvadājumi ar prāmi parasti ir saistīti ar publiskā pakalpojuma pienākumu. Komiteja var piekrist Komisijas pamatojumam.

4.5 Brīva pakalpojumu sniegšana jūras ostās ir izskatāmās regulas pamatprincips. Regulā paredzētas četras iespējas ierobežot šo principu, proti,

- obligātas prasības ostas pakalpojumu sniegšanas jomā,
- ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumi,
- publiskā pakalpojuma pienākums,
- iekšējā pakalpojumu sniedzēja izmantošana.

Komiteja var piekrist šādai pieejai attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas brīvības principu, jo tā paredz iespēju piemērot dažus konkrētus ierobežojumus, kas pielāgoti jūras ostām. Savukārt attiecībā uz īstenošanu Komiteja iesaka īpašu uzmanību veltīt pietauvošanas, loču un velkoņu pakalpojumiem, ņemt vērā to atšķirīgo ietekmi un rūpēties par to, lai tādus pakalpojumus būtu iespējams sniegt pamatojoties uz neatkarīgu spriedumu, bez komerciāla spiediena, kas varētu kaitēt ostu un sabiedrības kopumā drošībai un vides aizsardzībai.

4.5.1 Tomēr nav skaidrs, kāpēc “iekšējā pakalpojumu sniedzēja” (9. pants) jēdziens attiecas vienīgi uz publiskā pakalpojuma pienākumu. Var būt tīri komerciāli apsvērumi, piemēram, pakalpojuma nepārtrauktības vai pieejamības nodrošināšana, kuru dēļ ostas vadības iestāde var vēlēties pati sniegt konkrētu pakalpojumu, pat ja tas nav īpaši noteikts par publisko pakalpojumu; arī ierobežotas zemes platības vai rezervētas tās izmantošanas dēļ var būt nepieciešams ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu. Regulā vajadzētu paredzēt arī šādu iespēju.

4.6 Komiteja pauž gandarījumu, ka regulā iekļauts pants, ar kuru nodrošināta darba ņēmēju tiesību aizstāvība (10. pants). Tomēr nav skaidrs, kāpēc Direktīvas 2001/23/EK piemērošana ir fakultatīva. Attiecībā uz sociālajiem aspektiem, kas jāņem vērā publiskā iepirkuma un koncesiju līgumu jomā, Komiteja vēlas norādīt uz 2012. gada 26. aprīļa atzinumu par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs⁽³⁾.

4.7 Komisija ir iekļāvusi regulā vairākus pantus (12. pants un tam sekojošie panti) nolūkā veicināt finanšu pārredzamību un autonomiju. Viens no ostas vadības iestāžu pienākumiem ir nodrošināt saņemtā publiskā finansējuma summas pārredzamību un norādīt šīs summas atsevišķos kontos, ja ostas vadības iestāde pati sniedz ostu pakalpojumus. Komiteja atbalsta pēc iespējas lielāku pārredzamību un piekrīt attiecīgajiem priekšlikumiem.

4.8 Komiteja uzskata, ka nav vajadzīgs izveidot 17. pantā paredzēto neatkarīgo uzraudzības struktūru, kurai jāpārtrauca un jāuzrauga regulas piemērošana, jo tas būtu lieki: tāda struktūra nav vajadzīga, un tas ir tiešā pretrunā ostu centieniem attīstīties par komerciāliem dalībniekiem, kas nodrošina tirgus vajadzībām atbilstošu kvalitāti. Parasti ar valstu un ES konkurences tiesībām pietiek, bet gadījumos, kad tā nav, Komisijai vajadzētu noteikt attiecīgajai dalībvalstij piemērotu pasākumu.

5. Īpašas piezīmes

5.1 Nozares sociālā dialoga uzsākšana ostās ir vēl jo svarīgāka tāpēc, ka tiek lēsts, ka 2030. gadā ostās būs vajadzīgs par 15 % vairāk ostas strādnieku nekā pašlaik. Pēc Komitejas domām, vieni no galvenajiem nosacījumiem efektīvai ostu darbībai ir mierīga sociālā gaisotne un visu iesaistīto pušu vēlme iesaistīties dialogā.

5.2 Tāpēc Komiteja pauž gandarījumu, ka 2013. gada 19. jūnijā ir izveidota ES sociālā dialoga komiteja, kurā sociālie partneri pilnīgi neatkarīgi, citstarp, varēs apspriest jautājumus par darba apstākļiem.

5.3 Komiteja atbalsta priekšlikumu, ka ostas infrastruktūras lietošanas maksa būtu jānosaka, pamatojoties uz konsultācijām ar ostas lietotājiem. Komiteja uzskata, ka ostas infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana šādā veidā ir pārredzama.

5.4 Pēc Komitejas domām, regulā pozitīvi vērtējama ostu vadības iestādēm noteiktā prasība sniegt informāciju par tām piešķirto publisko finansējumu un to, kā šis finansējums iekļauts izmaksās. Tādējādi informācija par valsts atbalstu būs pieejama savlaicīgāk, un tas veicinās finanšu pārredzamību.

5.5 Viens no aspektiem, kas Komitejai šķiet ļoti svarīgs, ir tas, ka ostas vadības iestādes komerciālā brīvība noteikt ostas lietošanas maksu (14. panta 1., 2. un 3. punkts) ir lielā mērā samazināta, jo turpmākajos regulas punktos uzskaitīta virkne kritēriju un Komisijai piešķirtas pilnvaras pieņemt deleģētos aktus. Tomēr šo brīvību varētu saglabāt, svītrojot minētos punktus un 3. punkta beigās pēc teksta “saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu” pievienojot “un konkurences tiesībām”.

5.6 Komisija ierosina trešajā gadā pēc regulas spēkā stāšanās iesniegt ziņojumu par šīs regulas ietekmi. Pēc Komitejas domām, tam vajadzētu būt starpposma ziņojumam, jo trīs gadi ir pārāk īss termiņš, lai izdarītu galīgos secinājumus. Būtu pamatoti to darīt pēc sešiem gadiem.

⁽³⁾ OV C 191, 29.6.2012., 84. lpp.

5.7 Visbeidzot, Komiteja norāda, ka ir vajadzīgi turpmāki pasākumi, kas nodrošinātu godīgas konkurences apstākļus starp ES ostām un kaimiņvalstu ostām.

Briselē, 2013. gada 11. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*

Henri MALOSSE
