

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov“

COM(2013) 296 final – 2013/0157 (COD)

(2013/C 327/19)

Hlavný spravodajca: **Jan SIMONS**

Európsky parlament 19. júna 2013 a Rada 10. júna 2013 rozhodli podľa článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, že prekonzultujú s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov“

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

Európsky hospodársky a sociálny výbor poveril 21. mája 2013 vypracovaním tohto stanoviska odbornú sekciu pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť.

Vzhľadom na naliehavosť danej témy (článok 59 rokovacieho poriadku) bol pán Simons rozhodnutím Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na 491. plenárnom zasadnutí 10. a 11. júla 2013 (schôdza z 11. júla 2013) vymenovaný za hlavného spravodajcu. Výbor prijal 81 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Výbor súhlasí s uplatňovaním kombinácie nezáväzných predpisov s právnymi predpismi tam, kde je to nevyhnutné.

1.2 Je zajedno so zámerom Európskej komisie uplatňovať tieto návrhy na všetkých 319 prístavov TEN-T, pričom členské štáty budú mať možnosť uplatňovať ustanovenia nariadenia aj na ostatné prístavy.

1.3 Súhlasí s návrhom Komisie vynechať z rozsahu pôsobnosti nariadenia osobnú dopravu a manipuláciu s nákladom vzhľadom na ich v súčasnosti minimálny dosah. Výbor však pri vykonávaní odporúča venovať osobitnú pozornosť službám lodivodov, zakotveniu a ťahaníu plavidiel a riadne zohľadniť ich rôzny vplyv, aby sa tieto služby mohli vykonávať na základe nezávislého rozhodovania bez komerčných tlakov, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť, zachovanie a ochranu životného prostredia pre prístavné spoločenstvo a všeobecnú verejnosť.

1.4 Výbor víta, že súčasťou nariadenia je zabezpečenie práv zamestnancov, kladie si však otázku, prečo sa uplatňovanie smernice 2001/23/ES považuje za dobrovoľné. V spojitosti so sociálnymi prvkami, ktoré by mali byť zahrnuté do verejných zákaziek a udeľovania koncesií, výbor odkazuje na svoje stanovisko o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb, ktoré bolo prijaté 26. apríla 2012⁽¹⁾. Nedávno sa ustanovil aj autonómny sociálny dialóg v prístavnom sektore, ktorý výbor už dlho požadoval.

1.5 S podporou výboru môže počítať aj zámer Komisie zlepšiť finančnú transparentnosť v prístavnom sektore, čo umožní rýchlejšiu dostupnosť informácií súvisiacich s prípadnou štátnou podporou.

1.6 Podnikateľská sloboda riadiaceho orgánu prístavu stanoviť poplatky za prístavné služby je porušovaná stanovením rôznych kritérií a delegovaním právomocí na Komisiu. Riešenie tejto otázky sa uvádza v bode 5.5.

1.7 Výbor považuje ustanovenie nezávislého dozorného orgánu (článok 17), ktorý bude dozerať na uplatňovanie tohto nariadenia, za neprimerané opatrenie. Postačujú pravidlá hospodárskej súťaže, resp. v opačnom prípade sa musia prijať špeciálne opatrenia.

1.8 Komisia predpokladá revíziu nariadenia a prípadné navrhnutie opatrení už do 3 rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia. Výbor sa domnieva, že táto lehota je príliš krátka a navrhuje uskutočniť do 3 rokov priebežné posúdenie s prípadnými pripomienkami a až po 6 rokoch definitívne preskúmanie s nadväznými opatreniami.

2. Úvod

2.1 Do tretice všetko dobré! Európska komisia predkladá po tretíkrát návrh o námorných prístavoch EÚ, tentoraz za inej situácie a s iným prístupom.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 191, 29.6.2012, s. 84.

2.2 Novinkou je zahrnutie 319 námorných prístavov do transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a Nástroja na prepojenie Európy s cieľom zlepšiť prepojenie námorných prístavov s vnútrozemím. Námorné prístavy sú tak definované ako predmet európskeho záujmu, ale aj ako potenciálni vzájomní konkurenti.

2.3 Nezáväzná opatrenia z minulosti nemali takmer žiadny vplyv na spravodlivý prístup na trh a transparentnosť. Preto teraz prichádza popri iných opatreniach návrh právneho predpisu, nariadenia týkajúceho sa uvedených dvoch oblastí, aby sa prístavy EÚ stali hybnou silou rastu a multimodálnej dopravy.

3. Dokumenty Komisie

3.1 Komisia po dlhšej a podrobnej analýze, ako sa to uvádza v posúdení vplyvu, predstavuje v oznámení „Prístavy: motor rastu“ súbor ôsmich doplnujúcich právne nezáväzných opatrení, ktoré sú podľa jej názoru v nadchádzajúcich rokoch nevyhnutné na rozvoj potenciálu 319 prístavov, z ktorých je 83 súčasťou základnej siete TEN-T.

3.2 Komisia uvádza, že základnou zásadou stratégie je neregulovať zbytočne činnosť dobre fungujúcich prístavov, ale poskytovať podporu zaostávajúcim prístavom, a to uplatňovaním osvedčených postupov a overených manažérskych prístupov, pričom sa zároveň zohľadňuje rozmanitosť a špecifiká jednotlivých prístavov.

3.3 Prístavné činnosti priamo prispievajú k rastu zamestnanosti. V súčasnosti 2 200 prevádzkovateľov prístavov zamestnáva približne 110 000 prístavných robotníkov, pričom prístavy v 22 prímorských členských štátoch ponúkajú priamo alebo nepriamo pracovné príležitosti 3 miliónom zamestnancov. Predstavujú významný zdroj daňových príjmov verejných orgánov.

3.4 V návrhu nariadenia, ktorým sa stanovuje rámec prístupu na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov, sa výslovne uvádza, že zásada slobodného poskytovania služieb sa vzťahuje na všetky formy poskytovania služieb vo všetkých prístavoch TEN-T.

3.5 Časť venovaná prístupu na trh (kapitola II) a prechodné opatrenia (článok 24) návrhu nariadenia sa takisto nevzťahujú na služby osobnej dopravy a manipulácie s nákladom.

3.6 Riadiacim orgánom prístavov to umožňuje stanoviť poskytovateľom služieb požiadavky kvality a dostupnosti, a zároveň majú možnosť obmedziť počet poskytovateľov služieb na základe obmedzeného priestoru, pokiaľ je to jednoznačne uvedené vo formálnom pláne rozvoja prístavu alebo ak bola prevádzkovateľovi stanovená povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, čo je jednoznačne a verejne známe.

3.7 Komisia požaduje, aby sa zabezpečili práva zamestnancov a aby členské štáty mali možnosť tieto práva ďalej

posilniť v prípade prevzatia určitého podniku spolu so zamestnancami tohto pôvodného podniku.

3.8 V návrhu sa uvádza, že finančné vzťahy medzi riadiacimi orgánmi prístavov na jednej strane a verejnými orgánmi na strane druhej musia byť transparentné, najmä ak sú riadiace orgány prijímateľmi verejných prostriedkov.

3.9 Riadiace orgány prístavov môžu nezávisle a na základe vlastnej podnikateľskej a investičnej stratégie stanovovať poplatky za používanie infraštruktúry prístavu, pričom sa poplatky môžu líšiť v závislosti od miery využívania prístavu a/alebo účinnejšieho využívania prístavnej infraštruktúry, príbrežnej námornej dopravy alebo energetickej účinnosti, čo má slúžiť na podporu energetickejšieho dopravy alebo dopravy s nízkymi emisiami CO₂.

3.10 Členské štáty majú na základe návrhu povinnosť zriadiť nezávislý štátny orgán, ktorý bude dozerať na uplatňovanie predkladaného nariadenia.

3.11 Nezávislý dozorný orgán je samostatný právny subjekt, ktorý musí byť funkčne nezávislý vo vzťahu ku každému riadiacemu orgánu prístavu alebo poskytovateľom prístavných služieb. Zaoberá sa sťažnosťami, má právo stanoviť riadiacim orgánom prístavov, poskytovateľom prístavných služieb a užívateľom prístavu povinnosť poskytovať všetky informácie, ktoré považuje za nevyhnutné na vykonávanie náležitého dohľadu a prijíma záväzné rozhodnutia, proti ktorým sa možno odvolať iba na súde.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 Výbor sa domnieva, že vydaním oznámenia, posúdenia vplyvu a návrhu nariadenia Komisia urobila krok smerom k otvoreniu prístupu na trh v prístavných službách a väčšej finančnej transparentnosti prístavov. Výbor poukazuje na význam zvyšovania kvality poskytovania služieb a investícií v prístavoch, čo je nevyhnutné na dobré fungovanie trhu. Náležitá pozornosť sa venuje tiež bezpečnosti, ochrane, životnému prostrediu a koordinačnej úlohe EÚ.

4.2 Vydané návrhy obsahujú tak nezáväzná opatrenia v podobe 8 oblastí činnosti stanovených v oznámení, ako aj právny predpis v podobe návrhu nariadenia. Výbor zastáva vo všeobecnosti názor, že ak je to možné, je potrebné využívať nezáväzná opatrenia a právne predpisy uplatňovať iba ak nie je iná možnosť. Túto myšlienku vyslovil výbor už v minulosti vo svojom stanovisku o európskej prístavnej politike (2).

4.3 Návrh nariadenia sa vzťahuje na všetkých 319 prístavov TEN-T, pretože vzhľadom na svoju povahu zohrávajú významnú úlohu v európskom dopravnom systéme. Členské štáty sa však môžu rozhodnúť, že budú uplatňovať ustanovenia tohto návrhu nariadenia aj na iné prístavy. Výbor schvaľuje prístup Komisie, ktorý sama považuje za pragmatický.

(2) Ú. v. EÚ C 27, 3.2.2009, s. 45.

4.4 Konštatuje, že služby manipulácie s nákladom a terminály pre cestujúcich sa ocitli mimo ustanovení nariadenia o prístupe na trh a prechodných opatreniach (článok 11). Argumentom Komisie pritom je, že v prípade služieb manipulácie s nákladom a služieb osobnej dopravy, pokiaľ sú poskytované výletnými loďami, ide väčšinou o koncesie, zatiaľ čo osobná doprava trajektami je zvyčajne verejnou službou. S touto argumentáciou Komisie výbor súhlasí.

4.5 Zásada slobody poskytovať služby v prístavoch má v tomto nariadení popredné miesto. Uvádzajú sa v ňom štyri možnosti obmedzenia tejto slobody, a to:

- stanovenie minimálnych požiadaviek na poskytovanie prístavných služieb,
- obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb,
- povinnosť poskytovať verejné služby,
- interný prevádzkovateľ.

Výbor môže súhlasiť s touto koncepciou presadzovania zásady slobody poskytovania služieb s možnosťou doplniť niekoľko konkrétnych obmedzení prispôbených námorným prístavom. Pri vykonávaní však odporúča venovať osobitnú pozornosť službám lodivodov, zakotveniu a ťahaniu plavidiel a riadne zohľadniť ich rôzny vplyv, aby sa tieto služby mohli vykonávať na základe nezávislého rozhodovania bez komerčných tlakov, ktoré by mohli ohroziť bezpečnosť, zachovanie a ochranu životného prostredia pre prístavné spoločenstvo a všeobecnú verejnosť.

4.5.1 Nie je však celkom jasné, prečo sa „interný prevádzkovateľ“ (článok 9) spája iba s poskytovaním služieb vo verejnom záujme. Vždy môžu jestvovať čisto komerčné dôvody, ako zaisťovanie kontinuity a dostupnosti služieb, aby riadiaci orgán prístavu mal záujem sám poskytovať určitú službu bez toho, aby bola výslovne označená za službu verejného záujmu a/alebo aby viedla k obmedzeniu poskytovateľov vzhľadom na nedostatočný priestor alebo jeho vyhradenie na určitý druh využitia. Túto poslednú možnosť by bolo tiež potrebné zahrnúť do nariadenia.

4.6 Výbor víta skutočnosť, že do znenia článku 10 nariadenia je zahrnutá doložka, ktorá by mala zaručovať práva zamestnancov prístavov. Kládne si však otázku, prečo sa uplatňovanie smernice 2001/23/ES považuje za dobrovoľné. V spojitosti so sociálnymi prvkami, ktoré by mali byť zahrnuté do verejných zákaziek a udeľovania koncesíí, výbor odkazuje na súvisiace stanovisko o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb, ktoré bolo prijaté 26. apríla 2012⁽³⁾.

4.7 Komisia zahrnula do nariadenia viacero článkov (článok 12 a nasl.) so zámerom podporiť finančnú transparentnosť a autonómiu. Prístavné orgány majú okrem iného povinnosť poskytovať prehľad o rozsahu štátnej podpory a viesť o nej oddelené účtovníctvo v prípade, že riadiaci orgán prístavu tiež poskytuje prístavné služby. Výbor je zástancom čo najväčšej transparentnosti a súhlasí so súvisiacimi návrhmi.

4.8 Výbor považuje ustanovenie nezávislého dozorného orgánu (článok 17), ktorý bude dozeráť na uplatňovanie tohto nariadenia, za neprimerané a nadbytočné opatrenie, ktoré je v rozpore s rozvojom prístavov ako podnikateľských subjektov snažiacich sa poskytovať kvalitné a trhovo orientované služby. Platné právne predpisy EÚ a členských štátov o hospodárskej súťaži sú postačujúce a v opačnom prípade má Komisia povinnosť prijať opatrenia voči konkrétnemu členskému štátu.

5. Konkrétne pripomienky

5.1 Potrebu začať sektorový sociálny dialóg v prístavoch robí ešte pálčivejšou odhad, že v roku 2030 bude v prístavoch potrebných o 15 % viac prístavných robotníkov ako v súčasnosti. Podľa názoru výboru je jedným z najdôležitejších predpokladov dobrého fungovania prístavov dobré sociálne prostredie a vôľa všetkých zúčastnených strán diskutovať.

5.2 Výbor preto víta skutočnosť, že sa 19. júna 2013 zriadil výbor EÚ pre sociálny dialóg, ktorý bude vo vlastnej autonómii sociálnych partnerov pracovať okrem iného na zlepšovaní pracovných podmienok.

5.3 Je zajedno s návrhom, aby sa poplatok za využívanie prístavnej infraštruktúry stanovoval na základe konzultácie s používateľmi prístavu. Tento spôsob stanovovania poplatkov za využívanie prístavnej infraštruktúry je podľa názoru výboru transparentný.

5.4 Za prínos nariadenia považuje skutočnosť, že prístavné orgány sú povinné poskytovať prehľad o rozsahu štátnej podpory, ktorú dostávajú, a o spôsobe, ako túto podporu zahŕňajú do kalkulácie svojich nákladov. Štátna podpora sa tak bude vykazovať v ranejšej fáze, čo prispeje k finančnej transparentnosti.

5.5 Aspekt, ktorý výbor považuje za veľmi dôležitý, a to podnikateľská sloboda riadiaceho orgánu prístavu stanoviť poplatky za prístavné služby (článok 14 ods. 1, 2 a 3), je vzápätí v ďalších odsekoch nariadenia popretá stanovením rôznych kritérií a delegovaním právomocí na Komisiu. Túto slobodu možno zachovať vypustením zmienovaných odsekov a jednoduchým doplnením slov „a hospodárskej súťaže“ na konci odseku 3 za spojenie „v súlade s pravidlami štátnej pomoci“.

5.6 Komisia navrhuje predložiť do 3 rokov od nadobudnutia účinnosti nariadenia správu o dosahu tohto právneho predpisu. Výbor sa domnieva, že túto správu treba vnímať ako priebežnú, pretože stanovený termín je príliš krátky na formuláciu definitívnych záverov. Po 6 rokoch by to však bolo vhodné.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 191, 29.6.2012, s. 84.

5.7 Výbor napokon opakuje, že by sa mali prijať ďalšie kroky na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi prístavmi v EÚ a prístavmi v krajinách susediacich s EÚ.

V Bruseli 11. júla 2013

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Henri MALOSSE
