

5.2.17 čimprej sprejme ukrepe za zagotovitev trajnostnega razvoja NOR, zlasti na področju zaščite biotske raznovrstnosti, mreže Natura 2000 in ravnanja z odpadki;

5.2.18 pokaže domiselnost, kadar je treba uvesti posebne mehanizme in postopke za NOR, da bi te ne bile prikrajšane za ugodnosti velikega notranjega trga, na primer s spodbujanjem obnovljivih virov energije ter omogočanjem širokopasovnega dostopa;

5.2.19 zagotavlja kontinuiteto posebnih davčnih režimov za NOR, ki so temeljni instrumenti za razvoj gospodarstva teh regij;

5.2.20 predvidi aktivno udeležbo najbolj oddaljenih regij pri pogajanjih o sporazumih o gospodarskem partnerstvu z državami AKP ter spodbuja uvedbo mehanizma tekočega in stalnega dialoga med regionalnimi in/ali nacionalnimi oblastmi ter regionalnimi organi, s katerimi se EU pogaja o sporazumih o gospodarskem partnerstvu, da bi zagotovila večjo učinkovitost, dopolnjevanje in koherentnost teh sporazumov.

V Bruslju, 13. julija 2005

Predsednica

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

Zlasti Konvencija št. 137, ki jo je ratificiralo veliko držav članic EU in določa enotni register za vpis pristaniških delavcev v enem pristanišču ter jim daje prednost pri dostopu do dela v pristanišču

KOM(2004) 654 končno — 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

Svet Evropske unije je 2. decembra 2004 sklenil, da v skladu z drugim odstavkom člena 80 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu: predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopu do trga pristaniških storitev.

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju je mnenje sprejela 19. maja 2005. Poročevalec je bil g. Retureau.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 419. plenarnem zasedanju 13. in 14. julija 2005 (seja z dne 13. in 14. julija) z 91 glasovi za, 49 glasovi proti in 17 vzdržanimi glasovi.

1. Uvod

1.1 Po zeleni knjigi o morskih pristaniščih in pomorski infrastrukturi iz leta 1997 in medtem, ko je bila bela knjiga o skupni prometni politiki še v pripravi, je Komisija v prvem predlogu direktive o dostopu do trga pristaniških storitev leta 2001 opozorila, da so glavne teme iz „pristaniškega sklopa“ naslednje:

— vključitev pomorskega prometa v kategorijo čezevropskih omrežij TEN-T;

— ureditev dostopa do pristaniških storitev;

— državno financiranje morskih pristanišč in pristaniške infrastrukture.

1.2 Teme iz „pristaniškega sklopa“ so bile temeljito obravnavane v prvem predlogu direktive o drugi glavni temi glede dostopa do trga ⁽¹⁾, ki ga je Parlament v tretjem branju zavrnil.

1.3 Komisija, ki ima edina pravico do pobude, se je vrnila k isti temi z novim predlogom direktive o dostopu do pristaniških storitev ⁽²⁾, saj meni, da ima po Pogodbi pravico in dolžnost, da na tem področju izdaja predpise.

1.4 Na samem začetku poudarja, da ostajajo filozofija, osnovna načela in cilji iz njenega sporočila iz leta 2001 nespremenjeni. Upoštevala pa je nekatere predlagane spremembe, ki so izboljšale začetni predlog.

⁽¹⁾ COM(2001) 35 final.

⁽²⁾ COM(2004) 654 final z dne 13. oktobra 2004.

1.5 Poudariti je treba nekaj glavnih vzrokov za težave prvega predloga, preden se lotimo sprememb, ki jih prinaša novi predlog direktive:

- izražen je bil v dvom o nujnosti takšne direktive;
- Odbor ⁽³⁾ je že leta 1997 kritiziral zeleno knjigo, saj predlog dejansko ni upošteval socialnega vidika pristaniškega sektorja. Iz enakih razlogov je kritiziral tudi predlog direktive iz leta 2001;
- zahteve po varnosti in varovanju okolja ter zamisel o javni službi (člen 86 Pogodbe ES) ravno tako niso bile upoštevane v zadostni meri;
- pilotaža bi morala biti izvzeta iz področja uporabe direktive (poročevalec Parlamenta je predlagal, da se izvzame tudi manipulacija, vendar parlamentarna komisija tega ni podprla);
- veliko kritik sta bila deležna samoizvajanje zaradi svojega načela in obsega ter manipulacija, ki iz tehničnih razlogov zahteva najmanj dva ponudnika na pristanišče, povzročila pa sta tudi stavko evropskih pristaniških delavcev;
- veliko se je razpravljalo o trajanju dovoljenja in o tem, da bi novi ponudniki izplačali prejšnje. S tem naj bi se preprečilo zmanjšanje investicij tudi ob izteku dovoljenja in zaščitili ekonomski interesi ponudnikov storitev;
- odprtje sektorja največjemu možnemu številu ponudnikov je bilo kritizirano zaradi finančne neučinkovitosti in povračila investiranja glede na dejansko velikost trga in druge pomisleke, vključno s spoštovanjem razvojnih strategij in specializacijo pristanišč.

2. Novi predlog direktive Komisije

2.1 Sedanji predlog vključuje podrobno obrazložitev in veliko uvodnih izjav. Komisija poudarja, da je ohranila prvotni predlog iz leta 2001, obenem pa upoštevala svoj spremenjeni predlog iz leta 2002, skupno stališče Sveta in besedila, ki so nastala v spravnem postopku po drugem branju v Parlamentu.

⁽³⁾ Mnenje EESO o zeleni knjigi Komisije o morskih pristaniščih in pomorski infrastrukturi, UL C 407 z dne 28.12.1998. str. 92.

2.2 Glavni razlogi za evropsko pobudo so:

- štiri temeljne svobode po Pogodbi;
- zahteve Sveta;
- vse večje potrebe na področju prometa (bela knjiga iz leta 2001) in potreba po prenosu precejšnjega dela te rasti na pomorski promet;
- potreba po dokončnem oblikovanju notranjega trga in pregledni konkurenčnosti znotraj pristanišč in med njimi na podlagi usklajenih pravil;
- ustvarjanje delovnih mest in spoštovanje socialnih pravic delavcev.

2.3 Vendar ostajajo filozofija, začetna načela in velik del točk nespremenjeni glede na prvotni predlog iz leta 2001.

2.4 Nespremenjeno ostaja:

- področje uporabe;
- merila za podeljevanje dovoljenj;
- pilotaža kot komercialna storitev;
- pregledno vodenje pristanišč (to vprašanje za razliko od prejšnjih ni bilo sporno in je že zajeto v direktivi o finančni preglednosti in smernicah o državni pomoči).

2.5 Glavne novosti v predlogu Komisije so:

- samoizvajanje v primeru manipuliranja s tovorom in potniškimi storitvami lahko opravlja tudi osebje samoizvajalca in pod nekaterimi pogoji posadka;
- dovoljenje za ponudnike storitev in za samoizvajanje je postalo obvezno. Sedanji ponudniki morajo dobiti novo dovoljenje v „razumnem roku“, da se bodo uskladili z določbami direktive, ob upoštevanju zakonitih pričakovanih sedanjih ponudnikov storitev, in sicer najkasneje eno leto po zadnjem datumu za prenos direktive;
- splošno načelo je ustanoviti dostop do široko zastavljenih pristaniških storitev največjemu možnemu številu ponudnikov storitev in izjemoma bi se omejilo njihovo število (člen 9);
- trajanje veljavnosti dovoljenja je končno spremenjeno glede na stopnjo investicije ponudnika storitev in pravila glede zmanjšanja vrednosti premičnin in nepremičnin;
- vprašanje konkurence med pristanišči je zajeto v direktivi Komisije o finančni preglednosti (člen 16) in direktivi o smernicah o državni pomoči (člen 17).

3. Predhodne ugotovitve

3.1 Veliko morskih pristanišč je v lasti in/ali pod upravo organov oblasti (občin in drugih lokalnih skupnosti, javnih organizacij itd.). Njihovo vodstvo je torej delno ali v celoti v skladu s pravili javnega računovodstva in izvaja stroškovno računovodstvo. Delovanje in račune morskih pristanišč bi bilo treba poslati državnim organom za konkurenco in po potrebi še regionalnim ali nacionalnim računskim sodiščem, poročila nadzornih organov pa predložiti Generalnemu direktoratu Komisije za konkurenco.

3.2 V zadnjih letih je v večini novih članic, pa tudi v starih državah članicah prišlo do privatizacije morskih pristanišč. Veliko pristanišč se je preoblikovalo v delniške družbe.

3.3 Najbolj pomembna evropska pristanišča so ob Severnem morju in Rokavskem prelivu. Tonaža in število kontejnerjev se glede na geografski položaj pristanišč v različnih evropskih morjih zelo razlikujeta. Predlog direktive se nanaša na tonažo, ki znaša med 1,5 milijona do nekaj deset oziroma nekaj sto milijonov ton, število kontejnerjev na leto pa znaša v nekaterih pristaniščih več milijonov (na primer v Rotterdamu in Antwerpnu). Odbor meni, da bodo lahko enotna pravila za morská pristanišča, ki se med seboj zelo razlikujejo po velikosti, dejavnosti ter vrsti lastništva in vodenja, v nasprotju z dejanskim stanjem in potrebami teh pristanišč. Konkurenca med pristanišči obstaja že dolgo in upoštevati bi bilo treba načelo subsidiarnosti in sorazmernosti.

3.4 Veliko je takšnih pristanišč, ki sama skrbijo za infrastrukturo in osnovne storitve pomorskega prometa ter se ne strinjajo s tem, da bi se njihova odgovornost omejila na vodenje in vzdrževanje morskega in kopenskega dela pristanišč in pristanov. Ponudba določenih storitev lahko odraža splošne potrebe ali pa prizadevanje pristaniškega vodstva za večjo finančno ravnotežje in celo dobiček za delničarje zasebnih pristanišč. Prepoved „navzkrižnih subvencij“ bi ohromila finančno sposobnost pristanišč.

3.5 Odbor obžaluje, da niso upoštevane pomembne spremembe, ki so nastale po zeleni knjigi in prvem pristaniškem sklopu, in Komisiji predlaga, naj ponovno preuči svoj predlog s pomočjo objektivne študije o vplivih, ki bi upoštevala trenutno stanje evropskih pristanišč in njihovo nesporno mednarodno konkurenčnost. Odbor opáza, da je Komisija na srečanju, ki ga je Odbor organiziral 31. januarja 2005, naznanila objavo takšne študije za konec junija 2005. Glede na to, da ni primerne odbora za socialni dialog, bi se bilo po mnenju Odbora treba posvetovati tudi s socialnimi partnerji. Predlog bi bilo

treba zelo spremeniti, da bi zagotovili skladnost s standardnimi postopki za najboljšo zakonodajno prakso (sodelovanje, posvetovanja, ocene vplivov). Drugi predlog je namreč preveč podoben prvemu in priprava nanj ni bila dovolj temeljita.

3.6 Pristanišče je zapletena logistična platforma, povezana z zaledjem, ki se lahko v geografskem in gospodarskem smislu precej razlikuje na regionalni, nacionalni ali mednarodni ravni, in med omrežji celinskih plovni poti, železnic, cest, cevovodov in obalne plovbe. Zato mora izdelati strategije, ki bodo v skladu z razvojem geografskega območja, na katerega gospodarstvo vpliva, njegovo delovno silo in gospodarskimi potrebami, ki na novo nastajajo oziroma se razvijajo. Po mnenju Odbora bi bilo treba spodbujati intermodalnost, ki podpira pomorski promet, zlasti kabotažo, toda sedanje določbe predloga direktive tega izrecno ne obravnavajo.

3.7 Vloga trgovskih pristanišč — specializiranih ali splošnih, v javni ali zasebni lasti — ni omejena na zagotavljanje osnovne infrastrukture (dostop, doki, pristani in kopenske površine) multimodalne platforme. Njihovo vlogo pri prostorskem planiranju in razporeditvi ter zagotavljanju razvoja infrastrukture je treba nagraditi tudi v ekonomskem smislu. Poleg tega morajo nadomestiti morebitne pomanjkljivosti zasebnih operaterjev na določenih področjih, da bi zagotovili funkcionalnost platforme.

3.8 Njihove razvojne projekte in specializacijo je treba spoštovati. Ne glede na omejen prostor in materialne ovire pri dostopu bi bilo treba omejiti število ponudnikov storitev, da bi zagotovili finančno zmožnost in rentabilnost ponudnikov storitev, varnost operacij, vodenje pristanišča, okoljske in socialne garancije ter ohranjanje delovnih mest. To je odvisno predvsem od subsidiarnosti. Poleg tega lahko ostrejša konkurenca privede do razpršitve sredstev in sposobnosti, kar bi lahko škodilo interesom uporabnikov pristanišč.

3.9 Odbor priznava, da novi predlog Komisije pristaniškimi oblastem zagotavlja večjo fleksibilnost, saj določa največje število operatorjev za določeno kategorijo storitev, odvisno od značaja pristanišča in lokalnih pogojev.

3.10 Koncesije in dovoljenja, ki jih pristojni organ izda ponudnikom storitev, ali trgovinski sporazumi med pristojnimi organi in ponudniki storitev morajo biti sklenjeni za časovno obdobje, ki bo v povezavi z naložbami ponudnikov storitev in ki bo zagotovilo potreben čas za odplačila in donos investiranega kapitala (npr. 10 let za manjše naložbe, 15 let za večje naložbe v premičninsko premoženje in usposabljanje ter 45 let v primerih velikih naložb v nepremičninsko in premičninsko premoženje).

3.11 Vstop direktive v veljavo ne bi smel spremeniti pravic in pogojev dejavnosti pristaniških operaterjev, ki so zaključili pogodbe o najemu pristaniških območij in pridobili dovoljenja za zagotavljanje pristaniških storitev, ker bi to povzročilo razveljavitev pogodbenih obveznosti pristaniških oblasti in prenos odgovornosti na državo.

3.12 Vendar pa opaža, da spremembe glede manipulacije in pilotaže ne izpolnjujejo pričakovanj, ki so jih Odbor, nekatere države in Parlament že izrazili ⁽⁴⁾.

3.13 Kot poudarja Komisija, število delovnih mest ni povezano s številom ponudnikov storitev, temveč z dejanskim prometom pristanišča in/ali raznolikostjo storitev. Več ponudnikov ne pomeni več delovnih mest. Samo večji promet in uvedba netradicionalnih storitev lahko ustvarita nova delovna mesta.

3.14 Določbe v zvezi manipulacijo in samoizvajanjem, ki so predvidene za morske avtoceste in kabotažo na notranjem trgu, bi lahko bistveno ogrozile kolektivne sporazume v večini držav, saj bi jih lahko včasih obravnavali, kot da so v nasprotju s zakonodajo Skupnosti o konkurenci v okviru tega predloga direktive, čeprav so v skladu z nacionalno in mednarodno socialno in delovno zakonodajo. Sodišče se strinja, da bi spoštovanje kolektivnih sporazumov lahko omejilo uporabo zakonodaje o konkurenci. Na mednarodni ravni je veliko držav ratificiralo pomorske konvencije Mednarodne organizacije dela o pristaniški manipulaciji ⁽⁵⁾ ter delovnih pogojih in varnosti posadke. Odbor meni, da predlogi Komisije ne upoštevajo teh določb, ki so bile sprejete v okviru tristranskega sporazuma.

3.15 Odbor skrbi povečana konkurenca na trgu storitev, kakovost, varnost in kontinuiteta pristaniških storitev manipulacije. Kljub vsemu meni, da bi odobritev samoizvajanja pristaniških storitev manipulacije povzročilo neenake konkurenčne razmere med obstoječimi podjetji za pristaniško manipulacijo in podjetji, ki se ukvarjajo s samoizvajanjem. Podjetja za pristaniško manipulacijo so svoj položaj v pristaniških okrepila zaradi privatizacije ali javnega razpisa in investirala v superstrukturo in infrastrukturo. Podjetja za samoizvajanje pa bi lahko nasprotno imela dostop do trga pristaniških storitev in brezplačne uporabe opreme v lasti drugih brez javnega razpisa ali obveznosti investiranja, ter svojo dejavnost bi v nasprotju s podjetji za pristaniško manipulacijo izvajala brez časovne omejitve. V pristaniških je povečana nevarnost nesreč, zato je treba spoštovati in strogo nadzorovati varnostne zahteve na

delovnem mestu. Z dovoljenji za samoizvajanje bi se število nesreč lahko zvišalo. Čeprav Komisija trdi, da ima predlog direktive socialno dimenzijo, njene določbe dejansko kršijo pričakovanja delavcev v pristanišču, ki se bojijo, da bo namesto priznanih in kvalificiranih delovnih mest in dogovorjene plače z večjo konkurenco med ponudniki manipulacije prišlo do negotovih delovnih mest, individualnih pogodb ter izgube socialnih garancij in zjamčenih plač. Samoizvajanje bi lahko privedlo do povečanega števila nalog posadke in večjega tveganja nesreč, posadka pa je pogosto zmanjšana na minimum. To bi povzročilo tudi dodatno odgovornost in obveznost za kapitane.

3.16 Po mnenju Odbora pilotaže ne moremo uvrstiti kar med komercialne storitve; da bi zagotovili varnost prevoza, okoliškega prebivalstva in okolja (odvisno od blaga, ki se prevažajo), je namreč potrebno zahtevno tehnično znanje in poznavanje lokalnih značilnosti, ki se pogosto stalno spreminjajo. Gre torej za storitev v splošnem interesu, ki ni samo komercialne narave, čeprav jo pogosto opravljajo zasebna podjetja pod nadzorom pristaniške oblasti, zato bi jo bilo treba izločiti iz področja uporabe. To pa pristaniščem ne preprečuje, da dovoljenja za pilotažo še naprej podeljujejo kapitanom, ki imajo dovolj izkušenj in poznajo lokalne posebnosti, da lahko sami brez tuje pomoči pripeljejo ladjo do pristana. Vendar se je treba zavedati, da veliko ladij prevažajo snovi, ki so nevarne za druge ladje, opremo, pristaniške delavce in okoliško prebivalstvo.

3.17 Odbor poudarja, da spadajo pristanišča pod suvereno oblast države pristanišča, na kar direktiva ne sme vplivati. Pristaniškim oblastem se lahko dodelijo nekatere naloge (prispevanje k boju proti terorizmu, organiziranemu kriminalu in nezakonitemu priseljevanju, kar pristaniščem pogosto povzroča stroške in investicije).

3.18 Nove določbe v zvezi z dovoljenji so logični in razumni ukrepi, čeprav je treba pri določanju specifikacij upoštevati lokalne pogoje in posebnosti. Morska pristanišča morajo vsekakor spoštovati načela preglednosti in ločenih računov. Odbor se strinja, da jih je treba spoštovati v skladu z direktivo o preglednosti.

3.19 Direktiva bi morala opredeliti konkretne zahteve v zvezi z dobavitelji pristaniških storitev, da bodo vedeli, kaj je treba storiti za podaljšanje dovoljenj po osmih, desetih ali tridesetih letih.

⁽⁴⁾ Mnenje EESO o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o dostopu do trga pristaniških storitev; UL C 48 z dne 21.2.2002 str. 122.

⁽⁵⁾ o

3.20 Glavni cilj tega predloga je verjetno znižanje stroškov pristaniških storitev. Odbor pa meni, da je spoštovanje varnostnih in okoljskih standardov ter socialnih pravic enako pomembno merilo za zagotavljanje učinkovitega pristaniškega sistema v interesu gospodarnosti prevoza ter njegove varnosti in regularnosti.

3.21 Zaradi izjemne raznolikosti nacionalnih in lokalnih položajev, pravil in praks, dolžnosti upravnih organov in javnih oblasti bodo morali vsi ukrepi, ki bodo sprejeti, v celoti upoštevati specifične značilnosti posameznih pristanišč. Sčasoma se namreč vsako pristanišče prilagodi in deluje v pogojih, ki so zanj najbolj ustrezne znotraj njegovega nacionalnega okvira. Poenotenje delovnih pogojev bi lahko imelo na delo in učinkovitost pristanišč negativne učinke.

3.22 Odbor meni, da je subsidiarnost v predlagani zakonodaji in lokalna skladnost razvojne politike pristanišč bolj pomembna od enotnih določb predloga direktive. V velikosti in vrsti pristanišč obstajajo precejšnje razlike. Večja konkurenca med ponudniki storitev v določenem pristanišču bi lahko privedla do prevelikega investiranja in izgub ter poslabšanja socialnega položaja.

3.23 V skladu z načeli subsidiarnosti in sorazmernosti bi lahko nacionalni organi proti monopolu in organi za revizijo intervenirali, če bi pristaniške oblasti koncentrirale pristaniške storitve pod svoj nadzor in to ne bi bilo opravičljivo z vidika ekonomske koristi ali potrebe po javni storitvi oziroma ne bi spoštovale načel preglednosti ali računovodskih pravil. Intervencija Skupnosti na področju konkurenčnosti in državnih pomoči bi se torej bolje osredotočila na izjemne primere, na primer, če nacionalni organi za konkurenco in pristojni regionalni in nacionalni organi za revizijo ne opravljajo zadovoljivo nadzora v skladu z obstoječo zakonodajo Skupnosti.

3.24 Kar se tiče državne pomoči, je vprašanje prenosa nekaterih stroškov določenih sprememb v zvezi z dostopom in delovanjem (poglabljanje dna, ustvarjanje kanalov in dokov) na lokalne davkoplačevalce ali vse davkoplačevalce v določeni državi zastavljeno v okviru sedanje sodne prakse Komisije o državni pomoči.

3.25 Lokalna skupnost se lahko obdavči samo, če je to v splošnem interesu in ne zato, da bi znižali stroške posameznih (nacionalnih ali mednarodnih) uporabnikov zlasti večjih morskih pristanišč. Splošni interes določa demokracija in ne trg.

4. Sklep

4.1 Bolj primerna kot sedanji osnutek direktive bi bila precej manj podrobna okvirna direktiva, ki bi puščala dovolj prostora za vključitev subsidiarnosti; uporabo zakonodaje v zvezi s preglednostjo ali javnimi naročili bi povsem zadostovalo le omeniti, namesto da se spušča v podrobnosti glede njene uporabe v pristaniških storitvah. Okvir Skupnosti ne bi smel posegati v posebno pravico vodstva pristanišča, da ščiti splošne interese, ki so v njegovi pristojnosti.

4.1.1 Takšna okvirna direktiva nikakor ne bi smela vplivati na pravice in obveznosti držav članic v zvezi z zakonodajo o socialnih zadevah, delu, javnem zdravju, okoljskih zadevah, varnosti, javnem redu ali storitvah javnega interesa, niti na kolektivne pogodbe, sklenjene v skladu z veljavnim nacionalnim pravom. Poleg tega bi morala upoštevati tudi mednarodne obveznosti držav članic, na primer pomorske konvencije Mednarodne organizacije dela.

4.1.2 EESO obžaluje, da ni bila izvedena ocena vpliva osnutka direktive, kar je v nasprotju z belo knjigo o evropski upravi, na podlagi katere se je Komisija zavezala, da bo bolje izdajala predpise. Vsak osnutek zakonodaje, o katerem se odloča s postopkom soodločanja, bi moral vsebovati to oceno in podatke o posvetovanjih s socialnimi partnerji.

V Bruslju, 13. julija 2005

Predsednik

Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Anne-Marie SIGMUND

PRILOGA

k mnenju Evropskega ekonomsko-socialnega odbora

Naslednji amandmaji so prejeli četrtno oddanih glasov, vendar so bili med razpravo zavrnjeni:

Točka 1.5, druga vrstica:

Spremeni se naslednje:

„Poudariti je treba nekaj glavnih vzrokov za težave, ki so se za Evropski ekonomsko-socialni odbor pojavile v prvem predlogu, preden se lotimo sprememb, ki jih prinaša novi predlog direktive:“

Obrazložitev:

Zaradi jasnosti je treba natančno navesti, za koga so se pojavile težave v prvem predlogu. To pa ni jasno iz nadaljnjih odstavkov, kjer sta omenjena Svet in Evropski parlament.

Izid glasovanja:

Za: 42

Proti: 63

Vzdržanih: 3

Točka 3.1, tretji stavek:

Spremeni se naslednje:

„Brez poseganja v pristojnosti Evropske komisije bi bilo treba ~~Delovanje in račune morskih pristanišč bi bilo treba~~ poslati ...“

Obrazložitev:

Predlagan postopek ne sme omejevati obstoječih pristojnosti Komisije.

Izid glasovanja:

Za: 54

Proti: 71

Vzdržanih: 5

Točka 3.1:

Celotni odstavek se vstavi med točki 3.17 in 3.18 ter pod točko 3 ustrezno oštevilči ostale točke.

Obrazložitev:

Točka je preveč tehnične narave za uvodno ugotovitev. Bolj ustrezno je, če jo vstavimo k navedenima odstavkoma, ki zajemata finančne zadeve.

Izid glasovanja:

Za: 50

Proti: 74

Vzdržanih: 10

Točka 3.4:

Zadnji stavek se črta, kot sledi:

„Veliko je takšnih pristanišč, ki sama skrbijo za infrastrukturo in osnovne storitve pomorskega prometa ter se ne strinjajo s tem, da bi se njihova odgovornost omejila na vodenje in vzdrževanje morskega in kopenskega dela pristanišč in pristanov. Ponudba določenih storitev lahko odraža splošne potrebe ali pa prizadevanje pristaniškega vodstva za večjo finančno ravnotežje in celo dobiček za delničarje zasebnih pristanišč. ~~Prepoved „navzkrižnih subvencij“ bi ohranila finančno sposobnost pristanišč.“~~

Obrazložitev:

Navzkrižne subvencije niso združljive s pravično konkurenco med pristanišči. Te subvencije prikrivajo cene stroškov, ki jih je treba nazadnje zaračunati; posledica tega pa je nepreglednost.

Izid glasovanja:

Za: 61

Proti: 80

Vzdržani: 6

Zadnji stavek točke 3.6 se črta:

„Pristanišče je zapletena logistična platforma, povezana z zaledjem, ki se lahko v geografskem in gospodarskem smislu precej razlikuje na regionalni, nacionalni ali mednarodni ravni, in prometnim omrežjem na kopnem. Zato mora izdelati strategije, ki bodo v skladu z razvojem geografskega območja, na katerega gospodarstvo vpliva, njegovo delovno silo in gospodarskimi potrebami, ki na novo nastajajo oziroma se razvijajo. ~~Po mnenju Odbora bi bilo treba spodbujati intermodalnost, ki podpira pomorski promet, zlasti kabotažo, toda sedanje določbe predloga direktive tega izrecno ne obravnavajo.“~~

Obrazložitev:

Večino zaledja ni dostopnega z morja. Zato ni priporočljivo dajati prednosti temu sektorju in ga temu ustrezno tudi omenjati. Podobno bi lahko zagovarjali — še bolj upravičeno — v korist prometa po celinskih plovih poteh. Poleg tega se obalni ladijski promet pospešuje že s programom pomorskih avtocest.

Izid glasovanja:

Za: 59

Proti: 83

Vzdržani: 9

Točka 3.17 se črta:

„Odbor poudarja, da spadajo pristanišča pod suvereno oblast države pristanišča, na kar direktiva ne sme vplivati. Pristaniškim oblastem se lahko dodelijo nekatere naloge (prispevanje k boju proti terorizmu, organiziranemu kriminalu in nezakonitemu priseljevanju, kar pristaniščem pogosto povzroča stroške in investicije).“

Obrazložitev:

Komisija v svojem predlogu to že izčrpno obravnava. Točka 3.17 predlaga tudi, da v primeru dodelitve nekaterih nalog brez plačila nadomestila države, pristanišče ni zavezano, da s tem povezane stroške preloži na stranke, kar bi utegnilo povzročiti nepravilno konkurenco z drugimi pristanišči.

Izid glasovanja:

Za: 55

Proti: 84

Vzdržani: 13

Točki 3.23 in 3.24 se črtata:

~~„3.23. Kar se tiče državne pomoči, je vprašanje prenosa nekaterih stroškov določenih sprememb v zvezi z dostopom in delovanjem (poglabljanje dna, ustvarjanje kanalov in dokov) na lokalne davkoplačevalce ali vse davkoplačevalce v določeni državi zastavljeno v okviru sedanje sodne prakse Komisije o državni pomoči.~~

~~3.24 Lokalna skupnost se lahko obdavči samo, če je to v splošnem interesu in ne zato, da bi znižali stroške posameznih (nacionalnih ali mednarodnih) uporabnikov zlasti večjih morskih pristanišč. Splošni interes določa demokracija in ne trg.“~~

Obrazložitev:

Stroški, ki jih imajo pristaniške oblasti za ureditev pristanišč se zaračunajo uporabnikom teh infrastruktur ali njihovim delničarjem. Iz besedila te točke se lahko sklepa, da je morda splošni interes razlog, da se to ne naredi.

Izid glasovanja:

Za: 55

Proti: 82

Vzdržani: 17

Točka 3.25:

Doda se nova točka 3.25:

„Da bi lahko že na začetni stopnji načrtovanja določili, ali so prihodnje naložbe v pristanišča v skladu z evropsko zakonodajo, je Odbor pozval Evropsko komisijo k takojšnji predložitvi vseh predlogov, obravnavanih na posvetovanju 31. januarja (ne glede na tiste, ki jih preučujejo) glede vprašanja nacionalnega financiranja pristanišč in določitve tiste vrste financiranja, ki je v skladu z notranjim trgovom.“

Obrazložitev:

Razvidna iz amandmaja.

Izid glasovanja:

Za: 59

Proti: 85

Vzdržani: 14

Točka 4.1:

Spremeni se, kot sledi:

„Čeprav je Odbor naklonjen liberalizaciji pristaniških storitev, povezanih s transportom, in tudi vseh drugih, ki se navezujejo nanje, meni, da bi bila ~~B~~bolj primerna kot sedanji osnutek direktive ~~bi bila~~ precej manj podrobna okvirna direktiva, ki bi puščala dovolj prostora za vključitev subsidiarnosti; uporabo zakonodaje v zvezi s preglednostjo ali javnimi naročili bi povsem zadostovalo le omeniti, namesto da se spušča v podrobnosti glede njene uporabe v pristaniških storitvah. Okvir Skupnosti ne bi smel posegati v posebno pravico vodstva pristanišča, da ščiti splošne interese, ki so v njegovi pristojnosti, ne da bi pri tem lahko škodila poštenu konkurenci in preglednosti.“

Obrazložitev:

Ta točka ni povzročila razhajanj v mnenjih znotraj študijske skupine in predlagani amandma jasno kaže, v kakšnem okviru celote je treba brati naše opombe in zaključke. Splošnega interesa ne moremo obravnavati kot sredstva, ki omogoča, da se popolnoma ohromi vzpostavitev teh dveh osnovnih načel EU, torej enakosti konkurence in preglednosti.

Izid glasovanja:

Za: 61

Proti: 86

Vzdržani: 12