

## **Rozporządzenie ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM(2013)2096)**

### **Komunikat prasowy**

W najbliższy czwartek (30.01) Parlament Europejski przystąpi do zasadniczej części prac nad tzw. „**nowym pakietem portowym**” – **COM(2013)2096**. Posłowie będą dyskutowali o poprawkach złożonych do projektu rozporządzenia Komisji Europejskiej.

Projekt KE przedstawiony został w maju poprzedniego roku i ustala on ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz jednolite przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych. Regulacja będzie dotyczyła 319 portów, w tym portów w Gdańsku, Gdyni oraz Szczecinie-Świnoujściu, które odpowiadają za 93% wszystkich przewozów pasażerskich oraz 96% przewozów towarowych w UE.

Propozycja Komisji zakłada poważną ingerencję w swobodę działalności gospodarczej spółek portowych, m.in. wprowadzając jednolity zamknięty katalog minimalnych wymagań dotyczących świadczenia usług oraz różnicując obowiązki w zakresie dostępu do portu w zależności od kategorii usługi portowej. Rozporządzenie nakłada na porty dodatkowe obowiązki biurokratyczne oraz poddaje je nadzorowi nowych niezależnych organów kontrolnych (tworzone na wzór urzędów lotnictwa cywilnego), do których utworzenia zobowiązane będą z kolei same kraje członkowskie. W przypadku Polski funkcje te spełnia już bez zarzutu Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, więc tworzenie nowego organu byłoby tylko nieuzasadnionym rozbudowywaniem aparatu urzędniczego.

Z jednej strony przepisy dotyczące obowiązków biurokratycznych będą ograniczać elastyczność w określaniu strategii biznesowych spółek portowych (np. obowiązek stosowania umów koncesyjnych, obowiązek przedstawiania organom nadzorczym metodyki wykorzystywania do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej), z drugiej w ramach otwierania dostępu do portów zezwoli dokonywanie prac przeładunkowych w portach przez załogi statków, co postawi dokerów portowych w niekorzystnej sytuacji wobec konkurencyjnych, nisko opłacanych marynarzy z krajów trzeciego świata (dodatkowo obniży to bezpieczeństwo przeładunków) i odbierze im wpływ na to, kto pracuje w porcie.

Komisja Europejska przyznaje sobie ponadto w swoim projekcie prawo do ingerowania w taryfy opłat portowych poprzez różnicowanie stawek ze względu na efektywność środowiskową i niskoemisyjność, co może w przyszłości osłabiać konkurencyjność cenową polskich portów. Komisja będzie mogła np. wydawać akty delegowane, w którym określi, że operatorzy, którzy emitują dużo spalin (np. statki z Azji, które mają mniej restrykcyjne przepisy w zakresie emisji spalin) będą musieli płacić wyższe opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej i w rezultacie mogą przenieść się np. do portów rosyjskich.

Projekt ustala też dodatkowe wymogi w zakresie raportowania wykorzystywania finansowania ze środków publicznych – chodzi o zwiększenie przejrzystości finansowania portów ze środków władz

państwowych i samorządowych. Jest to ważne w kontekście pomocy, którą np. z budżetów landów mogły otrzymywać porty niemieckie, ponieważ będzie przeciwdziało budowaniu konkurencyjności w oparciu o ukrytą pomoc publiczną.

Wejście w życie tej regulacji może mieć negatywny wpływ na polski sektor portowy. Regulacja tak daleko ingerująca w system funkcjonowania portów morskich może osłabić konkurencyjną pozycję polskich portów, które i tak, z powodu wejścia w życie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/33/UE z dnia 21 listopada 2012 r. zmieniającej dyrektywę Rady 1999/32/WE w zakresie zawartości siarki w paliwach żeglugowych, a co za tym idzie zwiększenia kosztów transportu na Morzu Bałtyckim spodziewają się przesunięcia strumieni ładunkowych na południe Europy.

Sławomir Nitras złożył wniosek o odrzucenie projektu w komisji ds. transportu Parlamentu Europejskiego. Poseł złożył m.in poprawki zwiększające swobodę portów w kształtowaniu swojej polityki cenowej, rozszerzające zakres konsultacji z interesariuszami portów oraz ograniczające kompetencje Komisji. Ponadto, będzie zabiegał o wykreślenie zapisów dopuszczających wykonywanie prac przeładunkowych w portach przez załogi statków taniej bandery oraz zniesienie obowiązku utworzenia nowego organu nadzorującego.

Treść najważniejszych poprawek:

**wykreślenie zapisów dopuszczających wykonywanie prac przeładunkowych w portach przez załogi statków taniej bandery** - zezwolenie na dokonywanie prac przeładunkowych w portach przez załogi statków postawi polskich dokerów portowych w niekorzystnej sytuacji wobec konkurencyjnych, nisko opłacanych marynarzy z krajów trzeciego świata, których coraz chętniej zatrudniają armatorzy;

**zwiększenie zakresu swobody zarządów portów** w określaniu minimalnych wymagań dotyczących świadczenia usług portowych;

**wykreślenie obowiązku stosowania procedury koncesji** w przypadku ograniczenia liczby dostawców (działalność portowa wymaga przewidywalnych i stabilnych warunków funkcjonowania podmiotów gospodarczych);

**wykreślenie obowiązku utworzenia nowego organu nadzorującego** (w Polsce kompetencje te z powodzeniem realizuje UOKiK – w tym kontroluje poziom opłat portowych, w związku z tym tworzenie nowego organu nie wniesie wartości dodanej);

**wykreślenie prawa KE do wydawania aktów delegowanych** (jest to naruszenie autonomii zarządów portów i jest sprzeczne z zasadą swobody gospodarczej i może w przyszłości ograniczać konkurencyjność taryfową polskich portów);

**wykreślenie obowiązku wyodrębnienia komitetu użytkowników portu:**

- o obowiązujące dzisiaj przepisy pozwalają na tworzenie takich komitetów (w Polsce są to np. rady interesantów portu). Nie można pozwolić na to by użytkownicy portu mogli blokować działania portu, gdy mają one na celu realizację strategii spółki. Należy natomiast zwiększyć zakres niewiążących konsultacji z interesariuszami - zarządy portu powinny konsultować wszelkie decyzje, które mogą mieć znaczący wpływ na funkcjonowanie interesariuszy;

**opóźnienie terminu wejścia w życie** – od 2018 r. (a nie od 2015 r. jak w oryginalnej wersji projektu).