

## Dostęp do rynku usług portowych

W ramach trzeciej próby liberalizacji usług portowych w Unii Europejskiej w 2013 r. Komisja Europejska przedstawiła wniosek dotyczący rozporządzenia mającego na celu wyeliminowanie nieuczciwej konkurencji i zwiększenie handlowej skuteczności najważniejszych unijnych portów morskich. Ten wniosek ustawodawczy, w którym ustanowiono ramy regulujące dostęp do rynku usług portowych, a także wspólne przepisy dotyczące przejrzystości publicznego finansowania portów oraz opłat dla użytkowników, nie wywiera jednak skutków w kontekście przepisów socjalnych i przepisów z zakresu zatrudnienia obowiązujących w państwach członkowskich.

### Kontekst

Około 1200 unijnych portów morskich stanowi nieodzowny element unijnej gospodarki, umożliwiając transport około 74% importowanych i eksportowanych towarów i obsługę 37% unijnego [obrotu handlowego](#). Porty nie tylko mają istotne znaczenie dla unijnej branży transportowej oraz konkurencyjności unijnej gospodarki, lecz także [zatrudniają](#) ponad 3 mln ludzi oraz mają potencjał, by tworzyć dodatkowe miejsca pracy i przyciągać inwestorów. Ponad 90% wszystkich ładunków i pasażerów przewijających się przez unijne porty obsługiwanych jest w [329](#) portach morskich należących do transeuropejskiej sieci transportowej ([TEN-T](#)).

Podjęte uprzednio przez Komisję próby modernizacji usług portowych (w [2001 r.](#) i [2004 r.](#)) wywołały kontrowersje, przede wszystkim ze względu na ich aspekt społeczny i wpływ na rynek pracy, i zostały odrzucone przez Parlament Europejski. W [2007 r.](#) Komisja wskazała największe wyzwania stojące przed tym sektorem (poziom wydajności, połączenia z obszarami w głębi lądu, istniejące technologie i ich wpływ na środowisko, przejrzystość przy wykorzystaniu środków publicznych, ograniczenia w dostępie do rynku oraz organizacja pracy w portach) i podjęła próbę sprostania im za pomocą instrumentów horyzontalnych i miękkich środków. W 2013 r. Komisja uznała jednak, że miękkie środki mają „niewielki lub zerowy wpływ” i przedstawiła nowy [komunikat](#) oraz [wniosek dotyczący rozporządzenia](#).

### Zmiany zaproponowane przez Komisję

Proponowane rozporządzenie dotyczy portów morskich należących do TEN-T. Wprowadza ono przepisy mające zapewnić finansową przejrzystość ośmiu [usług portowych](#) oraz otwarty dostęp do rynku sześciu z tych usług (m.in. usług zaopatrzenia w paliwo, usług utrzymania dróg wodnych zapewniających dostęp do portów i usług zbierania odpadów). Usługi przeładunkowe i usługi pasażerskie, które wiele portów zleca w drodze koncesji publicznych, są wyłączone z zakresu stosowania przepisów regulujących dostęp do rynku, a podlegają natomiast nowym [przepisom](#) dotyczącym koncesji. Podmiot zarządzający portem może ograniczyć liczbę usługodawców, uzasadniając to niedoborem powierzchni lądowej lub powołując się na obowiązki świadczenia usługi publicznej, a także nakładać na nich minimalne wymogi. Organy portowe mogą ustalać wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, jednak na żądanie mają obowiązek przekazywać krajowym lub unijnym organom nadzoru informacje na temat wykorzystania środków publicznych. Pozostałe przepisy dotyczą obowiązku konsultowania się z użytkownikami portów (w kwestii wysokości opłat portowych) i innymi podmiotami zaangażowanymi w działalność portową (w kwestii koordynacji usług portowych, połączeń z obszarami w głębi lądu i procedur administracyjnych), a także monitorowania i nadzoru.

## Parlament Europejski

W dniu 25 stycznia 2016 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) Parlamentu Europejskiego przyjęła [sprawozdanie](#), którego sprawozdawcą był Knut Fleckenstein (S&D, Niemcy). Posłowie do PE [wprowadzili poprawki](#) do wniosku Komisji, aby zachować dotychczasowe modele zarządzania portami ustanowione w państwach członkowskich, umożliwić organom portowym ustalanie minimalnych wymagań w zakresie świadczenia usług portowych i ograniczanie liczby usługodawców (w tym ze względu na ograniczoną przepustowość portów, wielkość rynku i kwestie ochrony środowiska). Posłowie zdefiniowali również ramy regulujące obowiązki świadczenia usług portowych i zatwierdzili przepisy dotyczące przejrzystości finansowej. Ponadto zwrócili się do Komisji o doprecyzowanie na piśmie tego, jakie rodzaje inwestycji publicznych w infrastrukturę portową nie stanowią [pomocy państwa](#). Komisja TRAN [przyjęła](#) sprawozdanie 29 głosami za, przy 13 głosach przeciw i 3 głosach wstrzymujących się. Nie zatwierdziła jednak mandatu do negocjacji trójstronnych, ponieważ w gronie 25 członków nie uzyskano bezwzględnej liczby głosów poparcia, pozostawiając tę kwestię do rozstrzygnięcia na posiedzeniu plenarnym.



Więcej informacji można znaleźć w notatce informacyjnej EPRS na temat trwających procesów legislacyjnych PE [573.963](#).