



Brüsszel, 2017. január 20.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2013/0157 (COD)

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

FELJEGYZÉS AZ „I/A” NAPIRENDI PONTHOZ

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács
Tárgy:	Tervezet – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról (első olvasat) – A jogalkotási aktus elfogadása (JA + Ny) = nyilatkozatok

A Bizottság Spanyolország által támogatott nyilatkozata

A Bizottság úgy véli, hogy a (45) preambulumbekendést a következő okokból nem kellett volna beilleszteni:

Egyrészt a preambulumbekendés a rendelet rendelkező részének egyetlen rendelkezéséhez sem kapcsolódik, és így nem felel meg a jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodásban szereplő elveknek. A megállapodásban az Európai Parlament, az Európai Unió Tanácsa és az Európai Bizottság megerősítette, hogy teljes mértékben elkötelezettek maradnak a közösségi jogszabályok szövegezésének minőségére vonatkozó közös iránymutatásokról szóló intézményközi megállapodás iránt, amely szerint a preambulumbekendések célja a rendelkező rész fő rendelkezéseinek összefoglaló indokolása, azok megismétlése, illetve magyarázó körülírása nélkül, és ezen rész nem tartalmazhat normatív rendelkezéseket vagy politikai intéseket.

Másrészt a Bizottság emlékeztet arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatás fogalma objektív fogalom, amely a Szerződésbe van foglalva, nem pedig az uniós jogalkotó állapítja meg. Mint ilyet, csak a Bizottság és a nemzeti bíróságok alkalmazhatják meghatározott esetekben, az uniós bíróságok ellenőrzése mellett.

Harmadrészt a preambulumbekzdés megfogalmazása zavart kelthet. Tekintettel az állami támogatásnak a Szerződésben szereplő fogalmára nem állítható az, hogy a valamennyi felhasználó számára egyenlő és megkülönböztetéstől mentes feltételek mellett elérhető, hozzáférést biztosító és védelmi infrastruktúrákhoz kapcsolódó közfinanszírozás mindig az állami támogatási szabályok hatályán kívül esik. A Bizottság döntéshozatali gyakorlata például azt mutatja, hogy egyes olyan hozzáférést biztosító infrastruktúrák közfinanszírozása, amelyek egy kikötő területén találhatók, állami támogatásnak minősülhet.

Németország, Lengyelország, Belgium és Franciaország által tett együttes nyilatkozat

A kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása alkalmából.

Németország, Lengyelország, Belgium és Franciaország támogatják a rendelettel kitűzött célokat. Különösen üdvözik azt, hogy a rendelet célja az európai kikötők pénzügyi átláthatóságának növelése és nemzetközi versenyképességük fellendítése.

Németország, Lengyelország, Belgium és Franciaország jóváhagyják a rendeletet feltételezve, hogy a jogalkotási eljárás során elért kompromisszumokat és a jogalkotók által hozott kapcsolódó határozatokat illetően egyéb releváns jogi aktusok – mint az általános csoportmentességi rendelet felülvizsgálata – nem fejtenek ki ellentétes hatást.

Az Egyesült Királyság nyilatkozata

Az Egyesült Királyság üdvözi azt, hogy ez a rendelet érzékelhetően kevésbé kényszerítő mint az eredeti javaslat. Mindazonáltal az Egyesült Királyság – még a rendelet módosított formája tekintetében is – sajnálatát fejezi ki annak elfogadása miatt, és úgy véli, hogy az abban foglalt rendelkezések (a közfinanszírozás átláthatóságának előmozdítására irányulóak kivételével) feleslegesek és jórészt nem alkalmasak az európai kikötők – különösen az Egyesült Királyság területén található kikötők – tekintetében a beruházás és a hatékonyság előmozdítására. Az Egyesült Királyság a rendelet ellen szavaz, mivel úgy véli, hogy az kedvezőtlen hatással lenne versenyképes és hatékony kikötőire.

Az Egyesült Királyság szabályozatlan, versenyképes, többségében magánkézben lévő és javarészt támogatásban nem részesülő kikötői ágazatával kapcsolatban az elmúlt évtizedekben szerzett tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a tisztességes versenyfeltételek mellett működő, szabályozatlan kikötők képesek beruházni annak érdekében, hogy a jelenlegi és a jövőbeli szállítási előírásoknak megfelelően fejlődjenek, és meg is teszik ezt.

Olaszország nyilatkozata

A kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát biztosító keretrendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadása alkalmából Olaszország – amellet, hogy támogatja a rendelettel kitűzött célokat (különösen üdvözlí azt, hogy a rendelet célja az európai kikötők pénzügyi átláthatóságának növelése és nemzetközi versenyképességük fellendítése) – aggodalmát fejezi ki amiatt, hogy olyan egyéb – jelenleg még tárgyalás alatt lévő – jogalap alkalmazására kerülhet sor e tárgyban (ti. a kikötőket illetően), amely potenciálisan nem áll összhangban a kikötőkre vonatkozó uniós szabályozással.

Következésképpen Olaszország jóváhagyja a rendeletet feltételezve, hogy a jogalkotási eljárás során elért kompromisszumokat és a jogalkotók által hozott kapcsolódó határozatokat nem veszélyeztetik egyéb releváns jogi aktusok vagy – nevezetesen a Bizottság főigazgatóságai által az együttdöntési eljárás keretein kívül végrehajtott – kezdeményezések, úgymint az általános csoportmentességi rendelet felülvizsgálata vagy a kikötők működéséről és adózásáról folytatott vizsgálat, amennyiben azokat előzőleg nem vetették alá egy „koherencia-tesztnek” szorosan együttműködve valamennyi érintett főigazgatósággal.

Olaszország különösen azokra a még fennálló kérdésekre kívánja felhívni a figyelmet, amelyek a Németország, Franciaország, Olaszország, Belgium és Lengyelország által kialakított közös álláspontban (ld. a Violeta Bulc és Margrethe Vestager biztosoknak címzett levelet) kerülnek említésre (pl. a kikötői infrastruktúra meghatározása, a kotrás, illetve az ugyanazon kikötőben 3 éven belül végzett beruházások „egyetlen projekt” jellege). Eddig csupán a koncessziók időtartamára való utalások törlésére vonatkozó tagállami kérést fogadták el kifejezetten. A kikötők tekintetében számos tagállam emelt ki problémákat az általános csoportmentességi rendelet felülvizsgálatának második konzultációja során, és az infrastruktúrákkal foglalkozó munkacsoport is megfogalmazott ilyeneket. Úgy tűnik azonban, hogy ezeket az Európai Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe.

Ez a nem megfelelő elemzés látszólag abból származik, hogy az ún. „Lipcse/Halle” ítéletet túlzottan kiterjesztették, ami ahhoz vezetett, hogy most először az állami támogatásra vonatkozó ágazati szabályok is bekerültek az általános csoportmentességi rendeletbe, anélkül, hogy – ahogyan az egyéb (a kis- és középvállalkozásokkal, a regionális támogatással, a környezetvédelemmel és az energiaüggyel stb. kapcsolatos) puha jogalkotási intézkedések esetében történt – azokat konkrét iránymutatások kidolgozása és végrehajtása révén előzetesen próbának vetették volna alá.

Olaszország ezért sürgeti az Európai Bizottságot, hogy dolgozza ki részletesebben az ezzel összefüggő „puha jogi” / felhatalmazó rendelkezési projektjeit annak érdekében, hogy biztosítsa azok koherenciáját, alaposan figyelembe véve a tagállamok véleményét, és ismét – lehetőleg kétoldalú találkozók keretében – konzultáljon velük még az elfogadási eljárás lezárulta előtt.
