



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 20 stycznia 2017 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0157 (COD)

5162/1/17
REV 1 ADD 1 REV 1

CODEC 24
TRANS 8
MAR 7
FIN 10

NOTA DO PUNKTU I/A

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (pierwsze czytanie) – Przyjęcie aktu ustawodawczego (AU + O) = oświadczenia

Oświadczenie Komisji popieranej przez Hiszpanię

Komisja jest zdania, że motyw 45 nie powinien być zostać włączony z następujących względów.

Po pierwsze motyw nie odnosi się do żadnego z przepisów normatywnych rozporządzenia i w związku z tym nie jest zgodny z zasadami Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa. We wspomnianym porozumieniu Parlament Europejski, Rada Unii Europejskiej i Komisja Europejska potwierdziły, że pozostają w pełni zaangażowane w Porozumienie międzyinstytucjonalne w sprawie wspólnych wytycznych dotyczących jakości prawodawstwa wspólnotowego, w którym przewidziano, iż celem motywów jest określenie związanych przesłanek dla przepisów głównych części normatywnej bez konieczności ich przytaczania lub parafrazowania, a także że motywy nie powinny zawierać przepisów normatywnych ani postulatów politycznych.

Po drugie Komisja pragnie przypomnieć, że pojęcie pomocy przyznawanej przez państwa, w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE, jest pojęciem obiektywnym zapisanym w Traktacie i niezależnym od prawodawcy Unii. Może ono być stosowane jako takie wyłącznie przez Komisję lub sądy krajowe w konkretnych sprawach podlegających kontroli ze strony sądów unijnych.

Po trzecie brzmienie motywu może powodować dezorientację. Mając na względzie ujęte w Traktacie pojęcie pomocy przyznawanej przez państwa, nie można twierdzić, że finansowanie publiczne całej infrastruktury dostępowej i obronnej dostępnej dla wszystkich użytkowników na równych i niedyskryminacyjnych warunkach zawsze pozostaje poza zakresem zasad pomocy państwa. Praktyka decyzyjna Komisji wskazuje na przykład, że finansowanie publiczne pewnej infrastruktury dostępowej zlokalizowanej w obszarze portu może stanowić pomoc przyznawaną przez państwa.

Wspólne oświadczenie Niemiec, Polski, Belgii i Francji

Odnosnie do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów.

Niemcy, Polska, Belgia i Francja popierają cele, które ma realizować wspomniane rozporządzenie. W szczególności z zadowoleniem przyjmują fakt, iż rozporządzenie ma na celu zwiększenie przejrzystości finansowej portów europejskich i wspieranie ich konkurencyjności na arenie międzynarodowej.

Niemcy, Polska, Belgia i Francja opowiadają się za rozporządzeniem przy założeniu, że kompromisy osiągnięte w procedurze ustawodawczej i powiązane z nimi decyzje podjęte przez ustawodawców nie będą niweczone przez inne odnośne akty prawne, takie jak nowa wersja ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (GBER).

Oświadczenie Zjednoczonego Królestwa

Zjednoczone Królestwo z zadowoleniem stwierdza, że rozporządzenie jest znacznie mniej kosztowne niż pierwotnie proponowano. Zjednoczone Królestwo wyraża jednak żal z powodu jego przyjęcia, nawet w zmienionej formie, gdyż zawarte w nim przepisy (poza przepisami promującymi przejrzystość publicznych środków finansowych) są niepotrzebne i w dużej mierze nieodpowiednie dla wspierania inwestycji i sprawności funkcjonowania europejskich portów, w szczególności portów w Zjednoczonym Królestwie. Z uwagi na fakt, że rozporządzenie mogłoby negatywnie wpłynąć na konkurencyjne i sprawne porty brytyjskie, Zjednoczone Królestwo głosuje za jego odrzuceniem.

Doświadczenie zliberalizowanego, konkurencyjnego, w przeważającej mierze będącego w gestii prywatnej i w dużej mierze nieotrzymującego dotacji brytyjskiego sektora portowego w ostatnich dekadach dobitnie wskazuje, że działające w warunkach rzetelnej konkurencji zliberalizowane porty potrafią i pragną inwestować, tak by rozwijać się zgodnie z obecnymi i przyszłymi wymogami transportu.

Oświadczenie Włoch

W związku z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającym ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów Włochy, popierając realizację celów, które ma realizować wspomniane rozporządzenie (w szczególności przyjmując z zadowoleniem fakt, że rozporządzenie ma na celu zwiększenie przejrzystości finansowej portów europejskich i zwiększenie ich konkurencyjności w skali międzynarodowej), pragną jednocześnie wyrazić obiekcyjne uwagi do możliwości stosowania w odniesieniu do tych samych podmiotów (porty) innej podstawy prawnej, która jest dopiero przedmiotem dyskusji, a która może się okazać niespójna z unijnym rozporządzeniem o portach.

W związku z tym Włochy wyrażają zgodę na rozporządzenie w oparciu o założenie, że kompromisy osiągnięte w ramach procedury ustawodawczej i związane z nimi decyzje podjęte przez ustawodawców nie będą zagrożone przez inne odnośne akty prawne lub inicjatywy, a mianowicie przez akty lub inicjatywy prowadzone przez dyrekcje generalne Komisji bez procedury współdecyzji – takie jak przegląd ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (GBER) lub postępowanie wyjaśniające w sprawie funkcjonowania i opodatkowania portów – w przypadku gdyby nie zostały uprzednio poddane „testowi spójności” w ścisłej koordynacji ze wszystkimi zaangażowanymi dyrekcjami generalnymi.

W szczególności Włochy pragną zwrócić uwagę na nierozstrzygnięte kwestie wymienione we wspólnym stanowisku (zob. pismo skierowane do komisarzy Violety Bulc i Margrethe Vestager) Niemiec, Francji, Włoch, Belgii i Polski (np. definicja infrastruktury portowej, pogłębianie, pojęcie „jednego projektu” w odniesieniu do wszystkich inwestycji realizowanych w tym samym porcie w okresie 3 lat). Dotychczas jednoznacznie akceptowany jest jedynie wniosek złożony przez państwo członkowskie o usunięcie wszelkich wzmianek o okresie ważności koncesji. Przy okazji drugiego etapu konsultacji w sprawie przeglądu ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych, a także na forum Grupy Roboczej ds. Infrastruktury, wiele państw członkowskich zwróciło uwagę na dalsze kwestie w odniesieniu do portów, które to kwestie najprawdopodobniej nie zostały właściwie uwzględnione przez Komisję Europejską.

Przyczyną tej sytuacji wydaje się być zbyt rozszerzająca wykładnia tzw. wyroku w sprawie Leipzig Halle, co prowadzi po raz pierwszy do tego, że sektorowe przepisy dotyczące pomocy państwa mają być ujęte w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń blokowych, bez uprzedniego przetestowania przez opracowywanie i wdrożenie szczegółowych wytycznych, tak jak ma to miejsce w przypadku wszystkich innych niewiążących środków prawnych (dotyczących MŚP, pomocy regionalnej, energii i środowiska, itd.).

W związku z tym Włochy wzywają Komisję Europejską, by zobowiązała się do dalszych prac nad wzajemnie powiązanymi projektami z zakresu „miękkiego prawa” / aktów umożliwiających, aby zapewnić ich spójność, biorąc ściśle pod uwagę stanowisko państw członkowskich i ponownie się z nimi konsultując, przed zakończeniem procedury przyjęcia, w miarę możliwości w drodze posiedzeń dwustronnych.
