



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.11.2013 r.
C(201) 7416 final

Szanowny Panie Marszałku!

W imieniu Komisji pragnę podziękować Senatowi za opinię w sprawie projektu rozporządzenia ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów [COM(2013) 296 final].

Jeśli chodzi o zgodność z zasadą proporcjonalności, celem projektu rozporządzenia jest wprowadzenie dwóch podstawowych zasad we wszystkich portach należących do transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). W skrócie zasady te są następujące:

- uczciwy dostęp do rynku dla dostawców usług portowych na jasnych, niedyskryminujących i przejrzystych warunkach;*
- poszanowanie zasad przejrzystości finansowej przy korzystaniu ze środków publicznych w portach oraz przejrzystych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury.*

Nadrzędnym celem jest pomoc w modernizacji portów i przyciągnięciu nowych inwestycji. Cel ten można jednak osiągnąć wyłącznie przez zapewnienie uczciwej konkurencji między portami i dostawcami usług portowych oraz jasności prawa w zakresie warunków dostępu do rynku. Z tego względu, po dokładnej analizie Komisja doszła do wniosku, że rozporządzenie może być bardziej odpowiednim instrumentem prawnym niż dyrektywa. Bardziej prawdopodobne jest, że rozporządzenie, które wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane, zostanie wdrożone w jednolity sposób, a zatem zapewni zharmonizowane warunki konkurencji i jaśniejsze ramy prawne dla zainteresowanych podmiotów. Przyjęcie dyrektywy wiązałoby się ponadto z koniecznością stworzenia krajowego prawa wdrażającego te przepisy, które zdaniem Komisji nadają się do bezpośredniego stosowania. Oznaczałoby to nieproporcjonalnie duże obciążenie administracyjne zarówno dla Komisji jak i państw członkowskich.

W odniesieniu do proponowanych przekazanych uprawnień zawartych w art. 14 ust. 5 głównym celem jest określenie wspólnej klasyfikacji statków, której mogą używać porty chcące wspierać bardziej ekologiczny transport morski przez stosowanie zróżnicowanych opłat za korzystanie z infrastruktury. Obecnie funkcjonowanie jednolitego rynku z wykorzystaniem portów morskich utrudniać może fakt, że ten sam statek jest różnie traktowany w portach UE z powodu braku zharmonizowanych norm technicznych lub stosowania różnych parametrów w zakresie wymiarów, pojemności, zdolności przewozowych, mocy, efektywności środowiskowej itp. Właściciele statków potrzebują spójnych sygnałów

*Szanowny Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
ul. Wiejska 6
PL-00-902 Warszawa*

cenowych ponad granicami, ponieważ mnogość używanych obecnie klasyfikacji zniechęca ich do inwestowania w bardziej ekologiczne statki.

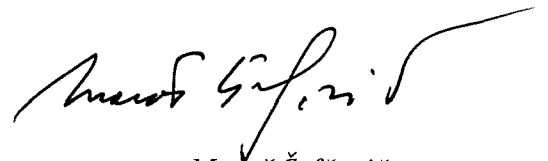
Dlatego zamiast tworzenia nowych norm naszym celem jest ułatwienie harmonizacji istniejących klasyfikacji i ich dostosowanie w możliwie największym stopniu do norm międzynarodowych.

Należy również zaznaczyć, że przekazanie uprawnień może zostać w dowolnym momencie odwołane przez współprawodawcę.

Na końcu chciałbym w imieniu Komisji podkreślić, jak pilne jest przyjęcie proponowanego rozporządzenia. Wdrożenie tego rozporządzenia jest potrzebne do zapewnienia niezakłóconego i skutecznego wdrożenia nowych wytycznych TEN-T oraz instrumentu finansowego „Łącząc Europę”, począwszy od 2014 r., a ostatecznie do realizacji strategii wzrostu UE.

Komisja ma nadzieję, że powyższe wyjaśnienia rozwieją obawy Senatu, i liczy na kontynuację dialogu politycznego w przyszłości.

Z poważaniem



Maroš Šefčovič
Wiceprzewodniczący