

## Kallas: Porty do reformy. Unia coraz bliżej ujednoczenia przepisów

data publikacji: 26.09.2012

**- Samo rozbudowywanie infrastruktury portowej nie wystarczy. Musimy zapewnić, że porty same działają tak efektywnie, jak to możliwe, właściwie wykorzystują zasoby przy minimalnym negatywnym wpływie na środowisko. To jest ogólny cel przedsięwziętej polityki portowej - powiedział komisarz transportu UE Siim Kallas na konferencji podsumowującej konsultacje społeczne w sprawie unijnego prawa dla portów.**

- Statki są coraz większe i bardziej skomplikowane. Przed portami stoją poważne wyzwania w zakresie wydajności, potrzeb inwestycyjnych, zrównoważonego rozwoju, zasobów ludzkich, jak również integracji z miastami i regionami. Porty będą musiały poradzić sobie z tymi wyzwaniami. Ale z przeprowadzonych niedawno konsultacji społecznych wiemy, że nie wszystkie temu podążają - mówił Kallas.

- Porty, a w szczególności porty wpisane do sieci TEN-T odgrywają rolę w ramach lokalnej społeczności, ale często są głównymi bramami dla gospodarek sąsiadujących państw. Jednak nasze porty mają różny stopień wydajności. Dzisiejsze liczne wąskie gardła powstają często z powodu niskiej wydajności i czasami z powodu restrykcyjnego prawa pracy i innych niekonkurencyjnych ograniczeń funkcjonujących w portach - przyznał, ale dodał: - Niezmiernie ważne jest, że porty są w stanie skutecznie konkurować z portami, zarówno na północy, jak i na południe od Unii Europejskiej. Oznacza to, że poprawie uległ portowy dostęp do sieci kolejowej, autostrad, a rzeki i wody śródlądowe zostały zmodernizowane.

- Istnieje wiele różnych modeli operacyjnych i brak jest jasnych zasad w całej UE, co w niektórych przypadkach uniemożliwia uczciwą konkurencję. Uważam, że nadszedł czas, aby stworzyć bardziej spójną politykę dotyczącą portów i wreszcie prawdziwą strategiczną wizję portach UE. Jest to również czas, aby zapewnić stabilne prawo dla operatorów i dostawców usług portowych, nie tylko jako bodziec do przyciągania inwestycji długoterminowych - zaznaczył komisarz.

Kallas wymienił obszary, które - według niego - powinny zostać zreformowane: - Proponowane przez nas przegląd nie jest o mikro-zarządzaniu lub o niszczeniu starych procedur lub naturalnych rynków geograficznych, jeśli pracują one dobrze. I nie chodzi o wmuszanie wszystkim jednego modelu w branży, która jest mocno zdwersyfikowana. Ale po pierwsze, podstawowe warunki muszą być równe, tak, żeby porty mogły konkurować w sposób otwarty i uczciwy.

- Porty są jednym z niewielu sektorów w gospodarce europejskiej, gdzie nadal mamy monopole. W wielu krajach Unii

Europejskiej władze portowe udzielają umów o świadczenie usług portowych "za zamkniętymi drzwiami". Brak jest jasnych dla całej UE zasad wobec dzisiejszej mozaiki krajowych przepisów, w których różne typy barier rynkowych utrudniają zwiększenie efektywności portów. Wiele państw członkowskich nadal faworyzuje strategie, które skupiają się wyłącznie na krajowych, a nie europejskich, potrzebach - wymienił komisarz.

- Koncesje nie zawsze są wydawane w sposób niedyskryminujący, ale obiektywny =i transparentny. W niektórych krajach istnieje krajowy organ, w innych są lokalne, regionalne, a nawet prywatne. Nasze zaniepokojenie wzbudza sytuacja, kiedy władze portu działają jednocześnie jako podmiot gospodarczy, bo wtedy istnieje prawdopodobieństwo konfliktu interesów. Różne role i obowiązki obu stron muszą być odpowiednio określone, a zasady wyjaśnione i uproszczone. Umowy koncesyjne muszą być przyznawane według przejrzystej procedury w sposób obiektywny i sprawiedliwy. To daje stabilność prawną dla operatorów komercyjnych i zachęca do długoterminowych inwestycji. To samo dotyczy opłat portowych, gdzie nie ma gwarancji, że są one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Znowu mamy sytuację, w której różne porty stosują różne procedury i systemy. Niektóre stosują jedną taryfę dla wszystkich usług, inne mają oddzielne i indywidualne taryfy dla każdej z nich - kontynuował Kallas.

- Musimy również zbadać kwestię przejrzystości finansowej. Zgodnie z obecnymi przepisami UE porty nie muszą prowadzić odrębnych rachunków dla wszystkich sfer ich działalności. To sprawia, że trudno śledzić strumienie finansowania i sprawdzić, czy nie doszło do naruszenia przepisów o

pomocy państwa. W żadnym przypadku środki publiczne nie powinny być wykorzystywane do zakłócenia opłat portowych, które powinny być określone w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny - przyznał.

- Wreszcie kwestie pracownicze: w wielu portach działają właściwie, ale nie wszędzie. Istnieje zjawisko, gdzie operatorzy nie mogą zatrudniać personelu wedle własnego wyboru. Praktyki te są restrykcyjne, co prowadzi do monopoli i wyższych cen. Musimy znaleźć równowagę, gdy nie może być odpowiednie gwarancje ochrony socjalnej. Porty musiałyby zatrudniać tylko wykwalifikowanych pracowników, aby uniknąć dumpingu socjalnego, zwłaszcza że charakter działalności portowej jest coraz bardziej wyspecjalizowany - zakończył Kallas.

Źródło:

[www.rynekinfrastruktury.pl](http://www.rynekinfrastruktury.pl)