

5.2.17 sürgősen fogadjon el a legkülső régiók fenntartható fejlődését elsősorban a biodiverzitás megőrzése, a Natura 2000 hálózat és a hulladékkezelés területén biztosító intézkedéseket;

5.2.18 a legkülső régiók számára szánt különleges mechanizmusok és folyamatok kidolgozásakor találjon fantáziadús megoldásokat, oly módon, hogy ne maradjanak le a nagy méretű belső piac nyújtotta előnyökről, például a megújuló energiaforrások használatának vagy a széles sávú hálózatokba való bekapcsolásnak az ösztönzése révén;

5.2.19 garantálja, hogy a legkülső régiók továbbra is különleges adórendszert alkalmazhatnak, mivel ez elengedhetetlen e régiók gazdasági fejlődéséhez;

5.2.20 fontolja meg a legkülső régiók aktív közreműködését az AKSZ-országokkal kötött gazdasági partnerségi megállapodásokról (EPA) szóló tárgyalásokban, ezzel állandó és akadálymentes párbeszéd-csatorna nyílna meg a regionális önkormányzatok – és/vagy az illetékes nemzeti hatóságok – és a regionális szervezetek között, amelyekkel az EU tárgyalásokat folytathat az EPA-król a megállapodások hatékonyabbá, összegegyeztetetebbé és koherensebbé tétele érdekében.

Brüsszel, 2005. július 13.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság  
elnöke  
Anne-Marie SIGMUND

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésről”**

COM(2004) 654 final – 2004/0240 (COD)

(2005/C 294/06)

2004. december 2-án az Európai Unió Tanácsa az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80. cikkének (2) bekezdésben foglalt rendelkezések alapján úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fent említett kérdésben.

Az EGSZB idevonatkozó munkáival megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2005. május 19-én elfogadta véleményét (előadó: Daniel RETUREAU).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2005. július 13-án és 14-én tartott 419. plenáris ülésén (a július 13-i ülésnapon) 91 szavazattal 49 ellenében, 17 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt:

## 1. Bevezetés

1.1 A kikötőkre és a tengeri infrastruktúrákra vonatkozó – 1997-ben kiadott – Zöld Könyve után az Európai Bizottság „kikötői szolgáltatásokhoz való hozzáférésre” vonatkozó első irányelvtervezetében – a közös közlekedéspolitikát tárgyaló Fehér Könyv ekkor még csak előkészületben volt – megismételte, hogy a „kikötői csomag” fő témái a következők:

- a tengeri közlekedés integrálása az RTE-T-be,
- a kikötői szolgáltatásokhoz való hozzáférés szabályozása,
- a tengeri kikötők és a kikötői infrastruktúrák közpénzekből történő finanszírozása.

1.2 A „kikötői csomag” témáit egyébként széleskörűen fejtegeti az első irányelvtervezet<sup>(1)</sup> bevezetője a piaci hozzáférés második fő témájának kapcsán, amelyet a Parlament harmadik olvasatban végül is elutasított.

1.3 Az Európai Bizottság – élve azon előjogával, hogy az egyetlen intézmény, amely kezdeményezéseket tehet – újabb, a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésre vonatkozó új irányelvjavaslatában<sup>(2)</sup> visszatér a kérdésre, mivel úgy véli, hogy az EK Sz alapján joga és kötelessége ezen a területen jogalkotóként fellépni.

1.4 *In limine* azt állítja, hogy a 2001-es legelső közleményben megfogalmazott filozófia, elvek és célok változatlanok, de figyelembe vettek bizonyos módosító javaslatokat, mivel azok tartalmasabbá tették a kiinduló javaslatot.

<sup>(1)</sup> COM(2001) 35 final.

<sup>(2)</sup> COM(2004) 654 final, 2004. október 13.

1.5 Mielőtt megvizsgáljuk az új irányelvjavaslat módosításainak természetét és horderejét, emlékeztetnünk kell néhány olyan fontosabb nehézségre, amelyekbe a kiinduló javaslat ütközött:

- magának az irányelvnek az indoklását is kétségbe vonták;
- felhozták ellene – mellesleg az EGSZB már az 1997-es Zöld Könyv kapcsán is <sup>(3)</sup>, de a 2001-es irányelvjavaslat kapcsán újfólag –, hogy hiányzik belőle a szociális dimenzió tényleges tekintetbe vétele a kikötői ágazat területén;
- nem vette kellőképpen figyelembe a biztonsági és környezetvédelmi követelményeket, valamint a közszolgáltatás fogalmát sem (EKSz, 86. cikk);
- a révkalauzólást ki kellett volna venni az alkalmazási körből (a Parlament előadója a rakománykezelés kivételét is javasolta, de ebben a kérdésben a parlamenti bizottság többsége nem értett vele egyet);
- a saját részre történő segítségnyújtás elvileg és hatókörét tekintve is, a rakománykezelés pedig abban a tekintetben, hogy kikötőnként automatikusan megkívánta legalább két szolgáltató jelenlétét, számos bírálatot váltott ki, sőt, a dokkmunkások európai szintű sztrájkjára is sor került;
- az engedélyek időtartama kapcsán hosszas vita alakult ki, akárcsak az előző szállítók új szolgáltatók általi kártalanításáról: a cél az volt, hogy az engedélyek lejártának időszakában se fékezze a beruházásokat, illetve hogy oltalmazza a szolgáltatásnyújtók gazdasági érdekeit;
- a lehető legnagyobb számú szolgáltató beengedése a beruházások gazdasági hatékonyságának és jövedelmezőségének feltételrendszere – a piac valószínű nagysága és egyéb megfontolások, mint a fejlesztési stratégia tiszteletben tartása vagy a kikötők specializálódása – miatt váltott ki bírálatokat.

## 2. Az Európai Bizottság új irányelvjavaslata

2.1 A jelenlegi javaslat indokolása számos érvet és megfontolást tartalmaz. Az Európai Bizottság állítása szerint fel kívánja eleveníteni a 2001-es kiinduló tervezetet, ugyanakkor figyelembe kívánja venni 2002-es saját módosított javaslatát és a Tanács közös álláspontját, illetve a második parlamenti olvasat után beindított egyeztetési eljárás eredményeit tartalmazó dokumentumokat.

<sup>(3)</sup> Az EGSZB véleménye az Európai Bizottság kikötőkre és tengeri infrastruktúrára vonatkozó Zöld Könyvről, HL 407, 1998.12.28., 92. o.

2.2 Az európai kezdeményezés mellett felsorakoztatott indokok lényegében a következők:

- a Szerződésben foglalt négy alapszabadság,
- a Tanács felkérései,
- a növekvő közlekedési szükségletek (2001-es Fehér Könyv), továbbá az, hogy a növekedés jelentős részét szükséges átírítani a tengeri ágazatba,
- be kell fejteni a belső piac kiépítését, valamint átlátható – és harmonizált szabályrendszeren nyugvó – versenyhelyzet kialakítására van szükség a kikötőkben és a kikötők között,
- munkahelyteremtés és a munkavállalók szociális jogainak tiszteletben tartása.

2.3 Ugyanakkor a filozófia, a kiinduló elvek és számos pont nem változott a 2001-es első tervezethez képest.

2.4 Különösen nem történt változás a következőkben:

- alkalmazási terület,
- az engedélyek kiadásának feltételei,
- a révkalauzolás, mint kereskedelmi tevékenység,
- átláthatóság a kikötő vagy kikötőrendszer kezelőjének könyvvitelét tekintve (ebben a kérdésben – az előzőektől különbözően – nem volt vita, s irányelv is született az állami támogatások pénzügyi átláthatóságáról és irányairól).

2.5 Az Európai Bizottság által beillesztett főbb új elemek a következők:

- segítségnyújtás saját részre az áru- és utasszállítással kapcsolatos műveletekben a szárazföldi, illetve bizonyos feltételek megléte esetén a fedélzeti személyzet igénybevételével,
- a szolgáltatásnyújtókra és a saját részre történő segítségnyújtásra nézve kötelezővé válik az engedélyeztetés; az irányelv rendelkezéseinek betartása érdekében a helyi szolgáltatóknak „ésszerű határidőn” – legfeljebb az irányelv alkalmazására megszabott egy éven – belül új engedélyt kell kapniuk, tekintettel a már piacon lévő szolgáltatók jogos elvárásaira,
- általános alapelv a lehető legnagyobb számú szolgáltató hozzáférése a tág értelemben meghatározott kikötői szolgáltatások piacához, illetve a kivételek számának csökkentése (9. cikk),
- az engedélyek érvényességének időtartamát végül is módosították a szolgáltatók által jóváhagyandó beruházások alapján, valamint az ingó és ingatlan javak értékvesztési leírása szabályainak megfelelően,
- a kikötők közötti verseny kérdését az átláthatóságról szóló irányelv alkalmazása (16. cikk) és az állami támogatásokra vonatkozó irányelv (17. cikk) tárgyalja.

### 3. Előzetes észrevételek

3.1 Bizonyos számú tengeri kikötő a közsféra (települések és más területi önkormányzatok, közintézmények stb.) tulajdonában és/vagy kezelésében van. A kezelők ezért egészében vagy részben alá vannak vetve a közsférára érvényes könyvviteli szabályoknak, és analitikus könyvelést vezetnek. A különböző tengeri kikötők gyakorlatát és könyvvitelét a nemzeti versenyhatóságoknak, illetve adott esetben a régió vagy az ország számvevőszékének kellene ellenőriznie, ezen ellenőrző szervek jelentéseit pedig az Európai Bizottság Versenyügyi Főigazgató-ságához kellene eljuttatni.

3.2 Az utóbbi években az új országok többségében, de a régi tagállamokban is, megindult a tengeri kikötők magánosítása. Sok kikötő részvénytársaságként üzemel tovább.

3.3 Európa legjelentősebb kikötői az Északi-tenger és a La Manche-csatorna partján találhatók. Az árutömeg és az áthaladó konténerek mennyisége az egyes európai tengeri kikötők földrajzi helyzetétől függően igen különböző. Az irányelvtervezet alkalmazási területén ez a mennyiség 1,5 millió tonna és több tízmillió – vagy akár több százmillió – tonna között ingadozik, a konténerek száma pedig évente több millió is lehet (például Rotterdamban és Antwerpenben). Az EGSZB véleménye szerint a méretüket, tevékenységüket, a tulajdonlás és a kezelés módját tekintve egymástól olyannyira különböző tengeri kikötők esetében egyforma szabályok alkalmazása ütközik a valós helyzet és az érintett kikötők tényleges igényeivel. A kikötők közötti verseny régóta valósággá vált. Itt figyelemmel kellene lenni a szubszidiaritás és az arányosság elvére is.

3.4 Számos kikötő saját maga biztosítja a tengeri közlekedés számára alapvető infrastruktúra és szolgáltatások egy részét, s véleményük szerint tevékenységüknek nem is kell a kikötő tengervízi és szárazföldi körzetének, illetve a rakpartoknak az igazgatására és karbantartására szorítkoznia. Bizonyos szolgáltatások felkínálása arra alkalmas, hogy kielégítse az általános érdekeket szolgáló követelményeket vagy a kikötői hatóság törekvését a globális pénzügyi egyensúly elérésére, illetve a magánkézben lévő kikötők részvényesei számára a kizárható jövedelem iránti igényt. A „keresztámogatások” tilalma gyengítene a kikötői beruházásokra való képességet.

3.5 Az EGSZB sajnálkozását fejezi ki amiatt, hogy a Zöld Könyv és az első kikötői csomag óta bekövetkezett igen jelentős folyamatokat az Európai Bizottság figyelmen kívül hagyta, és ezért kéri a tervezet felülvizsgálatát egy olyan objektív hatásvizsgálat alapján, amely kiterjedne az európai kikötők jelenlegi helyzetére és tagadhatatlan nemzetközi versenyképességére. Az EGSZB tudomásul veszi, hogy az Európai Bizottság az EGSZB által 2005. január 31-én szervezett meghallgatáson bejelentette, hogy egy ilyen tanulmányt még 2005 júniusának vége előtt a nyilvánosság elé bocsát. Az EGSZB véleménye szerint szociális párbeszédben illetékes bizottság hiányában a szociális partnerekkel is konzultálni kell. Ha a „jobb jogsabályok” által megkívánt rendes eljárásokat (nevezetesen: részvétel, konzultáció, hatásvizsgálatok) betartják,

akkor a tervezet tekintetében alapos módosításokra lehet számítani. A második tervezet az elégtelen előkészítő munka miatt nem sokban tér el az elsőtől.

3.6 Egy kikötő komplex logisztikai központ, amely változó nagyságú földrajzi és gazdasági – regionális, nemzeti vagy akár nemzetközi – kiszolgálási területet és belvízi hajóutakat, vasúti és közúti közlekedési utakat, csővezetékeket és kabotázs-útvonalakat feltételez, s stratégiáit a vele gazdaságilag összefonódott földrajzi térség fejlődésével, a munkaerőbázissal, a megnyilvánuló gazdasági szükségletekkel és ezek alakulásával összhangban kell kidolgoznia. Az EGSZB szerint a tengeri szállítás – különösen a kabotázs – érdekében előtérbe kell helyezni az intermodalitást, ám az irányelvtervezet rendelkezései jelenlegi formájukban nem adnak közvetlen választ erre az alapvető igényre.

3.7 A kereskedelmi – specializált vagy általános forgalmú, a köz- vagy magánszféra kezében lévő – kikötők szerepe nem korlátozódik egy multimodális központ anyagi feltételeinek (megközelítési útvonalak, kikötőmedencék, rakpartok és szárazföldi terület) a biztosítására. A szervezésben, a terület elosztásában, az infrastrukturális fejlesztések tervezésében játszott szerepüket gazdasági értelemben is jutalmazni kell, s – a központ működésének fenntartása érdekében – bizonyos területeken még a magánszférába tartozó szolgáltatók esetleges hiányosságait is nekik kell pótolniuk.

3.8 Figyelembe kell venni fejlesztési terveiket és specializált jellegüket is. A rendelkezésre álló területen és a hozzáférés anyagi kényszerein túlmenően a szolgáltatók számának korlátozását lehetővé kell tenni a szolgáltatásnyújtók által elvárt gazdasági hatékonyság és jövedelmezőség céljából is, illetve a tevékenységek biztonságossága, a kikötőszervezés, a környezetvédelmi és szociális garanciák, valamint a munkahelyek megőrzése érdekében. Ez mindenekelőtt a szubszidiaritás fogalmkörébe tartozik. Ezenkívül a korlátlan verseny az eszközök és a szakértelem hátrányos elaprózódásához vezethet, ami ellentétes a kikötőt igénybe vevők érdekeivel.

3.9 Az EGSZB elismeri, hogy az Európai Bizottság újabb tervezete nagyobb mozgásszabadságot ad a kikötői hatóságoknak az egyes szolgáltatástípusokat nyújtók számára – a kikötő jellegét és a helyi körülményeket figyelembe vevő – korlátozása tekintetében.

3.10 Az illetékes hatóságok által a szolgáltatók számára jóváhagyott koncessziók és engedélyek, illetve az illetékes hatóságok és a szolgáltatók között létrejött kereskedelmi egyezmények érvényességének időtartama összhangban kell, hogy legyen azon befektetések jellegével és jelentőségével, amelyek szolgáltatók részéről szükségesek a koncessziók, engedélyek és szerződések feltételeinek betartásához, hogy ily módon elegendő idő maradjon az amortizációra és a befektetett tőke rentabilitására (például 10 év, amennyiben nem történt jelentős befektetés, 15 év jelentős, ingó javakba és képzésbe történő befektetések esetén, 45 év jelentős ingatlan és ingó javakba történő befektetések esetén).

3.11 Az irányelv életbe lépésével nem változhatnak meg a kikötőhöz tartozó területekre földbérleti szerződést kötött kikötői szereplők jogai és tevékenységük feltételei, illetve kikötői szolgáltatások nyújtására való jogosultságuk, mivel ez szerződéseik a kikötői hatóságok általi megszüntetéséhez vezetne és az állam felelősségvállalását tenné szükségessé.

3.12 Az EGSZB észrevételezi, hogy a rakománykezelésre és a révkalauzolásra vonatkozó változtatások nem felelnek meg az EGSZB, több állam és a Parlament már nyilvánvalóvá tett várakozásainak (\*).

3.13 A kikötői szolgáltatások területén fennálló munkahelyek száma – az Európai Bizottság állításával ellentétben – nem a szolgáltatók számától, hanem a kikötő tényleges forgalmától és/vagy a szolgáltatások diverzifikáltságától függ. A szolgáltatók számának növelése nem fogja a munkahelyek számának növekedését előidézni. Új munkahelyek kizárólag a forgalom növekedéséből és a nem hagyományos szolgáltatások megjelenéséből származhatnak.

3.14 A rakománykezelésre és a saját részre történő rakománykezelésre – a belső piacon a tengeri autópályákra és a kabotázsra – vonatkozó rendelkezések a legtöbb országban alapjában kérdőjeleznék meg a kollektív szerződéseket, amelyek az irányelvtervezet alapján időnként a közösségi versenyjoggal ellentétesnek minősülnek, holott az érintett ország szociális és munkaügyi jogszabályai, valamint a nemzetközi jog szerint érvényesek. Az Európai Bíróság elismerte, hogy a kollektív szerződések betartása korlátozhatja a versenyjog alkalmazását. Nemzetközi szempontból nézve számos tagállam ratifikálta az ILO kikötői rakománykezelésre (\*\*), valamint a tengerészek munkakörülményeire és biztonságára vonatkozó tengerészeti konvencióit. Az EGSZB megjegyzi, hogy az Európai Bizottság által tervezett rendelkezések nem veszik figyelembe ezeket a – háromoldalú tárgyalások eredményeképpen lefektetett – konvenciókat.

3.15 Az EGSZB-t foglalkoztatja a verseny fokozódása a szolgáltatások piacán, valamint a kikötői rakománykezelés minőségének, biztonságosságának és folyamatosságának kérdése. Úgy véli ugyanakkor, hogy a saját részre végzett szolgáltatás a kikötői rakománykezelés területén egyenlőtlen versenyfeltételeket alakítana ki a már működő kikötői rakománykezelő vállalkozások és a saját részre szolgáltató cégek között. A kikötői rakománykezeléssel foglalkozó vállalkozások a privatizáció során vagy ajánlati felhívások elnyerésével megerősítették helyzetüket a kikötőkben, valamint beruháztak mind az infrastruktúrába, mind az építményekbe. A saját részre szolgáltató cégek ellenben pályáztatás és beruházási kötelezettség nélkül férhetnének hozzá a kikötői szolgáltatások piacához, és térítésmentesen vehetnék igénybe a mások által kiépített berendezéseket, továbbá – a kikötői rakománykezeléssel foglalkozó vállalkozásoktól eltérően – bármilyen időkorlát nélkül folytathatnák tevékenységüket. A kikötők fokozottan balesetveszélyes helyek, ezért szükség van a munkahelyi biztonsággal összefüggő intéz-

kedések szigorú betartására és ellenőrzésére. A saját részre történő szolgáltatás engedélyezésével valószínűleg a balesetveszély is megnőne. Az irányelvtervezet szociális jelentőségének hangsúlyozása ellenére ezek a rendelkezések ténylegesen a dokkmunkások igényeinek elvetését jelentik, akik tartanak elismert, szakmailag minősített és tárgyalásos alapon kialakított tarifa szerint bérezett munkahelyeik elvesztésétől, illetve attól, hogy ehelyett bizonytalan időtartamú, egyénre szabott munkaszerződéseket ajánlanak nekik, a rakománykezelők között kialakuló kényszerű verseny folytán pedig elveszítik szociális és bérelőnyüket. A saját részre történő rakománykezelés következtében a – gyakran minimumra szorított létszámú – fedélzeti személyzet feladatai megsokasodnának, a balesetveszély pedig növekedne. Ez a kapitányok számára is további felelősséget és kötelezettségeket jelentene.

3.16 Az EGSZB szerint a révkalauzolás nem sorolható be egyszerűen a kereskedelmi szolgáltatások közé. Ebben az esetben komplex technikai szakértelem, illetve olyan – időnként változó – helyi ismeretek igénybe vételéről van szó, amelyek – a szállított áruktól függően – a közlekedés, a helyi lakosság és a környezet biztonságát szolgálják. Tehát a szolgáltatás általános érdeket szolgál és lényegileg nem kereskedelmi jellegű még akkor sem, ha a kikötői hatóság felügyelete alatt gyakran magánvállalatok végzik, s mindezek alapján ki kellene venni a hatály alól. Ez nem akadályozza annak, hogy a kikötők – a jelenlegi gyakorlatnak megfelelően – révkalauzolási engedélyt adjanak ki olyan hajóskapitányok számára, akiknek tapasztalata és helyismerete lehetővé teszi, hogy hajójukat segítség igénybe vétele nélkül a rakpartig vezessék. Ugyanakkor figyelembe kell venni azt is, hogy sok hajó szállít a többi hajóra, a berendezésekre, valamint a kikötői dolgozókra és a helyi lakosságra nézve veszélyes anyagot.

3.17 Az EGSZB megjegyzi, hogy a kikötőkben a kikötői illetősége szerinti állam szuverén joggyakorlóként lép fel, s ezt a jogot az irányelv nem sértheti, s ennek érdekében a kikötői hatóságra lehet bízni bizonyos hatásköröket (részvétel a terrorizmus, a szervezett bűnözés és a jogszerűtlen bevándorlás elleni harcban, amely gyakran kényszeríti a kikötőket kiadásokra és beruházásokra).

3.18 Az engedélyezésre vonatkozó új rendelkezések az ésszerűsügből és a józan eszből indulnak ki, bár a közbeszerzési feltételek megszabásakor tekintetbe kellene venni a helyi körülményeket és sajátosságokat is. Ugyanakkor nem vitatható az átláthatóság és az elkülönítettség követelményének a tengeri kikötők számvitelére történő alkalmazása. Ezeket az elveket az „átláthatóságra” vonatkozó irányelv alkalmazásaként kell kezelni.

3.19 Az irányelvben pontosan meg kell határozni, hogy az engedély 8, 12 vagy 30 év után történő meghosszabbításához a kikötői szolgáltatást nyújtóknak milyen követelményeket kell teljesíteniük.

(\*) Az EGSZB véleménye a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésre vonatkozó európai parlamenti és tanácsi irányelvre tett javaslatról, HL C 48, 2002.2.21., 122. o.

(\*\*) Elsősorban a 137. számú Egyezmény, amelyet számos tengerparttal rendelkező EU-tagállam ratifikált. Az egyezmény szerint ugyanazon kikötői dokkmunkásait ugyanazon nyilvántartásban kell számon tartani, s részükre elsőbbséget kell biztosítani a kikötői munkák kiosztásakor.

3.20 Végeredményben úgy tűnik, hogy a javaslat fő célja a kikötői szolgáltatások költségének leszorítása, az EGSZB azonban úgy véli, hogy a biztonsági és környezetvédelmi normák betartása, valamint a szociális jogok szintén fontos ismérvei a kikötői központok hatékony, a szállítás gazdaságosságát, biztonságát és rendszerességét szem előtt tartó működésének.

3.21 A helyzetek, a szabályok, a nemzeti avagy helyi gyakorlatok, valamint a kezelést végző szervek és a hatóságok kötelezettségeinek rendkívüli sokfélesége miatt a kialakítandó szabályozásnak tekintetbe kell vennie az egyes kikötők sajátosságait. Minden kikötő az évek során alkalmazkodik, és az adott környezetben a neki legmegfelelőbb körülmények között működik. A működési feltételek egységesítésére való törekvés negatívan befolyásolhatja a kikötők tevékenységét.

3.22 A szubszidiaritás a javasolt jogalkotásban és a kikötők fejlesztésére irányuló politikák helyi koherenciája fontosabb az EGSZB számára, mint az irányelvjavaslat által előnyben részesített és az egyöntetűséget célzó rendelkezések. A kikötők között – méretben és jellegben – jelentős különbségek vannak. Az egy bizonyos kikötőben tevékenykedő szolgáltatók túlzott versenye felesleges beruházásokat és pazarlást, szociális területen pedig visszalépést eredményezhet.

3.23 A szubszidiaritás és az arányosság elveinek megfelelően a nemzeti trösztellenes hatóságok és az auditáló intézmények elvégezhetnék az átvilágítást azokban az esetekben, amikor a kikötői hatóságok – gazdaságilag indokolatlanul vagy közszolgáltatási érdek nélkül – saját irányításuk alá vonnák a kikötői szolgáltatásokat, illetve figyelmen kívül hagynák az átláthatóság elveit vagy a számviteli szabályokat. Jobb lenne, ha a verseny vagy az állami támogatások terén alkalmazott közösségi fellépések a kivételes esetekre szorítkoznának, például arra az esetre, ha a nemzeti versenyügyi hatóságok és a regionális vagy nemzeti számvevőszékek a hatályos közösségi jog szempontjából nem gyakorolják megfelelően ellenőrzési jogukat.

3.24 Az állami támogatások tekintetében – az Európai Bizottság jelenlegi állami támogatásokra vonatkozó jogértelmezése miatt – felvetődik bizonyos, a hozzáférés és más műveletek (kotrás, csatorna- és medenceépítés) biztosítását szolgáló költségeknek a helyi adófizetőkre vagy az ország adófizetőire történő áthárításának kérdése.

3.25 A lakosságot csak közérdek esetén szabad terhelni, nem pedig a (nemzeti vagy nemzetközi) felhasználók költségeinek csökkentése érdekében, s különösen nem a legjelentősebb tengeri kikötők esetében; az általános érdek meghatározásában pedig a demokratikus berendezkedés és nem a piac az illetékes.

#### 4. Következtetések

4.1 Az irányelvtervezet jelenlegi megfogalmazásánál jobbnak tűnik egy olyan, sokkal kevésbé részletes keretirányelv, amely megfelelő teret biztosít a szubszidiaritás számára. Elégségesnek tűnik az átláthatóságról, illetve a közbeszerzésekről szóló vonatkozó jogszabályok alkalmazásának megemlítése a kikötői szolgáltatásokra való alkalmazásuk részletezése helyett. A közösségi keret nem sértheti a kikötő kezelésének arra vonatkozó előjogát, hogy a rá ruházott hatáskörben a közérdek védelmét képviselje.

4.1.1 Az említett keretirányelv semmilyen szempontból nem érintheti a tagállamok szociális, munkajogi, közegészségügyi, környezetvédelmi, közbiztonsággal és közrenddel, illetve az általános értékű szolgáltatásokkal kapcsolatos jogszabályaiból eredő jogait és kötelezettségeit, valamint nem érintheti a hatályos nemzeti jogszabályok alapján létrejött kollektív szerződéseket; ezen felül figyelembe kell vennie a tagállamok nemzetközi kötelezettségeit, mint például az ILO tengeri hajózással kapcsolatos egyezményeit.

4.1.2 Az EGSZB végül sajnálatát fejezi ki az irányelvtervezet hatáselemzésének elmaradása miatt, ami ellentmond az Európai Bizottság az európai kormányzásról szóló Fehér Könyv óta a „jobb jogalkotás” érdekében történő kötelezettségvállalásának. Minden együttdöntési eljárást igénylő jogalkotási tervezetnek tartalmaznia kell ilyen jellegű értékelést, valamint a – főként a szociális partnerekkel folytatott – konzultációkkal kapcsolatos tájékoztatást.

Brüsszel, 2005. július 13.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

## 1. MELLÉKLET

**Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményéhez**

A következő módosító indítványokat, amelyeknél a támogató szavazatok száma az összes leadott szavazat legalább egynegyede volt, a vita során elutasították.

**1.5 pont, második sor**

A következőképpen módosul:

„Mielőtt megvizsgálánánk az új irányelvjavaslat módosításainak természetét és horderejét, emlékeztetnünk kell – az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság szempontjából – néhány olyan fontosabb nehézségre, amelyekbe a kiinduló javaslat ütközött:”

**Indokolás**

Erre a pontosításra a szöveg világossá tétele érdekében van szükség. A megelőző bekezdésekből – amelyekben a Tanácsról és az Európai Parlentről van szó – nehezen érthető, hogy ki is az alany.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 42

Ellene: 63

Tartózkodás: 3

**A 3.1 pont harmadik mondatában**

Módosítás a következőképpen:

„A különböző tengeri kikötők gyakorlatát és könyvvitelét – az Európai Bizottság saját hatáskörének csorbítása nélkül – a nemzeti versenyhatóságoknak...”

**Indokolás**

A javasolt eljárásnak figyelemmel kell lennie az Európai Bizottság meglévő jogosítványaira.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 54

Ellene: 71

Tartózkodás: 5

**3.1 pont**

A pontot át kell helyezni a 3.17 és a 3.18 pont közé, és ennek megfelelően át kell számozni a (3) bekezdés alá tartozó pontokat.

**Indokolás**

A pontban található szöveg túlzottan technikai jellegű ahhoz, hogy a szöveg kezdeteként szolgálhasson. Jobban illik az említett, pénzügyi kérdésekkel foglalkozó pontok közé.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 50

Ellene: 74

Tartózkodás: 10

**3.4 pont**

A pont utolsó mondatát el kell hagyni:

„Számos kikötő saját maga biztosítja a tengeri közlekedés számára alapvető infrastruktúra és szolgáltatások egy részét, s véleményük szerint tevékenységüknek nem is kell a kikötő tengervízi és szárazföldi körzetének, illetve a rakpartoknak az igazgatására és karbantartására szorítkoznia. Bizonyos szolgáltatások felkínálása arra alkalmas, hogy kielégítse az általános érdekeket szolgáló követelményeket vagy a kikötői hatóság törekvését a globális pénzügyi egyensúly elérésére, illetve a magánkézben lévő kikötők részvényesei számára a kiosztható jövedelem iránti igényt. ~~A kereszttámogatások tilalma gyengítene a kikötői beruházásokra való képességet.~~”

**Indokolás**

A kereszttámogatások megengedhetetlenek, ha azt akarjuk, hogy a kikötők tisztességes versenyt folytassanak. Mivel eltorzítják a számításoknál figyelembe veendő minimális bekerülési árat, csökkentik az átláthatóságot.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 61

Ellene: 80

Tartózkodás: 6

**A 3.6 pont utolsó mondata törlendő.**

„Egy kikötő komplex logisztikai központ, amely változó nagyságú földrajzi és gazdasági – regionális, nemzeti vagy akár nemzetközi – kiszolgálási területet és szárazföldi közlekedési útvonalakat feltételez, s stratégiáit a vele gazdaságilag összefonódott földrajzi térség fejlődésével, a munkaerőbázissal, a megnyilvánuló gazdasági szükségletekkel és ezek alakulásával összhangban kell kidolgoznia. ~~Az EGSZB szerint a tengeri szállítás – különösen a kabotázs – érdekében előtérbe kell helyezni az intermodalitást, ám az irányelvtervezet rendelkezései jelenlegi formájukban nem adnak közvetlen választ erre az alapvető igényre.~~”

**Indokolás**

A kikötő által kiszolgált terület túlnyomó része nem érhető el tengeri úton. Tehát nem célszerű preferenciáról, még kevésbé pedig alapvető igényről beszélni. Inkább a belvízi hajózás mellett kellene ilyen meggyőződéssel kiállni. Egyébiránt a kabotázs ösztönzése már felmerült a „Tengeri hajópályák” elnevezésű programban.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 59

Ellene: 83

Tartózkodás: 9

**A 3.17 pont törlendő**

„~~Az EGSZB megjegyzi, hogy a kikötőkben a kikötő illetősége szerinti állam szuverén joggyakorlóként lép fel, s ezt a jogot az irányelv nem sértheti, s ennek érdekében a kikötői hatóságra lehet bízni bizonyos hatásköröket (részvétel a terrorizmus, a szervezett bűnözés és a jogszerűtlen bevándorlás elleni harcban, amely gyakran kényszeríti a kikötőket kiadásokra és beruházásokra).~~”

**Indokolás**

Az Európai Bizottság javaslata már tartalmazza ezt az elgondolást. A pont ugyanakkor azt érzékelteti, hogy kompenzáció nélküli hatáskör-átruházás esetén a kikötő a költségeket nem háríthatja át ügyfeleire, ami újra csak tisztességtelen versenyfeltételek kialakulását eredményezi más kikötőkhöz képest.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 55

Ellene: 84

Tartózkodás: 13

**3.23 és 3.24 pont: törlendő**

„3.23 Az állami támogatások tekintetében — az Európai Bizottság jelenlegi állami támogatásokra vonatkozó jogértelmezése miatt — felvetődik bizonyos, a hozzáférés és más műveletek (kotrás, csatorna és medenceépítés) biztosítását szolgáló költségeknek a helyi adófizetőkre vagy az ország adófizetőire történő áthárításának kérdése.

3.24 A lakosságot csak közérdek esetén szabad terhelni, nem pedig a (nemzeti vagy nemzetközi) felhasználók költségeinek csökkentése érdekében, s különösen nem a legjelentősebb tengeri kikötők esetében; az általános érdek meghatározásában pedig a demokratikus berendezkedés és nem a piac az illetékes.”

**Indokolás**

A kikötők kialakításával kapcsolatos költségeket a kikötői hatóságok helyett ezen létesítmények használoinak vagy részvényeseinek kell viselniük. A fenti két pont jelenlegi megfogalmazása arra enged következtetni, hogy ez nem így van.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 55

Ellene: 82

Tartózkodás: 17

**3.25 pont**

Új 3.25 ponttal egészül ki a szöveg a következőképpen:

„Annak érdekében, hogy már tervezésük kezdetén meghatározható legyen, hogy a jövőben kikötői beruházások összegegyeztetettek-e az európai joggal, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság felkéri az Európai Bizottságot, hogy haladéktalanul tegye le az asztalra – a most vizsgált javaslatról függetlenül – az összes, a január 31-i meghallgatáson felvetett javaslatot a kikötők nemzeti finanszírozásának kérdésére, illetve azok meghatározására vonatkozóan, hogy melyek egyeztetettek össze a belső piaccal.”

**Indokolás**

Lásd a módosítás szövegének elejét.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 59

Ellene: 85

Tartózkodás: 14

**4.1 pont**

A pont a következőképpen módosul:

„Jóllehet támogatja a szállításhoz kapcsolódó kikötői szolgáltatások liberalizációját, mint minden más, szállítással kapcsolatos szolgáltatást, az EGSZB úgy véli, hogy az az irányelvtervezet jelenlegi megfogalmazásánál jobbnak tűnik egy olyan, sokkal kevésbé részletes keretirányelv, amely megfelelő teret biztosít a szubszidiaritás számára. Elégészesnek tűnik az átláthatóságról, illetve a közbeszerzésekről szóló vonatkozó jogszabályok alkalmazásának megemlítése a kikötői szolgáltatásokra való alkalmazásuk részletezése helyett. A közösségi keret nem sértheti a kikötő kezelésének arra vonatkozó előjogát, hogy a rá ruházott hatáskörben a közérdek védelmét képviselje, anélkül azonban, hogy ezáltal veszélyeztetné a tisztességes versenyt és az átláthatóságot.”

**Indokolás**

Ezen a ponton nem volt véleménykülönbség a tanulmányozó csoporton belül, és a javasolt módosítás jól jelzi, hogy milyen keretben olvasandók megjegyzéseink és következtetéseink. Nem használhatjuk a közérdeket eszköznek ahhoz, hogy mintegy szabad kezut kapva teljesen megbénítsuk az EU két alapelvének megvalósítását, melyek a következők: versenyegyenlőség és átláthatóság.

**A szavazás eredménye**

Mellette: 61

Ellene: 86

Tartózkodás: 12