

Warszawa, dnia 29 sierpnia 2013 r.

Poz. 686

**UCHWAŁA
SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

z dnia 26 lipca 2013 r.

**w sprawie uznania projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy
w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów
za niezgodny z zasadą pomocniczości**

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, na podstawie art. 148cc Regulaminu Sejmu, stwierdza, że projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM(2013) 296 final) nie jest zgodny z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej. Projekt ten narusza zasadę pomocniczości, ponieważ proponowane rozporządzenie – jako akt prawny wiążący w całości i bezpośrednio stosowany we wszystkich państwach członkowskich – nie zapewnia osiągnięcia celów zamierzonego działania na poziomie Unii w sposób lepszy niż działania podejmowane na poziomie krajowym. Uzasadniona opinia zawierająca powody, dla których Sejm uznaje, że projekt nie jest zgodny z zasadą pomocniczości, stanowi załącznik do uchwały.

Marszałek Sejmu: *E. Kopacz*

Załącznik do uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
z dnia 26 lipca 2013 r. (poz. 686)

UZASADNIONA OPINIA SEJMU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ Z DNIA 26 LIPCA 2013 R.
ZAWIERAJĄCA POWODY, DLA KTÓRYCH SEJM UZNAJE, ŻE PROJEKT ROZPORZĄDZENIA
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY USTANAWIAJĄCEGO RAMY W ZAKRESIE DOSTĘPU DO RYNKU
USŁUG PORTOWYCH ORAZ PRZEJRZYSTOŚCI FINANSOWEJ PORTÓW NIE JEST ZGODNY
Z ZASADĄ POMOCNICZOŚCI

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, po rozpatrzeniu projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM(2013) 296 final), stwierdza, że projekt ten nie jest zgodny z zasadą pomocniczości, o której mowa w art. 5 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Projekt ten narusza zasadę pomocniczości, ponieważ proponowane rozporządzenie – jako akt prawny wiążący w całości i bezpośrednio stosowany we wszystkich państwach członkowskich – nie zapewnia osiągnięcia celów zamierzonego działania na poziomie Unii w sposób lepszy niż działania podejmowane na poziomie krajowym.

Deklarowanym przez Komisję Europejską celem proponowanego rozporządzenia jest przyczynienie się do bardziej efektywnego, zintegrowanego i zrównoważonego funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej (sieci TEN-T) poprzez stworzenie ram, które poprawią wydajność wszystkich portów i pomogą im radzić sobie ze zmianami w zakresie potrzeb transportowych i logistycznych. W ocenie Sejmu projekt nie umożliwi realizacji tego celu „lepiej” – w rozumieniu art. 5 ust. 3 TUE oraz art. 5 Protokołu (nr 2) w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności, załączonego do TUE oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TfUE) – niż państwa członkowskie działające w oparciu o krajowe regulacje. Polepszenie jakości usług i modernizacja urządzeń portowych w celu poprawy wydajności portów sieci TEN-T, jak również zwiększenie niezależności finansowej portów w celu przyciągnięcia inwestycji do portów, mogą być osiągnięte w równym stopniu przez same państwa członkowskie UE bez konieczności dokonywania interwencji ze strony UE. Projekt rozporządzenia przewiduje środki, za pomocą których zamierza się osiągnąć zakładane cele, w szczególności: wprowadzenie ograniczenia liczby dostawców usług, nałożenie na określonych dostawców obowiązku świadczenia usługi publicznej, zapewnienie przejrzystej rachunkowości w celu efektywnego i właściwego wykorzystania środków publicznych, różnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w zależności od praktyk handlowych i efektywności środowiskowej oraz energetycznej. Państwa członkowskie dysponują już takimi środkami i ich regulacja w drodze rozporządzenia nie jest niezbędna. Działania UE w sektorze portowym, który ma strategiczne znaczenie dla gospodarki narodowej państw członkowskich mających dostęp do morza, muszą – ze względu na przewidywane skutki środowiskowe – uwzględniać wymiar lokalny i regionalny, a także specyficzne warunki hydrologiczne lub ekologiczne obszarów morskich, których dotyczą. Działania Unii zmierzające do regulacji tego sektora muszą mieć solidne uzasadnienie, zwłaszcza co do niezbędności ich podjęcia, jak i szczególnych korzyści (wartości dodanej) dla UE, oraz muszą być spójne z celem proponowanej regulacji. Komisja nie uzasadniła w sposób wystarczający konieczności podjęcia proponowanego działania.

Podsumowując, w ocenie Sejmu, proponowana regulacja narusza zasadę pomocniczości.