EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 23. 5. 2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 181 final}
{SWD(2013) 182 final}
{SWD(2013) 183 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1 Chronológia

Európa je jednou z oblastí s najväčším počtom prístavov na svete. Zároveň je sektor prístavov veľmi rôznorodý a príznačná je preň široká škála typov a organizácií. V tomto nariadení sa uvedená rôznorodosť rešpektuje a jeho účelom nie je stanoviť jednotný model fungovania prístavov.

Približne na 70 000 kilometroch pobrežia Únie funguje viac než 1 200 obchodných prístavov. V roku 2011 sa cez európske prístavy prepravilo okolo 3,7 miliardy ton nákladu (viac než 60 000 zastavení obchodných lodí v prístave).

Zatiaľ čo EÚ je vo veľkej miere závislá od svojich prístavov, pokiaľ ide o obchodovanie so zvyškom sveta, jej prístavy hrajú kľúčovú úlohu aj na jej vnútornom trhu. Príbrežná námorná doprava predstavuje 60 % ton nákladu, ktorý je vybavovaný v prístavoch EÚ. Námorné prístavy sú hlavnými uzlovými bodmi reťazcov intermodálnej dopravy EÚ, ktoré využívajú príbrežnú námornú dopravu ako alternatívu k preplneným trasám v pozemnej doprave a ako spôsob spojenia s okrajovými a ostrovnými oblasťami.

Pokiaľ ide o prepravu cestujúcich, v roku 2011 vybavili prístavy EÚ 385 miliónov cestujúcich v námornej doprave.

Činnosti v prístave priamo prispievajú k zamestnanosti, zahraničným investíciám a rastu HDP. V súčasnosti 2 200 prevádzkovateľov prístavov zamestnáva približne 110 000 prístavných robotníkov. Celkovo predstavujú prístavy až 3 milióny (priamych a nepriamych) pracovných miest v 22 prímorských členských štátoch a sú hlavným zdrojom daňových príjmov pre miestne a regionálne samosprávy alebo národné vlády.

96 % všetkého tovaru a 93 % všetkých cestujúcich prepravovaných cez prístavy EÚ sa prepravujú cez 319 námorných prístavov, ktoré sú uvedené v návrhu Komisie o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (sieť TEN-T)[1].

1.2 Výzvy

Zatiaľ čo potreba rozvíjať prepojenia s vnútrozemím je starostlivo určená ako kľúčová výzva a už sa rieši prostredníctvom politiky siete TEN-T, ostatné kľúčové výzvy v súvislosti s prístavmi siete TEN-T zostávajú nedoriešené. V prvom rade je skutočnosť, že v súčasnosti neponúkajú všetky prístavy siete TEN-T služby rovnako vysokej úrovne. V druhom rade, súčasný rámec riadenia prístavov nie je vo všetkých prípadoch dostatočne atraktívny pre investorov. Spolu sa to vzťahuje na päť osobitných výziev:

1.2.1 Nedostatočné prístavné služby a operácie v niektorých námorných prístavoch siete TEN-T

Pre výkon námorných prístavov siete TEN-T sú nevyhnutné efektívne prístavné služby. Komisia spolu s príslušným sektorom poukázala na tri problémy, ktoré môžu zabrániť optimálnej organizácii prístavných služieb: 1) mnohé prístavné služby sú vystavené len slabému konkurenčnému tlaku z dôvodu obmedzení v prístupe na trh, 2) monopolné alebo oligopolné prístavné služby, aj keď v mnohých situáciách odôvodnené, môžu viesť k zneužívaniu trhu a 3) v niektorých prístavoch sú používatelia vystavení prílišnému administratívnemu zaťaženiu spôsobenému nedostatkom koordinácie v prístavoch.

[1] COM(2011) 650 final/2. Konečný počet prístavov TEN-T bude závisieť od výsledku prebiehajúceho legislatívneho postupu.

1.2.2 Rámce riadenia prístavov nie sú dostatočne atraktívne pre investície do všetkých námorných prístavov siete TEN-T

Investície, ktoré sú potrebné na to, aby sa kapacity prístavov prispôsobili meniacim sa potrebám, sú možné len v stabilnom politickom a regulačnom rámci, ktorý bude znižovať hospodársku neistotu a zabezpečí rovnaké podmienky. Nezdá sa však, že je to prípad vo všetkých prístavoch siete TEN-T. Vysvetľuje to niekoľko faktorov: a) právna neistota vytvorená obmedzeniami v prístupe na trh, ktoré sú opísané v predchádzajúcej časti textu, a b) potreba lepšieho plánovania infraštruktúry, ktorú možno zabezpečiť prísnejšími pravidlami siete TEN-T.

Dve ďalšie základné otázky však vysvetľujú tento trend a celkové neatraktívne investičné prostredie v niekoľkých prístavoch siete TEN-T: 4) nejasné finančné vzťahy medzi verejnými orgánmi, prístavnými orgánmi a poskytovateľmi prístavných služieb a 5) slabá autonómia prístavov pri určovaní poplatkov za používanie infraštruktúry, ako aj netransparentný súvis s nákladmi, ktoré sa týkajú prístupovej infraštruktúry prístavov.

1.3 Cieľ

Cieľom je prispieť k efektívnejšiemu, lepšie prepojenému a udržateľnému fungovaniu siete TEN-T vytvorením rámca, ktorý zlepší výkon všetkých prístavov a pomôže im zvládnuť zmeny v požiadavkách týkajúcich sa dopravy a logistiky. Prístavy siete TEN-T musia pomáhať pri rozvoji príbrežnej námornej dopravy ako súčasti intermodálnych trás, a tým prispievať k udržateľnej doprave, ktorá je jedným z kľúčových cieľov Bielej knihy o doprave, a prispievať k stratégii EÚ 2020 zameranej na rast s efektívnym využitím zdrojov, ktorý podporí rast obchodu a objemu prepravovaného nákladu.

Táto iniciatíva zabezpečuje vyvážený prístup medzi legislatívnymi opatreniami a právne nezáväznými opatreniami, ktorých príkladom je sociálny dialóg. Je výsledkom intenzívnych a relevantných konzultácií medzi zainteresovanými stranami, ktoré umožnili, aby sa nariadenie mohlo zamerať na opatrenia s vysokou pridanou hodnotou pre EÚ. Toto nariadenie nebude predstavovať ďalšie zaťaženie pre tie prístavy, ktoré už fungujú dobre, a vytvorí podmienky pre ostatné prístavy, aby mohli riešiť svoje štrukturálne zmeny.

1.4 Súlad s ostatnými politikami a cieľmi EÚ

Návrh je v súlade s politikou, ktorú Komisia predstavila v Bielej knihe o doprave (2011) a bola výslovne oznámená v súvislosti s jednotným európskym dopravným priestorom a prístupom na trh v prístavoch. V Bielej knihe je jasne uvedený zámer Komisie uskutočniť revíziu obmedzení týkajúcich sa ustanovení o prístavných službách a zlepšiť transparentnosť v oblasti financovania prístavov, spresniť účel použitia verejných financií na jednotlivé činnosti v prístavoch s cieľom zabrániť akémukoľvek narušovaniu hospodárskej súťaže. Na návrh sa poukazuje aj ako na jednu z kľúčových činností Aktu o jednotnom trhu II a bude prispievať k dobudovaniu jednotného európskeho trhu.

Návrhom sa uzatvárajú a dopĺňajú prebiehajúce politiky alebo návrhy, ktoré už boli predložené: návrh o usmerneniach pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a návrh Nástroja na prepojenie Európy, ktorý predstavuje rámec na podporu rozvoja prepojenia prístavov s vnútrozemím, návrh smernice o zadávaní koncesných zmlúv, ktorý sa vzťahuje na koncesné zmluvy v prístavoch a prípravné práce na iniciatíve „Blue Belt“, ktorej cieľom je zjednodušenie colného režimu uplatňovaného na tovar EÚ prevážaný plavidlami, ktoré zastavujú v prístavoch EÚ.

Návrh sa týka všetkých prístavov siete TEN-T, keďže svojou podstatou hrajú významnú úlohu v európskom dopravnom systéme, a to buď aby sa uľahčila výmena medzi členskými štátmi alebo zlepšila regionálna prístupnosť ostrovných alebo okrajových oblastí. Je však

potrebné poznamenať, že zásady nediskriminácie a slobody usadiť sa, ktoré sú zakotvené v Zmluve o fungovaní Európskej únie, ako aj pravidlá hospodárskej súťaže, sa týkajú aj ostatných prístavov, ktoré aj keď nie sú v transeurópskej sieti, môžu mať významnú úlohu na miestnej úrovni alebo pre iné sektory okrem dopravy, ako je rybolov alebo cestovný ruch. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že budú uplatňovať ustanovenie tohto navrhovaného nariadenia aj na tieto prístavy.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIA VPLYVU

2.1 Konzultácie so zainteresovanými stranami

Generálne riaditeľstvo Komisie pre mobilitu a dopravu vedie dialóg so štátnymi správami, ktoré majú na starosti politiku v oblasti prístavov (ministerstvá dopravy). Riaditeľstvo zorganizovalo stretnutia s najvýznamnejšími združeniami priemyslu v sektore prístavov, ako sú napríklad: prístavné orgány (ESPO), súkromní prevádzkovatelia terminálov (FEPORT), vnútrozemské prístavy (EFIP), vlastníci lodí (ESCA), lodivodovia (EMPA), vlastníci a operátori remorkérov (ETA), operátori pri zakotvovaní (EBA), lodní agenti (ECASBA), prepravcovia (ESC), prevádzkovatelia plávajúcich rýpadiel (EuDA) a operátori logistiky (CLECAT). GR pre mobilitu a dopravu zorganizovalo stretnutia aj s dvoma hlavnými odborovými organizáciami prístavných pracovníkov, a to s Medzinárodným výborom dokárov (IDC) a sekciou dokárov Európskej federácie pracovníkov v doprave (EFT). Konzultácie s výborom pre sociálny dialóg v danom odvetví nemohli prebehnúť, pretože tento výbor sa ešte len zriaďuje.

Prípravné práce podporila hospodárska štúdia týkajúca sa kvality a efektívnosti európskych prístavov (PwC). Zvážil sa pri nich rozsiahly výskum v oblasti dopravného hospodárstva, prístavov a logistiky a jeho súčasťou bolo niekoľko diskusií s odborníkmi v priemysle a výskumnými odborníkmi.

Rozsiahle konzultácie so zainteresovanými stranami sa uskutočnili prostredníctvom dvoch internetových prieskumov a otvorenej konferencie pre zainteresované strany, ktorá sa konala počas dvoch dní (25. – 26. septembra 2012) v Bruseli. Záverečné verejné vypočutie, počas ktorého boli cielene predstavené kľúčové problémy a prerokovali sa možnosti politiky a ich možný vplyv, sa konalo 18. januára 2013. Najdôležitejšie výsledky konzultačného procesu (2012 – 2013) možno zhrnúť takto:

– Všetky zainteresované strany zdôraznili potrebu stabilných a spravodlivých rovnakých podmienok ako pre hospodársku súťaž medzi prístavmi EÚ, tak aj pre hospodársku súťaž v rámci prístavov (medzi poskytovateľmi tej istej služby v prístave). Potreba právnej istoty a priaznivé podnikateľské prostredie s čo možno najmenším administratívnym zaťažením je prioritou pre všetky zainteresované strany.

– Existujú značné obavy týkajúce sa nespravodlivej hospodárskej súťaže medzi prístavmi, ktoré súvisia s praktikami verejného financovania prístavnej infraštruktúry z verejných zdrojov. Členské štáty a prístavné orgány žiadajú prísnu kontrolu štátnej pomoci.

– Značná časť používateľov prístavných služieb, prepravných spoločností a priemyselných odvetví fungujúcich v oblasti vývozu a dovozu je toho názoru, že prístavné služby v mnohých prístavoch EÚ nie sú uspokojivé, pokiaľ ide o cenu, kvalitu a administratívne zaťaženie.

– 30 % európskych prístavných orgánov nepovažuje súčasnú situáciu za uspokojivú. Väčšina je však proti zavedeniu postupov EÚ, ktoré obmedzujú spôsobilosť verejných orgánov udeľovať zmluvy a povolenia prevádzkovateľom prístavných služieb prostredníctvom priameho zadávania. V niektorých členských štátoch je uplatňovanie pravidiel koncesie pri určitých zmluvách týkajúcich sa prístavov veľmi sporné.

– Odborové zväzy prístavných pracovníkov sú vo veľkej miere proti ustanoveniam EÚ, ktoré sa týkajú existujúcich režimov práce v prístavoch v niektorých členských štátoch. Zástupcovia služieb lodivodov tvrdia, že služby lodivodov, aj keď sú platené, nepredstavujú hospodársku službu a mali by byť vylúčené z konkurenčného tlaku.

– Väčšina zainteresovaných strán súhlasí, že prístavný systém EÚ sa musí vyvíjať a prispôsobiť značným výzvam, pokiaľ ide o nedostatočné finančné zdroje, konkurencieschopnosť v porovnaní s prístavmi v susedných tretích krajinách a ostatných regiónoch sveta, vytvorenie pridanej hodnoty a pracovných miest, ako aj riešenie environmentálnych vplyvov. Všetci súhlasia s tým, že je dôležité, aby sa na podporu prístavov a námornej dopravy zabezpečilo financovanie EÚ a, ak je to možné, aby sa takéto financovanie zvýšilo.

2.2 Posúdenie vplyvu

Na základe posúdenia vplyvu bolo stanovených päť operačných cieľov, ktoré sa týkajú dvoch hlavných výziev uvedených v predchádzajúcej časti textu.

2.2.1 Modernizovať prístavné služby a operácie

V prvom rade, lepšou optimalizáciou prístavných služieb a operácií by mnohé prístavy siete TEN-T mali byť schopné s existujúcou infraštruktúrou vybaviť väčší objem nákladu a väčší počet cestujúcich alebo tieto väčšie objemy a počty prilákať. To vedie k trom operačným cieľom:

1. Objasniť prístup na trh s prístavnými službami a umožniť takýto prístup.

Malo by to znížiť obmedzenia prístupu na trh s prístavnými službami a zároveň objasniť a odstrániť súčasnú právnu neistou, ktorá pramení z horizontálnych pravidiel Zmluvy a predpisov o verejnom obstarávaní.

2. Zabrániť tomu, aby určení poskytovatelia prístavných služieb zneužívali trh.

Malo by to zabezpečiť, aby určení poskytovatelia služieb ponúkali svoje služby nákladovo efektívnym spôsobom, pričom by stále plnili svoju úlohu a prípadne poverenie vykonávať verejnú službu, najmä v oblasti bezpečnosti, ochrany a životného prostredia.

3. Zlepšiť mechanizmy koordinácie v prístavoch.

Malo by to zjednodušiť prepravcom, operátorom logistiky a vlastníkom nákladu vykonávať ich činnosti, ako aj znížiť čas a finančné prostriedky potrebné na používanie prístavu. Koordinačné snahy by mali mať priaznivý účinok aj na operátorov, ktorí pôsobia v prístave, pretože sa vytvoria synergie a zamedzí sa zdvojeniu činností pri poskytovaní služieb tým istým zákazníkom.

2.2.2 Vytvoriť rámec podmienok, ktoré prilákajú investície do prístavov

Po druhé, väčšia finančná transparentnosť a autonómia prístavov by mala vytvoriť rovnaké podmienky, podporiť efektívnejšie vyberanie poplatkov a v konečnom dôsledku prilákať viac investícií. To následne vedie k dvom dodatočným operačným cieľom:

4. Zabezpečiť transparentné finančné vzťahy medzi verejnými orgánmi, prístavnými orgánmi a poskytovateľmi prístavných služieb.

Malo by to zabezpečiť finančnú transparentnosť medzi funkciami verejných orgánov a obchodnými činnosťami s cieľom zabrániť tomu, aby prístavy a poskytovatelia služieb mali zisk z nespravodlivých konkurenčných výhod.

5. Zabezpečiť autonómne určené a transparentné poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry.

Malo by sa tým dosiahnuť efektívnejšie využívanie infraštruktúry a ekonomicky racionálnejšie plánovanie, investovanie, údržba a prevádzka prístavných infraštruktúr, pričom by vznikol priestor pre cenové signály týkajúce sa ochrany životného prostredia a spoločnosti.

Na základe toho boli zvážené 4 možnosti politiky:

1. Balík politických opatrení č. 1: „Transparentnosť“

V balíku politických opatrení č. 1 (BPO1) sa uplatňuje právne nezáväzné opatrenie s cieľom objasniť a uľahčiť prístup na trh s prístavnými službami. V monopolných alebo oligopolných situáciách sa však zavádzajú záväzné ustanovenia: v týchto prípadoch by sa mal vykonávať dohľad nad cenami za služby s cieľom vyhnúť sa nadmernému alebo diskriminačnému vyberaniu poplatkov. Financovanie a stanovenie poplatkov za prístavné služby je ponechané na príslušné úrady pod podmienkou základnej transparentnosti. Koordináciu služieb v prístave zaručuje výbor používateľov prístavu.

2. Balík politických opatrení č. 2: „Regulovaná hospodárska súťaž“

V balíku politických opatrení č. 2 (BPO2) sa zavádza zásada slobody poskytovať služby v systéme regulovaného prístupu na trh. Podľa tohto regulovaného prístupu na trh možno obmedziť slobodu poskytovať služby, ak je opodstatnená nedostatkom priestoru v prístave alebo povinností spojených s poskytovaním služby vo verejnom záujme (dostupnosť, prístupnosť atď.). V takýchto prípadoch sa nové služby určia a pridelia na základe verejnej súťaže a v prípade činností vykonávaných interne, musí službu vykonať interný poskytovateľ služieb. V prípade služieb v monopolnej alebo oligopolnej situácii je vykonávaný dohľad nad cenami. Transparentnosť finančných vzťahov medzi verejnými orgánmi, prístavnými orgánmi a poskytovateľmi prístavných služieb je zabezpečená prostredníctvom osobitných účtov a pravidlá spájajú stanovenie poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry so skutočnými nákladmi. Koordináciu služieb v prístave umožňuje výbor používateľov prístavu.

3. Balík politických opatrení č. 2a: „Regulovaná hospodárska súťaž a autonómia prístavu“

Balík politických opatrení č. 2a (BPO2a) sa skladá z BPO2 s týmito rozdielmi:

Povinnosť uplatniť postup zadania verejnej zákazky v prípade obmedzeného priestoru alebo povinností spojených s poskytovaním služby vo verejnom záujme sa netýka len nových zmlúv, ale aj podstatných zmien v existujúcich zmluvách. Regulačný dozor nad poskytovateľmi služieb v monopolistickej pozícii je viac obmedzený v rozsahu, ak sa týka len trhov, ktoré nemôžu byť konkurencieschopné, t. j. trhov, pre ktoré sa nezadávajú verejné zákazky. Prístavy majú väčšiu autonómiu vo vyberaní poplatkov za prístavnú infraštruktúru; namiesto stanovenia toho, aby boli poplatky spojené so skutočnými nákladmi, každý prístav má právo sám si určiť štruktúru a výšku prístavných poplatkov, za predpokladu, že má transparentnú politiku vyberania poplatkov. Táto iniciatíva podporuje aj diferenciáciu poplatkov na základe výsledkov lodí v oblasti životného prostredia.

4. Balík politických opatrení č. 3: „Úplná hospodárska súťaž a autonómia prístavu“

Balík politických opatrení č. 3 (BPO3) nadväzuje na balík BPO2a, pričom sa navyše požadujú minimálne dvaja navzájom súťažiaci a nezávislí prevádzkovatelia na každú prístavnú službu, pri ktorej je počet prevádzkovateľov obmedzený v dôsledku obmedzeného priestoru. Rovnako by nastalo funkčné/právne oddelenie. Takéto oddelenie by malo za následok zvýšenie počtu prístavných aktérov: na zabezpečenie neprerušovaného fungovania prístavu by bolo potrebné posilniť ústrednú koordinačnú úlohu prístavných orgánov. Rovnako ako v prípade balíka BPO2a by každý prístavný orgán mohol určovať štruktúru a výšku poplatkov za infraštruktúru na základe vlastných obchodných postupov.

Po vykonaní analýzy jednotlivých možností a potenciálneho vplyvu dospela Komisia k záveru, že najlepšia by bola možnosť BPO2a s variantom služieb pre manipuláciu s nákladom a služieb osobnej dopravy. Pokiaľ ide o opatrenia týkajúce sa prístupu k službám pre manipuláciu s nákladom a k službám osobnej dopravy, nie je potrebné navrhovať nové právne predpisy. V oznámení budú objasnené existujúce pravidlá a požiadavky. Na manipuláciu s nákladom a na služby osobnej dopravy by sa však vzťahovali pravidlá týkajúce sa regulačného dozoru nad cenou poskytovateľov služieb v monopolnom alebo oligopolnom postavení a transparentnosti účtovníctva.

V posúdení vplyvu sa zdôrazňujú potenciálne prínosy z hľadiska úspory nákladov (10 miliárd EUR do roku 2030), rozvoj príbrežnej námornej dopravy a odľahčenie cestnej prepravy, ako aj tvorba pracovných miest. Z hodnotenia vplyvu vyplýva, že tento návrh nevedie k významným priamym zmenám administratívneho zaťaženia v prístavoch. Zavedením slobody poskytovať služby sa znížia administratívne náklady prístavov, zatiaľ čo dohľad nad cenami v niektorých prípadoch a konzultácie s používateľmi si môžu vyžiadať nové úsilie správnych orgánov. Je však potrebné zdôrazniť, že tento návrh prostredníctvom zrušenia obmedzení nepriamo prispeje k zjednodušeniu. Ďalšie zmeny smerujúce k zjednodušeniu sa navrhnú aj v rámci nadchádzajúcej iniciatívy „Blue Belt“.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

3.1 Zhrnutie navrhovaných opatrení

Návrh obsahuje tieto hlavné prvky:

– Nariadenie platí pre všetky námorné prístavy, ktoré sú uvedené v návrhu Komisie o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

– Na prístavné služby sa bude vzťahovať zásada slobody poskytovať služby. Riadiace orgány prístavu však môžu pre poskytovateľov konkrétnych prístavných služieb stanoviť minimálne požiadavky. V prípade, že budú stanovené, tieto požiadavky sa budú týkať iba odborných kvalifikácií, nevyhnutného zariadenia alebo námornej bezpečnosti a všeobecnej bezpečnosti a ochrany v prístave, ako aj príslušných požiadaviek v oblasti životného prostredia. Tieto požiadavky by nemali byť používané ako spôsob, ako implicitne zavádzať prekážky vstupu na trh, a preto by príslušné kritériá mali byť objektívne a primerané, ktoré zabezpečia spravodlivé zaobchádzanie so všetkými prevádzkovateľmi, súčasnými i potenciálnymi. Potenciálni prevádzkovatelia by mali mať prístup k odbornému vzdelávaniu, aby mohli získať potrebné znalosti týkajúce sa konkrétnej miestnej situácie.

– Uvedené ustanovenie sa nebude vzťahovať na služby pre manipuláciu s nákladom ani na terminály pre cestujúcich. Tieto služby sa často organizujú prostredníctvom koncesných zmlúv, ktoré patria do pôsobnosti budúcej smernice o udeľovaní

koncesií, ktorú navrhla Komisia[2]. Okrem toho by ďalšie právne ustanovenia mohli podkopať úsilie nasmerované na začatie sociálneho dialógu na úrovni Únie. Na rozdiel od služieb lodivodov pri vstupe do prístavu a výstupe z neho nemajú služby lodivodov poskytované na hlbokom mori priamy vplyv na efektívnosť prístavu, a nie je preto potrebné, aby boli zahrnuté do tohto nariadenia.

– V prípade potreby by uvedená zásada slobody poskytovať služby mohla podliehať obmedzeniu počtu poskytovateľov služieb. Toto obmedzenie by malo byť založené na dvoch prvkoch: buď v prípade priestorových obmedzení alebo výhrady ktoré, ak sú jasne zdokumentované vo formálnom pláne rozvoja prístavu, môžu byť dôvodom pre obmedzenie počtu prevádzkovateľov pôsobiacich v oblasti prístavu, alebo ak bola prevádzkovateľovi stanovená povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, pričom by vzhľadom na neho mal byť jasne formulovaný a verejnosti dostupný zámer.

– Členský štát by mal mať možnosť určiť orgány, ktoré budú mať právomoc stanoviť povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, a to v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci. Povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme musia byť jasne vymedzené, transparentné, nediskriminačné a overiteľné a musia sa týkať dostupnosti (bez prerušenia), prístupnosti (všetkým používateľom) a cenovej dostupnosti (pre niektoré kategórie používateľov) prístavných služieb.

– V prípade, že príslušný orgán stanoví povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme v prístave alebo v niekoľkých prístavoch, bude mať tento orgán pod podmienkou, že sa jeho činnosť bude týkať len prístavu alebo prístavov, v ktorých stanovil povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, možnosť sám organizovať a obchodne využívať konkrétne prístavné služby.

– Mali by byť zabezpečené práva zamestnancov a členské štáty by mali mať možnosť tieto práva ďalej posilniť v prípade prevodu podnikov a príslušných zamestnancov pracujúcich pre pôvodný podnik.

– V prípadoch, keď riadiace orgány prístavu využívajú verejné finančné prostriedky, sa v záujme preukázania účinného a primeraného využívania týchto verejných finančných prostriedkov vedie transparentné účtovníctvo.

– V prípadoch, keď určení poskytovatelia prístavných služieb neboli vybraní na základe verejnej súťaže a v prípade interných prevádzkovateľov by sa malo zabezpečiť, aby bola cena za službu transparentná, nediskriminačná a aby bola stanovená na základe bežných trhových podmienok, a to najmä tak, aby celkové poplatky neprekročili celkové vynaložené náklady a primeraný zisk.

– Riadiace orgány prístavu stanovia poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry nezávislým spôsobom a na základe vlastnej obchodnej a investičnej stratégie.

– Poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry môžu byť odstupňované podľa obchodných postupov súvisiacich s frekvenciou užívania prístavu alebo s cieľom podporiť efektívnejšie využívanie prístavnej infraštruktúry, príbrežnej námornej dopravy či dobré výsledky v oblasti životného prostredia, energetickú účinnosť alebo uhlíkovú efektívnosť dopravných služieb.

– V každom prístave sa zriadi poradný výbor používateľov prístavu. V tomto výbore sa budú stretávať zástupcovia prevádzkovateľov plavidiel, majitelia nákladu a ďalší

[2] KOM(2011) 897 v konečnom znení.

používatelia prístavu, od ktorých sa žiada úhrada poplatku za používanie prístavnej infraštruktúry alebo poplatku za prístavné služby. S týmto výborom sa budú konzultovať veci týkajúce sa štruktúry a výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry a v niektorých prípadoch poplatkov za prístavné služby.

– Riadiaci orgán prístavu konzultuje so zainteresovanými stranami, ako sú podniky, ktoré pôsobia v prístavoch, poskytovateľmi prístavných služieb a používateľmi prístavu otázky, ako je koordinácia prístavných služieb, prepojenie s vnútrozemím či administratívne postupy.

– Členské štáty zabezpečia, aby nezávislý dozorný orgán sledoval vykonávanie tohto nariadenia a aby naň dohliadal. Môže to byť existujúci orgán. Jednotlivé vnútroštátne nezávislé dozorné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci a zásadách rozhodovania a úzko spolupracujú, aby si vo svojich úlohách vzájomne poskytovali pomoc.

3.2 Právny základ

Právnym základom tohto návrhu je článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

3.3 Zásada subsidiarity

Na základe článkov 58, 90 a 100 Zmluvy o fungovaní Európskej únie sa ciele skutočného vnútorného trhu v kontexte spoločnej dopravnej politiky týkajú aj prístavov.

Prevažnú väčšinu námorného obchodu, ktorého vybavenie prebieha v prístavoch siete TEN-T, predstavuje obchod medzi členskými štátmi alebo na medzinárodnej úrovni. Prístavy EÚ majú zásadný význam pre fungovanie Európskej únie: približne každá druhá tona objemu tovaru, ktorý je vybavovaný v prístavoch, prichádza, či už po mori alebo po súši, z iného členského štátu než je členský štát, v ktorom sa nachádza predmetný prístav, cez ktorý je tovar prepravovaný, alebo do tohto iného členského štátu smeruje[3]. Opatrenia členských štátov samé o sebe nemôžu zabezpečiť rovnaké podmienky na vnútornom trhu EÚ, a členské štáty nemôžu ani prijať opatrenia na zlepšenie výkonnosti prístavov, ktoré sa nachádzajú v rovnakom transeurópskom koridore, ale v iných členských štátoch.

Preto je navrhovaná iniciatíva aj napriek osobitnej povahe prístavného sektora a jeho dlhej miestnej histórii a kultúre v súlade so zásadou subsidiarity vzhľadom na vnútorný trh, vplyvy siete a medzinárodný rozmer prístavného sektora.

3.4 Zásada proporcionality

Nariadenie sa vzťahuje iba na námorné prístavy siete TEN-T. Takto sa zabezpečí proporcionalita v tom zmysle, že sa zamedzí tomu, aby sa ukladali zbytočné pravidlá veľmi malým prístavom, ktoré v európskom dopravnom systéme nehrajú dôležitú úlohu. Naopak námorné prístavy siete TEN-T zabezpečujú prevažnú väčšinu prevádzky, a sú teda vo svojej podstate nevyhnutné pre medzinárodné obchodné výmeny a obchodnú výmenu v rámci Európy, a tým aj pre európsky vnútorný trh a/alebo pre súdržnosť v rámci EÚ. Prístavy siete TEN-T sú navyše oprávnené čerpať finančné prostriedky EÚ.

Rozsah pôsobnosti nie je ďalej obmedzený na základné prístavy, aby nevzniklo riziko narušenia hospodárskej súťaže medzi základnými prístavmi a inými prístavmi siete TEN-T. Okrem toho sú na účinné fungovanie siete pre regionálnu distribúciu potrebné ako základné (zvyčajne uzlové), tak aj vedľajšie prístavy siete TEN-T.

[3] V dôsledku obchodu medzi členskými štátmi a obchodu medzi členskými štátmi a krajinami mimo EÚ realizovaného prostredníctvom iného členského štátu.

3.5 Výber nástroja

Aj keď tradične boli hlavnými subjektmi zapojenými do rozvoja a riadenia prístavnej infraštruktúry členské štáty, regionálne a miestne verejné orgány, táto situácia sa postupne mení. Kľúčovými aktérmi rozvoja, riadenia a organizácie prístavu sa stali aj prepravcovia, nezávislé verejné orgány a subjekty, ako aj iné súkromné i verejné subjekty. Je preto dôležité zabezpečiť, aby táto právna úprava týkajúca sa prístupu na trh s prístavnými službami a finančnej transparentnosti prístavov bola všeobecne uplatniteľná. Navyše v záujme zabezpečenia jednotného vykonávania, presadzovania a rovnakých podmienok na vnútornom trhu by mali byť právne predpisy priamo záväzné ako celok. Komisia si preto ako primeraný právny nástroj pre tento návrh zvolila nariadenie. Tým sa zabráni aj ďalšiemu administratívnemu zaťaženiu členských štátov a Komisie.

3.6 Európsky hospodársky priestor

Navrhované nariadenie sa týka záležitostí EHP, a malo by sa preto rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

2013/0157 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa stanovuje rámec pre prístup na trh s prístavnými službami a finančná transparentnosť prístavov

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[4],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[5],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Úplné začlenenie prístavov do plynulej prevádzky logistických a dopravných reťazcov je potrebné ako prostriedok prispievajúci k rastu a efektívnejšiemu využívaniu a fungovaniu transeurópskej dopravnej siete a vnútorného trhu. Na to sú potrebné moderné prístavné služby, ktoré prispievajú k efektívnemu využívaniu prístavov a priaznivému prostrediu pre investície, aby sa prístavy rozvíjali v súlade so súčasnými aj budúcimi požiadavkami týkajúcimi sa dopravy a logistiky.

(2) V akte o jednotnom trhu II Spoločne za nový rast[6] Komisia pripomenula, že príťažlivosť námornej dopravy závisí od dostupnosti, efektívnosti a spoľahlivosti prístavných služieb a že je potrebné zaoberať sa otázkami, ktoré súvisia s transparentnosťou verejného financovania a poplatkami za prístavné služby a snažiť sa o administratívne zjednodušenie v prístavoch, ako aj preskúmať obmedzenia pri poskytovaní služieb v prístavoch.

(3) Uľahčenie prístupu na trh s prístavnými službami na úrovni Únie a zavedenie finančnej transparentnosti a autonómie námorných prístavov zlepší kvalitu a efektívnosť služieb poskytovaných používateľom prístavu a prispeje k priaznivejšiemu prostrediu pre investície v prístavoch, a tým pomôže znížiť náklady pre používateľov dopravy a prispeje k podpore príbrežnej námornej dopravy a lepšiemu prepojeniu námornej dopravy so železničnou, vnútrozemskou vodnou a cestnou dopravou.

---

4 Ú. v. EÚ C, s. .

5 Ú. v. EÚ C, s. .

6 COM(2012) 573 final (3.10.2012).

(4) Prevažná väčšina námornej dopravy Únie prechádza námornými prístavmi transeurópskej dopravnej siete. V záujme dosiahnutia cieľa tohto nariadenia primeraným spôsobom, bez toho, aby sa na ostatné prístavy kládlo zbytočné zaťaženie, by sa toto nariadenie malo vzťahovať na prístavy v transeurópskej dopravnej sieti, z ktorých každý hrá dôležitú úlohu v rámci európskeho dopravného systému, a to buď preto, že vybavuje viac ako 0,1 % celkového objemu nákladu EÚ či celkového počtu cestujúcich alebo preto, že zlepšuje regionálnu prístupnosť ostrovných alebo okrajových oblastí, bez toho, aby však bola dotknutá možnosť členských štátov rozhodnúť o uplatnení tohto nariadenia aj v iných prístavoch. Keďže služby lodivodov sa nevyužívajú pri priamom vplávaní do prístavov a vyplávaní z nich, nemajú tieto služby poskytované na hlbokom mori priamy vplyv na efektívnosť prístavov, a preto nie je potrebné, aby boli zahrnuté do tohto nariadenia.

(5) Cieľom článku 56 Zmluvy o fungovaní Európskej únie je odstrániť obmedzenia slobody poskytovať služby v Únii. V súlade s článkom 58 Zmluvy o fungovaní Európskej únie by sa tento cieľ mal dosiahnuť v rámci ustanovení hlavy o doprave, konkrétne článku 100 ods. 2.

(6) Poskytovanie služieb vlastnými zamestnancami spočívajúce v tom, že prepravné spoločnosti alebo poskytovatelia prístavných služieb zamestnávajú pracovníkov, ktorých si sami vyberú, a že sami poskytujú prístavné služby, je v mnohých členských štátov z bezpečnostných alebo sociálnych dôvodov regulované. Zainteresované strany, s ktorými Komisia konzultovala pripravovaný návrh, zdôraznili, že udelenie všeobecného povolenia poskytovať služby vlastnými zamestnancami na úrovni Únie by si vyžadovalo ďalšie pravidlá týkajúce sa bezpečnostných a sociálnych otázok s cieľom zabrániť prípadným negatívnym vplyvom v týchto oblastiach. V tejto fáze sa teda zdá vhodné, aby sa táto otázka neregulovala na úrovni Únie, ale aby sa ponechalo rozhodnutie na členské štáty, či budú prístavné služby poskytované vlastnými zamestnancami regulovať alebo nie. Nariadenie by sa preto malo vzťahovať iba na poskytovanie prístavných služieb za odplatu.

(7) V záujme efektívneho, bezpečného a ekologicky primeraného riadenia prístavu by riadiaci orgán prístavu mal mať možnosť vyžadovať, aby poskytovatelia prístavných služieb preukazovali, že spĺňajú minimálne požiadavky na poskytovanie služieb vhodným spôsobom. Tieto minimálne požiadavky by mali byť obmedzené na jasne vymedzený súbor podmienok, ktoré sa týkajú odborných kvalifikácií prevádzkovateľov, aj pokiaľ ide o odborné vzdelávanie, a požadovaného zariadenia, a mali by byť transparentné, nediskriminačné, objektívne a relevantné pre poskytovanie prístavnej služby.

(8) Ak má poskytovateľ prístavných služieb k dispozícii potrebné zariadenia, malo by sa tým rozumieť, že tieto zariadenia vlastní, požičiava alebo prenajíma a že má v každom prípade priamu a nepochybnú kontrolu nad nimi, aby sa zabezpečilo, že takéto zariadenie môže použiť vždy, keď je to potrebné.

(9) Postup v súvislosti s udelením práva poskytovať prístavné služby, ak je potrebné splniť minimálne požiadavky, by mal byť transparentný, objektívny a nediskriminačný a mal by umožniť poskytovateľom prístavných služieb, aby včas začali poskytovať vlastné prístavné služby.

(10) Keďže prístavy tvoria obmedzené geografické územia, prístup na trh by mohol v určitých prípadoch podliehať obmedzeniam súvisiacim s nedostatočným rozsahom pevniny alebo v prípade, ak je pevnina vyhradená pre určitý druh činností podľa formálneho plánu rozvoja, v ktorom je transparentným spôsobom naplánované

využitie pevniny, a podľa príslušných vnútroštátnych právnych predpisov, ako sú právne predpisy týkajúce sa cieľov územného plánovania miest a vidieka.

(11) Príslušný orgán by mal vopred zverejniť každý zámer obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb a v plnej miere ho odôvodniť, aby zainteresované strany dostali možnosť sa k nemu vyjadriť. Kritériá pre obmedzenia by mali byť objektívne, transparentné a nediskriminačné.

(12) Aby postup výberu poskytovateľov prístavných služieb bol otvorený a transparentný, jeho výsledok by sa mal zverejniť a zainteresovaným stranám by mala byť poskytnutá úplná dokumentácia.

(13) Výberové konanie na poskytovateľov prístavných služieb by sa v prípade, že počet týchto poskytovateľov je obmedzený, malo riadiť zásadami a koncepciou stanovenými v smernici .. / .. / ... [o udeľovaní koncesií][7], a to vrátane prahovej hodnoty a spôsobu určenia hodnoty zmlúv, ako aj vymedzenia podstatných zmien a prvkov týkajúcich sa trvania zmluvy.

(14) Uloženie povinností spojených s poskytovaním služby vo verejnom záujme vedúce k obmedzeniu počtu poskytovateľov prístavných služieb by malo byť oprávnené len v prípade verejného záujmu, a to s cieľom zabezpečiť prístupnosť prístavnej služby pre všetkých používateľov, dostupnosť prístavnej služby počas celého roka alebo cenovú dostupnosť prístavnej služby pre určitú kategóriu používateľov.

(15) V prípade, že nastane potreba obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb, v záujme zabezpečenia konkurencieschopnosti môže členský štát zveriť rozhodnutie o tomto obmedzení inému orgánu. Každé obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb by sa malo vykonať na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu. Nemalo by to však nastať v prípade, ak povinnosti spojené s poskytovaním služby vo verejnom záujme budú zverené priamo príslušnému orgánu alebo internému prevádzkovateľovi.

(16) Toto nariadenie nevylučuje možnosť, aby príslušné orgány poskytli za plnenie služby vo verejnom záujme náhradu, ak je táto náhrada v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci. Ak sú služby vo verejnom záujme považované za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, mal by sa zabezpečiť súlad s rozhodnutím Komisie z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu[8], nariadením Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc *de minimis* v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu[9] a rámcom Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme[10].

(17) Riadiaci orgán prístavu by nemal poskytovateľov prístavných služieb diskriminovať, predovšetkým by nemal zvýhodňovať podnik alebo orgán, v ktorom má riadiaci orgán podiel.

---

7 Návrh smernice o udeľovaní koncesií KOM(2011) 897 v konečnom znení.
8 Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s.3.
9 Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8.
10 Ú. v. EÚ C 8, 11.1.2012.

(18) Príslušné orgány určené v členskom štáte by mali mať možnosť rozhodnúť, či budú poskytovať prístavné služby vo verejnom záujme samé, alebo či poskytovanie týchto služieb zveria priamo internému prevádzkovateľovi. Ak sa príslušný orgán rozhodne, že bude poskytovať službu sám, môže službu poskytovať prostredníctvom svojich pracovníkov alebo pracovníkov, ktorých poverí poskytovaním tejto služby. Ak niektorý členský štát uplatňuje takéto obmedzenie vo všetkých prístavoch siete TEN-T na svojom území, mal by o tejto skutočnosti informovať Komisiu. V prípadoch, keď príslušné orgány v niektorom členskom štáte uprednostňujú túto voľbu, poskytovanie prístavných služieb internými prevádzkovateľovi by sa malo obmedziť len na prístav alebo prístavy, pre ktoré boli títo interní prevádzkovatelia určení. Okrem toho by v takýchto prípadoch poplatky za prístavné služby uplatňované takýmto prevádzkovateľom mali byť pod dohľadom nezávislého dozorného orgánu.

(19) Členské štáty by si mali ponechať právomoc zabezpečovať príslušnú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov podniku, ktorí poskytujú prístavné služby. Toto nariadenie nemá vplyv na uplatňovanie predpisov členských štátov v sociálnej a pracovnoprávnej oblasti. V prípade obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb, keď môže uzatvorenie zmluvy o poskytovaní prístavných služieb viesť k zmene prevádzkovateľa prístavných služieb, príslušné orgány by mali mať možnosť vyzvať vybraných poskytovateľov služieb, aby uplatňovali ustanovenia smernice Rady 2001/23/ES o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov[11].

(20) V mnohých prístavoch je prístup na trh pre poskytovateľov služieb pre manipuláciu s nákladom a služieb cestujúcim v termináloch poskytovaný prostredníctvom verejných koncesných zmlúv. Na tento typ zmlúv sa bude vzťahovať smernica .... / ... [o udeľovaní koncesií]. Kapitola II tohto nariadenia by sa preto nemala vzťahovať na poskytovanie služieb pre manipuláciu s nákladom a služieb osobnej dopravy, aj keď členské štáty by naďalej mali mať možnosť slobodne rozhodnúť, že na tieto dva typy služieb budú uplatňovať pravidlá tejto kapitoly. Pokiaľ ide o iné typy zmlúv, ktoré verejné orgány využívajú na poskytovanie prístupu k službám pre manipuláciu s nákladom a službám cestujúcim v termináloch, Súdny dvor Európskej únie potvrdil, že príslušné orgány sú pri uzatváraní týchto zmlúv viazané zásadami transparentnosti a nediskriminácie. Tieto zásady sú v plnej miere uplatniteľné, pokiaľ ide o poskytovanie akejkoľvek prístavnej služby.

(21) Finančné vzťahy medzi námornými prístavmi, ktoré čerpajú verejné finančné prostriedky, a poskytovateľmi prístavných služieb na jednej strane a verejnými orgánmi na strane druhej, by mali byť transparentné, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky a aby sa predišlo narušeniu trhu. V tejto súvislosti sa nariadením rozširujú zásady transparentnosti finančných vzťahov stanovené v smernici Komisie 2006/111/ES o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch[12], bez toho, aby tým bol dotknutý rozsah tohto predpisu, na ďalšie kategórie príjemcov.

(22) Riadiacemu orgánu prístavu, ktorý čerpá verejné finančné prostriedky, je v prípade, že plní aj funkciu poskytovateľa služieb, nevyhnutné uložiť povinnosť viesť účtovníctvo týkajúce sa činností vykonávaných vo funkcii riadiaceho orgánu prístavu oddelene od účtovníctva, ktoré sa týka činností vykonávaných v rámci hospodárskej súťaže, a to

[11] Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16.
[12] Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17.

v záujme zabezpečenia rovnakých podmienok, transparentnosti pri prideľovaní a využívaní verejných finančných prostriedkov a predchádzania narušeniu trhu. V každom prípade by sa mal zabezpečiť súlad s pravidlami štátnej pomoci.

(23) Poplatky za prístavné služby uplatňované poskytovateľmi prístavných služieb, ktorí nie sú určení na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu, predstavujú vyššie riziko zneužívania cien vzhľadom na monopolné alebo oligopolné postavenie poskytovateľov a skutočnosti, že na ich trhu neprebieha hospodárska súťaž. To isté platí pre poplatky účtované internými prevádzkovateľmi v zmysle tohto nariadenia. V prípade nedostatku mechanizmov uplatňovania spravodlivých podmienok na trhu by sa v prípade týchto služieb mali zaviesť postupy, ktoré by zabezpečili, aby uplatňované poplatky odzrkadľovali bežné podmienky na príslušnom trhu a boli stanovené transparentným a nediskriminačným spôsobom.

(24) V záujme efektívnosti by mali byť poplatky za používanie infraštruktúry každého konkrétneho prístavu stanovené transparentným a nezávislým spôsobom, v súlade s obchodnou a investičnou stratégiou daného prístavu.

(25) V záujme podpory príbrežnej námornej dopravy a prilákania plavidiel s lepšími než priemernými výsledkami v oblasti životného prostredia, lepšou než priemernou energetickou účinnosťou či uhlíkovou efektívnosťou dopravných služieb, najmä činností v námornej doprave na mori i na pevnine, by malo byť povolené odstupňovanie výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. Malo by to pomôcť prispieť k politikám v oblasti životného prostredia a zmeny klímy, ako aj k udržateľnému rozvoju prístavu a jeho okolia, najmä tým, že sa prispeje k zníženiu environmentálnej stopy plavidiel, ktoré zastavujú a kotvia v prístave.

(26) Mali by byť k dispozícii vhodné nástroje na zabezpečenie pravidelných konzultácií s používateľmi prístavov, ktorí sú povinní uhrádzať poplatok za používanie prístavnej infraštruktúry a/alebo poplatok za prístavné služby v čase, keď sa vymedzujú poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry a prístavné služby a v čase, keď sa tieto poplatky menia. Riadiace orgány prístavov by mali vykonávať aj pravidelné konzultácie s ostatnými zainteresovanými stranami, pokiaľ ide o kľúčové otázky súvisiace s efektívnym rozvojom prístavu, jeho výkonnosťou a schopnosťou prilákať a podnietiť hospodársku činnosť, ako je koordinácia prístavných služieb v prístave a efektívnosť spojení s vnútrozemím a administratívnych postupov v prístavoch.

(27) S cieľom zabezpečiť riadne a účinné uplatňovanie tohto nariadenia by v každom členskom štáte mal byť určený nezávislý dozorný orgán, ktorým by mohol byť už existujúci orgán.

(28) Jednotlivé nezávislé dozorné orgány by si mali vymieňať informácie o svojej práci a spolupracovať s cieľom zabezpečiť jednotné uplatňovanie tohto nariadenia.

(29) S cieľom doplniť a pozmeniť niektoré prvky tohto nariadenia, ktoré nie sú zásadné, a najmä presadzovať jednotné uplatňovanie poplatkov na základe environmentálnych kritérií, posilniť jednoliatosť týchto poplatkov na úrovni Únie a zabezpečiť spoločné zásady uplatňovania týchto poplatkov v súvislosti s podporou príbrežnej námornej dopravy, by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o spoločné klasifikácie plavidiel, palív a typov činností, podľa ktorých by mali byť poplatky za infraštruktúru odstupňované, a spoločné zásady na uplatňovanie poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas svojich prípravných prác uskutočnila náležité konzultácie aj na úrovni odborníkov. Pri príprave a navrhovaní delegovaných aktov by

Komisia mala zabezpečiť paralelné, včasné a primerané postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

(30) V záujme zabezpečenia jednotných podmienok na vykonávanie tohto nariadenia by sa na Komisiu mali preniesť vykonávacie právomoci, ktoré sa týkajú vhodných postupov na výmenu informácií medzi nezávislými dozornými orgánmi. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie[13].

(31) Členské štáty nemôžu v dôsledku európskeho rozmeru, medzinárodného a cezhraničného charakteru prístavov a súvisiacich námorných činností dosiahnuť ciele tohto nariadenia, teda zabezpečenie modernizácie prístavných služieb a vytvorenie vhodného rámca na prilákanie potrebných investícií do všetkých prístavov transeurópskej dopravnej siete, v uspokojivej miere, a teda ich možno vzhľadom na potrebu vytvoriť rovnaké podmienky v celej Európe lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, preto môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

(32) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä Chartou základných práv Európskej únie.

[13] Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

KAPITOLA I – Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovuje:

   a) jasný rámec prístupu na trh s prístavnými službami;

   b) spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti a poplatkov, ktoré majú uplatňovať riadiace orgány alebo poskytovatelia prístavných služieb.

2. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovanie týchto kategórií prístavných služieb buď vo vnútri prístavu alebo na prístupovej vodnej ceste do prístavov a z prístavov:

   a) tankovanie;

   b) manipulácia s nákladom;

   c) bagrovanie;

   d) zakotvenie;

   e) služby osobnej dopravy;

   f) prístavné zberné zariadenia;

   g) služby lodivodov a

   h) ťahanie plavidiel.

3. Toto nariadenie sa uplatňuje v prípade všetkých námorných prístavov transeurópskej dopravnej siete, ako sú vymedzené v prílohe I k nariadeniu XXX [nariadenie o usmerneniach TEN-T].

4. Členské štáty môžu uplatňovať toto nariadenie aj na iné námorné prístavy. Keď sa členské štáty rozhodnú uplatňovať toto nariadenie aj na iné námorné prístavy, svoje rozhodnutie oznámia Komisii.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

1. „tankovanie“ je zabezpečenie pevného, tekutého alebo plynného paliva alebo iného zdroja energie používaného na pohon plavidla, ako aj na všeobecné a konkrétne zabezpečenie energie na palube plavidla počas kotvenia;

2. „služby pre manipuláciu s nákladom“ predstavujú organizáciu nákladu a manipuláciu s nákladom medzi plavidlom, ktoré náklad vezie, a pobrežím, buď na účely dovozu, vývozu alebo tranzitu nákladu vrátane spracovania, prepravy a dočasného skladovania nákladu na príslušnom termináli pre manipuláciu s nákladom v priamej súvislosti s prepravou nákladu, ale okrem skladovania, rozbaľovania, prebaľovania alebo iných služieb s pridanou hodnotou týkajúcich sa nákladu, s ktorým sa manipuluje;

3. „bagrovanie“ je odstraňovanie piesku, usadenín alebo iných látok z dna prístupovej vodnej cesty do prístavu, aby sa umožnil plavidlu vstup do prístavu, a pozostáva z pôvodného odstránenia (primárneho bagrovania) a udržiavacieho bagrovania, aby sa udržal vodný tok prístupný;

4. „hlavné prístavné zariadenie“ je zariadenie, prístup do ktorého je nenahraditeľný na uskutočňovanie prístavných služieb a ktoré za bežných trhových podmienok nemožno nahradiť;

5. „riadiaci orgán prístavu“ je verejný alebo súkromný subjekt, ktorého cieľom je v spojení alebo bez spojenia s inými činnosťami správa a riadenie infraštruktúr prístavu, dopravy v prístave, koordinácia a prípadná kontrola činností prevádzkovateľov prítomných v konkrétnom prístave podľa vnútroštátnych zákonov alebo nástrojov;

6. „zakotvenie“ sú služby spojené s pristávaním pri brehu a odrazením od brehu, ktoré sú potrebné na to, aby mohlo byť plavidlo ukotvené alebo inak upevnené k brehu v prístave alebo v prístupovej vodnej ceste do prístavu;

7. „služby osobnej dopravy“ predstavujú organizáciu cestujúcich a ich vybavovanie medzi plavidlom, ktoré cestujúcich vezie, a brehom. Zahŕňajú aj spracovanie osobných údajov a prepravu cestujúcich vo vnútri príslušného terminálu pre cestujúcich;

8. „služby lodivodov“ sú navádzacie služby poskytované lodivodom alebo navádzacou lodiarskou stanicou s cieľom umožniť plavidlu bezpečné vplávanie do vodného toku vstupu do prístavu alebo vyplávanie z neho;

9. „poplatok za používanie prístavnej infraštruktúry“ je poplatok vybraný v priamy alebo nepriamy prospech riadiaceho orgánu prístavu a zaplatený prevádzkovateľmi plavidiel alebo vlastníkmi nákladu za použitie zariadení a služieb, ktoré umožnia plavidlám vplávať do prístavu alebo z neho vyplávať, vrátane vodných tokov, ktoré poskytujú prístup do týchto prístavov, ako aj prístup k vybavovaniu cestujúcich a nákladu;

10. „prístavné zberné zariadenie“ je každé zariadenie, ktoré je upevnené, plávajúce na vode alebo mobilné a ktoré dokáže prevziať lodný odpad alebo zvyšky nákladu, ako je vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu[14];

11. „poplatok za prístavné služby“ je poplatok, ktorý zaplatia používatelia príslušnej služby v prospech poskytovateľa prístavných služieb;

12. „zmluva o poskytovaní prístavných služieb“ je oficiálna právne záväzná dohoda medzi poskytovateľom prístavných služieb a príslušným orgánom, v ktorej tento orgán určí poskytovateľa prístavných služieb, ktorý bude poskytovať prístavné služby na základe určitého postupu s cieľom obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb;

13. „poskytovateľ prístavných služieb“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá za odplatu poskytuje jednu alebo viaceré kategórie prístavných služieb uvedených v článku 1 ods. 2, alebo ich chce poskytovať;

[14] Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81-90.

14. „povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme“ je požiadavka vymedzená alebo určená s cieľom zabezpečiť poskytovanie takých prístavných služieb vo verejnom záujme, ktoré by poskytovateľ, ak by zohľadňoval svoje obchodné záujmy, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok;

15. „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe, alebo medzi týmito prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa v mimoeurópskych krajinách, ktorých pobrežie sa nachádza v uzatvorených moriach susediacich s Európou;

16. „námorný prístav“ je územie pevniny a vody pozostávajúce z takých diel a zariadení, ktoré v zásade umožňujú prijímanie lodí, ich nakladanie a vykladanie, uskladnenie tovaru, prevzatie a dodanie tohto tovaru a nalodenie a vylodenie cestujúcich; ako aj iná infraštruktúra, ktorá je potrebná pre prevádzkovateľov dopravy v prístave;

17. „ťahanie plavidiel“ je poskytovanie pomoci plavidlu na vode prostredníctvom remorkéra v záujme umožnenia bezpečného vplávania do prístavu alebo vyplávania z neho tým, že sa mu poskytne pomoc pri manévrovaní s plavidlom na vode;

18. „prístupová vodná cesta do prístavu“ je vstup do prístavu z otvoreného mora, ako sú prístavné prístupy, plavebné dráhy, rieky, morské prieplavy a fjordy.

KAPITOLA II – Prístup na trh

Článok 3

Sloboda poskytovať služby

1. Sloboda poskytovať služby v námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, sa týka poskytovateľov prístavných služieb so sídlom v Únii za podmienok stanovených v tejto kapitole.

2. Poskytovatelia prístavných služieb majú prístup k hlavným prístavným zariadeniam v rozsahu potrebnom na to, aby mohli vykonávať svoje činnosti. Podmienky prístupu sú spravodlivé, primerané a nediskriminačné.

Článok 4

Minimálne požiadavky na poskytovanie prístavných služieb

1. Riadiaci orgán prístavu môže vyžadovať, aby poskytovatelia prístavných služieb dodržiavali minimálne požiadavky na poskytovanie príslušnej prístavnej služby.

2. Minimálne požiadavky stanovené v odseku 1 sa môžu v uplatniteľnom prípade vzťahovať len na:

   a) odbornú kvalifikáciu poskytovateľa prístavných služieb, jeho zamestnancov alebo fyzických osôb, ktoré účinne a nepretržite riadia činnosti poskytovateľa prístavných služieb;

   b) zariadenie potrebné na poskytovanie príslušnej prístavnej služby za bežných a bezpečných podmienok a schopnosť udržať toto zariadenie na primeranej úrovni;

   c) dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa námornej bezpečnosti alebo bezpečnosti a ochrany prístavu alebo prístupu do prístavu, jeho objektov, zariadení a osôb;

d) dodržiavanie miestnych, vnútroštátnych, únijných a medzinárodných požiadaviek v oblasti životného prostredia.

3. Minimálne požiadavky sú transparentné, nediskriminačné, objektívne a relevantné pre danú kategóriu a povahu konkrétnych prístavných služieb.

4. Ak sú v minimálnych požiadavkách zahrnuté znalosti týkajúce sa konkrétnej miestnej situácie alebo oboznámenie sa s miestnymi podmienkami, riadiaci orgán prístavu zabezpečí, aby bol k dispozícii primeraný prístup k príslušnému odbornému vzdelávaniu, na základe transparentných a nediskriminačných podmienok, pokiaľ k takémuto odbornému vzdelávaniu nezabezpečí primeraný prístup príslušný členský štát.

5. V prípadoch uvedených v odseku 1 uverejní riadiaci orgán prístavu minimálne požiadavky stanovené v odseku 2 a postup na udelenie práva poskytovať prístavné služby v súlade s týmito požiadavkami do 1. júla 2015 alebo v prípade minimálnych požiadaviek nadobúdajúcich platnosť po tomto dátume, prinajmenšom tri mesiace pred dňom, keď tieto požiadavky nadobudnú platnosť. Poskytovatelia prístavných služieb sú vopred informovaní o prípadnej zmene kritérií a postupu.

Článok 5

Postup na zabezpečenie súladu s minimálnymi požiadavkami

1. Riadiaci orgán prístavu zaobchádza s poskytovateľmi prístavných služieb rovnocenne a transparentným spôsobom.

2. Riadiaci orgán prístavu udelí právo poskytovať prístavné služby alebo zamietne udelenie tohto práva na základe minimálnych požiadaviek stanovených podľa článku 4 v období do jedného mesiaca od doručenia žiadosti o udelenie takéhoto práva. Každé zamietnutie sa náležite odôvodní na základe objektívnych, transparentných, nediskriminačných a primeraných kritérií.

3. Obmedzenie doby platnosti rozhodnutia vydaného v súlade s odsekom 2 môže byť odôvodnené len v súvislosti s typom a povahou prístavnej služby.

Článok 6

Obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb

1. Odchylne od článku 3 môže riadiaci orgán prístavu obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb pre danú prístavnú službu z jedného alebo viacerých týchto dôvodov:

   a) nedostatočný rozsah pozemku alebo jeho vyhradené používanie, ak riadiaci orgán môže preukázať, že tento pozemok predstavuje hlavné prístavné zariadenie na poskytovanie prístavnej služby a ak je takéto obmedzenie v súlade s formálnym plánom rozvoja prístavu, ktorý schválil riadiaci orgán prístavu a v uplatniteľnom prípade iné verejné príslušné orgány podľa vnútroštátnych právnych predpisov;

   b) povinnosti spojené s poskytovaním služby vo verejnom záujme, ako sú stanovené v článku 8, pokiaľ by neexistencia obmedzenia mohla brániť plneniu povinností uložených poskytovateľom prístavných služieb.

2. Riadiaci orgán prístavu zverejní každý návrh na uplatňovanie odseku 1 najmenej šesť mesiacov vopred, a to vrátane zdôvodnenia, aby mali zainteresované strany možnosť sa k danej veci v primeranej dobe vyjadriť.

3. Riadiaci orgán prístavu zverejní prijaté rozhodnutie.

4. Ak riadiaci orgán prístavu poskytuje prístavné služby sám alebo prostredníctvom samostatného právneho subjektu, nad ktorým má priamu alebo nepriamu kontrolu, členský štát môže zveriť prijatie rozhodnutia o obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb orgánu, ktorý je nezávislý od riadiaceho orgánu prístavu. Ak členský štát nezverí prijatie rozhodnutia o obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb takémuto orgánu, vyberú sa najmenej dvaja poskytovatelia.

Článok 7

Postup v prípade obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb

1. Každé obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb v súlade s článkom 6 sa uskutoční na základe výberového konania, ktoré je nediskriminačné, transparentné a otvorené pre všetky zainteresované strany.

2. Ak odhadovaná hodnota prístavných služieb prekročí prahovú hodnotu vymedzenú v odseku 3, uplatnia sa pravidlá postupu zadávania, procesné záruky a maximálne trvanie koncesií podľa smernice .... / .... [o udeľovaní koncesií].

3. Prahová hodnota a spôsob určenia hodnoty prístavných služieb zodpovedá príslušným a uplatniteľným ustanoveniam smernice ..... / ..... [o udeľovaní koncesií].

4. Vybraný poskytovateľ alebo poskytovatelia a riadiaci orgán prístavu uzatvoria zmluvu o poskytovaní prístavných služieb.

5. Na účely tohto nariadenia sa podstatná zmena v ustanoveniach zmluvy o poskytovaní prístavných služieb počas doby jej platnosti v zmysle smernice .... / ... [o udeľovaní koncesií] považuje za novú zmluvu o poskytovaní prístavných služieb a vyžaduje sa nový postup podľa odseku 2.

6. Odseky 1 až 5 tohto článku sa neuplatňujú v prípadoch uvedených v článku 9.

7. Týmto nariadením nie je dotknutá smernica ... / ... [o udeľovaní koncesií][15], smernica .... / .... [o verejnoprospešných službách][16] ani smernica ... / ... [o verejnom obstarávaní][17].

Článok 8

Povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme

1. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že uložia poskytovateľom služieb povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme týkajúce sa prístavných služieb s cieľom zabezpečiť:

   a) dostupnosť služby bez prerušenia počas dňa, noci, týždňa a roka;

   b) dostupnosť služby pre všetkých používateľov;

   c) cenovú dostupnosť služby pre určité kategórie používateľov.

---

15 Návrh smernice o udeľovaní koncesií KOM(2011) 897 v konečnom znení.

16 Návrh smernice o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (KOM/2011/895 v konečnom znení).

17 Návrh smernice o verejnom obstarávaní (KOM/2011/896 v konečnom znení).

2. Povinnosti uvedené v odseku 1 sú jasne vymedzené, transparentné, nediskriminačné, overiteľné a zaručujú rovnosť prístupu pre všetkých poskytovateľov prístavných služieb so sídlom v Únii.

3. Členské štáty určia na svojom území príslušné orgány, ktorým uložia povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme. Príslušným orgánom môže byť riadiaci orgán prístavu.

4. Ak príslušný orgán určený podľa odseku 3 nie je riadiacim orgánom prístavu, vykonáva tento príslušný orgán právomoci stanovené v článkoch 6 a 7, ktoré sa týkajú obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb na základe povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme.

5. Ak sa príslušný orgán rozhodne uložiť povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme vo všetkých námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie v niektorom členskom štáte, informuje o tejto povinnosti Komisiu.

6. V prípade narušenia prístavných služieb, v súvislosti s ktorými je uložená povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, alebo ak vznikne bezprostredné riziko výskytu takejto situácie, môže príslušný orgán prijať núdzové opatrenia. Núdzové opatrenie môže byť vo forme priameho zadania, aby sa mohla služba prideliť inému poskytovateľovi na obdobie do jedného roka. Počas tohto obdobia príslušný orgán buď vypíše nové konanie na výber poskytovateľa prístavnej služby v súlade s článkom 7 alebo uplatní ustanovenia článku 9.

Článok 9

Interný prevádzkovateľ

1. V prípadoch uvedených v článku 6 ods. 1 písm. b) príslušný orgán môže rozhodnúť, že bude poskytovať prístavnú službu v rámci povinnosti poskytovať službu vo verejnom záujme sám, alebo uloží túto povinnosť priamo samostatnému právnemu subjektu, nad ktorým má podobnú kontrolu ako nad svojimi vlastnými útvarmi. V takom prípade sa poskytovateľ prístavných služieb považuje na účely tohto nariadenia za interného prevádzkovateľa.

2. Rozumie sa, že príslušný orgán má podobnú kontrolu nad samostatným právnym subjektom ako nad svojimi vlastnými útvarmi iba vtedy, ak príslušný orgán má rozhodujúci vplyv na strategické ciele, ako aj na významné rozhodnutia právneho subjektu, nad ktorým má kontrolu.

3. Interný prevádzkovateľ poskytuje pridelené služby len v prístave (prístavoch), ktoré sa mu na poskytovanie daných služieb určili.

4. Ak sa príslušný orgán rozhodne uplatniť odsek 1 vo všetkých námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie v niektorom členskom štáte, informuje o tom Komisiu.

5. Týmto článkom nie je dotknutá smernica .... / .... [o udeľovaní koncesií].

Článok 10

Ochrana práv zamestnancov

1. Toto nariadenie nemá vplyv na uplatňovanie predpisov členských štátov v sociálnej a pracovnoprávnej oblasti.

2. Bez toho, aby boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy a právo Únie vrátane kolektívnych zmlúv medzi sociálnymi partnermi, riadiace orgány prístavu môžu požadovať, aby poskytovateľ prístavných služieb určený v súlade s postupom stanoveným v článku 7, ak tento poskytovateľ nie je súčasným poskytovateľom prístavných služieb, priznal zamestnancom, ktorí boli prijatí do pracovného pomeru súčasným poskytovateľom prístavných služieb, práva, na ktoré by mali nárok, ak by nastal prevod v zmysle smernice 2001/23/ES.

3. V prípade, že riadiace orgány prístavu vyžadujú, aby poskytovatelia prístavných služieb konali v súlade s určitými normami v sociálnej oblasti, pokiaľ ide o poskytovanie príslušných prístavných služieb, v súťažných podkladoch a v zmluvách o poskytovaní prístavných služieb budú uvedení príslušní pracovníci, ako aj transparentné informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, v súlade s ktorými majú títo zamestnanci vykonávať prístavné služby.

Článok 11
Výnimka

Táto kapitola a prechodné ustanovenia článku 24 sa neuplatňujú na služby pre manipuláciu s nákladom ani na služby osobnej dopravy.

KAPITOLA III – Finančná transparentnosť a autonómia

Článok 12
Transparentnosť finančných vzťahov

1. Finančné vzťahy medzi verejnými orgánmi a riadiacim orgánom prístavu, ktorý čerpá verejné finančné prostriedky, sa transparentným spôsobom odrážajú v účtovníctve, aby sa jasne poukázalo na:

   a) verejné finančné prostriedky, ktoré verejné orgány poskytli priamo riadiacim orgánom konkrétneho prístavu;

   b) verejné finančné prostriedky, ktoré verejné orgány poskytli prostredníctvom verejných podnikov alebo verejných finančných inštitúcií; a

   c) účel, na ktorý boli tieto verejné finančné prostriedky pridelené.

2. Ak riadiaci orgán prístavu, ktorý čerpá verejné finančné prostriedky, poskytuje prístavné služby sám, vedie účtovníctvo každej činnosti prístavných služieb oddelene od účtovníctva svojich ostatných činností, a to tak, že:

   a) všetky výdavky a príjmy sa správne rozdeľujú na základe rovnako uplatňovaných a objektívne odôvodnených zásad účtovania nákladov; a

   b) zásady účtovania nákladov, podľa ktorých sa vedú samostatné účty, sú jasne stanovené.

3. Verejné finančné prostriedky uvedené v odseku 1 zahŕňajú akciový kapitál alebo kvázi akciový kapitál, nenávratné granty, granty návratné iba za určitých okolností, poskytnutie úverov vrátane prečerpaní a preddavkov na kapitálové injekcie, záruky poskytnuté riadiacemu orgánu prístavu verejnými orgánmi, vyplatené dividendy a nerozdelené zisky alebo inú formu verejnej finančnej podpory.

4. Riadiaci orgán prístavu uchováva všetky informácie týkajúce sa finančných vzťahov uvedených v odseku 1 a 2 tohto článku tak, aby boli k dispozícii Komisii

a príslušnému nezávislému dozornému orgánu podľa článku 17 počas obdobia piatich rokov od konca účtovného obdobia, na ktoré sa tieto informácie vzťahujú.

5. Riadiaci orgán prístavu poskytne Komisii a príslušnému nezávislému dozornému orgánu na požiadanie ďalšie informácie, ktoré považujú za potrebné na dôkladné posúdenie predložených údajov a posúdenie súladu s týmto nariadením. Tieto informácie sa odovzdávajú do dvoch mesiacov od dátumu podania žiadosti.

6. Riadiace orgány prístavu, ktoré v predchádzajúcich účtovných rokoch nečerpali verejné finančné prostriedky, ale ktoré ich začnú čerpať, uplatňujú odsek 1 a 2 počnúc účtovným rokom nasledujúcim po prevedení verejných finančných prostriedkov.

7. Ak sú verejné finančné prostriedky vyplatené ako náhrada za služby vo verejnom záujme, je potrebné ich v príslušných účtoch vykázať oddelene a nemožno ich previesť na inú službu alebo obchodnú činnosť.

Článok 13

Poplatky za prístavné služby

1. Poplatky za služby, ktoré poskytuje interný prevádzkovateľ uvedený v článku 9, a poplatky, ktoré v prípade obmedzenia počtu poskytovateľov účtujú poskytovatelia prístavných služieb, ktorí neboli určení na základe otvorených, transparentných a nediskriminačných postupov, sa stanovujú transparentným a nediskriminačným spôsobom. Tieto poplatky odrážajú podmienky na konkurenčnom príslušnom trhu a nie sú byť neprimerané ekonomickej hodnote poskytovanej služby.

2. Úhrada poplatkov za prístavné služby môže byť začlenená do iných platieb, ako je napríklad úhrada poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. V tomto prípade poskytovateľ prístavnej služby a v uplatniteľnom prípade riadiaci orgán prístavu zabezpečí, aby výška poplatku za prístavné služby bola aj naďalej pre používateľov prístavnej služby ľahko zistiteľná.

3. Poskytovateľ prístavných služieb dá k dispozícii príslušnému nezávislému dozornému orgánu uvedenému v článku 17 informácie o prvkoch, ktoré slúžia ako základ stanovenia štruktúry a výšky poplatkov za prístavné služby, na ktoré sa vzťahuje uplatňovanie odseku 1 tohto článku, ak príslušný nezávislý dozorný orgán o ne požiada. Súčasťou týchto informácií je metodika použitá na stanovenie prístavných poplatkov vo vzťahu k zariadeniam a službám, na ktoré sa tieto poplatky za prístavné služby vzťahujú.

Článok 14

Poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry

1. Riadiaci orgán prístavu účtuje poplatok za používanie prístavnej infraštruktúry. Bez ohľadu na túto skutočnosť môžu poskytovatelia prístavných služieb, ktorí využívajú prístavnú infraštruktúru, účtovať poplatky za prístavné služby.

2. Úhrada poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry môže byť začlenená do iných platieb, ako je napríklad úhrada poplatkov za prístavné služby. V tomto prípade riadiaci orgán prístavu zabezpečí, aby výška poplatku za používanie prístavnej infraštruktúry bola aj naďalej pre používateľov prístavnej infraštruktúry ľahko zistiteľná.

3. S cieľom prispieť k efektívnemu systému účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry, riadiaci orgán prístavu nezávislým spôsobom určí štruktúru a výšku týchto poplatkov, a to podľa svojej vlastnej obchodnej stratégie a investičného plánu, ktorý odráža podmienky hospodárskej súťaže na príslušnom trhu, a v súlade s pravidlami štátnej pomoci.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry môžu byť odstupňované podľa obchodných postupov súvisiacich s frekvenciou používania prístavu alebo s cieľom podporiť efektívnejšie využívanie prístavnej infraštruktúry, príbrežnej námornej dopravy alebo vynikajúce výsledky v oblasti životného prostredia, energetickú účinnosť alebo uhlíkovú efektívnosť dopravných služieb. Kritériá použité na odstupňovanie poplatkov sú relevantné, objektívne, transparentné a nediskriminačné. Tieto rozdiely sa predovšetkým vzťahujú na všetkých príslušných používateľov prístavných služieb za rovnakých podmienok.

5. Komisia je v prípade potreby splnomocnená prijať delegované akty v súlade s postupom stanoveným v článku 21, pokiaľ ide o spoločné klasifikácie plavidiel, palív a typov činností, podľa ktorých môžu byť odstupňované poplatky za infraštruktúru, a o spoločné zásady uplatňovania poplatkov za prístavnú infraštruktúru.

6. Riadiaci orgán prístavu informuje používateľov prístavu a zástupcov alebo združenia používateľov prístavu o štruktúre a kritériách, ktoré sa používajú pri stanovení výšky poplatkov za prístavnú infraštruktúru vrátane celkových nákladov a príjmov, ktoré slúžia ako základ stanovenia štruktúry a výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. O každej zmene vo výške poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry alebo v štruktúre či kritériách použitých pri stanovení týchto poplatkov informuje používateľov prístavnej infraštruktúry najmenej tri mesiace vopred.

7. Riadiaci orgán prístavu dá príslušnému nezávislému dozornému orgánu a Komisii na požiadanie k dispozícii informácie uvedené v odseku 4 a podrobný prehľad nákladov a príjmov, ktoré slúžia ako základ stanovenia štruktúry a výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry, a informácie o metodike použitej na stanovenie poplatkov za prístavnú infraštruktúru vo vzťahu k zariadeniam a službám, ktorých sa tieto prístavné poplatky týkajú.

KAPITOLA IV –Všeobecné a záverečné ustanovenia

Článok 15

Konzultácie s používateľmi prístavu

1. Riadiaci orgán prístavu zriadi výbor zástupcov prevádzkovateľov plavidiel, vlastníkov nákladu alebo ďalších používateľov prístavu, od ktorých sa žiada úhrada poplatku za používanie prístavnej infraštruktúry alebo poplatku za prístavné služby či úhrada oboch poplatkov. Tento orgán sa bude nazývať „poradný výbor používateľov prístavu“.

2. Riadiaci orgán prístavu vedie každoročne pred stanovením poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry konzultácie s poradným výborom používateľov prístavu o štruktúre a výške týchto poplatkov. Poskytovatelia prístavných služieb uvedení v článku 6 a článku 9 vedú každoročne pred stanovením poplatkov za prístavné služby konzultácie s poradným výborom používateľov prístavu o štruktúre a výške týchto poplatkov. Riadiaci orgán prístavu poskytuje pre tieto konzultácie vhodné

zariadenia a poskytovatelia prístavných služieb ho informujú o výsledkoch konzultácií.

Článok 16

Konzultácie s inými zainteresovanými stranami

1. Riadiaci orgán prístavu vedie pravidelné konzultácie so zainteresovanými stranami, ako sú podniky so sídlom v prístave, poskytovatelia prístavných služieb, prevádzkovatelia plavidiel, vlastníci nákladu, prevádzkovatelia pozemnej dopravy a orgány verejnej správy, ktoré pôsobia v prístave, týkajúce sa týchto otázok:

   a) riadnej koordinácie prístavných služieb v prístave;

   b) opatrení na zlepšenie prepojenia s vnútrozemím a prípadne opatrení na rozvoj a zlepšenie efektívnosti prepojenia prístavov so železničnými traťami a vnútrozemskými vodnými cestami;

   c) efektívnosti administratívnych postupov v prístave a prípadných opatrení na ich zjednodušenie.

Článok 17

Nezávislý dozorný orgán

1. Členské štáty zabezpečia, aby nezávislý dozorný orgán sledoval vykonávanie tohto nariadenia a aby naň dohliadal vo všetkých námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, na území každého členského štátu.

2. Nezávislý dozorný orgán je samostatný právny subjekt, ktorý je funkčne nezávislý vo vzťahu ku každému riadiacemu orgánu prístavu alebo poskytovateľom prístavných služieb. Členské štáty, ktoré si ponechajú vlastníctvo prístavov alebo kontrolu nad nimi alebo nad riadiacimi orgánmi prístavu, zabezpečia účinné štrukturálne oddelenie funkcií, ktoré sa týkajú dohľadu nad týmto nariadením a jeho sledovania, a činností spojených s takýmto vlastníctvom alebo kontrolou. Nezávislý dozorný orgán vykonáva svoje právomoci nestranne a transparentne a s náležitým dodržiavaním práva slobodne podnikať.

3. Nezávislý dozorný orgán sa zaoberá sťažnosťami podanými ktoroukoľvek stranou s oprávneným záujmom, ako aj spormi, ktoré mu boli predložené, ktoré vznikli v súvislosti s uplatňovaním tohto nariadenia.

4. V prípade, že vznikne spor medzi stranami so sídlom v rôznych členských štátoch, príslušným orgánom na riešenie tohto sporu je nezávislý dozorný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza prístav, v ktorom sa predpokladá, že spor vznikol.

5. Nezávislý dozorný orgán má právo požadovať, aby riadiace orgány prístavov, poskytovatelia prístavných služieb a používatelia prístavu predložili informácie potrebné na zabezpečenie sledovania uplatňovania tohto nariadenia a dohľadu na ním.

6. Nezávislý dozorný orgán môže vydávať stanoviská k otázkam, ktoré sa týkajú uplatňovania tohto nariadenia, ak o to príslušný orgán členského štátu požiada.

7. Nezávislý dozorný orgán sa môže pri riešení sťažností alebo sporov obrátiť na poradný výbor používateľov konkrétneho prístavu.

8. Rozhodnutia nezávislého dozorného orgánu sú záväzné bez toho, aby tým bola dotknutá možnosť súdneho preskúmania.

9. Členské štáty oznámia Komisii, ktorý orgán preberá funkciu nezávislého dozorného orgánu najneskôr do 1. júla 2015, ako aj každú príslušnú zmenu. Komisia na svojej webovej stránke uverejní zoznam nezávislých dozorných orgánov a bude ho aktualizovať.

Článok 18

Spolupráca medzi nezávislými dozornými orgánmi

1. Nezávislé dozorné orgány si vymieňajú informácie o svojej práci a svojich zásadách a postupoch rozhodovania s cieľom umožniť jednotné vykonávanie tohto nariadenia. Na tento účel spolupracujú a zapájajú sa do činnosti siete, ktorej účastníci sa schádzajú v pravidelných intervaloch, a to najmenej raz za rok. Komisia sa zapája do činnosti tejto siete, koordinuje ju a podporuje.

2. Nezávislé dozorné orgány úzko spolupracujú s cieľom vzájomne si pomáhať pri plnení úloh vrátane vykonávania vyšetrovaní potrebných na riešenie sťažností a sporov v prípadoch týkajúcich sa prístavov v jednotlivých členských štátoch. Na tento účel dá nezávislý dozorný orgán k dispozícii inému takémuto orgánu na základe odôvodnenej žiadosti informácie, ktoré sú potrebné na to, aby umožnili uvedenému orgánu plniť si povinnosti podľa tohto nariadenia.

3. Členské štáty zabezpečia, aby nezávislé dozorné orgány poskytli Komisii informácie potrebné na vykonanie jej úloh, ak o ne Komisia odôvodnene požiada. Informácie, ktoré Komisia požaduje, sú primerané vykonávaniu týchto úloh.

4. Ak nezávislý dozorný orgán považuje určité informácie za dôverné v súlade s pravidlami Únie alebo vnútroštátnymi pravidlami o obchodnom tajomstve, druhý vnútroštátny dozorný orgán a Komisia zabezpečia zachovanie dôvernosti. Tieto informácie možno použiť len na účely, na ktoré boli požadované.

5. Na základe skúseností nezávislých dozorných orgánov a skúseností s činnosťami siete uvedenej v odseku 1 a v záujme zabezpečenia efektívnej spolupráce môže Komisia prijať spoločné zásady pre vhodné postupy na výmenu informácií medzi nezávislými dozornými orgánmi. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 22 ods. 2.

Článok 19

Odvolania

1. Každá strana s oprávneným záujmom má právo odvolať sa k odvolaciemu orgánu, ktorý je nezávislý od zúčastnených strán, proti rozhodnutiam alebo jednotlivým opatreniam, ktoré v súlade s týmto nariadením prijali príslušné orgány, riadiace orgány prístavu alebo nezávislé dozorné orgány. Odvolacím orgánom môže byť súd.

2. Ak odvolací orgán uvedený v odseku 1 nie je svojou povahou súdnym orgánom, predkladá dôvody svojho rozhodnutia v písomnej forme. Jeho rozhodnutia tiež podliehajú preskúmaniu vnútroštátnym súdom.

Článok 20

Sankcie

Členské štáty stanovujú pravidlá o ukladaní sankcií za porušovanie ustanovení tohto nariadenia a prijímajú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii

najneskôr do 1. júla 2015 a bezodkladne jej oznámia každú následnú zmenu, ktorá bude mať na ne vplyv.

Článok 21
Vykonávanie delegovania právomocí

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 14 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 14 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 14 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote 2 mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predĺži o 2 mesiace.

Článok 22
Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Keď sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 23
Podávanie správ

Najneskôr tri roky po tom, ako toto nariadenie nadobudne účinnosť, Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a účinnosti tohto nariadenia, ku ktorej v prípade potreby pripojí ďalšie návrhy.

Článok 24
Prechodné opatrenia

1. Zmluvy o poskytovaní prístavných služieb uzatvorené pred dňom [dátum prijatia nariadenia], ktoré boli zverené vybraným poskytovateľom prístavných služieb na základe otvoreného, transparentného a nediskriminačného postupu, alebo ktoré sú inak v súlade s pravidlami v tomto nariadení, zostávajú v platnosti až do uplynutia ich platnosti.

2. Zmluvy o poskytovaní prístavných služieb uzatvorené pred dňom [dátum prijatia nariadenia], ktoré nespĺňajú podmienky stanovené v odseku 1, zostávajú v platnosti až do uplynutia svojej platnosti, nie však po 1. júli 2025.

Článok 25
Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. júla 2015.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*