



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o vzpostavitvi okvira za dostop do trga pristaniških storitev in finančno preglednost
pristanišč**

(Besedilo velja za EGP)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

1.1 Ozadje

Evropa je ena od regij z najgostejšo mrežo pristanišč na svetu. Hkrati pa je pristaniški sektor zelo heterogen, zanj je značilna velika raznolikost vrst in organiziranosti. Ta uredba to raznolikost upošteva in za pristanišča ne namerava uvesti enotnega modela.

Na približno 70 000 kilometrih obale Unije deluje več kot 1 200 trgovskih morskih pristanišč. Leta 2011 je bilo na evropskih pristaniščih pretovorjenih okrog 3,7 milijarde ton tovora (več kot 60 000 postankov trgovskih ladij).

Evropska unija je pri trgovanju z ostalim svetom močno odvisna od svojih pristanišč, obenem pa imajo njena pristanišča tudi ključno vlogo za njen notranji trg. Prevoz po morju na kratkih razdaljah predstavlja 60 % ton tovora, ki se pretovori v pristaniščih v EU. Pristanišča so ključna vozlišča intermodalnih prevoznih verig EU, ki uporabljajo prevoz po morju na kratkih razdaljah kot alternativo zasičenim kopenskim prometnim poteam in kot način za povezavo z obrobniimi in otoškimi območji.

Leta 2011 je šlo prek pristanišč EU 385 milijonov potnikov v pomorskem prometu.

Pristaniške dejavnosti neposredno prispevajo k zaposlovanju, vhodnim naložbam in rasti BDP. Trenutno 2 200 upravljavcev pristanišč zaposluje okrog 110 000 pristaniških delavcev. V pristaniščih 22 pomorskih držav članic je do tri milijone (neposrednih in posrednih) delovnih mest in pomenijo glavni vir davčnih prihodkov za lokalne, regionalne ali nacionalne oblasti.

96 % skupnega tovarnega in 93 % skupnega potniškega prometa prek pristanišč EU poteka prek 319 morskih pristanišč, ki so opredeljena v predlogu Komisije o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T)¹.

1.2 Izzivi

Medtem ko je potreba po razvoju povezav z zaledjem opredeljena kot ključni izziv in se že obravnava s politiko TEN-T, drugi ključni izzivi pristanišč TEN-T še niso rešeni. Dejstvo je, da danes vsa pristanišča TEN-T ne zagotavljajo enako kakovostnih storitev. Prav tako sedanji okvir za upravljanje pristanišč ni vedno dovolj privlačen za vlagatelje. Ti dve dejstvi se skupaj nanašata na pet posebnih izzivov:

1.2.1 Neoptimalne pristaniške storitve in postopki v nekaterih morskih pristaniščih TEN-T

Učinkovite pristaniške storitve so ključnega pomena za učinkovitost morskih pristanišč TEN-T. Komisija je skupaj s pristaniškim sektorjem opredelila tri težave, ki lahko preprečujejo optimalno organiziranost pristaniških storitev: (1) številne pristaniške storitve so zaradi omejenega dostopa do trga izpostavljene majhnim konkurenčnim pritiskom; (2) monopolne ali oligopolne pravice, četudi so v številnih primerih upravičene, lahko povzročajo zlorabe trga in (3) v nekaterih pristaniščih se uporabniki srečujejo s prevelikim upravnim bremenom, ker ni usklajevanja znotraj pristanišč.

¹ COM(2011) 650 final/2. Končno število pristanišč TEN-T bo odvisno od rezultata zakonodajnega postopka, ki še poteka.

1.2.2 Okviri za upravljanje pristanišč niso dovolj privlačni za vlagatelje v vseh morskih pristaniščih TEN-T

Naložbe, ki so potrebne za prilagajanje pristaniških zmogljivosti spreminjajočim se potrebam, so možne le v stabilnem političnem in regulativnem okviru, ki zmanjšuje gospodarske negotovosti in zagotavlja enake konkurenčne pogoje. Zdi se, da to ne velja za vsa pristanišča TEN-T. To pojasnjuje več dejavnikov: a) pravna negotovost, ki jo ustvarjajo zgoraj opisane tržne omejitve, in b) potreba po boljšem načrtovanju infrastrukture, ki jo je mogoče obravnavati s strožjimi pravili TEN-T.

Vendar trenutno splošno nepriljučno naložbeno klimo v več pristaniščih TEN-T pojasnjujeta še dva druga ključna problema: (4) nejasni finančni odnosi med javnimi organi, pristaniškimi organi in ponudniki pristaniških storitev ter (5) majhna avtonomija pristanišč pri določanju infrastrukturnih pristojbin in nepregledne povezave s stroški, povezanimi z dostopom do pristaniške infrastrukture.

1.3 Cilj

Treba je prispevati k splošnemu cilju učinkovitejšega, medsebojno povezanega in trajnostnega delovanja omrežja TEN-T z oblikovanjem okvira, ki izboljšuje zmogljivost vseh pristanišč in jim pomaga pri obvladovanju spreminjajočih se prometnih in logističnih zahtev. Pristanišča TEN-T morajo prispevati k razvoju prevoza po morju na kratkih razdaljah kot delu intermodalnih poti in s tem k trajnostnemu prometu, kar je eden od ključnih ciljev bele knjige o prometu, ter k strategiji EU 2020 za rast, gospodarno z viri, ki bo spodbujala rast trgovine in tovarnega prometa.

Ta pobuda zagotavlja uravnotežen pristop med zakonodajnim ukrepom in mehkim pristopom; primer za to je socialni dialog. Je rezultat intenzivnega in relevantnega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi, ki je omogočilo, da se ta uredba osredotoča na ukrepe z veliko dodano vrednosti na ravni EU. Ta uredba se bo izogibala nalaganju dodatnih obremenitev tistim pristaniščem, ki že zdaj dobro delujejo, in bo v drugih pristaniščih vzpostavila pogoje za obravnavanje strukturnih izzivov.

1.4 Skladnost z drugimi politikami in cilji EU

Predlog je skladen s politiko, ki jo je Komisija napovedala v beli knjigi o prometu (2011), in je bil izrecno napovedan pod naslovom Enotni evropski prometni prostor in tržni dostop do pristanišč. Bela knjiga jasno navaja namero Komisije, da bo pregledala omejitve pri opravljanju pristaniških storitev in povečala preglednost financiranja pristanišč, s čimer bo razjasnila, komu je namenjeno javno financiranje različnih pristaniških dejavnosti, da bi preprečila morebitno izkrivljanje konkurence. Predlog je bil tudi v Aktu za enotni trg II opredeljen kot eden od ključnih ukrepov in bo prispeval k dokončanju projekta enotnega evropskega trga.

Predlog izpopolnjuje in dopolnjuje politike, ki že potekajo, ali že podane predloge: predloga o smernicah za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope, ki zagotavlja okvir za podporo razvoju povezav pristanišč z zaledjem, predlog direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb, ki se uporablja za koncesijske pogodbe v pristaniščih, in pobudo o modrem pasu, namenjeno poenostavitvi carinskih postopkov za blago EU, ki se prevaža na ladjah, ki pristajajo v pristaniščih EU.

Predlog se uporablja za vsa pristanišča omrežja TEN-T, ker imajo zaradi svoje narave vsa pomembno vlogo v evropskem prometnem sistemu – bodisi za lažjo menjavo med državami članicami bodisi za izboljšanje regionalne dostopnosti otoških oziroma obrobni območij. Poudariti je treba, da se načela glede nediskriminacije in pravice do ustanavljanja iz Pogodbe o delovanju Evropske unije ter pravila o konkurenci uporabljajo tudi za druga pristanišča, ki

niso v vseevropskem omrežju, vendar imajo lahko pomembno vlogo na lokalni ravni, ali za druge sektorje poleg prometa, kot sta na primer ribištvo ali turizem. Države članice se lahko odločijo, da bodo določbe te predlagane uredbe uporabljale tudi za ta pristanišča.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

2.1 Posvetovanje z zainteresiranimi stranmi

Generalni direktorat za mobilnost in promet se je pogovarjal z nacionalnimi upravami, pristojnimi za politiko glede pristanišč (ministrstva za promet). Sestal se je z najpomembnejšimi panožnimi združenji v pristaniškem sektorju, med drugim z: združenji pristaniških organov (ESPO), zasebnih upravljavcev terminalov (FEPORT), pristanišč na celinskih plovni poteh (EFIP), lastnikov ladij (ECSA), pomorskih pilotov (EMPA), lastnikov in upravljavcev vlačilcev (ETA), upravljavcev sidrišč (EBA), pomorskih agentov (ECASBA), ladjarjev (ESC), združenjem za čiščenje in poglobljanje morskega dna (EuDA) in združenjem logističnih operaterjev (CLECAT). Generalni direktorat za mobilnost in promet se je sestel tudi z najpomembnejšima sindikatoma pristaniških delavcev, Mednarodnim svetom pristaniških delavcev (IDC) in sekcijo pristaniških delavcev Evropske federacije delavcev v prometu (ETF). Z odborom za sektorski socialni dialog se ni bilo mogoče posvetovati, ker je še v postopku ustanavljanja.

Pripravljalno delo je bilo podprto z gospodarsko študijo o kakovosti in učinkovitosti evropskih pristanišč (PwC). Pri delu so bile upoštevane obsežne raziskave o ekonomiji prometa, pristaniščih in logistiki, vključenih pa je bilo več strokovnjakov iz sektorja in raziskovalcev.

Obsežno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi je potekalo na podlagi dveh spletnih anket in javne dvodnevne konference zainteresiranih strani, ki je bila v Bruslju (25.-26. septembra 2012). Končna usmerjena javna razprava, na kateri so bili predstavljeni ključni problemi ter obravnavane možnosti politik in možni učinki, je potekala 18. januarja 2013. Najpomembnejše rezultate procesa posvetovanja (2012–2013) je mogoče povzeti tako:

- Vse zainteresirane strani so poudarile potrebo po stabilnih in enakih konkurenčnih pogojih za konkurenco med pristanišči in konkurenco znotraj pristanišča (konkurenca med ponudniki iste pristaniške storitve znotraj pristanišča) v EU. Potreba po pravni varnosti in prijaznem poslovnem okolju s čim manjšim upravnim bremenom je prednostna naloga za vse zainteresirane strani.
- Zainteresirane strani so najbolj zaskrbljene zaradi nepoštene konkurence med pristanišči, ki je povezana z javnim financiranjem pristaniške infrastrukture. Države članice in pristaniški organi zahtevajo strog nadzor državnih pomoči.
- Velik del uporabnikov pristaniških storitev, ladjarskih družb in izvozno-uvoznih panog meni, da pristaniške storitve v številnih pristaniščih EU z vidika cene, kakovosti in upravnih bremen niso zadovoljive.
- 30 % evropskih pristaniških organov meni, da sedanje stanje ni zadovoljivo. Vendar pa večina nasprotuje uvedbi postopkov EU, ki bi omejevali možnosti javnih organov za podeljevanje pogodb in dovoljenj ponudnikom pristaniških storitev na podlagi neposrednega sklepanja pogodb. V nekaterih državah članicah je uporaba pravil EU o koncesijah za nekatere pogodbe, sklenjene v pristaniščih, zelo sporna.
- Sindikati pristaniških delavcev zelo nasprotujejo vsaki določbi EU, ki bi posegla v obstoječe sisteme pristaniškega dela v nekaterih državah članicah. Predstavniki

pilotažnih storitev trdijo, da pilotaža, čeprav se opravlja za plačilo, ni gospodarska storitev in bi morala biti izključena iz konkurenčnega pritiska.

- Večina zainteresiranih strani se strinja, da se mora sistem pristanišč EU razviti in prilagoditi velikim izzivom, povezanih z omejenimi finančnimi viri, konkurenčnostjo pristaniščem v sosednjih tretjih državah in drugih regijah po svetu, ustvarjanjem dodane vrednosti in odpiranjem delovnih mest ter obvladovanjem okoljskih vplivov. Vsi se strinjajo s pomembnostjo zagotavljanja in po možnosti povečanja porabe sredstev EU za podpiranje pristanišč in pomorskega prometa.

2.2 Ocena učinka

Z oceno učinka je bilo opredeljenih pet operativnih ciljev, povezanih z dvema glavnima izzivoma, navedenima zgoraj.

2.2.1 Posodobitev pristaniških storitev in postopkov:

Z optimizacijo pristaniških storitev in postopkov bi morale biti več pristanišč TEN-T sposobnih z obstoječo infrastrukturo obravnavati ali privabiti več tovora in potnikov. To se izraža v treh operativnih ciljih:

- (1) Pojasnitev in poenostavitev dostopa do trga pristaniških storitev:

To bi morale zmanjšati omejitve dostopa do trga pristaniških storitev in hkrati pojasniti in odpravljati sedanje pravne negotovosti, ki izvirajo iz horizontalnih pravil Pogodbe in pravil o javnem naročanju.

- (2) Preprečitev zlorabe trga s strani imenovanih ponudnikov pristaniških storitev:

To bi morale zagotoviti, da imenovani ponudniki storitev svoje storitve zagotavljajo na stroškovno učinkovit način, pri čemer še naprej izpolnjujejo svojo vlogo in po možnosti svoje poslanstvo javne službe, predvsem na področju varnosti, varovanja in okolja.

- (3) Izboljšanje mehanizmov za usklajevanje znotraj pristanišč:

To bi morale olajšati dejavnost ladjarjev, logističnih operaterjev in lastnikov tovora s skrajšanjem časa in zmanjšanjem denarnega zneska, ki sta potrebna za uporabo pristanišča. Prizadevanja za usklajevanje bi morala koristiti tudi upravljavcem, ki imajo sedež v pristanišču, in sicer s spodbujanjem sinergij in preprečevanjem podvajanja prizadevanj za oskrbo istih odjemalcev.

2.2.2 Vzpostavitev okvirnih pogojev za privabljanje naložb v pristanišča:

Večja finančna preglednost in avtonomija pristanišč bi morali ustvariti enake konkurenčne pogoje, spodbuditi učinkovitejše zaračunavanje pristojbin in sčasoma privabiti več naložb. To se izraža v dveh dodatnih operativnih ciljih:

- (4) Zagotavljanje preglednih finančnih odnosov med javnimi organi, pristaniškimi organi in ponudniki pristaniških storitev:

To bi morale zagotoviti finančno preglednost med funkcijami javnih organov in tržnimi dejavnostmi, da se preprečijo nepošteno konkurenčne prednosti pristanišč in ponudnikov storitev.

- (5) Zagotavljanje neodvisno določene in pregledne infrastrukturne pristojbine:

S tem bi dosegli učinkovitejšo uporabo infrastrukture in boljšo gospodarsko racionalnost pri načrtovanju, naložbah, vzdrževanju in delovanju pristaniške infrastrukture ter istočasno omogočili okoljske in socialne cenovne signale.

Na podlagi tega so bile preučene štiri možnosti politik:

(1) Paket politik 1: „Preglednost“

Paket politik 1 (PP1) uporablja mehki ukrep (nezavezujoče sporočilo) za pojasnitev in poenostavitev dostopa do trga pristaniških storitev. Pri monopolnih ali oligopolnih položajih pa so uvedene zavezujoče določbe: v teh primerih bi moral za storitve veljati nadzor cen, da se prepreči pretirano ali diskriminatorno zaračunavanje pristojbin. Financiranje in določanje pristaniških pristojbin je prepuščeno pristojnim organom pod pogojem, da zagotovijo osnovno preglednost. Usklajevanje storitev znotraj pristanišča zagotavlja odbor uporabnikov pristanišča.

(2) Paket politik 2: „Regulirana konkurenca“

Paket politik 2 (PP2) uvaja načelo svobode opravljanja storitev v okviru sistema reguliranega dostopa do trga. V skladu s tem reguliranim dostopom do trga se lahko svoboda opravljanja storitev omeji, če je to utemeljeno s pomanjkanjem prostora v območju pristanišča ali z obveznostmi javne službe (razpoložljivost, dostopnost itd.). V takšnih primerih za novo dodeljene storitve velja postopek javnega naročanja, za notranje dejavnosti pa mora storitev ostati omejena. Za monopolne ali oligopolne storitve se izvaja nadzor cen. Preglednost finančnih odnosov med javnimi organi, pristaniškimi organi in ponudniki pristaniških storitev se zagotovi z ločenimi računi, pravila pa povezujejo določanje infrastrukturnih pristojbin z dejanskimi stroški. Za lažje usklajevanje storitev znotraj pristanišča skrbi odbor uporabnikov pristanišča.

(3) Paket politik 2a: „Regulirana konkurenca in avtonomija pristanišča“

Paket politik 2a (PP2a) je sestavljen iz paketa politik 2 z naslednjimi razlikami:

Obvezna uporaba javnih razpisov v primeru omejitev prostora ali obveznosti javne službe ne velja le za nove pogodbe, temveč tudi za večje spremembe obstoječih pogodb. Regulativni nadzor nad ponudniki storitev, ki so v monopolnem položaju, je bolj omejen: velja le za trge, na katerih ni mogoče konkurirati, tj. za trge, za katere se javni razpisi ne organizirajo. Pristanišča pridobijo večjo avtonomijo: namesto zahteve, da pristojbine ustrezajo dejanskim stroškom, ima vsako pristanišče pri zaračunavanju infrastrukturnih pristojbin pravico, da samostojno določa strukturo in raven pristaniških pristojbin, če je politika zaračunavanja pregledna. Pobuda spodbuja tudi razlikovanje glede na okoljsko uspešnost ladij.

(4) Paket politik 3: „Popolna konkurenca in avtonomija pristanišča“

Paket politik 3 (PP3) temelji na paketu politik PP2a, vendar dodaja obveznost, da sta za vsako pristaniško storitev, za katero je zaradi omejenega prostora število upravljavcev omejeno, vsaj dva konkurenčna in neodvisna upravljavca. Obstajalo bi tudi funkcionalno/pravno ločevanje. Posledica tega ločevanja bi bila povečanje števila pristaniških udeležencev: da se zagotovi nemoteno delovanje pristanišča, bi bila potrebna okrepitev osrednje usklajevalne vloge pristaniških organov. Enako kot v paketu politik 2a bi vsak pristaniški organ samostojno določal strukturo in raven infrastrukturnih pristojbin v skladu s svojo poslovno prakso.

Po analizi različnih možnosti in možnega učinka je Komisija sklenila, da je najprimernejša možnost paket politik 2a z različico za upravljanje tovora in prevozov potnikov. V zvezi z ukrepi, povezanimi z dostopom do trga upravljanja tovora in prevoza potnikov, ni potrebe po predlogu novih zakonskih določb. Komisija bo pojasnila obstoječa pravila in zahteve. Vendar bi za upravljanje tovora in prevozov potnikov veljala pravila za regulativni nadzor cen ponudnikov storitev, ki so v monopolnem ali oligopolnem položaju, in o preglednosti računov.

Ocena učinka poudarja možne koristi v obliki prihranka stroškov (10 milijard EUR do leta 2030), razvoja prevoza po morju na kratkih razdaljah, zmanjšanja zastojev na cestah in

ustvarjanja delovnih mest. Ocena učinka kaže, da ta predlog ne povzroča večjih neposrednih sprememb upravnega bremena v pristaniščih. Uvedba svobode opravljanja storitev bo zmanjšala upravne stroške pristanišč, nadzor cen v nekaterih primerih in posvetovanje z uporabniki pa lahko zahtevata nove upravne naloge. Vendar je treba poudariti, da bo ta predlog z zmanjšanjem omejitev posredno prispeval k poenostavitvi. Dodatna prizadevanja za poenostavitev bodo predlagana tudi v prihodnji pobudi o modrem pasu.

3. PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

3.1 Povzetek predlaganih ukrepov

Predlog vsebuje naslednje ključne elemente:

- Uredba se uporablja za vsa morska pristanišča, opredeljena v predlogu Komisije o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.
- Za pristaniške storitve bo veljala svoboda opravljanja storitev. Vendar lahko upravni organi pristanišča ponudnikom določenih pristaniških storitev naložijo minimalne zahteve. Kadar so te zahteve naložene, se lahko nanašajo le na strokovno usposobljenost, potrebno opremo ali pomorsko varnost, splošno varnost in varovanje v pristanišču ter ustrezne okoljske zahteve. Te zahteve se ne bi smele uporabljati kot način za prikrito uvajanje tržnih ovir, zato bi morala biti merila objektivna in sorazmerna, da se zagotovi poštena obravnava vseh obstoječih in možnih upravljavcev. Možni upravljavci bi morali imeti dostop do usposabljanja, da pridobijo ustrezna posebna lokalna znanja.
- Omenjena določba ne bo naložena za storitve upravljanja tovora in potniških terminalov. Te storitve so pogosto organizirane na podlagi koncesijskih pogodb, ki sodijo v področje uporabe prihodnje direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb, ki jo je predlagala Komisija². Poleg tega bi lahko dodatne zakonske določbe ogrozile prizadevanja za začetek socialnega dialoga na ravni Unije. V nasprotju s pilotažnimi storitvami za vstopanje v pristanišča in izhod iz njih pilotažne storitve, ki se opravljajo na odprtem morju, nimajo neposrednega vpliva na pristanišča, zato jih ni treba vključiti v to uredbo.
- Po potrebi bi lahko za svobodo opravljanja storitev veljala omejitev števila ponudnikov storitev. Ta omejitev bi lahko veljala v dveh primerih: v primeru prostorskih omejitev ali rezervacij, ki lahko, če so jasno dokumentirane v formalnem razvojnem načrtu pristanišča, utemeljujejo omejitev števila upravljavcev, aktivnih na območju pristanišča, ali v primeru obveznosti javne službe, naložene upravljavcu, za katero bi moral biti namen jassen in dostopen javnosti.
- Država članica bi morala imeti možnost, da imenuje organe, ki bodo pristojni za naložitev obveznosti javne službe v skladu z veljavnimi pravili o državni pomoči. Obveznosti javne službe morajo biti jasno opredeljene, pregledne, nediskriminatorne in preverljive ter se morajo nanašati na razpoložljivost (neprekinjenost), dostopnost (za vse uporabnike) ali cenovno dostopnost (za nekatere kategorije uporabnikov) pristaniške storitve.
- Če pristojni organ naloži obveznosti javne službe v pristanišču ali več pristaniščih, bo takšen organ lahko sam organiziral in poslovno izkoriščal določene pristaniške

² COM (2011)897 final

storitve pod pogojem, da ostane njegova dejavnost omejena na pristanišče ali pristanišča, v katerih nalaga obveznosti javne službe.

- Pravice zaposlenih je treba varovati in države članice bi morale imeti možnost, da v primeru prenosa podjetij in ustreznega osebja, ki je delalo za prejšnje podjetje, te pravice dodatno okrepijo.
- Kadar so upravni organi pristanišča upravičeni do javnih sredstev, se zagotovi pregledno računovodstvo, da se prikaže učinkovita in ustrezna raba teh javnih sredstev.
- V primerih, ko imenovani ponudniki pristaniških storitev niso bili vključeni v odprt javni razpisni postopek, in v primeru notranjih upravljavcev bi bilo treba poskrbeti, da je cena storitve pregledna, nediskriminatorna in določena v skladu z običajnimi tržnimi pogoji, zlasti tako, da skupne pristojbine ne presegajo skupnih nastalih stroškov in primerne dobička.
- Upravni organi pristanišča opredelijo infrastrukturne pristojbine samostojno in v skladu s svojo poslovno in naložbeno strategijo.
- Infrastrukturne pristojbine se lahko razlikujejo glede na poslovno prakso, povezano s pogosto uporabo pristanišča, ali zaradi spodbujanja učinkovitejše uporabe pristaniške infrastrukture, prevoza po morju na kratkih razdaljah ali visoke okoljske uspešnosti, energijske učinkovitosti ali zmanjšanja emisij ogljikovega dioksida pri prevozih.
- V vsakem pristanišču se ustanovi posvetovalni odbor uporabnikov pristanišča. Ta odbor združuje predstavnike upravljavcev vodnih plovil, lastnikov tovora ali drugih uporabnikov pristanišča, ki morajo plačevati infrastrukturne pristojbine ali pristojbine za pristaniške storitve. S tem odborom potekajo posvetovanja o strukturi in ravni infrastrukturnih pristojbin in v nekaterih primerih pristojbin za pristaniške storitve.
- Upravni organ pristanišča se z zainteresiranimi stranmi, kot so podjetja, ki imajo sedež v pristaniščih, ponudniki pristaniških storitev in uporabniki pristanišč, posvetuje o vprašanjih, kot so usklajevanje pristaniških storitev, povezave z zaledjem ali upravni postopki.
- Države članice poskrbijo, da neodvisni nadzorni organ spremlja in nadzoruje uporabo te uredbe. To lahko opravlja obstoječi organ. Različni nacionalni neodvisni nadzorni organi si izmenjujejo informacije o svojem delu in načelih odločanja ter tesno sodelujejo, da si pomagajo pri svojih nalogah.

3.2 Pravna podlaga

Pravna podlaga tega predloga je člen 100(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

3.3 Načelo subsidiarnosti

Členi 58, 90 in 100 Pogodbe o delovanju Evropske unije cilje pravega notranjega trga v okviru skupne prometne politike razširjajo na pristanišča.

Velik delež pomorske trgovine, ki poteka skozi pristanišča TEN-T, izhaja iz trgovanja med državami članicami ali trgovanja na mednarodni ravni. Pristanišča imajo jasno evropsko funkcijo. Približno ena od vsakih dveh ton količine tovora, ki se pretovori v pristaniščih, po morju ali po kopnem prihaja iz države članice ali gre v državo članico, ki je različna od

države pristanišča, prek katerega potuje blago³. Države članice samo s svojimi ukrepi ne morejo zagotoviti enakih konkurenčnih pogojev znotraj notranjega trga EU in tudi ne morejo sprejeti ukrepov za izboljšanje učinkovitosti pristanišč, ki so v istem vseevropskem koridorju, vendar v drugih državah članicah.

Čeprav se priznavajo posebne lastnosti pristaniškega sektorja ter njegova dolgoletna lokalna zgodovina in kultura, pa je predlagana pobuda na področju notranjega trga, učinkov omrežja in mednarodne razsežnosti pristaniškega sektorja skladna z načelom subsidiarnosti.

3.4 Načelo sorazmernosti

Uredba zajema le morska pristanišča TEN-T. To bo zagotovilo sorazmernost, ker bo preprečilo nalaganje nepotrebnih pravil zelo majhnim pristaniščem, ki v evropskem prometnem sistemu nimajo pomembne vloge. V nasprotju z njimi morska pristanišča TEN-T obravnavajo velik delež prometa in so po definiciji bistvenega pomena za mednarodno trgovinsko menjavo in trgovinsko menjavo znotraj Evrope ter zato tudi za evropski notranji trg in/ali kohezijo znotraj EU. Poleg tega so pristanišča TEN-T upravičena do finančnih sredstev EU.

Zaradi nevarnosti povzročitve izkrivljanja konkurence med ključnimi pristanišči in drugimi pristanišči TEN-T področje uporabe ni bilo dodatno omejeno na ključna pristanišča. Poleg tega so za učinkovito delovanje omrežja potrebna tako ključna pristanišča (običajno vozlišča) kot druga pristanišča za regionalno distribucijo.

3.5 Izbira instrumenta

Čeprav so bile države članice, regionalni in lokalni javni organi tradicionalno glavni udeleženci, vključeni v razvoj in upravljanje pristaniške infrastrukture, se to stanje postopoma spreminja. Tudi prevozniki, samostojni javni organi in subjekti ter drugi javni in zasebni subjekti so postali ključni udeleženci v razvoju, upravljanju in organizaciji pristanišča. Zato je pomembno zagotoviti, da se ta zakonodaja o dostopu do trga pristaniških storitev in finančni preglednosti pristanišč splošno uporablja. Poleg tega je zakonodaja zaradi zagotavljanja enotnega izvajanja, uveljavljanja in enakih konkurenčnih pogojev na notranjem trgu v celoti neposredno zavezujoča. Zato je Komisija kot ustrezen pravni instrument za ta predlog izbrala uredbo. S tem bo tudi preprečila dodatne obremenitve za države članice in Komisijo.

3.6 Evropski gospodarski prostor

Predlagana uredba se nanaša na zadevo EGP in bi jo bilo treba zato razširiti na Evropski gospodarski prostor.

³

To je posledica trgovanja med državami članicami ter trgovanja med državo članico in državo, ki ni članica EU, prek druge države članice.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o vzpostavitvi okvira za dostop do trga pristaniških storitev in finančno preglednost pristanišč

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA —

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti člena 100(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po predložitvi osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁴,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁵,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Popolna vključitev pristanišč v učinkovite logistične in prometne verige je potrebna za prispevanje k rasti ter učinkovitejši rabi in delovanju vseevropskega prometnega omrežja in notranjega trga. Za to so potrebne sodobne pristaniške storitve, ki prispevajo k učinkoviti rabi pristanišč, in ugodna klima za naložbe v razvoj pristanišč v skladu s sedanjimi in prihodnjimi prometnimi in logističnimi zahtevami.
- (2) Komisija je v sporočilu o Aktu za enotni trg II „Skupaj za novo rast“⁶, opozorila, da je privlačnost pomorskega prometa odvisna od razpoložljivosti, učinkovitosti in zanesljivosti pristaniških storitev ter obravnavanju vprašanj o preglednosti javnega financiranja in pristaniških pristojbin, prizadevanj za upravno poenostavitev v pristaniščih in pregledovanja omejitev opravljanja storitev v pristaniščih.
- (3) Olajšanje dostopa do trga pristaniških storitev na ravni Unije ter uvajanje finančne preglednosti in avtonomije morskih pristanišč bosta izboljšala kakovost in učinkovitost storitev, namenjenih uporabnikom pristanišč, prispevala k ugodnejši klimi za naložbe v pristanišča ter s tem pomagala zmanjšati stroške za prometne uporabnike in spodbujala prevoz po morju na kratkih razdaljah in boljše povezovanje pomorskega prometa z železniškim prometom, prometom po celinskih plovnih poteh in cestnim prometom.
- (4) Velika večina pomorskega prometa Unije poteka skozi morska pristanišča vseevropskega prometnega omrežja. Da bi se cilj te uredbe dosegel na sorazmeren način, brez nalaganja morebitnega nepotrebnega bremena drugim pristaniščem, bi se

⁴ UL C , , str. .

⁵ UL C , , str. .

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012)

morala ta uredba uporabljati za vsako pristanišče vseevropskega prometnega omrežja, ki ima pomembno vlogo za evropski prometni sistem, ker upravlja več kot 0,1 % skupnega tovora oziroma skupnega števila potnikov EU ali ker izboljšuje regionalno dostopnost otoških ali obrobni območij, vendar ne bi smela posegati v možnost držav članic, da se odločijo to uredbo uporabljati tudi za druga pristanišča. Pilotazne storitve, ki se opravljajo na odprtem morju, nimajo neposrednega vpliva na učinkovitost pristanišč, ker se ne uporabljajo za neposredno vstopanje v pristanišča in izhod iz njih ter jih zato ni treba vključiti v to uredbo.

- (5) Cilj člena 56 Pogodbe o delovanju Evropske unije je odpraviti omejitve svobode opravljanja storitev v Uniji. V skladu s členom 58 Pogodbe o delovanju Evropske unije bi bilo treba to doseči v okviru določb naslova, ki se nanaša na promet, natančneje, člena 100(2).
- (6) Opravljanje storitev z lastnimi zmogljivostmi, ki pomeni, da ladjarske družbe ali ponudniki pristaniških storitev zaposlujejo osebe po lastni izbiri in pristaniške storitve zagotavljajo z lastnimi sredstvi, je zaradi varnosti ali socialnih razlogov v številnih državah regulirano. Zainteresirane strani, s katerimi se je Komisija posvetovala pri pripravi tega predloga, so poudarile, da bi splošno dovoljenje za opravljanje storitve z lastnimi zmogljivostmi na ravni Unije zahtevalo dodatna pravila za varnostna in socialna vprašanja, da se preprečijo morebitni negativni učinki na teh področjih. Zato se zdi primerno, da se v tej fazi to vprašanje ne regulira na ravni Unije, temveč se državam članicam prepusti, da se same odločijo, ali bodo opravljanje pristaniških storitev z lastnimi zmogljivostmi regulirale ali ne. Zato bi morala ta uredba zajeti le opravljanje pristaniških storitev za plačilo.
- (7) V interesu učinkovitega, varnega in okoljsko ustreznega upravljanja pristanišč bi bilo treba upravnemu organu pristanišča omogočiti, da od ponudnikov storitev zahteva, da dokažejo izpolnjevanje minimalnih zahtev za ustrezno opravljanje storitve. Te minimalne zahteve bi morale biti omejene na jasno določen sklop pogojev v zvezi s strokovno usposobljenostjo, vključno z usposabljanjem, ter zahtevano opremo, če so te zahteve pregledne, nediskriminatorne, objektivne in se nanašajo na opravljanje pristaniških storitev.
- (8) Razpolaganje s potrebno opremo bi moralo pomeniti, da je ponudnik pristaniških storitev lastnik opreme, jo ima v najemu ali zakupu ter da ima vedno neposreden in nesporen nadzor nad opremo, s čimer zagotovi, da lahko takšno opremo uporablja, kadar koli je potrebno.
- (9) Kadar se zahteva skladnost z minimalnimi zahtevami, bi moral biti postopek za podelitev pravice opravljanja pristaniških storitev pregleden, objektivni in nediskriminatoren ter bi moral ponudnikom pristaniških storitev omogočiti, da začnejo svoje pristaniške storitve opravljati pravočasno.
- (10) Ker pristanišča obsegajo omejena geografska območja, lahko v nekaterih primerih za dostop do trga veljajo omejitve, ki so povezane s pomanjkanjem zemljišč ali rezervirano rabo zemljišč za nekatere vrste dejavnosti, v skladu s formalnim načrtom razvoja pristanišča, ki na pregleden način predvideva uporabo zemljišč, in z ustrezno nacionalno zakonodajo, na primer tisto, povezano s cilji prostorskega načrtovanja.
- (11) Pristojni organ bi moral namero glede omejitve števila ponudnikov pristaniških storitev vnaprej objaviti in jo v celoti utemeljiti, da zainteresiranim stranem zagotovi možnost za predložitev pripomb. Merila za morebitne omejitve bi morala biti objektivna, pregledna in nediskriminatorna.

- (12) Da bi bila postopek in rezultat izbire ponudnikov pristaniških storitev odprta in pregledna, bi ju bilo treba objaviti, zainteresiranim stranem pa poslati celotno dokumentacijo.
- (13) Kadar je število ponudnikov pristaniških storitev omejeno, bi moral postopek izbire ponudnikov upoštevati načela in pristop, ki so določeni v Direktivi .../... [koncesija]⁷, vključno z mejnimi vrednostmi in metodo za določanje pogodbenih vrednosti ter opredelitvijo znatnih sprememb in elementov, povezanih s trajanjem pogodbe.
- (14) Uporaba obveznosti javne službe, ki privede do omejitve števila ponudnikov pristaniških storitev, bi morala biti upravičena le zaradi javnega interesa, da se zagotovi dostopnost pristaniške storitve vsem uporabnikom, razpoložljivost pristaniške storitve skozi vse leto ali cenovna dostopnost pristaniške storitve za nekatere kategorije uporabnikov.
- (15) Kadar je treba omejiti število ponudnikov pristaniških storitev, lahko država članica odločitev o takšni omejitvi zaupa drugemu organu, da zaščiti konkurenco. Vsaka omejitev števila ponudnikov pristaniških storitev bi morala temeljiti na postopku, ki je odprt, pregleden in nediskriminatoren. To ne bi smelo veljati v primeru, ko je treba obveznosti javne službe zaupati neposredno pristojnemu organu ali notranjemu upravljavcu.
- (16) Ta uredba ne posega v možnost pristojnih organov, da podelijo nadomestilo za izpolnjevanje obveznosti javne službe, če je to skladno z veljavnimi pravili glede državne pomoči. Kadar se obveznosti javne službe štejejo za storitev splošnega gospodarskega pomena, se zagotovi skladnost s Sklepom Komisije z dne 20. decembra 2011 o uporabi člena 106(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve, dodeljenega nekaterim podjetjem, pooblaščenim za opravljanje storitev splošnega gospodarskega pomena⁸, Uredbo Komisije (EU) št. 360/2012 z dne 25. aprila 2012 o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije pri pomoči *de minimis* za podjetja, ki opravljajo storitve splošnega gospodarskega pomena⁹ ter Okvirom Evropske unije za državno pomoč v obliki nadomestila za javne storitve¹⁰.
- (17) Upravni organ pristanišča ne bi smel ustvarjati diskriminacije med ponudniki pristaniških storitev, zlasti ne v korist podjetja ali organa, v katerem je udeležen.
- (18) Pristojni organi, imenovani v državi članici, bi morali imeti možnost, da se sami odločijo o opravljanju pristaniške storitve z obveznostmi javne službe ali da opravljanje takšnih storitev zaupajo neposredno notranjemu upravljavcu. Če se pristojni organ odloči, da bo sam zagotavljal storitev, to lahko zajema zagotavljanje storitev s strani posrednikov, ki jih zaposli ali pooblasti pristojni organ. Kadar se takšna omejitev uporablja v vseh pristaniščih TEN-T na ozemlju države članice, bi bilo treba o tem obvestiti Komisijo. Kadar pristojni organi v državi članici uveljavijo takšno možnost, bi bilo treba opravljanje pristaniških storitev s strani notranjih upravljavcev omejiti le na pristanišče ali pristanišča, za katera so navedeni notranji upravljavci imenovani. Poleg tega bi moral v takšnih primerih pristaniške pristojbine, ki jih uporablja takšen upravljavec, nadzorovati neodvisni nadzorni organ.

⁷ Predlog Direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb (COM (2011) 897 final).

⁸ UL L 7, 11.1.2012, str. 3.

⁹ UL L 114, 26.4.2012, str. 8.

¹⁰ UL C 8, 11.1.2012.

- (19) Države članice bi morale biti še naprej pristojne za zagotavljanje ustrezne ravni socialnega varstva osebja podjetja, ki opravlja pristaniške storitve. Ta uredba ne vpliva na uporabo socialnih pravil in pravil delovne zakonodaje držav članic. V primerih omejevanja števila ponudnikov pristaniških storitev, ko sklenitev pogodbe o pristaniških storitvah lahko vključuje spremembo ponudnika pristaniških storitev, bi morali pristojni organi imeti možnost, da izbranega ponudnika storitev zaprosijo, naj uporablja določbe Direktive Sveta 2001/23/ES o približevanju zakonodaje držav članic v zvezi z ohranjanjem pravic delavcev v primeru prenosa podjetij, obratov ali delov podjetij ali obratov¹¹.
- (20) V številnih pristaniščih je dostop do trga za ponudnike storitev upravljanja tovora in prevozov potnikov na terminalu podeljen z javnimi koncesijskimi pogodbami. Tovrstne pogodbe bo zajemala Direktiva[koncesije]. Zato se poglavje II te uredbe ne bi smelo uporabljati za izvajanje storitev upravljanja tovora in prevozov potnikov, temveč bi morale države članice še naprej po lastni presoji odločati o uporabi pravil tega poglavja za ti dve vrsti storitev. Za druge vrste pogodb, ki jih uporabljajo javni organi za podeljevanje dostopa do trga za upravljanje s tovorom in storitve v zvezi s potniški terminali, je Sodišče Evropske unije potrdilo, da pristojne organe pri sklepanju teh pogodb zavezujejo načela preglednosti in nediskriminacije. Ta načela se v celoti uporabljajo v zvezi z izvajanjem vseh pristaniških storitev.
- (21) Finančni odnosi med morskimi pristanišči, ki prejemajo javna sredstva, in ponudniki pristaniških storitev na eni ter javnimi organi na drugi strani bi morali biti pregledni, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji in prepreči izkrivljanje trga. V tem smislu ta uredba načelo preglednosti finančnih odnosov, kot je določeno v Direktivi Komisije 2006/111/ES o preglednosti finančnih odnosov med državami članicami in javnimi podjetji ter o finančni preglednosti znotraj določenih podjetij¹², brez poseganja v njeno področje uporabe širi na druge kategorije naslovnikov.
- (22) Kadar upravni organ pristanišča, ki prejema javna sredstva, deluje tudi kot ponudnik storitev, je treba od njega zahtevati obvezno vodenje ločenih računov za dejavnosti, ki jih opravlja kot upravni organ pristanišča, in dejavnosti, ki jih opravlja na konkurenčni podlagi, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji, preglednost pri dodeljevanju in porabi javnih sredstev ter prepreči izkrivljanje trga. V vsakem primeru bi bilo treba zagotoviti skladnost s pravili o državni pomoči.
- (23) Pristojbine za pristaniške storitve, ki jih zaračunajo ponudniki pristaniških storitev, ki niso bili imenovani v skladu z odprtim, preglednim in nediskriminatornim postopkom, zaradi njihovega monopolnega ali olilgopolnega položaja in dejstva, da na njihovem trgu ni mogoče konkurirati, pomenijo večje tveganje glede zlorabe cen. To velja tudi za pristojbine, ki jih zaračunavajo notranji upravljavci v smislu te uredbe. Za navedene storitve je treba v odsotnosti poštenih tržnih mehanizmov določiti mehanizme, s katerimi se zagotovi, da pristojbine, ki jih zaračunavajo, odražajo običajne pogoje na ustreznem trgu ter da so določene na pregleden in nediskriminatoren način.
- (24) Za boljšo učinkovitost bi bilo treba infrastrukturne pristojbine za vsako posamezno pristanišče določati na pregleden in neodvisen način v skladu s poslovno in naložbeno strategijo vsakega pristanišča.

¹¹ UL L 82, 22.3.2001, str. 16.

¹² UL L 318, 17.11.2006, str. 17.

- (25) Za pristaniško infrastrukturo bi bilo treba dovoliti različne pristojbine, da se spodbuja prevoz po morju na kratkih razdaljah in privabljajo vodna plovila, ki opravljajo prevoze na bolj okoljsko ali energijsko učinkovit način in z manjšimi emisijami ogljikovega dioksida od povprečja, predvsem prevoze na odprtem morju ali prevoze na kopnem. To bi moralo prispevati k okoljskim politikam in politikam glede podnebnih sprememb ter trajnostnemu razvoju pristanišča in njegove okolice, predvsem z zmanjševanjem okoljskega odtisa vodnih plovil, ki pristajajo in ostajajo v pristanišču.
- (26) Na voljo bi morale biti ustrezne zmogljivosti, da se pri določanju in spreminjanju infrastrukturnih pristojbin in pristojbin za pristaniške storitve zagotovijo redna posvetovanja z uporabniki pristanišč, ki morajo te pristojbine plačati. Upravni organi pristanišč bi se morali tudi z drugimi zainteresiranimi stranmi redno posvetovati o ključnih vprašanjih, povezanih z uspešnim razvojem pristanišča, njegovo učinkovitostjo in sposobnostjo privabljanja in ustvarjanja gospodarskih dejavnosti, kot sta na primer usklajevanje pristaniških storitev na območju pristanišča in učinkovitost povezav z zaledjem, ter o upravnih postopkih v pristaniščih.
- (27) Da se zagotovi pravilna in učinkovita uporaba te uredbe, bi bilo treba v vsaki državi članici imenovati neodvisni nadzorni organ, ki je lahko že obstoječi organ.
- (28) Različni neodvisni nadzorni organi bi si morali izmenjevati informacije o svojem delu in medsebojno sodelovati, da se zagotovi enotna uporaba te uredbe.
- (29) Zaradi dopolnitve in spremembe nekaterih nebistvenih elementov te uredbe in zlasti zaradi spodbujanja enotnega zaračunavanja okoljskih pristojbin, krepitve skladnosti zaračunavanja okoljskih pristojbin v celotni Uniji in zagotavljanja skupnih načel za zaračunavanje pristojbin, povezanih s spodbujanjem prevoza po morju na kratkih razdaljah, bi bilo treba Komisijo pooblastiti za sprejetje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi s skupnim razvrščanjem plovil, goriv in vrst operacij, v skladu s katerimi bi bilo treba spreminjati infrastrukturne pristojbine in skupna načela za obračunavanje infrastrukturnih pristojbin. Zlasti je pomembno, da Komisija pri svojem pripravljalnem delu opravi ustrezna posvetovanja, tudi na strokovni ravni. Komisija mora pri pripravi in oblikovanju delegiranih aktov zagotoviti istočasno, pravočasno in ustrezno posredovanje zadevnih dokumentov Evropskemu parlamentu in Svetu.
- (30) Da se zagotovijo enotni pogoji za izvajanje te uredbe, je treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila v zvezi z ustreznimi mehanizmi za izmenjavo informacij med neodvisnimi nadzornimi organi. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije¹³.
- (31) Ker države članice ciljev te uredbe, in sicer posodabljanja pristaniških storitev in zagotavljanja ustreznega okvira za privabljanje potrebnih naložb v vseh pristaniščih vseevropskega prometnega omrežja, zaradi evropske razsežnosti teh ciljev ter zaradi mednarodne in čezmejne narave pristaniških in z njimi povezanih pomorskih poslov same ne morejo zadovoljivo doseči ter ker je zaradi potrebe po enakih evropskih konkurenčnih pogojih te cilje lažje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti, kot je določeno v členu 5 Pogodbe o Evropski uniji.

¹³ UL L 55, 28.2.2011, str. 13.

V skladu z načelom sorazmernosti, določenim v navedenem členu, ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za dosego navedenih ciljev.

- (32) Ta uredba spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, priznana zlasti z Listino Evropske unije o temeljnih pravicah. —

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I – Predmet urejanja, področje uporabe in opredelitve pojmov

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

1. Ta uredba določa:
 - (a) jasen okvir za dostop do trga pristaniških storitev;
 - (b) skupna pravila o finančni preglednosti in pristojbinah, ki jih morajo uporabljati upravni organi ali ponudniki pristaniških storitev.
2. Ta uredba se uporablja za opravljanje naslednjih kategorij pristaniških storitev znotraj območja pristanišča ali na dostopih v pristanišča ali iz njih po vodnih poteh.
 - (a) oskrbovanje z gorivom;
 - (b) upravljanje s tovorom;
 - (c) čiščenje in poglobljanje morskega dna;
 - (d) privez;
 - (e) prevozi potnikov;
 - (f) sprejemne zmogljivosti pristanišč;
 - (g) pilotaža in
 - (h) vleka.
3. Ta uredba se uporablja za vsa morska pristanišča vseevropskega prometnega omrežja, kot je opredeljeno v Prilogi I k Uredbi XXX [uredba o smernicah za TEN-T].
4. Države članice lahko to uredbo uporabljajo tudi za druga pristanišča. Kadar se države članice odločijo uporabljati to uredbo za druga pristanišča, o svoji odločitvi obvestijo Komisijo.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi:

1. „oskrbovanje z gorivom“ pomeni oskrbo s trdnim, tekočim ali plinastim gorivom ali katerim koli drugim energetskega virom, ki se uporablja za pogon vodnega plovila ter za oskrbo s splošno in posebno energijo na vodnem plovilu, ko je na sidrišču;
2. „storitve upravljanja tovora“ pomenijo organizacijo in upravljanje tovora med vodnim plovilom, ki ga prevaža, in obalo za namene uvoza, izvoza ali tranzita tovora, vključno z obdelavo, prevažanjem in začasnim skladiščenjem tovora na ustreznem terminalu za upravljanje s tovorom in v povezavi s prevažanjem tovora, vendar brez skladiščenja, demontaže, prepakiranja ali katerih koli drugih storitev z dodano vrednostjo, povezanih z upravljanjem tovora;
3. „čiščenje in poglobljanje morskega dna“ pomeni odstranjevanje peska, usedlin ali drugih snovi z dna dostopa do pristanišča po vodnih poteh, da se vodnemu plovilu

omogoči dostop do pristanišča, in zajema začetno odstranjevanje (osnovno čiščenje in poglobljanje morskega dna) ter vzdrževalno čiščenje in poglobljanje morskega dna, da se ohrani dostopnost vodne poti;

4. „bistvene pristaniške zmogljivosti“ pomenijo zmogljivosti, ki morajo biti za opravljanje pristaniške storitve nujno dostopne in ki jih v normalnih tržnih pogojih ni mogoče zamenjati z drugimi;
5. „upravni organ pristanišča“ pomeni vsak javni ali zasebni organ, ki mu nacionalna zakonodaja ali ureditve, v povezavi z drugimi dejavnostmi ali ne, kot cilj določajo vodenje in upravljanje pristaniške infrastrukture, pristaniškega prometa ter usklajevanje in po potrebi nadzor dejavnosti upravljavcev v zadevnem pristanišču;
6. „privez“ pomeni storitve privezovanja in odvezovanja, potrebne za vodna plovila, zasidrana ali drugače privezana na obalo v pristanišču ali ob vodni poti za dostop v pristanišče;
7. „prevoz potnikov“ pomeni organizacijo in obravnavo potnikov med vodnim plovilom, ki jih prevaža, in obalo ter vključuje tudi obdelavo osebnih podatkov in prevažanje potnikov znotraj ustreznega potniškega terminala;
8. „pilotaža“ pomeni storitev vodenja vodnega plovila, ki jo opravlja pomorski pilot ali pilotažna postaja, da se omogoči varen vstop plovila v pristanišče po vodni poti ali izhod iz njega;
9. „infrastruktura pristojbina“ pomeni pristojbino, pobrano v neposredno ali posredno korist upravnega organa pristanišča, ki jo plačajo prevozniki vodnih plovil ali lastniki tovora za uporabo zmogljivosti in storitev, ki plovilom omogočajo vstop v pristanišče in izhod iz njega, vključno z vodnimi potmi, ki omogočajo dostop do navedenih pristanišč, ter dostop do obdelave potnikov in tovora;
10. „pristaniške sprejemne zmogljivosti“ pomenijo kakršno koli pritrjeno, plavajočo ali premično napravo, ki lahko sprejme ladijske odpadke ali ostanke tovora, kot so opredeljeni v Direktivi 2000/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o pristaniških zmogljivostih za sprejem ladijskih odpadkov in ostankov tovora ¹⁴;
11. „pristojbina za pristaniške storitve“ pomeni pristojbino, pobrano v korist ponudnika pristaniških storitev, ki jo plačajo uporabniki zadevne storitve;
12. „pogodba o pristaniških storitvah“ pomeni formalen in pravno zavezujoč sporazum med ponudnikom pristaniške storitve in pristojnim organom, pri čemer ta organ imenuje ponudnika pristaniških storitev za izvajanje pristaniških storitev na podlagi postopka za omejitev števila ponudnikov pristaniških storitev;
13. „ponudnik pristaniških storitev“ pomeni vsako fizično ali pravno osebo, ki za plačilo izvaja ali želi izvajati eno ali več kategorij pristaniških storitev iz člena 1(2);
14. „obveznost javne službe“ pomeni zahtevo, opredeljeno ali določeno, da se zagotovijo pristaniške storitve v splošnem interesu, ki jih upravljavec, če bi upošteval svoje poslovne interese, ne bi opravljal ali jih ne bi opravljal v istem obsegu ali pod istimi pogoji;

¹⁴

UL L 332, 28.12.2000, str. 81-90.

15. „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in potnikov po morju med pristanišči, ki so v geografski Evropi, ali med temi pristanišči in pristanišči v neevropskih državah, ki z obalno črto na zaprtih morjih mejijo na Evropo;
16. „morsko pristanišče“ pomeni območje kopnega in vode, katerega zgradbe in oprema predvsem omogočajo sprejem ladij, njihovo nakladanje in razkladanje, skladiščenje blaga, sprejem in dostavo tega blaga ter vkrcanje in izkrcaje potnikov, in vse druge infrastrukture, ki jo potrebujejo prevozniki v pristaniškem območju;
17. „vleka“ pomeni pomoč vodnemu plovilu z vlačilcem, da se omogoči varen vstop v pristanišče ali izhod iz njega z zagotavljanjem pomoči pri manevriranju vodnega plovila;
18. „dostop do pristanišča po vodni poti“ pomeni dostop do pristanišča po vodi z odprtega morja, kot so vhodi v pristanišče, plovne poti, reke, morski kanali in fjordi.

POGLAVJE II – Dostop do trga

Člen 3

Svoboda opravljanja storitev

1. Svoboda opravljanja storitev v morskih pristaniščih iz te uredbe velja za ponudnike pristaniških storitev, ki imajo sedež v Uniji, pod pogoji iz tega poglavja.
2. Ponudniki pristaniških storitev imajo dostop do bistvenih pristaniških zmogljivosti v obsegu, ki ga potrebujejo za izvajanje svojih dejavnosti. Pogoji dostopa so pošteni, primerni in nediskriminatorni.

Člen 4

Minimalne zahteve za izvajanje pristaniških storitev

1. Upravni organ pristanišča lahko zahteva, da ponudniki pristaniških storitev izpolnjujejo minimalne zahteve za opravljanje zadevne pristaniške storitve.
2. Minimalne zahteve iz odstavka 1 se lahko, če je to ustrezno, nanašajo le na:
 - (a) strokovno usposobljenost ponudnika pristaniških storitev, njegovega osebja ali fizičnih oseb, ki dejansko in stalno upravljajo dejavnosti ponudnika pristaniških storitev;
 - (b) opremo, ki je potrebna za opravljanje zadevne pristaniške storitve v običajnih in varnih pogojih, ter zmogljivosti za vzdrževanje te opreme na ustrezni ravni;
 - (c) izpolnjevanje zahtev glede pomorske varnosti ali varnosti in varovanja pristanišča ali dostopa do pristanišča, njegovih naprav, opreme in osebja;
 - (d) izpolnjevanje lokalnih in nacionalnih okoljskih zahtev, okoljskih zahtev Unije in mednarodnih okoljskih zahtev.
3. Minimalne zahteve so pregledne, nediskriminatorne, objektivne ter ustrezajo kategoriji in naravi zadevne pristaniške storitve.
4. Kadar minimalne zahteve vključujejo posebno lokalno znanje ali seznanjenost z lokalnimi razmerami, upravni organ pristanišča poskrbi za primeren dostop do ustreznega usposabljanja pod preglednimi in nediskriminatornimi pogoji, razen če dostop do takšnega usposabljanja zagotavlja država članica.

5. V primerih iz odstavka 1 bi moral upravni organ pristanišča minimalne zahteve iz odstavka 2 in postopek za podelitev pravice opravljanja pristaniških storitev v skladu z navedenimi zahtevami objaviti do 1. julija 2015, za minimalne zahteve, ki se uporabljajo po tem datumu, pa vsaj tri mesece pred datumom, ko navedene zahteve začnejo veljati. Ponudnike pristaniških storitev se vnaprej obvesti o vsaki spremembi meril in postopka.

Člen 5

Postopek za zagotavljanje skladnosti z minimalnimi zahtevami

1. Upravni organ pristanišča ponudnike pristaniških storitev obravnava enakopravno in deluje na pregleden način.
2. Upravni organ pristanišča podeli ali zavrne pravico opravljanja pristaniških storitev na podlagi minimalnih zahtev, določenih v skladu s členom 4, v enem mesecu po prejemu zahtevka za podelitev takšne pravice. Vsaka zavrnitev se ustrezno utemelji na podlagi objektivnih, preglednih, nediskriminatornih in sorazmernih meril.
3. Morebitna omejitev trajanja odločbe, izdane v skladu z odstavkom 2, se lahko utemelji le z razlogi, ki se nanašajo na vrsto in naravo pristaniške storitve.

Člen 6

Omejitve števila ponudnikov pristaniških storitev

1. Z odstopanjem od člena 3 lahko upravni organ pristanišča omeji število ponudnikov pristaniških storitev za določeno pristaniško storitev zaradi enega ali več naslednjih razlogov:
 - (a) pomanjkanje ali rezervirana raba zemljišča, če lahko upravni organ dokaže, da zemljišče pomeni bistveno pristaniško zmogljivost za opravljanje pristaniške storitve in če je omejitev v skladu z uradnim razvojnim načrtom pristanišča, ki ga je odobril upravni organ pristanišča in po potrebi kateri koli drugi javni pristojni organi v skladu z nacionalno zakonodajo;
 - (b) obveznosti javne službe, kot je določena v členu 8, če neomejitev lahko ovira izvajanje obveznosti, naloženih ponudnikom pristaniških storitev.
2. Upravni organ pristanišča objavi vsak predlog za uporabo odstavka 1 vsaj šest mesecev vnaprej, skupaj z razlogi, ki ga utemeljujejo, da morebitni zainteresirani strani zagotovi možnost za predložitev pripomb v primernem roku.
3. Upravni organ pristanišča objavi sprejeto odločitev.
4. Kadar upravni organ pristanišča opravlja pristaniške storitve sam ali prek pravno ločenega subjekta, ki ga neposredno ali posredno obvladuje, lahko država članica sprejetje odločitve o omejitvi števila ponudnikov pristaniških storitev zaupa organu, ki je neodvisen od upravnega organa pristanišča. Če država članica sprejetja odločitve o omejitvi števila ponudnikov pristaniških storitev ne zaupa takšnemu organu, število ponudnikov ni manjše od dveh.

Člen 7

Postopek za omejitev števila ponudnikov pristaniških storitev

1. Vsaka omejitev števila ponudnikov za pristaniško storitev v skladu s členom 6 upošteva postopek izbire, ki je odprt za vse zainteresirane strani, nediskriminatoren in pregleden.
2. Če ocenjena vrednost pristaniške storitve presega mejno vrednost iz odstavka 3, se uporabljajo pravila za postopek dodelitve, postopkovna jamstva in najdaljše trajanje koncesij, kot je določeno v Direktivi/.... [koncesija].
3. Mejna vrednost in metoda za določanje vrednosti pristaniške storitve sta opredeljeni v ustreznih in veljavnih določbah Direktive/.... [koncesija].
4. Izbrani ponudnik ali ponudniki in upravni organ pristanišča sklenejo pogodbo o pristaniških storitvah.
5. Za namene te uredbe se znatna sprememba določb pogodbe o pristaniških storitvah v smislu Direktive .../... [koncesija] v času trajanja pogodbe šteje za novo pogodbo o pristaniških storitvah in zahteva nov postopek iz odstavka 2.
6. V primerih iz člena 9 se odstavki od 1 do 5 ne uporabljajo.
7. Ta uredba ne posega v Direktivo .../... [koncesija]¹⁵, Direktivo/....[javne službe]¹⁶ in Direktivo .../... [javno naročanje]¹⁷

Člen 8

Obveznosti javne službe

1. Države članice se lahko ponudnikom odločijo naložiti obveznosti javne službe v zvezi s pristaniškimi storitvami, da bi zagotovile:
 - (a) razpoložljivost storitve brez prekinitev podnevi, ponoči, med tednom in letom;
 - (b) razpoložljivost storitve za vse uporabnike;
 - (c) cenovno dostopnost storitve za nekatere kategorije uporabnikov.
2. Obveznosti iz odstavka 1 so jasno opredeljene, pregledne, nediskriminatorne, preverljive in zagotavljajo enak dostop za vse ponudnike pristaniških storitev, ki imajo sedež v Uniji.
3. Države članice na svojem ozemlju imenujejo organe, pristojne za naložitev takšnih obveznosti javne službe. Pristojni organ je lahko upravni organ pristanišča.
4. Kadar pristojni organ, imenovan v skladu z odstavkom 3, ni upravni organ pristanišča, navedeni pristojni organ uveljavlja pooblastila iz členov 6 in 7 v zvezi z omejevanjem števila ponudnikov pristaniških storitev na podlagi obveznosti javne službe.
5. Če se pristojni organ odloči v državi članici naložiti obveznosti javne službe v vseh pristaniščih, ki jih zajema ta uredba, o teh obveznostih obvesti Komisijo.

¹⁵ Predlog direktive o podeljevanju koncesijskih pogodb (COM 2011 897 final).

¹⁶ Predlog direktive o javnih naročilih naročnikov v vodnem, energetske in transportnem sektorju ter sektorju poštnih storitev (COM/2011/0895 final).

¹⁷ Predlog direktive o javnih naročilih (COM/2011/0896 final).

6. V primeru prekinitve pristaniških storitev, za katere so naložene obveznosti javne službe, ali kadar nastane neposredno tveganje glede takšnega stanja, lahko pristojni organ sprejme izredne ukrepe. Izredni ukrep je lahko v obliki neposredne sklenitve pogodbe, tako da se storitev dodeli drugemu ponudniku za obdobje do enega leta. V navedenem obdobju pristojni organ začne nov postopek izbire ponudnika pristaniške storitve v skladu s členom 7 ali uporabi člen 9.

Člen 9

Notranji upravljavec

1. V primerih iz člena 6(1)(b) se lahko pristojni organ odloči, da bo pristaniško storitev v okviru obveznosti javne službe opravljal sam ali da bo takšne obveznosti neposredno naložil pravno ločenemu subjektu, ki ga obvladuje podobno kot svoje službe. V takšnem primeru se ponudnik pristaniške storitve za namene te uredbe šteje za notranjega upravljavca.
2. Šteje se, da pristojni organ obvladuje pravno ločen subjekt podobno kot svoje službe le, če odločilno vpliva na strateške cilje in pomembne odločitve pravne osebe, ki jo obvladuje.
3. Notranji upravljavec se omeji na opravljanje dodeljene pristaniške storitve samo v pristanišču ali pristaniščih, za katera mu je bila naloga izvajanja pristaniške storitve dodeljena.
4. Če se pristojni organ v državi članici odloči za uporabo odstavka 1 v vseh pristaniščih, ki jih zajema ta uredba, o tem obvesti Komisijo.
5. Ta člen ne posega v Direktivo[koncesija].

Člen 10

Ohranjanje pravic delavcev

1. Ta uredba ne vpliva na uporabo socialnih predpisov in predpisov delovne zakonodaje držav članic.
2. Brez poseganja v nacionalno zakonodajo in zakonodajo Unije, vključno s kolektivnimi pogodbami med socialnimi partnerji, lahko upravni organi pristanišča od ponudnika pristaniških storitev, ki je bil imenovan v skladu s postopkom iz člena 7, v primeru, da je ta ponudnik različen od uveljavljenega ponudnika pristaniških storitev, zaposlenim, ki jih je prej zaposlil uveljavljeni ponudnik pristaniških storitev, podeli pravice, do katerih bi bili upravičeni, če bi prišlo do prenosa v smislu Direktive 2001/23/ES.
3. Kadar upravni organi pristanišča zahtevajo, da ponudniki pristaniških storitev izpolnjujejo nekatere socialne standarde v zvezi z opravljanjem zadevnih pristaniških storitev, se v razpisni dokumentaciji in pogodbah o pristaniških storitvah navedejo zadevno osebje ter pregledni podatki o njihovih pogodbenih obveznostih in pogojih, ki bi morali veljati za zaposlene v povezavi s pristaniškimi storitvami.

Člen 11

Izjema

To poglavje in prehodne določbe iz člena 24 se ne uporabljajo za storitve upravljanja tovora in prevoze potnikov.

POGLAVJE III – Finančna preglednost in avtonomija

Člen 12

Preglednost finančnih odnosov

1. Finančni odnosi med javnimi organi in upravnim organom pristanišča, ki prejema javna sredstva, se pregledno odražajo v računih, da se jasno prikažejo:
 - (a) javna sredstva, ki jih javne oblasti dajejo na voljo neposredno upravnim organom zadevnega pristanišča;
 - (b) javna sredstva, ki jih javne oblasti dajejo na voljo prek posrednikov javnih podjetij ali javnih finančnih institucij, in
 - (c) uporaba, za katero so bila ta javna sredstva dodeljena.
2. Kadar upravni organ pristanišča, ki prejema javna sredstva, sam opravlja pristaniške storitve, vodi račune za vsako dejavnost pristaniške storitve ločeno od računov drugih svojih dejavnosti tako, da so:
 - (a) vsi stroški in prihodki pravilno dodeljeni ali razporejeni na podlagi dosledno uporabljenih in objektivno upravičenih računovodskih načel ter
 - (b) jasno določena računovodska načela, po katerih se vodijo ločeni računi.
3. Javna sredstva iz odstavka 1 vključujejo osnovni kapital ali kvazi kapitalska sredstva, nepovratne donacije ali donacije, ki so povratne le v nekaterih okoliščinah, dodeljevanje posojil, vključno z limiti in predplačili za vložke kapitala, jamstva, ki jih upravnemu organu pristanišča dajejo javni organi, izplačane dividende in zadržane dobičke ali druge oblike javne finančne pomoči.
4. Upravni organ pristanišča hrani informacije o finančnih odnosih iz odstavkov 1 in 2 tega člena, da so na voljo Komisiji in pristojnemu neodvisnemu nadzornemu organu iz člena 17 pet let po koncu poslovnega leta, na katerega se informacije nanašajo.
5. Upravni organ pristanišča na zahtevo Komisije in pristojnega neodvisnega nadzornega organa predloži vse dodatne informacije, ki so po njunem mnenju potrebne za izdelavo temeljite ocene predloženih podatkov in ocene skladnosti s to uredbo. Informacije se pošljejo v dveh mesecih po datumu zahtevka.
6. Upravni organi pristanišča, ki v prejšnjih poslovnih letih niso prejeli javnih sredstev, vendar začenjajo izkoriščati javna sredstva, uporabljajo odstavka 1 in 2 od poslovnega leta, ki sledi prenosu javnih sredstev.
7. Kadar so javna sredstva izplačana kot nadomestilo za obveznosti javne službe, se ločeno prikažejo na ustreznih računih in se ne smejo prenesti na nobeno drugo storitev ali poslovno dejavnost.

Člen 13

Pristojbine za pristaniške storitve

1. Pristojbine za storitve, ki jih zagotavlja notranji upravljavec iz člena 9, in pristojbine, ki jih zaračunajo ponudniki pristaniških storitev v primerih, ko je število ponudnikov, ki niso bili imenovani na podlagi odprtih, preglednih in nediskriminatornih postopkov, omejeno, se določijo na pregleden in nediskriminatoren način. Te

pristojbine odražajo pogoje na ustreznem konkurenčnem trgu in niso nesorazmerne v primerjavi z ekonomsko vrednostjo opravljene storitve.

2. Plačilo pristojbin za pristaniške storitve je lahko vključeno v druga plačila, kot je na primer plačilo infrastrukturnih pristojbin. V tem primeru ponudnik pristaniške storitve in po potrebi upravni organ pristanišča poskrbita, da uporabnik pristaniške storitve zlahka ugotovi višino pristojbine za pristaniško storitev.
3. Ponudnik pristaniške storitve na zahtevo pristojnemu neodvisnemu nadzornemu organu iz člena 17 predloži informacije o elementih, uporabljenih kot podlaga za določitev strukture in ravni pristojbin za pristaniške storitve, ki sodijo v uporabo odstavka 1 tega člena. Te informacije vključujejo metodologijo, uporabljeno za določanje pristaniških pristojbin v zvezi z zmogljivostmi in storitvami, na katere se te pristaniške pristojbine nanašajo.

Člen 14

Infrastrukturne pristojbine

1. Upravni organ pristanišča zaračunava infrastrukturno pristojbino. To ponudnikom pristaniških storitev, ki uporabljajo pristaniško infrastrukturo, ne preprečuje zaračunavanja pristojbin za pristaniške storitve.
2. Plačilo infrastrukturnih pristojbin je lahko vključeno v druga plačila, kot je na primer plačilo pristojbin za pristaniške storitve. V tem primeru upravni organ pristanišča poskrbi, da uporabnik pristaniške infrastrukture zlahka ugotovi višino infrastrukturne pristojbine.
3. Da se prispeva k učinkovitemu sistemu zaračunavanja infrastrukturne pristojbine, upravni organ pristanišča v skladu s svojo poslovno strategijo in naložbenim načrtom samostojno določa strukturo in raven infrastrukturne pristojbine, ki ustreza konkurenčnim pogojem ustreznega trga in je skladna s pravili o državni pomoči.
4. Brez poseganja v odstavek 3 so lahko infrastrukturne pristojbine različne v skladu s poslovno prakso, povezano s pogostimi uporabniki, ali zaradi spodbujanja učinkovitejše uporabe pristaniške infrastrukture, prevoza po morju na kratkih razdaljah, visoke okoljske uspešnosti, energijske učinkovitosti ali zmanjšanja emisij ogljikovega dioksida pri prevozi. Merila, ki se uporabljajo za oblikovanje takšnih razlik, so objektivna, pregledna in nediskriminatorna ter skladna s pravili konkurence. Posledične različne pristojbine pod enakimi pogoji veljajo za vse zadevne uporabnike pristaniških storitev.
5. Komisijo se pooblasti, da po potrebi sprejme delegirane akte v skladu s postopkom iz člena 21 v zvezi s skupnim razvrščanjem plovil, goriv in vrst operacij, po katerih se lahko spreminjajo infrastrukturne pristojbine in skupna načela za zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin.
6. Upravni organ pristanišča obvesti uporabnike pristanišča in predstavnike ali združenja uporabnikov pristanišč o strukturi in merilih, uporabljenih za določitev višine infrastrukturnih pristojbin, vključno s skupnimi stroški in prihodki, ki so bili uporabljeni kot podlaga za določitev strukture in ravni infrastrukturnih pristojbin. Uporabnike pristaniške infrastrukture vsaj tri mesece vnaprej obvesti tudi o vseh spremembah višine infrastrukturnih pristojbin ali strukture oziroma meril, uporabljenih za določanje takšnih pristojbin.

7. Upravni organ pristanišča na zahtevo pristojnemu neodvisnemu nadzornemu organu in Komisiji predloži informacije iz odstavka 4 ter podrobne stroške in prihodke, uporabljene kot podlaga za določitev strukture in ravni infrastrukturnih pristojbin, ter metodologijo, uporabljeno za določanje infrastrukturnih pristojbin v zvezi z zmogljivostmi in storitvami, na katere se te pristaniške pristojbine nanašajo.

POGLAVJE IV – Splošne in končne določbe

Člen 15

Posvetovanje z uporabniki pristanišča

1. Upravni organ pristanišča ustanovi odbor predstavnikov upravljavcev vodnih plovil, lastnikov tovara ali drugih uporabnikov pristanišča, ki morajo plačevati infrastrukturno pristojbino ali pristojbino za pristaniške storitve ali oboje. Ta odbor se imenuje „posvetovalni odbor uporabnikov pristanišča“.
2. Upravni organ pristanišča se pred določitvijo infrastrukturnih pristojbin s posvetovalnim odborom uporabnikov pristanišča letno posvetuje o strukturi in ravni takšnih pristojbin. Ponudniki pristaniških storitev iz odstavkov 6 in 9 se pred določitvijo pristojbin za pristaniške storitve s posvetovalnim odborom uporabnikov pristanišča letno posvetujejo o strukturi in ravni takšnih pristojbin. Upravni organ pristanišča za takšno posvetovanje zagotovi ustrezne zmogljivosti, ponudniki pristaniških storitev pa ga obveščajo o rezultatih posvetovanj.

Člen 16

Posvetovanje z drugimi zainteresiranimi stranmi

1. Upravni organ pristanišča se redno posvetuje z zainteresiranimi stranmi, kot so podjetja, ki imajo sedež v pristanišču, ponudniki pristaniških storitev, upravljavci vodnih plovil, lastniki tovara, prevozniki na kopnem in javne uprave, ki delujejo na območju pristanišča, o:
 - (a) pravilnem usklajevanju pristaniških storitev na območju pristanišča;
 - (b) ukrepih za izboljšanje povezav z zaledjem in po potrebi ukrepih za razvoj in izboljšanje učinkovitosti železniških povezav in povezav po celinskih plovnihih poteh;
 - (c) učinkovitosti upravnih postopkov v pristanišču in po potrebi o možnih ukrepih za poenostavitev postopkov.

Člen 17

Neodvisni nadzorni organ

1. Države članice zagotovijo, da uporabo te uredbe v vseh morskih pristaniščih, ki jih zajema ta uredba na ozemlju vsake države članice, spremlja in nadzoruje neodvisni nadzorni organ.
2. Neodvisni nadzorni organ je pravno ločen in funkcionalno neodvisen od vsakega upravnega organa pristanišča ali ponudnikov pristaniških storitev. Države članice, ki ohranjajo lastništvo ali nadzor nad pristanišči ali upravnimi organi pristanišč, zagotovijo učinkovito strukturno ločevanje med funkcijami, povezanimi z nadzorom in spremljanjem te uredbe, in dejavnostmi, povezanimi z navedenim lastništvom ali

nadzorom. Neodvisni nadzorni organ izvaja svoja pooblastila nepristransko in pregledno ter ob upoštevanju pravice do svobodnega poslovanja.

3. Neodvisni nadzorni organ obravnava pritožbe, ki jih vloži katera koli stranka z zakonitim interesom, in spore, ki so mu predloženi in so nastali v zvezi z uporabo te uredbe.
4. Če spor nastane med strankama, ki imata sedež v različnih državah članicah, je za reševanje spora pristojen neodvisni nadzorni organ države članice pristanišča, iz katerega predvidoma izvira spor.
5. Neodvisni nadzorni organ ima pravico od upravnih organov pristanišč, ponudnikov pristaniških storitev in uporabnikov pristanišč zahtevati, da predložijo informacije, ki so potrebne za zagotavljanje spremljanja in nadzora uporabe te uredbe.
6. Neodvisni nadzorni organ lahko na zahtevo pristojnega organa v državi članici izdaja mnenja o vseh vprašanjih, ki so povezana z uporabo te uredbe.
7. Neodvisni nadzorni organ se lahko pri obravnavi pritožb ali sporov posvetuje s posvetovalnim odborom uporabnikov pristanišč iz zadevnega pristanišča.
8. Odločitve neodvisnega nadzornega organa imajo zavezujoče učinke, vendar ne posegajo v sodni nadzor.
9. Države članice Komisijo najpozneje do 1. julija 2015 obvestijo o identiteti neodvisnih nadzornih organov in nato o vseh spremembah identitete. Komisija objavi in posodablja seznam neodvisnih nadzornih organov na svoji spletni strani.

Člen 18

Sodelovanje med neodvisnimi nadzornimi organi

1. Neodvisni nadzorni organi si izmenjujejo informacije o svojem delu ter načelih in praksah odločanja, da olajšajo enotno uporabo te uredbe. Za ta namen sodelujejo v mreži, ki se srečuje redno in vsaj enkrat letno. Komisija prav tako sodeluje v mreži ter usklajuje in podpira njeno delo.
2. Neodvisni nadzorni organi tesno sodelujejo zaradi vzajemne pomoči pri svojih nalogah, vključno s pomočjo pri izvajanju preiskav, potrebnih za obravnavo pritožb in sporov v primerih, ki vključujejo pristanišča v različnih državah članicah. Za ta namen neodvisni nadzorni organ na podlagi utemeljene zahteve drugemu takšnemu organu zagotovi potrebne informacije in mu omogoči izpolnjevanje pristojnosti v skladu s to uredbo.
3. Države članice poskrbijo, da neodvisni nadzorni organi Komisiji po utemeljeni zahtevi zagotovijo informacije, ki jih ta potrebuje za opravljanje svojih nalog. Informacije, ki jih zahteva Komisija, so sorazmerne z opravljanjem navedenih nalog.
4. Kadar neodvisni nadzorni organ v skladu s pravili Unije ali nacionalnimi pravili o zaupnosti poslovnih podatkov obravnava informacije kot zaupne, drugi nacionalni nadzorni organ in Komisija zagotovijo takšno zaupnost. Te informacije se lahko uporabljajo le za namene, za katere so bile zahtevane.
5. Na podlagi izkušenj neodvisnih nadzornih organov in dejavnosti mreže iz odstavka 1 ter zaradi zagotavljanja učinkovitega sodelovanja lahko Komisija sprejme skupna načela o ustreznih mehanizmih za izmenjavo informacij med neodvisnimi nadzornimi organi. Navedeni izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 22(2).

Člen 19

Pritožbe

1. Vsaka stranka z zakonitim interesom ima pravico do pritožbe zoper odločitve ali posamezne ukrepe, ki jih v skladu s to uredbo sprejmejo pristojni organi, upravni organ pristanišča ali neodvisni nadzorni organ, pri pritožbenem organu, ki je neodvisen od vključenih strank. Ta pritožbeni organ je lahko sodišče.
2. Kadar pritožbeni organ iz odstavka 1 nima sodnega značaja, navede razloge za svojo odločitev v pisni obliki. Njegovo odločitev pregleda tudi nacionalno sodišče.

Člen 20

Kazni

Države članice predpišejo kazni, ki se uporabljajo v primeru kršitve določb te uredbe, in sprejmejo vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se te kazni izvajajo. Določene kazni morajo biti učinkovite, sorazmerne in odvračilne. Države članice Komisijo o teh določbah obvestijo najpozneje do 1. julija 2015 in jo takoj obvestijo tudi o vseh poznejših spremembah, ki vplivajo na te določbe.

Člen 21

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 14 se prenese na Komisijo za nedoločen čas.
3. Pooblastilo iz člena 14 lahko Evropski parlament ali Svet kadar koli prekliče. S sklepom o preklicu pooblastilo iz navedenega sklepa preneha veljati. Preklic začne veljati dan po objavi sklepa v *Uradnem list Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je v njem naveden. Preklic ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Takoj ko Komisija sprejme delegirani akt, o tem istočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
5. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 14, začne veljati le, če mu Evropski parlament ali Svet v dveh mesecih od prejetja uradnega obvestila o tem aktu ne nasprotujeta ali če pred iztekom tega roka oba obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 22

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

Člen 23

Poročilo

Komisija najpozneje tri leta po začetku veljavnosti te uredbe Evropskemu parlamentu in Svetu predloži poročilo o delovanju in učinkih te uredbe, ki mu po potrebi priloži ustrezne predloge.

Člen 24

Prehodni ukrepi

1. Pogodbe o pristaniških storitvah, sklenjene pred [datum sprejetja Uredbe], ki so bile zaupane izbranim ponudnikom pristaniških storitev na podlagi odprtega, preglednega in nediskriminatornega postopka, ali so sicer skladne s pravili te uredbe, ostanejo veljavne do njihovega izteka veljavnosti.
2. Pogodbe o pristaniških storitvah, sklenjene pred [datum sprejetja Uredbe], ki ne izpolnjujejo pogojev iz odstavka 1, ostanejo veljavne do izteka veljavnosti, vendar najpozneje do 1. julija 2025.

Člen 25

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. julija 2015.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik