



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**satamapalvelujen markkinoille pääsyä koskevista puitteista ja satamien rahoituksen
avoimuudesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

1.1 Tausta

Euroopan satamaverkosto on yksi tiheimmistä koko maailmassa. Tästä huolimatta satama-ala on hyvin heterogeeninen, ja satamien tyypit ja organisointi vaihtelevat suuresti. Tässä asetuksessa kunnioitetaan tällaista heterogeenisyyttä eikä sillä pyritä vahvistamaan satamille yhdenmukaista mallia.

Unionin 70 000 kilometrin pituisella rantaviivalla toimii yli 1 200 kaupallista merisatamaa. Vuonna 2011 Euroopan unionin satamien kautta kuljetettiin lastia noin 3,7 miljardia tonnia (yli 60 000 satamakäyntiä kauppaluksilla).

Vaikka EU on muun maailman kanssa käymässään kaupassa erittäin riippuvainen satamistaan, EU:n satamat ovat tärkeitä myös sen sisämarkkinoille. Lähimerenkulun osuus EU:n satamissa käsitellyistä lastimääristä on tonneina mitattuna 60 prosenttia. Merisatamat ovat merkittäviä solmukohtia EU:n intermodaaliliikenteessä, jossa käytetään lähimerenkulkua ruuhkaisen maantieliikenteen vaihtoehtona ja tapana luoda yhteydet syrjäseutualueille tai saarille johtavaan liikenneverkkoon.

EU:n satamien kautta kulki 385 miljoonaa matkustajaa vuonna 2011.

Satamatoiminnoilla on suora vaikutus työllisyyteen, asianomaiseen maahan tehtäviin ulkomaisiin investointeihin ja BKT:n kasvuun. EU:n 2 200 satamaa työllistää tällä hetkellä noin 110 000 satamatyöläistä. Satamat työllistävät (suoraan ja välillisesti) yhteensä kolme miljoonaa henkilöä EU:n 22 rannikkojäsenvaltiossa. Paikallis-, alue- ja valtionhallinto saavat niistä merkittäviä verotuloja.

Tavaraliikenteestä 96 prosenttia ja henkilöliikenteestä 93 prosenttia kulkee unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa komission ehdotuksessa¹ tarkoitettujen 319 merisataman kautta.

1.2 Haasteet

Keskeiseksi tavoitteeksi asetettu sisämaayhteyksien kehittämisen tarve on jo otettu huomioon TEN-T-politiikassa, mutta TEN-T-satamiin kohdistuviin muihin haasteisiin ei ole vielä puututtu. Ensinnäkin TEN-T-satamien tarjoamat palvelut eivät tällä hetkellä ole kaikkialla yhtä korkeatasoisia. Toiseksi satamien hallinnointi ei tällä hetkellä välttämättä houkuttele investoijia. Nämä haasteet voidaan jakaa seuraaviin viiteen erityishaasteeseen:

1.2.1 Satamapalvelut ja satamanpito ovat heikkoja eräissä TEN-T-merisatamissa

Tehokkaat satamapalvelut ovat välttämättömiä TEN-T-merisatamien suorituskyvylle. Komissio on yksilöinyt yhdessä tämän alan kanssa seuraavat kolme seikkaa, jotka saattavat estää satamapalvelujen järjestämisen optimaalisella tavalla: 1) useissa satamapalveluissa kilpailu on vähäistä markkinoille pääsyn rajoitusten vuoksi; 2) monopoli ja oligopoli ovat usein perusteltuja, mutta ne voivat johtaa markkinoiden väärinkäyttöön; ja 3) eräissä satamissa käyttäjille aiheutuu liikaa hallinnollisia rasitteita satamien sisäisen koordinaation puuttumisen vuoksi.

¹ KOM(2011) 650 lopullinen/2. TEN-T-satamien lopullinen lukumäärä riippuu parhaillaan käynnissä olevan lainsäädäntömenettelyn tuloksesta.

1.2.2 Satamien hallinnointi ei välttämättä houkuttele tekemään investointeja TEN-T-merisatamiin

Satamavalmiuksien mukauttaminen muuttuviin tarpeisiin edellyttää investointeja, mutta ne eivät ole mahdollisia ilman vakaita toimintatapoja ja sääntelykehystä, jotka vähentävät taloudellisia epävarmuustekijöitä ja varmistavat tasavertaiset toimintamahdollisuudet. Tämä ei kuitenkaan näytä olevan tilanne kaikissa TEN-T-satamissa. Tämä johtuu useista tekijöistä: a) edellä mainittujen markkinarajoitusten aiheuttamat oikeudelliset epävarmuustekijät, ja b) paremman infrastruktuurisuunnittelun tarve, johon voidaan puuttua tiukemmilla TEN-T-säännöillä.

Kuitenkin tällaisen investoinneille epäystävällisen toimintaympäristön perimmäisiksi syiksi voidaan katsoa seuraavat kaksi muuta tekijää: 4) viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien väliset rahoitussuhteet eivät ole selkeät ja 5) satamilla ei itsellään ole juurikaan valtaa määrittää infrastruktuurimaksuja eikä niiden yhteys satamainfrastruktuurin käyttöön liittyviin kustannuksiin ole selkeä.

1.3 Tavoite

Tavoitteena on edistää TEN-T:n tehokkaampaa, yhteenkytketymppää ja kestävämpää toimintaa luomalla puitteet kaikkien satamien toiminnan parantamiseksi ja niiden auttamiseksi sopeutumaan liikenne- ja logistiikkavaatimusten muutoksiin. TEN-T-satamien on osallistuttava lähimerenkulun kehittämiseen osaksi intermodaalisia reittejä. Tämä edistäisi kestäväää liikennettä, joka on yksi liikenteen valkoisessa kirjassa asetetuista päätavoitteista. Lisäksi näiden satamien on osaltaan edistettävä Eurooppa 2020 -strategiassa peräänkuulutettua resurssitehokasta kasvua, joka lisääisi kauppaa ja kuljetusmääriä.

Tällä ehdotuksella varmistetaan, että lainsäädäntötoimet ja pehmeä lähestymistapa ovat tasapainossa keskenään, mistä esimerkkinä mainittakoon työmarkkinaosapuolten välinen vuoropuhelu. Se on intensiivisen ja hyödyllisen sidosryhmien kuulemisen tulos, jonka ansiosta asetuksessa voidaan keskittyä EU:lle suurta lisäarvoa tuottaviin toimenpiteisiin. Asetuksella ei lisätä jo nyt hyvin toimivien satamien hallinnollisia rasitteita, vaan sillä luodaan edellytykset muille satamille vastata edessään oleviin rakenteellisiin haasteisiin.

1.4 Johdonmukaisuus suhteessa EU:n muuhun politiikkaan ja muihin tavoitteisiin

Ehdotus on johdonmukainen liikenteen valkoisessa kirjassa (2011) vahvistetun komission politiikan kanssa. Siitä ilmoitettiin nimenomaisesti yhtenäistä Euroopan liikennealuetta ja satamamarkkinoille pääsyä koskevassa luvussa. Valkoisessa kirjassa ilmaistaan selkeästi komission aikomus tarkastella uudelleen satamapalvelujen tarjoamiselle asetettuja rajoituksia ja parantaa satamien rahoituksen avoimuutta selkeyttämällä, miten julkinen rahoitus kanavoituu eri satamatoimintoihin. Tarkoituksena on estää kilpailun vääristyminen. Ehdotus on tunnustettu yhdeksi toisen sisämarkkinoiden toimenpidepaketin päätoimista, joilla edistetään Euroopan sisämarkkinoiden toteutumista.

Ehdotus täydentää käynnissä olevia politiikkoja ja jo tehtyjä kahta ehdotusta. Niistä ensimmäinen koskee Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja ja Verkkojen Eurooppa -välinettä. Tällä ehdotuksella luotaisiin puitteet satamiin johtavien sisämaayhteyksien kehittämisen tukemiselle. Toinen niistä on käyttöoikeussopimusten tekemistä koskeva direktiiviehdotus, jota sovellettaisiin satamien käyttöoikeussopimuksiin. Lisäksi mainittakoon sinistä vyöhykettä koskevan aloitteen osalta tehtävä valmistelutyö. Kyseisen aloitteen tarkoituksena on yksinkertaistaa EU:n satamissa käyvillä aluksilla kuljetettaviin EU-tavaroihin sovellettavia tullimenettelyjä.

Ehdotusta sovelletaan kaikkiin TEN-T-satamiin. Niillä on luonnostaan merkittävä asema Euroopan liikennejärjestelmässä, koska ne joko helpottavat jäsenvaltioiden välistä kauppaa tai

parantavat saarten tai syrjäseutujen alueellisia liikenneyhteyksiä. Olisi kuitenkin korostettava, että Euroopan unionin toiminnasta tehdyssä perussopimuksessa määrättyjä syrjimättömyyden ja sijoittautumisvapauden periaatteita sekä kilpailusääntöjä sovelletaan myös muissa satamissa, jotka voivat olla merkittäviä paikallisella tasolla tai tärkeitä kalastuksen tai matkailun kaltaisille aloille, vaikka ne eivät kuulu Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon. Jäsenvaltiot voivat päättää soveltaa ehdotetun asetuksen säännöksiä myös tällaisiin satamiin.

2. INTRESSITAHOJEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

2.1 Intressitahojen kuuleminen

MOVE-pääosasto on käynyt keskusteluja satamapolitiikasta vastaavien jäsenvaltion viranomaisten (liikenneministeriöiden) kanssa. Se on pitänyt kokouksia tärkeimpien satamalaan edustavien yhteisöjen kanssa. Nämä yhteisöt edustavat mm. satamaviranomaisia (ESPO), yksityisiä terminaalinpitäjiä (FEPORT), sisämaasatamia (EFIP), varustamoita (ECSA), luotseja (EMPA), hinaajien omistajia ja käyttäjiä (ETA), kiinnityksestä huolehtivia toimijoita (EBA), laiva-asiamiehiä (ECASBA), laivaajia (ESC), ruoppaajia (EuDA) ja logistiikkaoperaattoreita (CLECAT). MOVE-pääosasto piti kokouksia myös kahden tärkeimmän satamatyöntekijöiden liiton, kansainvälisen satamatyöntekijöiden neuvoston (IDC) ja Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) satamatyöntekijäjaoston kanssa. Alakohtaista työmarkkinaneuvottelukomiteaa ei voitu kuulla, koska sitä ei ole vielä perustettu.

Valmistelutyön tueksi tehtiin taloudellinen tutkimus Euroopan satamien laadusta ja tehokkuudesta (PwC). Valmistelutyössä otettiin huomioon kuljetustaloustieteestä, satamista ja logistiikasta tehtyjä laajoja tutkimuksia. Tässä yhteydessä käytiin myös useita keskusteluja toimialan ja tutkimusasiantuntijoiden kanssa.

Sidosryhmien näkemyksiä kuultiin kahdessa verkkokyselyssä ja sidosryhmien konferenssissa Brysselissä 25. ja 26. syyskuuta 2012. Viimeinen kohdennettu julkinen kuuleminen järjestettiin 18. tammikuuta 2013. Siinä esitettiin merkittävimpiä ongelmia ja keskusteltiin eri toimintavaihtoehtoista ja niiden mahdollisista vaikutuksista. Konsultaatioprosessista (2012–2013) saadut tärkeimmät tulokset ovat seuraavat:

- Kaikki sidosryhmät painottivat vakaiden ja oikeudenmukaisten toimintaedellytysten tärkeyttä sekä satamien välillä (satamien välinen kilpailu) että satamien sisällä (saman satamapalvelun tarjoajien välinen kilpailu samassa satamassa) käytävässä kilpailussa. Kaikki sidosryhmät pitivät myös oikeusvarmuuden ja liiketoimintaystävällisen toimintaympäristön takaamista ensisijaisena tavoitteena. Hallinnollisten rasitteiden on oltava mahdollisimman pienet.
- Satamainfrastruktuurin julkisen rahoituksen käyttöön liittyvästä satamien välisestä epäoikeudenmukaisesta kilpailusta ollaan erittäin huolissaan. Jäsenvaltiot ja satamaviranomaiset haluavatkin, että valtiontukea valvotaan tiukasti.
- Merkittävä osa satamapalvelujen käyttäjistä, varustamoista sekä tuonti- ja vientiyrityksistä katsoo, että monien EU-satamien satamapalvelujen hinnat, laatu ja hallinnollinen rasite eivät ole hyväksyttävällä tasolla.
- Euroopan satamaviranomaisista 30 prosenttia pitää nykytilannetta epätydyttävänä. Suurin osa niistä vastustaa kuitenkin sellaisten EU-menettelyjen käyttöönottoa, joilla rajoitettaisiin viranomaisten mahdollisuuksia myöntää suoraan sopimuksia ja lupia satamapalvelujen tarjoajille. EU:n käyttöoikeussääntöjen soveltaminen tiettyihin

satamissa myönnettyihin sopimuksiin on erittäin kiistanalainen kysymys tietyissä jäsenvaltioissa.

- Satamatyöntekijöiden ammattiyhdistykset vastustavat voimakkaasti EU-säännöksiä, joilla puututtaisiin satamien työvoimajärjestelyihin tietyissä jäsenvaltioissa. Luotsien edustajat väittävät, että vaikka luotsauspalveluja tarjotaan korvausta vastaan, ne eivät ole taloudellista palvelua, minkä vuoksi ne tulisi jättää kilpailun ulkopuolelle.
- Useimmat sidosryhmät ovat samaa mieltä siitä, että EU:n satamajärjestelmän on kehityttävä ja mukauduttava merkittäviin haasteisiin, joita aiheuttavat rahoituksen niukkuus, naapurimaiden ja muiden maiden satamien kanssa käytävä kilpailu, lisäarvon ja työpaikkojen luominen sekä ympäristövaikutusten huomioon ottaminen. Ne ovat yhtä mieltä myös siitä, että on tärkeää jatkaa ja, jos mahdollista, lisätä EU:n rahoitusta satamille ja meriliikenteelle.

2.2 Vaikutusten arviointi

Vaikutusten arvioinnissa yksilöitiin viisi edellä mainittuihin haasteisiin liittyvää toimintatavoitetta.

2.2.1 Satamapalvelujen ja satamanpidon nykyaikaistaminen

Satamapalvelujen ja satamanpidon paremman optimoinnin ansiosta useat TEN-T-satamat voisivat nykyisellä infrastruktuurillaan käsitellä tai houkuttaa lastia ja matkustajia lisää. Tämä tavoite voidaan jakaa seuraaviksi kolmeksi toimintatavoitteeksi:

1) Satamapalvelumarkkinoille pääsyn selkeyttäminen ja yksinkertaistaminen

Tämä vähentäisi satamapalvelumarkkinoiden pääsulle asetettuja rajoituksia ja samalla selkeyttäisi perussopimuksen alakohtaisista määräyksistä ja julkisia hankintoja koskevista säännöistä johtuvaa oikeudellista epävarmuutta ja mahdollistaisi sen poistamisen.

2) Valittujen satamapalvelujen tarjoajien harjoittaman markkinoiden väärinkäytön estäminen

Tällä varmistettaisiin, että valitut palveluntarjoajat tarjoavat palvelujaan kustannustehokkaalla sekä niiden tehtävän ja mahdollisen julkisen palvelun velvoitteen täyttävällä tavalla erityisesti turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristön aloilla.

3) Satamien sisäisten koordinaatiojärjestelmien parantaminen

Tämä helpottaisi laivaaajien, logistiikkaoperaattoreiden ja lastin omistajien toimintaa ja alentaisi sataman käytön vaatimaa aikaa ja rahaa. Koordinointi hyödyttäisi myös satamaan sijoittautuneita toimijoita ja helpottaisi synergioita ja estäisi samoille asiakkaille tarjottavien palvelujen päällekkäisyyden.

2.2.2 Investointien houkuttelevuus satamiin

Satamien rahoituksen avoimuus ja itsemääräämisoikeuden laajeneminen loisivat tasavertaisen toimintaympäristön, joka edistäisi maksujen tehokkuutta ja houkuttaisi loppujen lopuksi investointeja. Tämä tavoite voidaan jakaa seuraaviksi kahdeksi lisätoimintatavoitteeksi:

4) Viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien välisten rahoitussuhteiden avoimuuden lisääminen.

Tämä varmistaisi avoimuuden viranomaistoimintojen ja kaupallisten toimien välillä, mikä estäisi satamia ja satamapalvelujen tarjoajia saamasta epäoikeudenmukaisia kilpailuetuja.

5) Autonomisesti määrättävät ja läpinäkyvät satamainfrastruktuurimaksut

Tämä tehostaisi infrastruktuurin käyttöä ja lisäisi satamainfrastruktuurin suunnittelun, investointien, ylläpidon ja toiminnan taloudellista järkevyyttä. Hintojen määrittämisessä on kuitenkin mahdollistettava ympäristö- ja sosiaalisiin tekijöihin liittyvät hintasignaalit.

Tämän perusteella tarkasteltiin seuraavia neljää toimintavaihtoehtoa:

1) Toimintavaihtoehto 1: ”Avoimuus”

Tässä vaihtoehdossa toteutettaisiin pehmeä toimenpide (ei-sitova tiedonanto), jolla selkeytettäisiin ja helpotettaisiin pääsyä satamapalvelumarkkinoille. Sitovat säännökset annettaisiin kuitenkin silloin, kun kyseessä on monopoli tai oligopoli. Tällaisissa tapauksissa palveluihin olisi sovellettava hintavalvontaa, jottei hinnoista tule liian korkeita tai syrjiviä. Satamamaksujen rahoitus ja määrääminen jätetään toimivaltaisille viranomaisille, joiden on noudatettava avoimuutta koskevia perusperiaatteita. Satamien sisäisestä koordinaatiosta huolehtisi sataman käyttäjistä muodostuva komitea.

2) Toimintavaihtoehto 2: ”Säännelty kilpailu”

Tässä toimintavaihtoehdossa noudatettaisiin palvelujen tarjoamisen vapauden periaatetta säännellyssä markkinoillepääsyjärjestelmässä. Säännellyssä markkinoillepääsyjärjestelmässä palvelujen tarjoamisen vapautta voidaan rajoittaa, jos sitä voidaan perustella satama-alueen tilanpuutteella tai julkisen palvelun velvoitteilla (saatavuus, pääsymahdollisuus jne.). Tällaisissa tapauksissa uusista palveluista järjestettäisiin julkinen tarjouskilpailu. Sataman oman toimijan tapauksessa palvelujen tarjontaa olisi rajoitettava. Monopoli- tai oligopolitilanteissa hintoja valvottaisiin. Viranomaisten, satamaviranomaisten ja satamapalvelujen tarjoajien välisten rahoitussuhteiden avoimuus toteutettaisiin erillisellä kirjanpidolla ja säännöillä, joissa edellytetään, että satamainfrastruktuurimaksujen on heijastettava todellisia kustannuksia. Sataman käyttäjistä muodostuva komitea avustaisi palvelujen koordinoinnissa.

3) Toimintavaihtoehto 2 a: ”Säännelty kilpailu ja satamien itsemääräämisoikeus”

Tämä vaihtoehtoa poikkeaa toimintavaihtoehdosta 2 seuraavissa kohdissa:

Velvoitetta järjestää julkinen tarjouskilpailu tapauksissa, joissa on kyseessä tilanpuute tai julkisen palvelun velvoite, ei sovellettaisi ainoastaan uusiin sopimuksiin vaan myös silloin, kun jo tehtyihin sopimuksiin tehdään merkittäviä muutoksia. Satamapalvelujen tarjoajien sääntelyyn perustuva valvonta olisi monopolitilanteissa rajallisempaa. Valvonta kohdistuisi vain markkinoihin, joista ei voi kilpailla eli joilla ei järjestetä julkisia tarjouskilpailuja. Satamien itsemääräämisoikeutta laajennettaisiin infrastruktuurimaksujen osalta. Sen sijaan, että hintojen edellytetään heijastavan todellisia kustannuksia, kukin satama voi itse määrätä satamamaksujen rakenteen ja tason, kunhan tämä tapahtuu avoimella tavalla. Tämä vaihtoehto kannustaa jaottelemaan alukset niiden ympäristötehokkuuden perusteella.

4) Toimintavaihtoehto 3: ”Täysi kilpailu ja satamien itsemääräämisoikeus”

Tämä toimintavaihtoehto pohjautuu vaihtoehtoon 2 a, mutta lisäksi siinä edellytetään, että kutakin satamapalvelua kohden on vähintään kaksi keskenään kilpailevaa ja riippumatonta toimijaa silloin, kun toimijoiden lukumäärää rajoitetaan tilarajoitteiden vuoksi. Se edellyttäisi myös toiminnallista ja lainsäädännöllistä eriyttämistä. Tällainen eriyttäminen johtaisi satamatoimijoiden lukumäärän nousuun. Jotta satamien toiminta voitaisiin varmistaa, satamaviranomaisten keskeistä koordinaatiotehtävää olisi lujitettava. Kuten vaihtoehdossa 2 a, kukin satamaviranomainen voisi vapaasti määrittää infrastruktuurimaksujen rakenteen ja tason omien kaupallisten käytäntöjensä perusteella.

Komissio tarkasteli eri vaihtoehtoja ja niiden mahdollisia vaikutuksia ja päätyi siihen, että vaihtoehto 2 a on paras, kunhan siihen tehdään lastin käsittelyä ja matkustajapalveluja

koskeva muutos. Lastinkäsittelyn ja matkustajapalvelujen markkinoille pääsyä koskevien toimenpiteiden osalta ei ole tarpeen ehdottaa uusia säännöksiä. Voimassa olevia sääntöjä ja vaatimuksia selkeytetään tiedonannossa. Monopoli- ja oligopolitilanteissa toimivien palveluntarjoajien hintojen sääntelyvalvontaa ja kirjanpidon avoimuutta koskevia sääntöjä sovellettaisiin kuitenkin lastin käsittelyyn ja matkustajapalveluihin.

Vaikutusten arvioinnissa painotetaan ehdotuksen potentiaalisia hyötyjä, kuten kustannussäästöjä (10 miljardia euroa vuoteen 2030 mennessä), lähimerenkulun kehitystä, ruuhkien vähentymistä maanteilla ja uusia työpaikkoja. Vaikutusten arvioinnin mukaan ehdotus ei suoranaisesti vaikuttaisi merkittäväällä tavalla satamien hallinnollisiin rasitteisiin. Palvelujen tarjoamisen vapaus alentaa satamien hallintokustannuksia, mutta tietyissä tapauksissa suoritettava hintavalvonta ja käyttäjien kuuleminen saattavat synnyttää uusia hallintotehtäviä. Olisi kuitenkin painotettava, että tämä ehdotus edistää välillisesti yksinkertaistamispyrkimyksiä, koska sillä poistettaisiin rajoituksia. Tulevassa sinistä vyöhykettä koskevassa aloitteessa ehdotetaan myös yksinkertaistamistoimia.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

3.1 Ehdotetun toimen lyhyt kuvaus

Ehdotuksen keskeiset kohdat ovat seuraavat:

- Asetusta sovelletaan kaikkiin Euroopan laajuisen liikenneverkon suuntaviivoja koskevassa komission ehdotuksessa tarkoitettuihin merisatamiin.
- Satamapalveluihin sovelletaan palvelujen tarjoamisen vapautta. Sataman hallinnointielimet voivat kuitenkin asettaa vähimmäisvaatimuksia tiettyjen satamapalvelujen tarjoajille. Tällaiset vaatimukset voivat koskea ainoastaan ammattipätevyyttä, tarvittavia varusteita, meriturvallisuutta, yleistä turvallisuutta, sataman turvallisuutta ja asiaankuuluvia ympäristötekijöitä. Näillä vaatimuksilla ei saa luoda välillisiä markkinaesteitä, minkä vuoksi niiden on oltava puolueettomia ja oikeasuhteisia ja niillä on varmistettava kaikkien nykyisten ja potentiaalisten toimijoiden oikeamukainen kohtelu. Potentiaalisilla toimijoilla olisi oltava mahdollisuus saada koulutusta asiaankuuluvan paikallistuntemuksen hankkimiseksi.
- Edellä mainittu vaatimus ei koske lastinkäsittelypalveluja eikä matkustajaterminaaleja. Nämä palvelut järjestetään usein käyttöoikeussopimuksilla, joiden tekemistä koskevan direktiiviehdotuksen² komissio on jo antanut. Lisäksi uusien säännösten antaminen voisi häiritä pyrkimyksiä käynnistää työmarkkinaosapuolten vuoropuhelu unionin tasolla. Toisin kuin satamiin ja satamista tarjottavissa luotsauspalveluissa, avomerellä suoritettavat luotsauspalvelut eivät vaikuta suoranaisesti sataman tehokkuuteen, minkä vuoksi ne eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan.
- Tarvittaessa palvelujen tarjoamisen vapautta voidaan kaventaa rajoittamalla palvelujen tarjoajien lukumäärää. Kun virallisessa satamakehityssuunnitelmassa todetaan tilanpuute selkeällä tavalla, satama-alueella toimivien toimijoiden lukumäärää voidaan rajoittaa. Näin voidaan tehdä myös silloin, kun toimijalle asetetaan julkisen palvelun velvoite, mikä on ilmaistava selkeällä ja julkisella tavalla.
- Jäsenvaltioiden olisi voitava nimittää toimivaltaisia viranomaisia asettamaan julkisen palvelun velvoitteita sovellettavien valtioneuvoston päätösten mukaisesti. Julkisen

² KOM(2011) 897 lopullinen.

palvelun velvoitteet on määriteltävä selkeästi, ja niiden on oltava avoimia, syrjimättömiä ja todennettavissa olevia. Niiden on myös liityttävä satamapalvelujen käytettävyyteen (ei keskeytyksiä), saatavuuteen (kaikille käyttäjille) ja kohtuuhintaisuuteen (tietuille käyttäjäryhmille).

- Kun toimivaltainen viranomainen asettaa julkisen palvelun velvoitteita yhdessä tai useammassa satamassa, se voi itse organisoida tai hyödyntää kaupallisesti tietyt satamapalvelut, kunhan kyseinen toiminta tapahtuu vain siinä satamassa tai niissä satamissa, jossa tai joissa se on asettanut julkisen palvelun velvoitteen.
- Työntekijöiden oikeudet on turvattava. Jäsenvaltioiden olisi voitava lujittaa näitä oikeuksia silloin, kun kyseessä on yritysten luovutus tai aiemmalle yritykselle työskennellyt asiaankuuluva henkilöstö.
- Kun sataman hallinnointielin saa julkista rahoitusta, kirjanpito on hoidettava avoimesti, jotta näiden julkisten varojen tosiasiallinen ja asianmukainen käyttö voidaan osoittaa.
- Kun satamapalvelujen tarjoajia ei ole valittu julkisella tarjouskilpailulla ja kun kyseessä ovat sataman omat toimijat, olisi varmistettava, että palvelun hinta on avoin, syrjimätön ja määrätty tavanomaisten markkinaolosuhteiden perusteella siten, että kokonaismaksut eivät ole suuremmat kuin aiheutuneet kokonaiskustannukset lisättynä kohtuullisella voitolla.
- Sataman hallinnointielinten on määriteltävä satamainfrastruktuurimaksut autonomisesti ja omaa liiketoiminta- ja investointistrategiaansa noudattaen.
- Satamainfrastruktuurimaksut voivat vaihdella sataman säännöllisiin käyttäjiin liittyvien käytänteiden mukaisesti, jotta edistettäisiin satamainfrastruktuurin tehokkaampaa käyttöä, lähimerenkulkua tai kuljetusten korkeatasoista ympäristö-, energia- ja hiilitehokkuutta.
- Jokaiseen satamaan on perustettava sataman käyttäjien neuvoa-antava komitea, jossa on vesiliikenteenharjoittajien, lastin omistajien tai muiden sellaisten sataman käyttäjien edustajia, joiden edellytetään maksavan satamainfrastruktuurimaksun tai satamapalvelumaksun. Tätä komiteaa on kuultava satamainfrastruktuurimaksujen ja tietyissä tapauksissa satamapalvelumaksujen rakenteesta ja tasosta.
- Sataman hallinnointielimen on kuultava sidosryhmiä, kuten satamiin sijoittautuneita yrityksiä, satamapalvelujen tarjoajia ja sataman käyttäjiä, satamapalvelujen koordinoinnin, sisämaayhteyksien ja hallintomenettelyjen kaltaisista kysymyksistä.
- Jäsenvaltioiden on varmistettava, että riippumaton valvontaelin seuraa ja valvoo tämän asetuksen soveltamista. Se voi olla jo olemassa oleva elin. Eri kansallisten valvontaelinten on vaihdettava tietoja työstään ja päätöksentekoperiaatteistaan, ja niiden on tehtävä tiivistä yhteistyötä antaakseen keskinäistä apua tehtäviensä suorittamisessa.

3.2 Oikeusperusta

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

3.3 Toissijaisuusperiaate

Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 58, 90 ja 100 artiklalla laajennetaan aitojen sisämarkkinoiden tavoitteet koskemaan satamia yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä.

Valtaosa TEN–T-satamissa käsitellystä meritse tapahtuvasta kaupasta on peräisin joko jäsenvaltioiden välisestä tai kansainvälisestä kaupasta. Satamilla on selkeä eurooppalainen ulottuvuus. Noin puolet satamissa käsitellystä lastimäärästä kuljetetaan meritse tai maitse joko jäsenvaltioon tai jäsenvaltiosta, joka ei ole sama kuin jäsenvaltio, jossa tavaroiden kauttakulkusatama sijaitsee³. Pelkästään jäsenvaltioiden toimin ei voida varmistaa tasapuolisia toimintaedellytyksiä EU:n sisämarkkinoilla eivätkä jäsenvaltiot voi toteuttaa toimia samassa Euroopan laajuisessa käytävässä mutta eri jäsenvaltiossa sijaitsevien satamien suorituskyvyn parantamiseksi.

Sisämarkkinoihin liittyvistä syistä, verkkovaikutuksista johtuen ja satama-alan kansainvälisen ulottuvuuden vuoksi ehdotettu aloite on toissijaisuusperiaatteen mukainen, vaikka satama-alan erityisluonne ja sen pitkä paikallishistoria ja kulttuuri onkin syytä tunnustaa.

3.4 Suhteellisuusperiaate

Tämä asetus koskee ainoastaan TEN–T-merisatamia. Näin varmistetaan oikeasuhteisuus. Erittäin pieniin satamiin, joilla ei ole suurta merkitystä Euroopan liikennejärjestelmässä, ei ole syytä kohdistaa tarpeettomia sääntöjä. Sen sijaan TEN–T-merisatamissa käsitellään valtaosa liikenteestä. Ne ovat lähtökohtaisesti olennaisia kansainvälisen ja Euroopan sisäisen kaupan käymiseksi ja näin ollen välttämättömiä Euroopan sisämarkkinoille ja/tai EU:n sisäiselle koheesiolle. Lisäksi TEN–T-satamille voidaan myöntää EU-rahoitusta.

Soveltamisalaa ei ole rajoitettu koskemaan pelkästään ydinverkon satamia, jotta ydinverkkoon kuuluvien satamien ja muiden TEN–T-satamien välisen kilpailun vääristymisen vaaraa ei syntyisi. Lisäksi verkon tehokas toiminta ja alueellinen jakautuminen edellyttävät sekä ydinverkon satamia (jotka yleensä ovat solmukohtia) että muita TEN–T-satamia.

3.5 Sääntelytavan valinta

Vaikka jäsenvaltiot sekä alue- ja paikallisviranomaiset ovat perinteisesti olleet pääasiallisia satamainfrastruktuurin kehittäjiä ja satamien hallinnoijia, tilanne on vähitellen muuttunut. Myös liikenteenharjoittajat, autonomiset julkiset elimet sekä muut julkiset ja yksityiset laitokset ovat alkaneet osallistua satamien kehittämiseen, hallinnointiin ja organisointiin. Sen vuoksi on tärkeää varmistaa, että satamapalvelujen markkinoille pääsyä ja satamien rahoituksen avoimuutta koskevaa lainsäädäntöä sovelletaan samalla tavalla koko EU:ssa. Lisäksi lainsäädäntöä on sovellettava kokonaisuudessaan sellaisenaan, jotta varmistetaan yhdenmukainen täytäntöönpano, täytäntöönpanon valvonta ja yhdenmukaiset toimintaolosuhteet sisämarkkinoilla. Sen vuoksi komissio on valinnut tämä ehdotuksen asianmukaiseksi sääntelytavaksi asetuksen. Tämä estää myös sen, että jäsenvaltioille ja komissiolle aiheutuisi ylimääräisiä hallinnollisia rasitteita.

3.6 Euroopan talousalue

Ehdotettu asetus koskee ETA-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa alaa, minkä vuoksi se olisi ulotettava koskemaan Euroopan talousaluetta.

³ Tämä on peräisin jäsenvaltioiden välisestä kaupasta sekä jonkin jäsenvaltion ja EU:n ulkopuolisen maan toisen jäsenvaltion kautta tapahtuvasta kaupasta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**satamapalvelujen markkinoille pääsyä koskevista puitteista ja satamien rahoituksen avoimuudesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Satamien integroiminen kokonaisuudessaan saumattomiin logistiikka- ja kuljetusketjuihin edistäisi kasvua ja tehostaisi Euroopan laajuisen liikenneverkon käyttöä ja toimintaa sekä sisämarkkinoiden toimintaa. Tämä edellyttää nykyaikaisia satamapalveluita, jotka edistävät satamien tehokasta käyttöä ja investoinneille suotuisten olosuhteiden luomista satamien kehittämiseksi nykyisten ja tulevien liikenne- ja logistiikkavaatimusten mukaisesti.
- (2) Komissio muistutti toisessa sisämarkkinoiden toimenpidepaketissa ”Yhdessä uuteen kasvuun”⁶, että meriliikenteen houkuttelevuus riippuu satamapalvelujen saatavuudesta, tehokkuudesta ja luotettavuudesta ja että on tarpeen käsitellä julkisen rahoituksen ja satamamaksujen avoimuutta ja satamien hallinnoinnin yksinkertaistamista sekä tarkastella uudelleen satamapalvelujen tarjoamiselle asetettuja rajoituksia.
- (3) Pääsyn helpottaminen unionin satamapalvelumarkkinoille sekä rahoituksen avoimuuden ja merisatamien itsemääräämisoikeuden käyttöönotto parantavat satamien käyttäjille tarjottavien palvelujen laatua ja tehokkuutta ja luovat toimintaympäristön, joka on suotuisampi satamiin tehtäville investoinneille, mikä vähentää kuljetusten käyttäjien kustannuksia, edistää lähimerenkulkua ja helpottaa meriliikenteen integroimista rautatie-, sisävesi- ja maantieliikenteen kanssa.

⁴ EUVL C... , ..., s...⁵ EUVL C... , ..., s...⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012).

- (4) Valtaosa unionin meriliikenteestä kulkee Euroopan laajuisen liikenneverkon merisatamien kautta. Jotta tämän asetuksen tavoite saavutettaisiin oikeasuhteisella tavalla luomatta tarpeettomia rasitteita muille satamille, tätä asetusta olisi sovellettava Euroopan laajuisen liikenneverkon satamiin, joista jokaisella on merkittävä asema Euroopan liikennejärjestelmässä joko sen vuoksi, että siellä käsitellään yli 0,1 prosenttia koko EU:n tavara- tai henkilöliikenteestä, tai koska se parantaa saarten tai syrjäseutualueiden alueellisia liikenneyhteyksiä, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta päättää soveltaa tätä asetusta myös muihin satamiin. Avomerellä suoritettavat luotsauspalvelut eivät suoranaisesti vaikuta satamien tehokkuuteen, koska niitä ei käytetä satamaan saavuttaessa ja sieltä poistuttaessa, eivätkä ne sen vuoksi kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan.
- (5) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 56 artiklan tavoitteena on poistaa palvelujen tarjonnan vapaudelle asetetut rajoitukset unionissa. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 58 artiklan mukaisesti palvelujen tarjoamisen vapauteen liikenteen alalla sovelletaan liikennettä koskevan osaston, erityisesti 100 artiklan 2 kohdan, määräyksiä.
- (6) Itse suoritettavaa palvelua eli sitä, että varustamot tai satamapalvelujen tarjoajat palkkaavat itse valitsemansa henkilöstön tarjoamaan tarvitsemansa satamapalvelut, säännellään useissa jäsenvaltioissa turvallisuuteen liittyvistä tai sosiaalisista syistä. Komission ehdotusta laatiessaan kuulemat sidosryhmät korostivat, että itse suoritettavan palvelun yleinen salliminen unionin tasolla edellyttäisi turvallisuutta ja sosiaalirikysymyksiä koskevia lisäsääntöjä, jotta näille aloille ei aiheutuisi kielteisiä vaikutuksia. Sen vuoksi näyttää tässä vaiheessa aiheelliselta olla antamatta tätä koskevia säännöksiä unionin tasolla, vaan antaa jäsenvaltioiden itse päättää, sääntelee se itse suoritettavia satamapalveluja vai ei. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi käsiteltävä vain korvausta vastaan suoritettavia satamapalveluja.
- (7) Satamahallinnon tehokkuuden, turvallisuuden ja ympäristöystävällisyyden vuoksi sataman hallinnointielimen olisi voitava edellyttää, että satamapalvelujen tarjoajien on voitava osoittaa, että ne täyttävät palvelun suorittamiseksi asianmukaisella tavalla tarvittavat vähimmäisvaatimukset. Näiden vähimmäisvaatimusten olisi koskettava ainoastaan selkeästi määriteltyjä toimijoiden ammattipätevyyteen liittyviä edellytyksiä, mukaan lukien koulutusta koskevat edellytykset, sekä vaadittavia varusteita koskevia edellytyksiä, ja niiden on oltava avoimia, syrjimättömiä, puolueettomia ja merkittäviä kyseisen satamapalvelun tarjonnan kannalta.
- (8) Satamapalvelujen tarjoajalla on oltava tarvittavat varusteet, mikä tarkoittaa, että satamapalvelun tarjoaja omistaa, vuokraa tai liisaa ne ja että ne ovat satamapalvelujen tarjoajan suoran ja kiistattoman valvonnan alaisena, jotta varmistetaan tällaisten varusteiden käyttömahdollisuus aina tarvittaessa.
- (9) Myönnettäessä sellaisia satamapalvelujen tarjoamisoikeuksia, joihin liittyy pakollisia vähimmäisvaatimuksia, tämän menettelyn olisi oltava avoin, puolueeton ja syrjimätön ja mahdollistettava se, että satamapalvelujen tarjoajat voivat aloittaa satamapalvelujensa tarjoamisen oikea-aikaisesti.
- (10) Koska satamat muodostuvat maantieteellisesti rajatusta alueesta, markkinoille pääsyä voidaan tietyissä tapauksissa rajoittaa maaresurssien vähäisyyden vuoksi tai silloin, kun maa on varattu tietyntyyppisille toiminnoille virallisessa kehityssuunnitelmassa, joka sisältää asiankuuluvan lainsäädännön, kuten maankäytön suunnittelutavoitteita koskevan lainsäädännön, mukaisia avoimesti laadittuja maankäyttösuunnitelmia.

- (11) Jos toimivaltaiset viranomaiset aikovat rajoittaa satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää, niiden olisi julkaistava tämä etukäteen asiallisine perusteluineen, jotta asianomaiset osapuolet voivat esittää huomautuksia. Rajoitusperusteiden olisi oltava puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä.
- (12) Jotta satamapalvelujen tarjoajien valintamenettely ja sen tulokset olisivat avoimia ja läpinäkyviä, ne olisi julkaistava ja täydellinen asiakirja-aineisto toimitettava asianomaisille osapuolille.
- (13) Kun satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää rajoitetaan, niiden valintamenettelyssä olisi noudatettava [käyttöoikeudesta annetussa] direktiivissä .../...⁷ määritettyjä periaatteita ja lähestymistapaa, mukaan lukien sopimusten kynnysarvo ja arvon määrittämismenetelmä sekä merkittävien muutosten määritelmä ja sopimuksen kestoon liittyvät seikat.
- (14) Satamapalvelun tarjoajien lukumäärän rajoittamiseen johtavaa julkisen palvelun velvoitteiden asettamista olisi voitava perustella ainoastaan julkiseen etuun liittyvillä syillä, jotta varmistettaisiin, että asianomainen satamapalvelu on kaikkien käyttäjien saatavilla koko vuoden ajan tai että se on kohtuuhintainen tietyille käyttäjäryhmille.
- (15) Kun satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää on tarpeen rajoittaa, jäsenvaltio voi siirtää rajoittamispäätöksen tekemisen toiselle viranomaiselle kilpailun turvaamiseksi. Satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää rajoitettaessa olisi noudatettava menettelyä, joka on avoin, läpinäkyvä ja syrjimätön. Näin ei kuitenkaan ole silloin, kun julkisen palvelun velvoitteet uskotaan suoraan toimivaltaiselle viranomaiselle tai sataman omalle toimijalle.
- (16) Tässä asetuksessa ei estetä toimivaltaisten viranomaisten mahdollisuutta myöntää korvaus julkisen palvelun velvoitteen suorittamisesta, jos tämä on sovellettavien valtioneuvoston päätösten mukaista. Kun julkisen palvelun velvoitteita voidaan pitää yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvinä palveluina, olisi varmistettava, että noudatetaan Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen 20 päivänä joulukuuta 2011 annettua komission päätöstä⁸, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille myönnettävään vähämerkityksiseen tukeen 25 päivänä huhtikuuta 2012 annettua komission asetusta (EU) N:o 360/2012⁹ ja julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevia Euroopan unionin puitteita¹⁰.
- (17) Sataman hallinnointielimen ei tulisi syrjiä satamapalvelujen tarjoajia eikä varsinkaan suosia yritystä tai elintä, johon sillä on etuyhteys.
- (18) Jäsenvaltiossa nimitettyjen toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava päättää, tarjoavatko ne itse julkisen palvelun velvoitteen alaisia satamapalveluja vai uskovatko ne tällaisten palvelujen tarjoamisen suoraan sataman omalle toimijalle. Jos toimivaltainen viranomainen päättää tarjota palvelun itse, tämä voi tarkoittaa, että toimivaltainen viranomainen palkkaa asiointisijan tarjoamaan palvelut tai antaa ne

⁷ Ehdotus direktiiviksi käyttöoikeussopimusten tekemisestä – KOM(2011) 897 lopullinen.

⁸ EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁹ EUVL L 114, 26.4.2012, s.8.

¹⁰ EUVL C 8, 11.1.2012.

toimeksi asioitsijoille. Kun tällaista rajoitusta sovelletaan jäsenvaltion kaikissa TEN-T-satamissa, komissiolle olisi ilmoitettava asiasta. Kun jäsenvaltion toimivaltaisilla viranomaisilla on valtuudet tehdä tällainen valinta, sataman omien toimijoiden tarjoamien satamapalvelujen olisi rajoitettava ainoastaan siihen satamaan tai niihin satamiin, jossa tai joissa kyseiset sataman omat toimijat oli nimitetty. Lisäksi tällaisissa tapauksissa riippumattoman valvontaelimen olisi valvottava tällaisen toimijan soveltamia satamapalvelumaksuja.

- (19) Jäsenvaltioilla olisi oltava oikeus varmistaa satamapalveluja tarjoavien yritysten henkilöstön riittävä sosiaaliturvan taso. Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden sosiaali- ja työläinsäädännön soveltamiseen. Kun satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää rajoitetaan, jos satamapalvelusopimuksen tekeminen voi johtaa satamapalvelun tarjoajan vaihtumiseen, toimivaltaisten viranomaisten olisi voitava velvoittaa valittu palvelun tarjoaja soveltamaan työntekijöiden oikeuksien turvaamista yrityksen tai liikkeen taikka yritys- tai liiketoiminnan osan luovutuksen yhteydessä koskevan jäsenvaltion lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 2001/23/EY¹¹ säännöksiä.
- (20) Useissa satamissa lastinkäsittely- ja matkustajaterminaalipalvelujen tarjoajien markkinoille pääsy myönnetään julkisilla käyttöoikeussopimuksilla. Tämänäyttöisistä sopimuksista säädetään [käyttösopimusten tekemisestä annetussa] direktiivissä .../... Sen vuoksi tämän asetuksen II lukua ei tulisi soveltaa lastinkäsittely- ja matkustajapalvelujen tarjoamiseen, mutta jäsenvaltiot voivat kuitenkin vapaasti päättää soveltaa mainitun luvun säännöksiä näihin kahteen palveluun. Euroopan unionin tuomioistuin on vahvistanut lastinkäsittely- ja matkustajaterminaalipalvelujen markkinoille pääsyn myöntämistä koskeviin viranomaisten käyttämiin muuntäyttöisiin sopimuksiin liittyen, että avoimuutta ja syrjimättömyyttä koskevat periaatteet sitovat toimivaltaisia viranomaisia tällaisia sopimuksia tehtäessä. Näitä periaatteita on noudatettava kokonaisuudessaan kaikkia satamapalveluja tarjottaessa.
- (21) Julkista rahoitusta saavien merisatamien sekä satamapalvelujen tarjoajien ja viranomaisten välisten rahoitussuhteiden olisi oltava avoimet, jotta varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja vältetään markkinoiden vääristyminen. Tältä osin tällä asetuksella laajennetaan jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuudesta sekä tiettyjen yritysten taloudellisen toiminnan avoimuudesta komission direktiivissä 2006/111/EY¹² säädetyt rahoitussuhteiden avoimuusperiaatteet koskemaan myös muita vastaanottajaluokkia, sanotun kuitenkin rajoittamatta direktiivin soveltamisalaa.
- (22) Kun sataman hallinnointielin saa julkista rahoitusta ja on samalla myös palvelun tarjoaja, on tarpeen velvoittaa se pitämään sen sataman hallinnointielimenä toteuttamia toimia koskeva kirjanpito erillään sen kilpailupohjalta toteuttamia toimia koskevasta kirjanpidosta, jotta varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset ja julkisen rahoituksen kohdentamisen ja käytön avoimuus sekä vältetään markkinoiden vääristyminen. Joka tapauksessa valtiontukisääntöjen noudattaminen olisi varmistettava.
- (23) Satamapalvelujen tarjoajien, joita ei ole nimitetty avoimella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä menettelyllä, soveltamiin satamapalvelumaksuihin liittyy suurempi hintaväärinkäytösten riski niiden monopolistisen tai oligopolistisen tilanteen vuoksi ja

¹¹ EYVL L 82, 22.03.2001, s. 16.

¹² EUVL L 318, 17.11.2006, s. 17.

siitä syystä, ettei niiden markkinoista voida kilpailla. Sama pätee myös tässä asetuksessa tarkoitettujen sataman omien toimijoiden perimiin maksuihin. Koska tällaisilta palveluilta puuttuu oikeudenmukainen markkinamekanismi, olisi vahvistettava järjestelyt sen varmistamiseksi, että perityt maksut heijastavat asiaankuuluvien markkinoiden tavanomaisia olosuhteita avoimella ja että ne määrätään avoimella ja syrjimättömällä tavalla.

- (24) Jotta kunkin yksittäisen sataman satamainfrastrukturimaksut olisivat tehokkaita, ne olisi määrättävä avoimella ja autonomisella tavalla sataman omaa liiketoiminta- ja investointistrategiaa noudattaen.
- (25) Satamainfrastrukturimaksujen vaihtelu olisi sallittava lähimerenkulun edistämiseksi ja sellaisten vesiliikenteen alusten houkuttelemiseksi, joiden ympäristötehokkuus tai kuljetusten, erityisesti offshore- ja onshore-merikuljetusten, energia- ja hiilitehokkuus on keskiarvoa parempi. Tämän tulisi edistää ympäristö- ja ilmastomuutospolitiikkaa sekä satamien ja niitä ympäröivien alueiden kestävä kehitystä erityisesti, koska satamissa käyvien ja siellä pysyvien vesiliikenteen alusten ympäristöjalanjälki pienenee.
- (26) Olisi oltava riittävät valmiudet varmistaa, että satamainfrastrukturimaksun ja/tai satamapalvelumaksun maksamaan joutuvia sataman käyttäjiä kuullaan säännöllisesti satamainfrastrukturimaksua ja satamapalvelumaksua määritettäessä ja muutettaessa. Satamien hallinnointielinten olisi myös kuultava säännöllisesti muita sidosryhmiä keskeisistä kysymyksistä, jotka liittyvät sataman kehittämiseen, suorituskykyyn ja valmiuteen houkutella ja synnyttää taloudellista toimintaa, kuten satama-alueen satamapalvelujen koordinoitua, sekä sisämaayhteyksien ja satamien hallintomenettelyjen tehokkuuteen.
- (27) Jotta varmistetaan tämän asetuksen moitteeton ja tosiasiallinen soveltaminen, jokaisen jäsenvaltion olisi nimitettävä riippumaton valvontaelin, joka voi olla jo olemassa oleva elin.
- (28) Eri riippumattomien valvontaelinten olisi vaihdettava tietoja työstään ja tehtävä yhteistyötä keskenään tämän asetuksen yhdenmukaisen soveltamisen varmistamiseksi.
- (29) Tämän asetuksen eräiden muiden kuin olennaisten kohtien täydentämiseksi ja muuttamiseksi ja erityisesti ympäristömaksujen yhdenmukaisen soveltamisen edistämiseksi, ympäristömaksujen unionin laajuisen johdonmukaisuuden lujittamiseksi ja lähimerenkulun edistämiseen liittyvien yhteisten maksuperiaatteiden varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia säädöksiä alusten, polttoaineiden ja sellaisten toimintatyyppien yhteisestä luokittelusta, joiden perusteella infrastrukturimaksut voivat vaihdella, sekä infrastrukturimaksun yhteisistä maksuperiaateista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (30) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset tämän asetuksen täytäntöönpanolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta riippumattomien valvontaelinten välistä tiedonvaihtoa koskevien asianmukaisten järjestelyjen osalta. Tätä valtaa olisi käytettävä yleisistä säännöistä ja periaateista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä, 16 päivänä helmikuuta

2011 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹³ mukaisesti.

- (31) Jäsenvaltiot eivät voi eurooppalaisen ulottuvuuden sekä satamien ja niihin liittyvän liiketoiminnan kansainvälisen ja rajatylittävän luonteen vuoksi riittävällä tavalla toteuttaa tämän asetuksen tavoitteita eli varmistaa satamapalvelujen nykyaikaistamista ja kaikkiin Euroopan laajuisen liikenneverkon satamiin tarvittavia investointeja houkuttelevat asianmukaisia puitteita, joten unioni voi tasavertaisten toimintaedellytysten varmistamiseksi Eurooppaan toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (32) Tässä asetuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja noudatetaan erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustettuja periaatteita,

¹³ EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13.

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU – Aihe, soveltamisala ja määritelmät

1 artikla

Aihe ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan
 - a) selkeät puitteet pääsille satamapalvelujen markkinoille;
 - b) rahoituksen avoimuutta koskevat yhteiset säännöt ja hallintoelinten tai satamapalvelujen tarjoajien soveltamat maksut.
2. Tätä asetusta sovelletaan joko satama-alueella taikka satamaan tai satamasta johtavilla vesiväylillä tapahtuvaan seuraavien satamapalveluluokkien tarjoamiseen:
 - a) tankkaus;
 - b) lastin käsittely;
 - c) ruoppaus;
 - d) kiinnitys;
 - e) matkustajapalvelut;
 - f) satamien vastaanottolaitteet;
 - g) luotsaus; ja
 - h) hinaus.
3. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin asetuksen XXX [TEN-T-suuntaviivoja koskeva asetukset] liitteessä I määriteltyihin Euroopan laajuisen liikenneverkon merisatamiin.
4. Jäsenvaltiot voivat soveltaa tätä asetusta myös muihin merisatamiin. Kun jäsenvaltiot päättävät soveltaa tätä asetusta muihin merisatamiin, niiden on ilmoitettava päätöksestään komissiolle.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan

1. 'tankkauksella' vesiliikenteen aluksen täydentämistä kiinteällä, nestemäisellä tai kaasumaisella polttoaineella tai muulla energialähteellä, jota käytetään vesiliikenteen aluksen käyttövoimana sekä yleiseen ja erityiseen energian saantiin aluksella sen ollessa laiturissa;
2. 'lastinkäsittelypalveluilla' lastin organisointia ja käsittelyä sitä kuljettavan vesiliikenteen aluksen ja rannan välillä lastin tuomiseksi, viemiseksi tai kauttakuljettamiseksi, mukaan lukien lastin kuljettamiseen suoranaisesti liittyvä lastin prosessointi, kuljetus ja väliaikainen varastointi asiaankuuluvassa lastinkäsittelyterminaalissa, mutta pois lukien käsiteltyyn lastiin liittyvä varastointi, purkaminen, jälleenpakkaaminen tai muu arvoa lisäävä palvelu;
3. 'ruoppauksella' hiekan, sedimentin tai muiden aineiden poistamista satamaan johtavan vesiväylän pohjasta vesiliikenteen alusten satamaan pääsyn

mahdollistamiseksi ja sekä alkuperäistä poistoa (varsinainen ruoppaus) että kunnossapitoruoppausta vesiväylän pitämiseksi purjehduskelpoisena;

4. 'olennaisella satamalaitteella' laitetta, jonka saatavuus on välttämätön jonkin satamapalvelun suorittamiseksi ja jota ei voida korvata tavanomaisissa markkinaolosuhteissa;
5. 'sataman hallinnointielimellä' julkista tai yksityistä elintä, jonka tavoitteena on mahdollisten muiden tehtävien yhteydessä hallinnoida ja hoitaa kansallisten lakien tai oikeudellisten välineiden nojalla satamainfrastruktuureja ja satamaliikennettä sekä koordinoita ja tarvittaessa valvoa asiaomaisen sataman toimijoiden toimintaa;
6. 'kiinnityksellä' sataman rantaan tai satamaan johtavaan vesiväylään ankkuroitavaa tai muulla tavalla kiinnitettävää vesiliikenteen alusta varten tarvittavia kiinnittämistä ja irrottamispalveluita;
7. 'matkustajapalveluilla' matkustajien organisointia ja käsittelyä matkustajia kuljettavan aluksen ja rannan välillä, henkilötietojen käsittelyä ja matkustajien kuljettamista asiaankuuluvan matkustajaterminaalin sisällä;
8. 'luotsauksella' luotsin tai luotsiaseman suorittamaa vesiliikenteen aluksen ohjaamispalvelua aluksen saattamiseksi satamaan tai pois sieltä turvallisesti satamaan johtavaa vesiväylää pitkin;
9. 'satamainfrastrukturimaksulla' maksua, jonka kantamisesta sataman hallinnointielin saa suoran tai välillisen hyödyn ja jonka vesiliikenteen aluksen käyttäjät tai lastin omistajat maksavat sellaisten laitteiden ja palvelujen käytöstä, jotka mahdollistavat aluksen saapumisen satamaan ja pois sieltä, kuten kyseisiin satamiin johtavista vesiväylistä, sekä matkustajien ja lastin käsittelyn saatavuudesta;
10. 'satamien vastaanottolaitteella' kaikkia kiinnitettyjä, kelluvia tai liikkuvia laitteita, jotka pystyvät ottamaan vastaan aluksella syntyvät jätteet tai lastijätteet, jotka määritellään aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2000/59/EY¹⁴;
11. 'satamapalvelumaksulla' satamapalvelujen tarjoajan hyväksi kannettavaa maksua, jonka maksavat asiaankuuluvan palvelun käyttäjät;
12. 'satamapalvelusopimuksella' virallista ja oikeudellisesti sitovaa satamapalvelun tarjoajan ja toimivaltaisen viranomaisen välistä sopimusta, jossa kyseinen viranomainen nimittää satamapalvelujen tarjoajien lukumäärän rajoittamista koskevaa menettelyä noudattaen satamapalvelun tarjoajan tarjoamaan satamapalveluita;
13. 'satamapalvelujen tarjoajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa tai haluaa tarjota korvausta vastaan yhden tai useamman 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun luokan satamapalveluja;
14. 'julkisen palvelun velvoitteella' vaatimusta, joka on määritelty tai määrätty sellaisten yleishyödyllisten satamapalvelujen varmistamiseksi, joita toimija ei omien taloudellisten etujensa vuoksi ottaisi hoitaakseen tai ei hoitaisi samassa laajuudessa tai samoin ehdoin;

¹⁴

EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81–90.

15. 'lähimerenkululla' lastin ja matkustajien kuljettamista meriteitse maantieteellisessä Euroopassa sijaitsevien satamien välillä tai näiden satamien ja sellaisissa Euroopan ulkopuolisissa maissa sijaitsevien satamien välillä, joilla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä;
16. 'merisatamalla' maa- ja vesialuetta, jolla on tehty sellaisia töitä ja joka on varustettu siten, että kyseisellä alueella voidaan pääasiallisesti ottaa vastaan aluksia, lastata ja purkaa ne, varastoida tavaroita, vastaanottaa ja toimittaa tavaroita sekä ottaa aluksiin matkustajia ja laskea matkustajia maihin, sekä kaikkea muuta liikenteenharjoittajien satama-alueella tarvitsemaa infrastruktuuria;
17. 'hinauksella' apua, jota hinaaja antaa vesiliikenteen aluksen ohjailua varten aluksen saattamiseksi satamaan tai poistamiseksi sieltä turvallisesti;
18. 'satamaan johtavalla vesiväylällä' vesitse avomereltä satamaan johtavia yhteyksiä, kuten lähestymisväyliä, kulkuväyliä, jokia, merikanavia ja vuonoja.

II LUKU – Markkinoille pääsy

3 artikla

Palvelujen tarjoamisen vapaus

1. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvaa vapautta tarjota palveluja merisatamissa sovelletaan unioniin sijoittautuneisiin satamapalvelujen tarjoajiin tässä luvussa säädetyin edellytyksin.
2. Satamapalvelujen tarjoajilla on oltava mahdollisuus käyttää olennaisia satamalaitteita siinä määrin kuin niiden toiminta sitä edellyttää. Käyttömahdollisuuden ehtojen on oltava oikeudenmukaisia, kohtuullisia ja syrjimättömiä.

4 artikla

Satamapalvelun tarjoamisen vähimmäisvaatimukset

1. Sataman hallinnointielin voi edellyttää, että satamapalvelujen tarjoajien on noudatettava vähimmäisvaatimuksia asianomaisen satamapalvelun suorittamiseksi.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut vähimmäisvaatimukset voivat soveltuvien osin koskea ainoastaan seuraavia:
 - a) satamapalvelujen tarjoajan tai sen henkilöstön ammattipätevyys taikka satamapalvelun tarjoajan toimintoja tosiasiallisesti ja jatkuvasti hallinnoivien luonnollisten henkilöiden ammattipätevyys;
 - b) varusteet, jotka tarvitaan asiaankuuluvan satamapalvelun tarjoamiseksi tavanomaisissa ja turvallisissa oloissa, ja valmius pitää nämä varusteet asianmukaisella tasolla;
 - c) meriturvallisuutta tai sataman ja sen tuloväylien, laitteiden, varusteiden ja henkilöiden turvallisuutta ja turvatoimia koskevien vaatimusten noudattaminen;
 - d) paikallisten, kansallisten, unionin ja kansainvälisten ympäristövaatimusten noudattaminen.
3. Vähimmäisvaatimusten on oltava avoimia, syrjimättömiä ja puolueettomia ja niiden on oltava merkityksellisiä asianomaisen satamapalvelujen luokan ja luonteen kannalta.

4. Jos vähimmäisvaatimukseen kuuluu erityinen paikallistuntemus tai paikallisiin olosuhteisiin tutustuminen, sataman hallinnointielimen on varmistettava, että asiaankuuluvaa koulutusta on saatavilla avoimin ja syrjimättömin ehdoin, paitsi jos asianomainen jäsenvaltio varmistaa tällaisen koulutustarjonnan asianmukaisen saatavuuden.
5. Edellä 1 kohdassa tarkoitetuissa tapauksissa sataman hallinnointielimen on julkaistava 2 kohdassa tarkoitetut vähimmäisvaatimukset ja näitä vaatimuksia noudattaen tapahtuvaa satamapalvelujen tarjoamista koskevan oikeuden myöntämismenettely viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2015 tai, jos vähimmäisvaatimusten soveltaminen aloitetaan mainitun päivän jälkeen, viimeistään kolme kuukautta ennen päivää, jona kyseisten vaatimusten soveltaminen aloitetaan. Satamapalvelujen tarjoajille on ilmoitettava etukäteen arviointiperusteisiin ja menettelyyn tehtävistä mahdollisista muutoksista.

5 artikla

Menettely vähimmäisvaatimusten noudattamisen varmistamiseksi

1. Sataman hallinnointielimen on kohdeltava satamapalvelujen tarjoajia tasapuolisesti ja sen on toimittava avoimesti.
2. Sataman hallinnointielimen on myönnettävä tai evättävä oikeus tarjota satamapalvelujen 4 artiklan mukaisesti vahvistettujen vähimmäisvaatimusten perusteella kuukauden kuluessa tällaisen oikeuden myöntämistä koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Mahdolliset epäämiset on perusteltava asianmukaisesti puolueettomin, avoimin, syrjimättömin ja oikeasuhteisin perustein.
3. Edellä 2 kohdan mukaisesti tehdyn päätöksen keston rajoittamista voidaan perustella ainoastaan asianomaisen satamapalvelun tyypillä ja luonteella.

6 artikla

Satamapalvelujen tarjoajien lukumäärän rajoittaminen

1. Poiketen siitä, mitä 3 artiklassa säädetään, sataman hallinnointielin voi rajoittaa satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää jonkin satamapalvelun osalta toisesta tai molemmista seuraavista syistä johtuen:
 - a) maan niukkuus tai varattu käyttötarkoitus, edellyttäen että hallinnointielin voi osoittaa, että maa muodostaa asianomaisen satamapalvelun tarjoamiseen tarvittavan olennaisen satamalaitteen ja että rajoittaminen tapahtuu noudattaen sataman virallista kehityssuunnitelmaa, jonka on hyväksynyt sataman hallinnointielin ja soveltuvien osin jokin muu toimivaltainen viranomainen kansallisen lainsäädännön mukaisesti;
 - b) edellä 8 artiklassa säädetty julkisen palvelun velvoitteet, jos rajoituksen puuttuminen voi häiritä satamapalvelujen tarjoajille osoitettujen velvoitteiden suorittamista.
2. Sataman hallinnointielimen on julkaistava kaikki 1 kohdan soveltamiseksi annetut ehdotukset ainakin kuusi kuukautta etukäteen yhdessä niiden perustelujen kanssa ja annettava kaikille asianomaisille osapuolille mahdollisuus esittää huomautuksia kohtuullisen ajan.
3. Sataman hallinnointielimen on julkaistava hyväksytty päätös.

4. Kun sataman hallinnointielin tarjoaa satamapalveluja itse tai sellaisen oikeudellisesti erillisen elimen kautta, jossa se käyttää määräysvaltaa suoraan tai välillisesti, jäsenvaltio voi uskoa satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää rajoittavan päätöksen tekemisen sataman hallinnointielimestä riippumattomalle viranomaiselle. Jos jäsenvaltio ei usko satamapalvelujen tarjoajien lukumäärää rajoittavan päätöksen tekemistä tällaiselle viranomaiselle, palvelujen tarjoajia on oltava vähintään kaksi.

7 artikla

Menettely satamapalvelujen tarjoajien lukumäärän rajoittamiseksi

1. Satamapalvelujen tarjoajien 6 artiklan mukaisessa lukumäärän rajoittamisessa on noudatettava valintamenettelyä, jonka on oltava avoin kaikille asianomaisille osapuolille, syrjimätön ja läpinäkyvä.
2. Jos satamapalvelun arvioitu arvo ylittää 3 kohdassa määritellyn kynnysarvon, [käyttöoikeussopimusten tekemisestä] annetussa direktiivissä .../... säädettyjä käyttöoikeuden myöntämismenettelyä, menettelyllisiä takeita ja enimmäiskestoja sovelletaan.
3. [Käyttöoikeussopimusten tekemisestä] annetun direktiivin .../... asiaankuuluvia ja sovellettavia säännöksiä sovelletaan satamapalvelun kynnysarvoon ja satamapalvelun arvon määrittämismenetelmään.
4. Valitun tarjoajan tai valittujen tarjoajien ja sataman hallinnointielimen on tehtävä satamapalvelusopimus.
5. Tämän asetuksen soveltamiseksi satamapalvelusopimuksen määräyksiin sen voimassaoloaikana tehtävää, [käyttöoikeussopimusten tekemisestä] annetussa direktiivissä .../... tarkoitettua merkittävää muutosta on pidettävä uuden satamapalvelusopimuksen tekemisenä, joka edellyttää uutta 2 kohdassa tarkoitettua menettelyä.
6. Tämän artiklan 1–5 kohtaa ei sovelleta 9 artiklassa tarkoitetuissa tapauksissa.
7. Tämä asetus ei rajoita [käyttöoikeussopimusten tekemisestä] annetun direktiivin .../...¹⁵, [yleishyödyllisistä laitoksista] annetun direktiivin .../...¹⁶ ja [julkisista hankinnoista] annetun direktiivin .../...¹⁷ soveltamista.

8 artikla

Julkisen palvelun velvoitteet

1. Jäsenvaltiot voivat päättää asettaa satamapalveluihin liittyviä julkisen palvelun velvoitteita satamapalvelujen tarjoajille seuraavien varmistamiseksi:
 - a) palvelu on saatavilla tauotta koko päivän, yön, viikon ja vuoden ajan;
 - b) palvelu on kaikkien käyttäjien saatavilla;
 - c) palvelu on kohtuuhintainen tietyille käyttäjäluokille.

¹⁵ Ehdotus direktiiviksi käyttöoikeussopimusten tekemisestä, KOM(2011) 897 lopullinen.

¹⁶ Ehdotus direktiiviksi vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista, KOM(2011) 0895 lopullinen.

¹⁷ Ehdotus direktiiviksi julkisista hankinnoista, KOM(2011) 0896 lopullinen.

2. Edellä 1 kohdassa tarkoitetut velvoitteet on määriteltävä selkeästi, avoimesti, syrjimättömästi ja varmennettavasti, ja niillä on taattava tasapuolinen pääsy kaikille unioniin sijoittautuneille satamapalvelujen tarjoajille.
3. Jäsenvaltioiden on nimettävät alueensa toimivaltaiset viranomaiset, jotka asettavat tällaisia julkisen palvelun velvoitteita. Sataman hallinnointielin voi olla toimivaltainen viranomainen.
4. Kun 3 kohdan mukaisesti nimitetty toimivaltainen viranomainen on eri kuin sataman hallinnointielin, 6 ja 7 artiklassa säädettyä satamapalvelujen tarjoajien lukumäärän rajoittamista julkisen palvelun velvoitteiden perusteella koskevaa valtaa käyttää toimivaltainen viranomainen.
5. Jos toimivaltainen viranomainen päättää asettaa julkisen palvelun velvoitteita jäsenvaltion kaikissa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa merisatamissa, sen on ilmoitettava nämä velvoitteet komissiolle.
6. Kun sellaiset satamapalvelut keskeytyvät, joille on asetettu julkisen palvelun velvoitteita, tai kun tällainen tilanne on vaarassa syntyä välittömästi, toimivaltainen viranomainen voi toteuttaa hätätoimenpiteen. Hätätoimenpiteenä palvelu voidaan siirtää suoraan toiselle palveluntarjoajalle enintään yhden vuoden ajaksi. Kyseisenä aikana toimivaltaisen viranomaisen on joko käynnistettävä 7 artiklan mukainen uusi menettely satamapalvelun tarjoajan valitsemiseksi tai sovellettava 9 artiklaa.

9 artikla

Sataman oma toimija

1. Edellä 6 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädettyissä tapauksissa toimivaltainen viranomainen voi päättää tarjota itse julkisen palvelun velvoitteen alaisen satamapalvelun tai asettaa tällaisia velvoitteita suoraan oikeudellisesti erilliselle elimelle, jossa se käyttää määräysvaltaa samalla tavalla kuin omissa osastoissaan. Tällaisessa tapauksessa satamapalvelujen tarjoajaa on pidettävä tässä asetuksessa sataman omana toimijana.
2. Toimivaltaisen viranomaisen on katsottava käyttävän määräysvaltaa oikeudellisesti erillisessä elimessä samalla tavalla kuin omissa osastoissaan ainoastaan, jos sillä on ratkaiseva vaikutusvalta kyseisen elimen strategiaan tavoitteisiin ja merkittäviin päätöksiin.
3. Sataman oma toimija saa suorittaa sille osoitetun satamapalvelun ainoastaan satamissa, joissa sille on annettu oikeus tarjota satamapalveluja.
4. Jos toimivaltainen viranomainen päättää soveltaa 1 kohtaa kaikissa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvissa merisatamissa, sen on ilmoitettava tästä komissiolle.
5. Tämä artikla ei estä [käyttöoikeussopimuksista annetun] direktiivin/... soveltamista.

10 artikla

Työntekijöiden oikeuksien turvaaminen

1. Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden sosiaali- ja työlaainsäädännön soveltamiseen.
2. Kun satamapalvelujen tarjoaja ei ole vakiintunut satamapalvelujen tarjoaja, sataman hallinnointielimet voivat vaatia 7 artiklassa säädettyä menettelyä noudattaen nimitettyä satamapalvelujen tarjoajaa myöntämään vakiintuneen satamapalvelujen

tarjoajan aiemmin palkkaamalle henkilökunnalle oikeudet, joihin se olisi ollut oikeutettu, jos kyseessä olisi ollut direktiivissä 2001/23/EY tarkoitettu siirto, sanotun kuitenkin rajoittamatta kansallisen ja unionin lainsäädännön, mukaan lukien työmarkkinaosapuolten väliset työehtosopimukset, soveltamista.

3. Kun sataman hallinnointielimet vaativat satamapalvelujen tarjoajia noudattamaan asiaankuuluvien satamapalvelujen tarjonnassa tiettyjä sosiaalisia normeja, tarjouskilpailuasiakirjoissa ja satamapalvelusopimuksissa on lueteltava asianomainen henkilökunta ja annettava avoimesti yksityiskohdat sen sopimukseen perustuvista oikeuksista sekä edellytyksistä, joilla työntekijöiden katsotaan olevan yhteydessä satamapalveluihin.

11 artikla

Poikkeus

Tätä lukua ja 24 artiklan siirtymäsäännöksiä ei sovelleta lastinkäsittely- eikä matkustajapalveluihin.

III LUKU – Rahoituksen avoimuus ja itsemääräämisoikeus

12 artikla

Taloudellisten suhteiden avoimuus

1. Viranomaisten ja julkista rahoitusta saavan sataman hallinnointielimen väliset rahoitussuhteet on ilmaistava kirjanpidossa avoimella tavalla, jotta seuraavat käyvät selkeästi ilmi:
 - a) viranomaisten asianomaisen sataman hallinnointielimille suoraan myöntämä julkinen rahoitus;
 - b) viranomaisten julkisten yritysten tai julkisten rahoituslaitosten välityksellä myöntämä julkinen rahoitus; ja
 - c) tällaisen julkisen rahoituksen käyttötarkoitus.
2. Jos julkista rahoitusta saavan sataman hallinnointielin tarjoaa satamapalvelut itse, sen on pidettävä kunkin satamapalvelutoimen kirjanpito erillään sen muiden toimien kirjanpidosta, jotta
 - a) kaikki tulot ja menot on sidottu tai kohdennettu oikein johdonmukaisesti sovellettavia ja puolueettomasti perusteltuja kustannuslaskentaperiaatteita noudattaen; ja
 - b) kustannuslaskentaperiaatteet, joiden mukaisesti kirjanpidot pidetään erillään, on ilmaistu selkeästi.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuun julkiseen rahoituksen kuuluvat oman pääoman ehtoinen rahoitus ja oman pääoman luonteinen rahoitus, avustukset, joita ei tarvitse maksaa takaisin, avustukset, jotka on maksettava takaisin vain tietyissä olosuhteissa, lainojen myöntäminen, mukaan lukien luottojärjestelyt ja pääomahuollon ennako, viranomaisten sataman hallinnointielimelle antamat takeet, maksetut osingot sekä jakamaton voitto tai muunlainen julkinen rahoitustuki.
4. Sataman hallinnointielimen on pidettävä tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetut taloudellisia suhteita koskevat tiedot komission ja 17 artiklassa tarkoitetun

toimivaltaisen riippumattoman valvontaelimen saatavilla viiden vuoden ajan sen tilivuoden päättymisestä, joita tiedot koskevat.

5. Sataman hallinnointielimen on pyynnöstä annettava komission ja toimivaltaisen riippumattoman valvontaelimen saataville kaikki mahdolliset lisätiedot, joita ne pitävät tarpeellisina tehdä perinpohjaisen arvion toimitetuista tiedoista ja tämän asetuksen noudattamisesta. Nämä tiedot on toimitettava kahden kuukauden kuluessa pyynnön päivämäärästä.
6. Sataman hallinnointielinten, jotka eivät ole saaneet julkista rahoitusta edellisinä tilivuosina mutta jotka alkavat saada sitä nyt, on sovellettava 1 ja 2 kohtaa sitä tilivuotta seuraavasta tilivuodesta alkaen, jona julkinen rahoitus maksettiin.
7. Kun julkinen rahoitus maksetaan korvauksena julkisen palvelun velvoitteesta, se on esitettävä erillään asiaankuuluvassa kirjanpidossa eikä sitä voida siirtää muuhun palveluun eikä liiketoimintaan.

13 artikla

Satamapalvelumaksut

1. Edellä 9 artiklassa tarkoitetun sataman oman toimijan tarjoamista palveluista perittävät maksut ja sellaisten satamapalvelujen tarjoajien perimät maksut, joita ei ole nimitetty avoimilla, läpinäkyvillä ja syrjimättömillä menettelyillä satamapalvelujen tarjoajien lukumäärän rajoittamistapauksissa, on määrättävä läpinäkyvällä ja syrjimättömällä tavalla. Näiden maksujen on heijastettava asiankuuluvien kilpailukykyisten markkinoiden olosuhteita ja oltava oikeasuhteisia tarjotun palvelun taloudelliseen arvoon nähden.
2. Satamapalvelumaksut voidaan sisällyttää muihin maksuihin, kuten satamainfrastruktuurimaksuihin. Tässä tapauksessa satamapalvelun tarjoajan ja soveltuvien osin sataman hallinnointielimen on varmistettava, että satamapalvelun käyttäjä voi helposti erottaa satamapalvelumaksun määrän.
3. Satamapalvelun tarjoajan on pyynnöstä annettava 17 artiklassa tarkoitetun toimivaltaisen riippumattoman valvontaelimen saataville tiedot siitä, mihin tämän artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluvien satamapalvelumaksujen rakenteen ja tason määrittäminen perustuu. Näihin tietoihin on kuuluttava satamamaksujen määrittämisessä käytettävä metodiikka niiden laitteiden ja palvelujen osalta, joihin nämä satamapalvelumaksut liittyvät.

14 artikla

Satamainfrastruktuurimaksut

1. Sataman hallinnointielin perii satamainfrastruktuurimaksun. Tämä ei estä satamainfrastruktuureja käyttäviä satamapalvelun tarjoajia perimästä satamapalvelumaksuja.
2. Satamainfrastruktuurimaksut voidaan sisällyttää muihin maksuihin, kuten satamapalvelumaksuihin. Tässä tapauksessa sataman hallinnointielimen on varmistettava, että satamapalvelun käyttäjä voi helposti erottaa satamainfrastruktuurimaksun määrän.
3. Tehokkaan infrastruktuurimaksujärjestelmän edistämiseksi sataman hallinnointielimen on määritettävä satamainfrastruktuurimaksujen rakenne ja taso autonomisesti oman liiketoimintastrategiansa ja investointisuunnitelmansa

mukaisesti asiaankuuluvien markkinoiden kilpailuolosuhteet huomioon ottaen ja valtioneuvoston sääntöjä noudattaen.

4. Satamainfrastruktuurimaksut voivat vaihdella säännöllisiä käyttäjiä koskevien kaupallisten käytänteiden mukaisesti tai satamainfrastruktuurin tehokkaamman käytön tai lähimerenkulun taikka kuljetusten korkeatasoisen ympäristö-, energia- ja hiilitehokkuuden edistämiseksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 kohdan soveltamista. Tällaisessa vaihtelussa käytettävien arviointiperusteiden on oltava tarkoituksenmukaisia, puolueettomia, avoimia ja syrjimättömiä, ja siinä on otettava huomioon kilpailusäännöt asianmukaisella tavalla. Vaihtelun on oltava erityisesti kaikkien asiaankuuluvien satamapalvelujen käyttäjien saatavilla tasapuolisesti.
5. Siirretään komissiolle valta antaa tarvittaessa 21 artiklassa tarkoitettua menettelyä noudattaen delegoituja säädöksiä alusten, polttoaineiden ja sellaisten toimintatyyppien yhteisestä luokittelusta, joiden perusteella infrastruktuurimaksut voivat vaihdella, sekä satamainfrastruktuurimaksujen yhteisistä maksuperiaatteista.
6. Sataman hallinnointielimen on ilmoitettava sataman käyttäjille ja niiden edustajille tai yhdistyksille satamainfrastruktuurimaksujen määrän määrittämisessä käytettävästä rakenteesta ja arviointiperusteista, mukaan lukien kokonaiskustannukset ja -tulot, joiden perusteella satamainfrastruktuurimaksujen rakenne ja taso määritetään. Sen on ilmoitettava satamainfrastruktuurin käyttäjille vähintään kolme kuukautta etukäteen muutoksista, jotka mahdollisesti tehdään satamainfrastruktuurimaksun määrään tai tällaisten maksujen määrittämisessä käytettävään rakenteeseen tai arviointiperusteeseen.
7. Sataman hallinnointielimen on pyynnöstä annettava toimivaltaisen riippumattoman valvontaelimen ja komission saataville 4 kohdassa tarkoitetut tiedot sekä yksityiskohtaiset kustannukset ja tulot, joiden perusteella satamainfrastruktuurimaksujen rakenne ja taso määritetään, sekä satamainfrastruktuurimaksujen asettamisessa käytettävä metodiikka sellaisten laitteiden ja palvelujen osalta, joita nämä satamamaksut koskevat.

IV LUKU – Yleiset säännökset ja loppusäännökset

15 artikla

Sataman käyttäjien kuuleminen

1. Sataman hallinnointielimen on perustettava komitea, jossa on vesiliikenteenharjoittajien, lastin omistajien tai muiden sellaisten sataman käyttäjien edustajia, joiden edellytetään maksavan satamainfrastruktuurimaksua tai satamapalvelumaksua tai molempia. Komiteaa kutsutaan sataman käyttäjien neuvokomiteaksi.
2. Sataman hallinnointielimen on kuultava vuosittain ennen satamainfrastruktuurimaksujen asettamista sataman käyttäjien neuvokomiteaa tällaisten maksujen rakenteesta ja tasosta. Edellä 6 ja 9 artiklassa tarkoitettujen satamapalvelujen tarjoajien on kuultava vuosittain ennen satamapalvelumaksujen asettamista sataman käyttäjien neuvokomiteaa tällaisten maksujen rakenteesta ja tasosta. Sataman hallinnointielimen on tarjottavat riittävät valmiudet tällaiselle kuulemiselle, ja sille on ilmoitettava satamapalvelujen tarjoajien järjestämän kuulemisen tulokset.

16 artikla

Muiden sidosryhmien kuuleminen

1. Sataman hallinnointielimen on kuultava säännöllisesti sidosryhmiä, kuten satamassa toimivia satamaan sijoittautuneita yrityksiä, satamapalvelujen tarjoajia, vesiliikenteenharjoittajia, lastin omistajia, maaliikenteenharjoittajia ja viranomaisia seuraavista kysymyksistä:
 - a) satamapalvelujen moitteeton koordinointi satama-alueella;
 - b) sisämaayhteyksien parantamiseksi toteutettavat toimenpiteet ja soveltuvin osin rautatie- ja sisävesiväyläyhteyksien kehittämiseksi ja tehostamiseksi toteutettavat toimenpiteet;
 - c) sataman hallintomenettelyjen tehokkuus ja soveltuvin osin mahdollisesti toteutettavat toimenpiteet niiden yksinkertaistamiseksi.

17 artikla

Riippumaton valvontaelin

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että riippumaton valvontaelin seuraa ja valvoo tämän asetuksen soveltamista kaikissa tämän asetuksen soveltamisalueen kuuluvissa merisatamissa kaikkien jäsenvaltioiden alueella.
2. Riippumattoman valvontaelimen on oltava oikeudellisesti erillinen ja toiminnallisesti riippumaton sataman hallinnointielimestä tai satamapalvelujen tarjoajista. Niiden jäsenvaltioiden, joilla on omistussuhteita tai päätäntävaltaa satamissa tai satamien hallintoelimeissä, on varmistettava, että tämän asetuksen seuranta ja valvonta sekä omistajuuteen tai päätäntävaltaan liittyvä toiminta erotetaan tehokkaasti ja rakenteellisesti täysin toisistaan. Riippumattoman valvontaelimen on käytettävä toimivaltaansa puolueettomasti ja avoimesti liiketoiminnan harjoittamisen vapautta asianmukaisella tavalla kunnioittaen.
3. Riippumattoman valvontaelimen on käsiteltävä osapuolen, jolla on asiassa oikeutettu etu, tekemät kantelut ja sen käsiteltäviksi saatetut riita-asiat tämän asetuksen soveltamiseen liittyvissä kysymyksissä.
4. Jos eri jäsenvaltioihin sijoittautuneiden osapuolten välille syntyy riitaa, sen satamajäsenvaltion riippumaton valvontaelin, jossa riidan oletetaan saaneen alkunsa, on toimivaltainen ratkaisemaan tällaisen riita-asian.
5. Riippumattomalla valvontaelimellä on oikeus vaatia satamien hallinnointielimiä, satamapalvelujen tarjoajia ja sataman käyttäjiä toimittamaan tämän asetuksen soveltamisen seuraamiseksi ja valvomiseksi tarvittavat tiedot.
6. Riippumaton valvontaelin voi antaa lausuntoja jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen pyynnöstä kaikista tämän asetuksen soveltamiseen liittyvistä kysymyksistä.
7. Riippumaton valvontaelin voi kuulla asianomaisen sataman sataman käyttäjien neuvoa-antavaa komiteaa kanteluja tai riita-asioita käsitellessään.
8. Riippumattoman valvontaelimen päätökset ovat sitovia, sanotun kuitenkin rajoittamatta oikeudellista valvontaa.
9. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle riippumattoman valvontaelinten tunnistetiedot viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2015, ja ilmoitettava sille tämän

jälkeen kaikista niihin tehdyistä muutoksista. Komissio julkaisee verkkosivullaan riippumattomien valvontaelinten luettelon, jonka se pitää ajan tasalla.

18 artikla

Riippumattomien valvontaelinten välinen yhteistyö

1. Riippumattomien valvontaelinten on vaihdettava työtään, päätöksentekoperiaatteitaan ja käytänteitään koskevia tietoja tämän asetuksen yhdenmukaisen täytäntöönpanon helpottamiseksi. Tämän vuoksi niiden on osallistuttava yhteistyöverkoston, joka kokoontuu säännöllisin väliajoin ja vähintään kerran vuodessa. Komissio osallistuu verkoston työhön ja koordinoi ja tukee sitä.
2. Riippumattomien valvontaelinten on tehtävä tiivistä yhteistyötä keskinäisen avun antamiseksi tehtävissään, kuten tutkimusten tekeminen kanteluissa ja riita-asioissa, jotka koskevat eri jäsenvaltioissa sijaitsevia satamia. Tätä varten riippumattoman valvontaelimen on perustellusta pyynnöstä annettava toiselle tällaiselle elimelle tarvittavat tiedot, jotta kyseinen elin voi täyttää tämän asetuksen mukaiset velvoitteensa.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että riippumattomat valvontaelimet antavat perustellusta pyynnöstä komissiolle sen tehtäviensä hoitamiseksi tarvitsemat tiedot. Komission pyytämien tietojen on oltava oikeasuhteisia näiden tehtävien suorittamiseen nähden.
4. Kun riippumaton valvontaelin katsoo, että liikesalaisuuksia koskevien unionin tai kansallisten sääntöjen mukaisesti tiedot ovat luottamuksellisia, toisen kansallisen valvontaelimen ja komission on varmistettava tällainen luottamuksellisuus. Tällaisia tietoja voidaan käyttää ainoastaan pyynnössä esitettyä tarkoitusta varten.
5. Riippumattomien valvontaelinten kokemukseen ja 1 kohdassa tarkoitetun verkoston toimintaan perustuen ja jotta tehokas yhteistyö voitaisiin varmistaa, komissio voi laatia yhteiset periaatteet riippumattomien valvontaelinten välistä tiedonvaihtoa koskeville asianmukaisille järjestelyille. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 22 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

19 artikla

Muutoksenhaku

1. Kaikilla osapuolilla, joilla on asiassa oikeutettu etu, on oltava oikeus hakea muutosta toimivaltaisten viranomaisten, sataman hallinnointielimen tai riippumattoman valvontaelimen tämän asetuksen nojalla tekemiin päätöksiin tai toteuttamiin yksittäisiin toimenpiteisiin asianomaisista osapuolista riippumattomassa muutoksenhakuelimessä. Tämä muutoksenhakuelin voi olla tuomioistuin.
2. Jollei 1 kohdassa tarkoitettu muutoksenhakuelin ole luonteeltaan oikeuslaitos, sen on annettava päätöksilleen kirjalliset perustelut. Myös kansallinen tuomioistuin valvoo sen tekemien päätösten laillisuutta.

20 artikla

Seuraamukset

Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne

pannaan täytäntöön. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava näistä säännöksistä komissiolle viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2015 ja ilmoitettava sille viipymättä niitä koskevista myöhemmistä muutoksista.

21 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 14 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 14 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempanä, päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 14 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

22 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Kyseinen komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

23 artikla

Kertomus

Komissio antaa viimeistään kolmen vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän asetuksen toiminnasta ja vaikutuksista sekä tarvittaessa asiaankuuluvat ehdotukset.

24 artikla

Siirtymätoimenpiteet

1. Ennen [asetuksen antamispäivää] tehdyt satamapalvelusopimukset, jotka uskottiin valikoiduille satamapalvelujen tarjoajille avoimella, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä menettelyllä tai jotka muutoin noudattavat tämän asetuksen säännöksiä, pysyvät voimassa niiden voimassaolon päättymispäivään saakka.

2. Ennen [asetuksen antamispäivää] tehdyt satamapalvelusopimukset, jotka eivät täytä 1 kohdassa säädettyjä edellytyksiä, pysyvät voimassa niiden voimassaolon päättymispäivään saakka, mutta eivät 1 päivän heinäkuuta 2025 jälkeen.

25 artikla
Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä heinäkuuta 2015.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja