

Briselē, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,
ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības
sistēmu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

1.1. Priekšvēsture

Eiropā ir viens no lielākajiem ostu blīvumiem pasaulē. Vienlaikus ostu nozare ir ļoti neviendabīga, un to raksturo veidu un organizāciju daudzveidība. Šajā regulā ir ņemtas vērā šīs atšķirības, un tā nemēģina uzspiest ostām vienotu modeli.

Vairāk nekā 1200 komerciālās jūras ostas darbojas aptuveni 70 000 kilometru garajā Savienības piekrastes zonā. 2011. gadā caur Eiropas ostām izveda aptuveni 3,7 miljardus tonnu kravas (t.i. vairāk nekā 60 000 tirdzniecības kuģu ienāca ostās).

Lai gan ES tirdzniecībā ar pārējo pasauli ir lielā mērā atkarīga no savām ostām, tās ostām ir svarīga nozīme arī iekšējā tirgū. Tādējādi uz tuvsatiksmes kuģošanu attiecas 60 % no ES ostās apstrādātajām kravas tonnām. Jūras ostas ir galvenais mezgla punkts ES intermodālo pārvadājumu ķēdēs, kas izmanto tuvsatiksmes kuģošanu kā alternatīvu piesātinātajiem sauszemes transporta maršrutiem vai kā iespējamu saikni ar nomaļiem vai salu reģioniem.

Pasažieru skaita ziņā 2011. gadā ES ostās tika apkalpoti 385 miljoni jūras transporta pasažieru.

Ostas darbības dod tiešu ieguldījumu nodarbinātībā, ārvalstu investīcijās un IKP pieaugumā. 2200 ostas operatori šobrīd nodarbina apmēram 110 000 ostas strādniekus. Kopumā ostas nodrošina (tieši un netieši) līdz 3 miljoniem darba vietu 22 piekrastes dalībvalstīs, un vietējām, reģionālām vai valstu valdībām tās ir galvenais nodokļu ieņēmumu avots.

96 % no visa kravu un 93 % no visa pasažieru tranzīta iet caur 319 ES jūras ostām, kuras minētas Komisijas priekšlikumā par Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) pamatnostādņēm¹.

1.2. Problēmas

Lai gan nepieciešamība izstrādāt savienojumus ar iekšzemi ir norādīta kā galvenais uzdevums un to risina *TEN-T* politika, citi galvenie uzdevumi saistībā ar *TEN-T* ostu jautājumiem joprojām paliek neatrisināti. Pirmkārt, fakts, ka pašlaik ne visas *TEN-T* ostas piedāvā vienlīdz augsta līmeņa pakalpojumus. Otrkārt, pašreizējā ostu pārvaldības sistēma ne vienmēr ir pietiekami pievilcīga ieguldītājiem. Kopā tas rada piecas konkrētas problēmas.

1.2.1. Ostas pakalpojumi un darbība dažās TEN-T jūras ostās ir zemāka līmeņa

Efektīviem ostu pakalpojumiem ir būtiska nozīme *TEN-T* ostu darbībā. Komisija kopā ar nozari ir noteikusi trīs problēmas, kas var neļaut optimālā veidā organizēt ostas pakalpojumus: 1) daudziem ostas pakalpojumiem tirgus piekļuves ierobežojumu dēļ ir vājš konkurences spiediens, 2) monopola vai oligopola tiesības, lai gan virknē situāciju tās ir pamatotas, var izraisīt tirgus ļaunprātīgu izmantošanu, un 3) dažās ostās lietotāji saskaras ar pārāk lielu administratīvo slogu, jo ostās trūkst koordinācijas.

1.2.2. Ne visās TEN-T ostās ostu pārvaldības sistēmas ir pietiekami pievilcīgas investīcijām

Investīcijas, kas vajadzīgas, lai pielāgotu ostu jaudu mainīgajām vajadzībām, ir iespējamās tikai stabilas politikas un regulatīvās sistēmas apstākļos, kas samazinās ekonomisko nenoteiktību un nodrošinās vienlīdzīgus darbības apstākļus. Tomēr visās *TEN-T* ostās tā nav. To izskaidro vairāki faktori: a) juridiskā nenoteiktība, ko rada iepriekš aprakstītie tirgus

¹ COM(2011) 650 galīgā redakcija/2. *TEN-T* ostu galīgais skaits būs atkarīgs no pašreiz notiekošās likumdošanas procedūras rezultātiem.

ierobežojumi, un b) vajadzība pēc labākas infrastruktūras plānošanas, ko varētu risināt ar stingrākiem *TEN-T* noteikumiem.

Bet divi citi ļoti svarīgi jautājumi izskaidro šo pašreizējo un kopumā nepievilcīgo investīciju vidi vairākās *TEN-T* ostās: 4) neskaidras finansiālās attiecības starp publiskajām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem un 5) ostas vājā autonomija infrastruktūras lietošanas maksas noteikšanai un nepārredzamas saiknes ar izmaksām, kas saistītas ar piekļuvi infrastruktūrai ostās.

1.3. Mērķis

Mērķis ir sekmēt *TEN-T* efektīvāku, savstarpēji saistītu un ilgtspējīgu darbību, izveidojot sistēmu, kas uzlabo visu ostu darbu un palīdz tām pielāgoties transporta un loģistikas prasību izmaiņām. *TEN-T* ostām jāpalīdz attīstīt tuvsatiksmes kuģošanu kā intermodālo pārvadājumu maršrutu daļu, tādējādi veicinot ilgtspējīgu transportu, kas ir viens no Transporta baltās grāmatas pamatmērķiem, un sekmējot stratēģiju ES 2020 par resursu ziņā efektīvu izaugsmi, kas veicinās tirdzniecības un kravu pārvadājumu izaugsmi.

Šī iniciatīva nodrošina līdzsvarotu pieeju starp likumdošanas pasākumiem un atviegloto pieeju, piemēram, sociālo dialogu. Tā ir saspringtu un mērķtiecīgu apspriešanos ar ieinteresētajām pusēm rezultāts, kas ļāva pievērst regulas uzmanību pasākumiem ar lielu ES pievienoto vērtību. Šī regula novērsīs papildu administratīvo slogu tām ostām, kuras jau darbojas labi, un radīs apstākļus pārējām ostām, lai tās atrisinātu savas strukturālās problēmas.

1.4. Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Priekšlikums saskan ar politiku, kuru Komisija publiskoja Baltajā grāmatā par transportu (2011. gadā), un tas jo īpaši saskan ar nodaļu par vienoto Eiropas transporta telpu un tirgus piekļuvi ostām. Baltajā grāmatā skaidri norādīts Komisijas nodoms pārskatīt ierobežojumus noteikumos par ostas pakalpojumiem un uzlabot ostu finansēšanas pārredzamību, precizējot publiskā finansējuma mērķi dažādām ostas darbībām, lai nepieļautu konkurences izkropļojumus. Arī II vienotā tirgus aktā priekšlikums ir noteikts par vienu no galvenajiem pasākumiem, un tas veicinās Eiropas vienotā tirgus izveidošanu.

Ar šo priekšlikumu pabeidz un papildina pašreizējo politiku vai jau sagatavotos priekšlikumus: priekšlikumu par Eiropas transporta tīkla pamatnostādņēm un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, kas nodrošina regulējumu, lai atbalstītu iekšzemes savienojumus ar ostām, priekšlikumu direktīvai par koncesijas līgumu piešķiršanu, kas attiecas uz koncesijas līgumiem ostās, un "Zilās zonas" iniciatīvas sagatavošanas darbu, kuras mērķis ir vienkāršot muitas procedūras, ko piemēro tām ES precēm, ko pārvadā ar ES ostās ienākošajiem kuģiem.

Priekšlikums attiecas uz visām *TEN-T* ostām, jo pēc savas būtības tām visām ir ievērojama nozīme Eiropas transporta sistēmā, vai nu lai sekmētu apmaiņu starp dalībvalstīm, vai lai uzlabotu salu un nomaļo apvidu reģionālo pieejamību. Tomēr būtu jāuzsver, ka nediskriminācijas principi un brīvība veikt uzņēmējdarbību, kas noteikta Līgumā par Eiropas Savienības darbību, un konkurences noteikumi attiecas arī uz citām ostām, kuras, lai gan neietilpst Eiropas tīklā, ir nozīmīgas vietējā līmenī vai citām nozarēm, kas nav transports, piemēram, zvejai vai tūrismam. Dalībvalstis var nolemt piemērot šo regulu arī minētajām ostām.

2. APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

2.1. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

MOVE ĢD uzturēja dialogu ar dalībvalstu iestādēm, kuras ir atbildīgas par ostu politiku (Transporta ministrijas). Notika sanāksmes ar galvenajām nozares apvienībām ostu sektorā, *inter alia*: ostu pārvaldēm (*ESPO*), privātiem termināļu operatoriem (*FEPOR*), iekšzemes ostām (*EFIP*), kuģu īpašniekiem (*ECSA*), ločiem (*EMPA*), velkoņu īpašniekiem un operatoriem (*ETA*), pietauvošanās operatoriem (*EBA*), kuģu aģentiem (*ECASBA*), kravu nosūtītājiem (*ESC*), bagarētājiem (*EuDA*) un loģistikas operatoriem (*CLECAT*). MOVE ĢD organizēja sanāksmes arī ar divām galvenajām ostas darbinieku arodbiedrībām — Starptautisko dokeru padomi (*IDC*) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (*ETF*) ostu darbinieku nodaļu. Nebija iespējams apspriesties ar nozares sociālā dialoga komiteju, jo tā vēl tiek veidota.

Sagatavošanas darbu pamatoja uz ekonomikas pētījumu par Eiropas ostu kvalitāti un efektivitāti (*PwC*). Darbā ņēma vērā plašus pētījumus par transporta ekonomiku, ostām un loģistiku, un tas ietvēra vairākas apspriedes ar nozares pārstāvjiem un zinātniekiem.

Notika plaša apspriešanās ar ieinteresētajām personām, izmantojot divus tiešsaistes apsekojumus un ieinteresēto personu divu dienu atklātu konferenci Briselē (2012. gada 25. un 26. septembrī). Galīgā mērķtiecīgā publiskā uzklaušanās, kurā iepazīstināja ar galvenajām problēmām un apsprieda politikas variantus un to iespējamo ietekmi, notika 2013. gada 18. janvārī. Galvenos apspriešanas procesa (2012-2013) rezultātus var apkopot šādi.

- Visas ieinteresētās personas norādīja, ka ir nepieciešami stabili un vienlīdzīgi konkurences apstākļi gan starp ES ostām (konkurence starp ostām), gan pašā ostā (konkurence starp pakalpojumu sniedzējiem vienas ostas robežās). Juridiskā noteiktība un uzņēmējdarbībai labvēlīgas vides veidošana ar pēc iespējas mazāku administratīvo slogu ir prioritāte visām ieinteresētajām personām.
- Pastāv nopietnas bažas par negodīgu konkurenci starp ostām, kas saistīta ar ostu infrastruktūras publiskā finansējuma praksi. Dalībvalstis un ostu pārvaldes pieprasa stingru valsts atbalsta kontroli.
- Liela daļa ostu pakalpojumu lietotāju, kuģniecības sabiedrību un importa un eksporta nozares uzskata, ka ostu pakalpojumi daudzās ES ostās nav apmierinoši cenas, kvalitātes un administratīvā sloga ziņā.
- 30 % Eiropas ostu pārvalžu neuzskata, ka pašreizējais stāvoklis ir apmierinošs. Tomēr vairums no tām iebilst pret ES procedūras ieviešanu, kas ierobežo publisko iestāžu iespējas piešķirt līgumus un atļaujas ostas pakalpojumu operatoriem, izmantojot tiešo piešķirumu. Dažās dalībvalstīs ES koncesijas noteikumu piemērošana atsevišķiem līgumiem, kas piešķirti ostās, ir ļoti strīdīga.
- Ostu darbinieku arodbiedrības īpaši iebilst pret visiem ES noteikumiem, kas skar esošo ostas darba režīmu dažās dalībvalstīs. Loča dienestu pārstāvji apgalvo, ka loču pakalpojumi, lai gan tos sniedz pret atlīdzību, nav ekonomiski pakalpojumi un būtu jāizslēdz no konkurences spiediena.
- Vairākums ieinteresēto personu piekrīt, ka ES ostu sistēmai ir jāattīstās un jāpiemērojas būtiskām problēmām saistībā ar ierobežotiem finansējuma resursiem, konkurētspēju ar trešo kaimiņvalstu un citu pasaules reģionu ostām, pievienotās vērtības un nodarbinātības radīšanu, kā arī lai tiktu galā ar ietekmi uz vidi. Tās visas

ir vienisprātis, ka ir būtiski nodrošināt un, ja iespējams, palielināt ES finansējuma izdevumus ostu un jūras transporta atbalstam.

2.2. Ietekmes novērtējums

Ietekmes novērtējumā konstatēja piecus darbības mērķus, kas saistīti ar diviem galvenajiem iepriekš nosauktajiem uzdevumiem.

2.2.1. Modernizēt ostu pakalpojumus un darbību

Pirmkārt, optimizējot ostu pakalpojumus un darbību, vairākām *TEN-T* ostām būtu jāspēj apstrādāt vai piesaistīt vairāk kravu un pasažieru ar esošo infrastruktūru. Tas nozīmē trīs darbības mērķus:

(1) Precizēt un atvieglot piekļuvi ostas pakalpojumu tirgum

Tam būtu jāsamazina piekļuves ierobežojumi ostas pakalpojumu tirgum, vienlaikus noskaidrojot un novēršot pašreizējo tiesisko nenoteiktību, kas izriet no Līguma horizontālajiem noteikumiem un noteikumiem par valsts iepirkumu.

(2) Novērst tirgus ļaunprātīgu izmantošanu, ko veic izraudzīti ostas pakalpojumu sniedzēji

Tam būtu jānodrošina, ka izraudzītie pakalpojumu sniedzēji piedāvā savus pakalpojumus rentabli, vienlaikus turpinot pildīt savus pienākumus un, iespējams, savas publisko pakalpojumu saistības, jo īpaši attiecībā uz drošumu, drošību un vidi.

(3) Uzlabot koordinācijas mehānismus ostās

Tam būtu jāatvieglo kravu nosūtītāju, loģistikas operatoru un kravas īpašnieku uzņēmējdarbība, samazinot ostas izmantošanas laiku un izmaksas. Koordinācijas centieni nāktu par labu arī operatoriem, kas veic uzņēmējdarbību ostā, jo tie atvieglotu sinerģijas un novērstu lieku darbu, apkalpojot vienu un to pašu klientu.

2.2.2. Izveidot pamatnosacījumus, lai piesaistītu investīcijas ostās

Otrkārt, lielāka finanšu pārredzamība un ostu autonomija ļautu radīt līdzvērtīgus konkurences apstākļus, veicinātu efektīvāku maksas iekasēšanu un galu galā piesaistītu vairāk investīciju. Tas, savukārt, nozīmē divus papildu darbības mērķus:

(4) Padarīt pārredzamākas finansiālās attiecības starp publiskajām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem

Tam būtu jānodrošina finanšu pārredzamība starp publisko iestāžu funkcijām un komerciālajām darbībām, lai novērstu, ka ostas un pakalpojumu sniedzēji gūst labumu no negodīgas konkurences.

(5) Nodrošināt autonomi noteiktas un pārredzamas ostu infrastruktūras lietošanas maksas

Ar to būtu jāpanāk efektīvāka infrastruktūras izmantošana un ostu infrastruktūras praktiskāka plānošana, investīcijas, uzturēšana un darbība, nodrošinot vides un sociālus cenas signālus.

Pamatojoties uz šo, tika izskatīti 4 politikas varianti:

(6) 1. politikas kopums: "pārredzamība"

1. politikas kopums (PK1) piemēro ieteikuma pasākumus (nesaistoša saziņa), lai noskaidrotu un veicinātu tirgus piekļuvi ostu pakalpojumiem. Tomēr ir ieviesti saistoši noteikumi monopola vai oligopola stāvokļa gadījumos: šādos gadījumos pakalpojumi ir pakļauti cenu uzraudzībai, lai izvairītos no pārmērīgas vai diskriminējošas maksas iekasēšanas. Finansēšana

un ostu maksas noteikšana tiek atstāta kompetento iestāžu ziņā ar pamata pārredzamības nosacījumu. Pakalpojumu koordināciju ostā garantē ostas izmantotāju komiteja.

(7) 2. politikas kopums: "regulēta konkurence"

2. politikas kopums (PK2) ievieš brīvas pakalpojumu sniegšanas principu saskaņā ar regulētas piekļuves tirgum shēmu. Saskaņā ar šo regulēto tirgus pieejamību brīvība sniegt pakalpojumus var tikt ierobežota, ja to nosaka vietas trūkums ostas teritorijā vai sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības (pieejamība, piekļuve utt.). Šādos gadījumos jauni izraudzītie pakalpojumi tiek pakļauti publiskā iepirkuma procedūrai un iekšējo darbību gadījumā to pakalpojumiem joprojām jāpaliek ierobežotiem. Pakalpojumu sniedzēji, kuri ir monopola vai oligopola situācijā, ir pakļauti cenu uzraudzībai. Finansiālo attiecību pārredzamība starp publiskajām iestādēm, ostu pārvaldēm un ostas pakalpojumu sniedzējiem tiek nodrošināta, izmantojot atsevišķu grāmatvedību, un noteikumi saista ostu infrastruktūru maksas noteikšanu ar faktiskajām izmaksām. Pakalpojumu koordināciju ostā atvieglo ostas izmantotāju komiteja.

(8) 2.a politikas kopums: "regulēta konkurence un ostu autonomija"

2.a politikas kopums (PK2.a) ir PK2 ar šādām atšķirībām:

Pienākums izmantot publiskā iepirkuma konkursus platības ierobežojumu vai sabiedrisko pakalpojumu saistību gadījumā attiecas ne tikai uz jauniem līgumiem, bet arī uz gadījumiem, kad spēkā esošajos līgumos ievieš būtiskas izmaiņas. To pakalpojumu sniedzēju, kam ir monopolstāvoklis, regulatīvās uzraudzības darbības joma ir ierobežotāka: tā attiecas tikai uz tirgiem, ko nav iespējams apstrīdēt, t. i., tirgiem, kuriem netiek organizēts atklāts konkurss. Lielāka autonomija ir dota ostām: par infrastruktūras lietošanas maksu — tā vietā, lai noteiktu, ka maksa ir saistīta ar faktiskajām izmaksām, katrai ostai tiek piešķirtas tiesības noteikt ostas maksu struktūru un līmeni ar nosacījumu, ka tarififikācijas politika ir pārredzama. Iniciatīva arī veicina diferenciāciju atkarībā no kuģu ekoloģiskajiem raksturlielumiem.

(9) 3. politikas kopums: "pilnīga konkurence un ostu autonomija"

Politikas kopums (PK3) balstās uz PK2.a, papildus nosakot, ka katrs ostas pakalpojums jāsniedz vismaz diviem konkurējošiem un neatkarīgiem tirgus dalībniekiem, ja tirgus dalībnieku skaits ir ierobežots vietas trūkuma dēļ. Būtu arī funkcionāls/juridisks dalījums. Šāds dalījums radītu lielāku skaitu ostas uzņēmēju: lai nodrošinātu, ka osta turpina darboties, būtu jānostiprina ostas pārvaldes centrālā koordinatora loma. Tāpat kā PK2.a katra ostas pārvalde varētu brīvi noteikt infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un līmeni saskaņā ar savu komercdarbības praksi.

Pēc dažādo risinājumu un iespējamās ietekmes analīzes Komisija secināja, ka labākais risinājums būtu PK2.a ar atšķirīgu pieeju kravu un pasažieru pārvadājumiem. Attiecībā uz pasākumiem, kas saistīti ar piekļuvi kravu apstrādes un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgum, nav vajadzības ierosināt jaunus tiesību aktus. Spēkā esošie noteikumi un prasības tiks precizēti paziņojumā. Noteikumi par to pakalpojumu sniedzēju, kam ir monopola vai oligopola stāvoklis, cenu regulatīvo uzraudzību un grāmatvedības pārredzamību tomēr attiektos uz kravu apstrādes un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Ietekmes novērtējumā ir uzsvērtas tādas potenciālās priekšrocības kā izmaksu ietaupījumi (EUR 10 miljardi līdz 2030. gadam), tuvsatiksmes kuģošanas attīstība un ceļu noslogojuma mazināšana un darbvietu radīšana. Ietekmes novērtējumā norādīts, ka šis priekšlikums tieši neizraisa ostu administratīvā sloga būtiskas izmaiņas. Ieviešot pakalpojumu sniegšanas brīvību, tiks samazinātas ostu administratīvās izmaksas, lai gan dažos gadījumos cenu uzraudzībai un apspriedēm ar lietotājiem var būt nepieciešami jauni administratīvie pasākumi.

Tomēr jāuzsver, ka šis priekšlikums, atceļot ierobežojumus, netieši veicina vienkāršošanu. Turpmāki vienkāršošanas pasākumi tiks ierosināti nākamajā iniciatīvā par "zilo zonu".

3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

3.1. Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Priekšlikumā iekļauti šādi svarīgākie elementi.

- Regula attiecas uz visām jūras ostām, kas minētas Komisijas priekšlikumā par Savienības transporta tīkla (*TEN-T*) pamatnostādņēm.
- Pakalpojumu sniegšanas brīvība attieksies uz ostu pakalpojumiem. Tomēr ostas vadības iestādes var noteikt obligātās prasības konkrētu ostas pakalpojumu sniedzējiem. Ja tās ir noteiktas, šīs prasības attiecas tikai uz profesionālo kvalifikāciju, nepieciešamajām iekārtām vai kuģošanas drošību, ostas vispārējo drošumu un drošību un attiecīgajām vides prasībām. Šīs prasības nedrīkstētu izmantot, lai netieši radītu šķēršļus tirgū, un tāpēc šie kritēriji jānosaka objektīvi un samērīgi, nodrošinot taisnīgu attieksmi pret visiem uzņēmējiem — esošajiem un potenciālajiem. Potenciālajiem uzņēmējiem jābūt piekļuvei apmācībai, lai iegūtu attiecīgās īpašās vietējās zināšanas.
- Iepriekš minēto noteikumu nepiemēros kravu apstrādes pakalpojumiem un pasažieru termināļiem. Šie pakalpojumi bieži vien ir organizēti, izmantojot koncesijas līgumus, kas ietilpst Komisijas ierosinātās gaidāmās direktīvas par koncesiju līgumu piešķiršanu² darbības jomā. Turklāt papildu tiesību normas var apdraudēt centienus uzsākt sociālo dialogu Savienības līmenī. Pretstatā loča pakalpojumiem, ieejot ostā un izejot no tās, loču pakalpojumi, ko sniedz atklātā jūrā, tieši neietekmē ostu efektivitāti un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā regulā.
- Vajadzības gadījumā minēto pakalpojumu sniegšanas brīvība varētu būt saistīta ar pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu. Šā ierobežojuma pamatā ir divi elementi: vietas trūkums vai ierobežojumi, kas, ja skaidri dokumentēti oficiālā ostas attīstības plānā, var pamatot to uzņēmēju skaita ierobežojumu, kas darbojas ostas teritorijā, vai gadījumā, ja operatoram noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, un to mērķim ir jābūt skaidram un publiski pieejamam.
- Dalībvalstij būtu jābūt iespējai izraudzīties iestādes, kas ir tiesīgas noteikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības saskaņā ar attiecīgajiem valsts atbalsta noteikumiem. Sabiedrisko pakalpojumu saistības ir skaidri jānosaka pārredzamas, nediskriminējošas un pārbaudāmas un saistītas ar ostas pakalpojumu pieejamību (nepārtrauktību), piekļuvi (visiem lietotājiem) vai cenas pieejamību (dažām lietotāju kategorijām).
- Ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir noteikusi ostas vai vairāku ostu kompetentā iestāde, šādai iestādei būs iespēja organizēt un pašai komerciāli izmantot konkrētos ostas pakalpojumus ar nosacījumu, ka tās darbība aprobežojas ar ostu vai ostām, kurās tā nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.
- Darba ņēmēju tiesības būtu jānodrošina un dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai turpmāk stiprināt šīs tiesības uzņēmumu īpašnieku maiņas gadījumā, kā arī attiecībā uz darbiniekiem, kas strādāja iepriekšējā uzņēmumā.

² COM (2011) 897 galīgā redakcija.

- Ja ostas vadības iestādes gūst labumu no publiskiem līdzekļiem, tad ir jābūt pārredzamai uzskaitē, lai parādītu efektīvu un atbilstīgu šo publisko līdzekļu izmantošanu.
- Gadījumos, kad izraudzītajiem ostas pakalpojumu sniedzējiem nav bijusi publiskā iepirkuma procedūra, un iekšējo operatoru gadījumos jānodrošina, ka cena par pakalpojumu ir pārredzama, nediskriminējoša un ka to nosaka saskaņā ar tirgus nosacījumiem, jo īpaši tādā veidā, ka maksājumu kopsumma nepārsniedz kopējās radušās izmaksas un saprātīgu peļņu.
- Ostas vadības iestādes nosaka ostu infrastruktūras lietošanas maksas autonomā veidā un saskaņā ar savu uzņēmējdarbības un investīciju stratēģiju.
- Ostas infrastruktūras lietošanas maksas lielumu var mainīt saskaņā ar komercpraksi, kas saistīta ar ostas biežu izmantošanu, vai nolūkā veicināt ostas infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu vai ekoloģiskos raksturlielumus, energoefektivitāti vai transporta darbību oglekļa dioksīda emisiju ierobežošanas efektivitāti.
- Katrā ostā jāizveido ostas lietotāju padomdevēja komiteja. Šī komiteja rīkos sanāksmes, kurās piedalīsies ūdens transportlīdzekļu operatori, kravas īpašnieku vai citu ostas lietotāju pārstāvji, kam jāmaksā ostas infrastruktūras lietošanas maksas vai ostas pakalpojumu maksas. Ar šo komiteju apspriežas par ostas infrastruktūras lietošanas maksas un atsevišķos gadījumos par ostas pakalpojumu maksas struktūru un līmeni.
- Ostas vadības iestāde apspriežas ar ieinteresētajām personām, piemēram, uzņēmumiem, kas veic uzņēmējdarbību ostās, ostas pakalpojumu sniedzējiem un ostas lietotājiem, par tādiem jautājumiem kā ostas pakalpojumu koordinācija, savienojumi ar iekšzemi vai administratīvās procedūras.
- Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīgas uzraudzības struktūras pārrauga un uzrauga šīs regulas piemērošanu. Tā var būt jau izveidota struktūra. Dažādu valstu neatkarīgas uzraudzības struktūras apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem un cieši sadarbojas ar mērķi sniegt savstarpēju palīdzību savu uzdevumu veikšanai.

3.2. Juridiskais pamats

Šā priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 100. panta 2. punkts.

3.3. Subsidiaritātes princips

Līguma par Eiropas Savienības darbību 58., 90. un 100. pants attiecina uz ostām patiesā iekšējā tirgus mērķus saistībā ar kopējo transporta politiku.

Lielākā daļa jūras tirdzniecības, kas notiek *TEN-T* ostās, ir rezultāts tirdzniecībai starp dalībvalstīm vai starptautiskā līmenī. Ostām ir nepārprotama Eiropas funkcija, aptuveni viena no katrām divām tonnām apjoma, ko apkalpo ostās, pa jūru vai ar sauszemes transportu tiek ievesta vai izvesta no dalībvalsts, kas nav tā pati, kurā atrodas osta, caur kuru pārvadā preces³. Dalībvalstu rīcība vien nevar nodrošināt līdzvērtīgus konkurences apstākļus ES iekšējā tirgū,

³ Izriet no tirdzniecības starp dalībvalstīm un tirdzniecības starp dalībvalsti un valsti, kas nav ES dalībvalsts, cauri citas dalībvalsts teritorijai.

un tās nevar veikt pasākumus, lai uzlabotu to ostu darbu, kuras atrodas tajā pašā transporta koridorā, bet citās dalībvalstīs.

Tāpēc, lai gan tiek atzīts ostu nozares īpašais raksturs un tās garā vietējā vēsture un kultūra, iekšējā tirgus, tīkla ietekmes un ostu nozares starptautiskās dimensijas dēļ ierosinātā iniciatīva ir saskaņā ar subsidiaritātes principu.

3.4. Proporcionalitātes princips

Regula attiecas tikai uz *TEN-T* jūras ostām. Tā nodrošinās proporcionalitāti tiktāl, ciktāl tā izvairās noteikt liekus noteikumus ļoti nelielām ostām, kurām nav liela nozīme Eiropas transporta sistēmā. Savukārt *TEN-T* jūras ostas nodarbojas ar satiksmes lielāko daļu un pēc definīcijas ir būtiskas starptautiskajā un Eiropas iekšējā tirdzniecībā, un tādēļ arī Eiropas iekšējā tirgū un/vai ES kohēzijā. Turklāt *TEN-T* ostas var pretendēt uz ES finansējumu.

Darbības joma turpmāk nav ierobežota tikai ar pamattīkla ostām, lai neriskētu radīt konkurences kropļojumus starp pamattīkla ostām un citām *TEN-T* ostām. Turklāt tīkla efektīvai darbībai ir vajadzīgas gan pamattīkla ostas (parasti transporta mezgls), gan papildus *TEN-T* ostas reģionālajai piegādei.

3.5. Juridisko instrumentu izvēle

Lai gan dalībvalstis, reģionālās un vietējās publiskās iestādes parasti bija galvenās ostas infrastruktūras izstrādē un pārvaldībā iesaistītās personas, šī situācija pakāpeniski mainās. Transporta operatori, autonomas publiskas struktūras un organizācijas, un citas privātas un publiskas organizācijas arī ir ieguvušas svarīgu lomu ostas attīstībā, pārvaldībā un organizācijā. Tādēļ ir svarīgi nodrošināt, lai šie tiesību akti par ostu pakalpojumu tirgus pieejamību un ostu finansējuma pārredzamību būtu vispārīgi piemērojami. Turklāt, lai nodrošinātu vienotu īstenošanu, izpildi un līdzvērtīgus konkurences apstākļus iekšējā tirgū, tiesību aktam jābūt tieši saistošam kopumā. Tādēļ Komisija šim priekšlikumam kā piemērotu juridisku instrumentu ir izvēlējusies regulu. Tas palīdzēs arī novērst papildu administratīvo slogu dalībvalstīm un Komisijai.

3.6. Eiropas Ekonomikas zona

Ierosinātā regula attiecas uz EEZ jautājumu, un tāpēc tā jāattiecina uz Eiropas Ekonomikas zonu.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc tiesību akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁴,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu⁵,

rīkojoties saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Ostas ir pilnībā jāintegrē nepārtrauktā loģistikas un transporta ķēdē, lai veicinātu izaugsmi un Eiropas transporta tīkla un iekšējā tirgus efektīvāku izmantošanu un darbību. Tam nepieciešami moderni ostu pakalpojumi, kas veicina ostu efektīvu izmantošanu un labvēlīgu vidi investīcijām, lai attīstītu ostas saskaņā ar pašreizējām un nākotnes transporta un loģistikas prasībām.
- (2) Paziņojumā "II vienotā tirgus akts: kopā jaunai izaugsmei"⁶ Komisija atgādināja, ka jūras transporta pievilcība ir atkarīga no ostas pakalpojumu pieejamības, efektivitātes un uzticamības, kā arī atgādināja nepieciešamību risināt jautājumus par publiskā finansējuma pārredzamību un ostas maksu, administratīvās vienkāršošanas centieniem ostās un pakalpojumu sniegšanas ostās ierobežojumu pārskatīšanu.
- (3) Piekļuves atvieglošana ostas pakalpojumu tirgum Savienības līmenī un ostu finanšu pārredzamības un autonomijas ieviešana uzlabos ostas lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti un veicinās labvēlīgāku investīciju situāciju ostās, un tādējādi palīdzēs samazināt izmaksas transporta lietotājiem un veicinās tuvsatiksmes kuģošanu, kā arī labāk integrēs jūras transportu, dzelzceļu, iekšējos ūdensceļus un autoceļus.
- (4) Lielākā daļa Savienības jūras satiksmes iet tranzītā caur Eiropas transporta tīkla jūras ostām. Lai sasniegtu šīs regulas mērķi, ievērojot proporcionalitātes principu un neradot nevajadzīgu slogu citām ostām, šī regula būtu jāpiemēro Eiropas transporta tīkla ostām, no kurām katrai ir nozīmīga loma Eiropas transporta sistēmā, jo vai nu tā

⁴ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁵ OV C [...], [...], [...] lpp.

⁶ COM(2012) 573 final, 3.10.2012.

apkalpo vairāk nekā 0,1 % no kopējā ES kravas apjoma vai pasažieru kopskaita, vai tāpēc, ka tā uzlabo salu vai perifēro apgabalu reģionālo pieejamību, tomēr neskarot iespēju dalībvalstīm izlemt piemērot šo regulu arī citās ostās. Loču pakalpojumi, ko veic atklātā jūrā, tieši neietekmē ostu efektivitāti, jo tos neizmanto tiešai ieiešanai ostā un iziešanai no tās, un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā regulā.

- (5) Līguma par Eiropas Savienības darbību 56. panta mērķis ir novērst pakalpojumu sniegšanas brīvības ierobežojumus Savienībā. Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 58. pantu tas jāsasniedz saskaņā ar noteikumiem, kas izklāstīti sadaļā par transportu, jo īpaši 100. panta 2. punktā.
- (6) Pašapkalpošanās, kad kuģošanas sabiedrības vai ostas pakalpojumu sniedzēji paši izvēlas darbiniekus un sniedz sev ostu pakalpojumus, vairākās dalībvalstīs tiek regulēta drošības vai sociālu iemeslu dēļ. Komisijas apspriedes ar ieinteresētajām personām, sagatavojot šo priekšlikumu, atklāja, ka pašapkalpošanās vispārīga atļaušana Savienības līmenī prasītu papildu noteikumus par drošumu un sociālajiem jautājumiem, lai novērstu iespējamo negatīvo ietekmi šajās jomās. Tādēļ ir lietderīgi pagaidām neregulēt šo jautājumu Savienības līmenī, kā arī atļaut dalībvalstīm izlemt, vai regulēt pašapkalpošanos ostās vai ne. Tādēļ šai regulai vajadzētu attiekties tikai uz ostas pakalpojumu sniegšanu par atlīdzību.
- (7) Lai nodrošinātu efektīvu, drošu un videi nekaitīgu ostu pārvaldību, ostas vadības iestādēm būtu jāvar prasīt ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai tie pierāda, ka atbilst obligātajām prasībām, lai sniegtu pakalpojumu atbilstīgā veidā. Šīs obligātās prasības būtu jāattiecina tikai uz skaidri noteiktiem nosacījumiem par profesionālo kvalifikāciju, tostarp apmācību, un nepieciešamo aprīkojumu, ciktāl šīs prasības ir pārredzamas, nediskriminējošas, objektīvas un būtiskas, lai nodrošinātu ostas pakalpojumus.
- (8) Ja pakalpojumu sniedzējam ir nepieciešamais aprīkojums, tam vajadzētu nozīmēt, ka tie ostas pakalpojumu sniedzējam pieder, tas tos nomā, un ka jebkurā gadījumā tas tieši un neapstrīdami kontrolē aprīkojumu, lai nodrošinātu, ka tas var lietot šo aprīkojumu, kad vien vajadzīgs.
- (9) Ja nepieciešama atbilstība obligātajām prasībām, tad procedūrai, saskaņā ar kuru piešķir tiesības sniegt ostas pakalpojumus, ir jābūt pārredzamai, objektīvai un nediskriminējošai un jāļauj ostas pakalpojumu sniedzējiem uzsākt ostas pakalpojumu sniegšanu savlaicīgi.
- (10) Tā kā ostas atrodas ierobežotos ģeogrāfiskajos apgabalos, tad noteiktos gadījumos piekļuve tirgum varētu būt ierobežota atbilstoši ierobežotajai zemes platībai vai gadījumā, ja zeme ir rezervēta noteikta veida darbībai saskaņā ar oficiālo attīstības plānu, kurā pārredzami plānota zemes izmantošana, un saskaņā ar attiecīgajiem valsts tiesību aktiem, piemēram, pilsētu un lauku plānošanas mērķiem.
- (11) Jebkurš nodoms ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu kompetentajai iestādei būtu iepriekš jāpublicē, un tam vajadzētu būt pilnībā pamatotam, lai dotu iespēju ieinteresētajām pusēm izteikt apsvērumus. Visiem ierobežojumu kritērijiem jābūt objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem.
- (12) Lai ostas pakalpojumu sniedzēju izvēles procedūra būtu atklāta un pārredzama, tās rezultātiem ir jābūt publiski pieejamiem un visa dokumentācija būtu jāpaziņo ieinteresētajām personām.
- (13) Ostas pakalpojumu sniedzēju atlases procedūrā gadījumā, ja šo pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, būtu jāievēro principi un pieeja, kas noteikta Direktīvā.../.../...

[koncesija]⁷, tostarp robežvērtības un metode līguma vērtības, kā arī būtisku izmaiņu un elementu, kas saistīti ar līguma darbības ilgumu, noteikšanai.

- (14) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izmantošana, kuru rezultātā ierobežo ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu, ir attaisnojama tikai tad, ja tas skar sabiedrības intereses, lai nodrošinātu ostas pakalpojumu pieejamību visiem lietotājiem, ostas pakalpojumu pieejamību visu gadu vai ostas pakalpojumu pieejamību dažu kategoriju lietotājiem.
- (15) Ja ir nepieciešams ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu, dalībvalsts lēmumu par šo ierobežojumu var uzticēt citai iestādei, lai nodrošinātu konkurenci. Jebkuriem ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumiem ir jāievēro procedūra, kas ir atvērta, pārredzama un nediskriminējoša. Tā tomēr nevajadzētu būt gadījumā, ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir uzticētas tieši kompetentajai iestādei vai iekšējam operatoram.
- (16) Šī regula neliedz kompetentajām iestādēm iespēju piešķirt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, ar nosacījumu, ka tā atbilst piemērojamajiem valsts atbalsta noteikumiem. Ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības var uzskatīt par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (PVTN), jānodrošina atbilstība Komisijas 2011. gada 20. decembra Lēmumam 2012/21/ES par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi⁸, Komisijas 2012. gada 25. aprīļa Regulai (ES) Nr. 360/2012 par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu *de minimis* atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi⁹, un Eiropas Savienības nostādnēm par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu¹⁰.
- (17) Ostas pārvalde nedrīkst pieļaut diskrimināciju starp ostas pakalpojumu sniedzējiem, jo īpaši par labu kādam uzņēmumam vai struktūrai, kurā tai ir kāda interese.
- (18) Dalībvalsts izraudzītajām kompetentajām iestādēm būtu jābūt iespējai izvēlēties nolemt sniegt ostas pakalpojumus ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai uzticēt šādu pakalpojumu sniegšanu iekšējam pakalpojumu sniedzējam. Ja kompetentā iestāde nolemj sniegt pakalpojumu pati, tas var ietvert pakalpojumu sniegšanu, izmantojot aģentus, ko nodarbina kompetentā iestāde, vai pēc kompetentās iestādes pasūtījuma. Ja šādu ierobežojumu piemēro visās *TEN-T* ostās dalībvalsts teritorijā, par to jāinformē Komisija. Gadījumos, kad dalībvalsts kompetentās iestādes vairumā gadījumu izdara šādu izvēli, iekšējo operatoru sniegtie ostu pakalpojumi būtu jāattiecinā tikai uz ostu vai ostām, kurās minētie iekšējie operatori tika izraudzīti. Turklāt šādā gadījumā ostu pakalpojumu maksas, ko iekasē šādi operatori, būtu jāuzrauga neatkarīgai uzraudzības struktūrai.
- (19) Dalībvalstīm būtu jāpatur tiesības nodrošināt pienācīgu sociālās aizsardzības līmeni ostu pakalpojumu sniegšanas uzņēmuma darbiniekiem. Šī regula neskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normas. Gadījumos, kad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits ir

⁷ Priekšlikums direktīvai par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (COM 2011) 0897 galīgā redakcija.

⁸ OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.

⁹ OV L 114, 26.4.2012., 8. lpp.

¹⁰ OV C 8, 11.1.2012.

ierobežots, ja ostas pakalpojumu līguma slēgšana var izraisīt ostas pakalpojumu sniedzēja maiņu, ir jāparedz iespēja kompetentajām iestādēm lūgt izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam piemērot Padomes Direktīvu 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmēj sabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmēj sabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā¹¹.

- (20) Daudzās ostās tirgus piekļuvi kravu apstrādes un pasažieru termināļa pakalpojumu sniedzējiem piešķir, izmantojot valsts koncesijas līgumus. Uz šāda veida līgumiem attieksies Direktīva.../... [koncesijas]. Tādējādi šīs regulas II nodaļu nepiemēro kravu apstrādes un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, bet dalībvalstis var izvēlēties šīs nodaļas noteikumus tomēr piemērot šiem diviem pakalpojumiem. Attiecībā uz cita veida līgumiem, ko publiskās iestādes izmanto, lai piešķirtu piekļuvi kravu apstrādes un pasažieru termināļa pakalpojumu tirgum, Eiropas Savienības Tiesa ir apstiprinājusi, ka kompetentajām iestādēm, noslēdzot šos līgumus, ir saistoši pārredzamības un nediskriminācijas principi. Šie principi ir pilnībā piemērojami attiecībā uz jebkuru ostas pakalpojumu.
- (21) Finansiālas attiecības starp jūras ostām, kas saņem publisko finansējumu, un ostas pakalpojumu sniedzējiem, no vienas puses, un publiskajām iestādēm, no otras puses, ir jāpadara pārredzamas, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un lai izvairītos no traucējumiem tirgū. Šajā ziņā šī regula uz citu kategoriju adresātiem attiecina finansiālo attiecību pārredzamības principu, kā izklāstīts Komisijas Direktīvā 2006/111/EK par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību¹², neskarot tās darbības jomu.
- (22) Ja ostas vadības iestāde, kas saņem publisko finansējumu, darbojas arī kā pakalpojumu sniedzējs, ir nepieciešams noteikt tai pienākumu veikt atsevišķu uzskaiti par darbībām, ko tā veic kā ostas vadības iestāde, un par tām, kas veiktas uz konkurences pamata, lai nodrošinātu līdzvērtīgus konkurences apstākļus, publiskā finansējuma piešķiršanas un izmantošanas pārredzamību un izvairītos no tirgus izkropļojumiem. Jebkurā gadījumā jānodrošina atbilstība valsts atbalsta noteikumiem.
- (23) Ostas pakalpojumu maksas, ko iekasē ostas pakalpojumu sniedzēji, kas nav izraudzīti saskaņā ar atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru, ir saistītas ar lielāku cenu ļaunprātīgas izmantošanas risku, ņemot vērā to monopola vai oligopola situāciju un faktu, ka to tirgus nevar tikt apstrīdēts. Tas pats attiecas uz maksām, ko iekasē iekšējie operatori šīs regulas nozīmē. Attiecībā uz šiem pakalpojumiem, pietrūkstot godīga tirgus mehānismiem, būtu jāievieš pasākumi, lai nodrošinātu, ka iekasētās maksas atbilst attiecīgā tirgus parastajiem apstākļiem un ir noteiktas pārskatāmā un nediskriminējošā veidā.
- (24) Lai ostu infrastruktūras lietošanas maksas būtu efektīvas, tās katrā atsevišķā ostā būtu jānosaka pārskatāmi un autonomi saskaņā ar attiecīgās ostas tirdzniecības un investīciju stratēģiju.
- (25) Ostu infrastruktūras lietošanas maksas izmaiņas būtu jāatļauj, lai veicinātu tuvsatiksmes kuģošanu un piesaistītu ūdens transportlīdzekļus, kuru transporta operāciju, īpaši transporta operāciju atklātā jūrā vai jūras transporta darbību krastā,

¹¹ OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.

¹² OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.

vides raksturlielumi vai enerģijas un oglekļa dioksīda efektivitāte pārsniedz vidējo līmeni. Tas palīdzēs veicināt vides un klimata pārmaiņu politiku un ostas un tās apkārtnes ilgtspējīgu attīstību, jo īpaši samazinot ostā ienākošo un stāvošo ūdens transportlīdzekļu ietekmi uz vidi.

- (26) Jābūt piemērotām iespējām, lai nodrošinātu to, ka ar ostas lietotājiem, kuriem jāmaksā ostas infrastruktūras lietošanas maksa un/vai ostas pakalpojumu maksa, regulāri apspriežas, kad tiek noteikta un mainīta ostas infrastruktūras lietošanas maksa un ostas pakalpojumu maksa. Ostu vadības iestādes regulāri apspriežas arī ar citām ieinteresētajām personām par būtiskiem jautājumiem, kas saistīti ar pareizu ostas attīstību, darbības rezultātiem un tās spēju piesaistīt un veicināt saimniecisko darbību, piemēram, ostu pakalpojumu koordināciju ostas teritorijā un savienojumu ar iekšzemi un ostas administratīvo procedūru efektivitāti.
- (27) Lai nodrošinātu pienācīgu un efektīvu šīs regulas piemērošanu, katrā dalībvalstī būtu jāizraugās neatkarīga uzraudzības struktūra, kas varētu būt jau eksistējoša struktūra.
- (28) Dažādaļām neatkarīgajām uzraudzības struktūrām būtu jāapmainās ar informāciju par savu darbu un jāsadarbojas, lai nodrošinātu šīs regulas vienotu piemērošanu.
- (29) Lai papildinātu un grozītu dažus nebūtiskus šīs regulas elementus un jo īpaši lai veicinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem vienotu piemērošanu, nostiprinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem koherenci Savienības mērogā un nodrošinātu vienotus iekasēšanas principus tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanai, pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz vispārīgu klasifikāciju kuģiem, degvielām un darbības veidiem, saskaņā ar ko var noteikt dažādu maksu par infrastruktūras izmantošanu, un ostu infrastruktūras lietošanas maksas kopējiem tarififikācijas principiem. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstīga attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (30) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, īstenošanas pilnvaras, kas attiecas uz piemērotu informācijas apmaiņas mehānismu starp neatkarīgām uzraudzības iestādēm, būtu jāpiešķir Komisijai. Šīs pilnvaras būtu jāīsteno atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulai (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu¹³.
- (31) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, nodrošināt ostu pakalpojumu modernizēšanu un piemērotu sistēmu, lai piesaistītu vajadzīgās investīcijas visās Eiropas transporta tīkla ostās, atsevišķās dalībvalstīs nevar pietiekami labi sasniegt ostas un ar to saistītās jūrniecības uzņēmējdarbības Eiropas dimensijas, starptautiskā un pārrobežu rakstura dēļ, un tāpēc, ņemot vērā, ka ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi Eiropas līmenī, to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā to paredz Līguma par Eiropas Savienību 5. pants. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.
- (32) Šajā regulā tiek respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā,

¹³ OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.

I NODAĻA — Priekšmets, piemērošanas joma un definīcijas

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Ar šo regulu nosaka:
 - (a) skaidru sistēmu piekļuvei ostu pakalpojumu tirgum;
 - (b) kopīgus noteikumus par finanšu pārredzamību un maksājumiem, ko piemēro pārvaldes iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzēji.
2. Šo regulu piemēro šādu kategoriju ostas pakalpojumiem, kas tiek sniegti ostas iekšienē vai ūdens pievadceļā uz ostu un no tās:
 - (a) degvielas uzņemšana;
 - (b) kravu apstrāde;
 - (c) bagarēšana;
 - (d) pietauvošana;
 - (e) pasažieriem sniegtie pakalpojumi;
 - (f) ostas atkritumu uzņemšanas iekārtas;
 - (g) loča pakalpojumi; un
 - (h) vilkšana.
3. Šo regulu piemēro visām Eiropas transporta tīkla jūras ostām, kā noteikts Regulas xxx [regulas par *TEN-T* pamatnostādņēm] I pielikumā.
4. Dalībvalstis šo regulu var piemērot arī citām jūras ostām. Ja dalībvalstis pieņem lēmumu piemērot šo regulu citām jūras ostām, tās savu lēmumu paziņo Komisijai.

2. pants

Definīcijas

Šīs regulas nolūkos lietotas šādas definīcijas:

1. "degvielas uzņemšana" ir cietas, šķidrās vai gāzveida degvielas vai jebkura cita enerģijas avota, ko izmanto ūdens transportlīdzekļa dzinējā, nodrošināšana, kā arī vispārīga un specifiska enerģijas nodrošināšana ūdens transportlīdzeklī, kamēr tas atrodas piestātnē;
2. "kravu apstrādes pakalpojumi" ir tādas kravas organizēšana un apstrāde starp to vedošo ūdens transportlīdzekli un krastu, kura var būt importa, eksporta vai tranzīta krava, ietverot kravas pārstrādi, transportēšanu un pagaidu uzglabāšanu attiecīgā kravas apstrādes terminālī, un tieši saistīta ar kravas pārvadāšanu, bet izņemot uzglabāšanu, izsaiņošanu, atkārtotu iesaiņošanu vai jebkurus citus pievienotās vērtības pakalpojumus, kas saistīti ar apstrādāto kravu;
3. "bagarēšana" ir smilts, nogulšņu vai citu vielu aizvākšana no ūdensceļu dibena pie iebraukšanas ceļa ostā, lai ūdens transportlīdzekļi varētu piekļūt ostai, un ietver gan sākotnējo aizvākšanu (kapitālā bagarēšana), gan kārtējo bagarēšanu, lai saglabātu ūdens pievadceļu pieejamu;

4. "būtiska ostas iekārta" ir iekārta, pieeja kurai ir nepieciešama, lai veiktu ostas pakalpojumu, un to nevar aizvietot parastos tirgus apstākļos;
5. "ostas vadības iestāde" ir publiska vai privāta struktūra, kuras mērķis kopā ar citām darbībām vai atsevišķi ir saskaņā ar valsts tiesību aktiem vai instrumentiem pārvaldīt un apsaimniekot ostu infrastruktūru, ostas satiksmi, veikt koordināciju un, ja vajadzīgs, kontrolēt attiecīgās ostas operatoru darbību;
6. "pietauvošana" ir pietauvošanas vai attauvošanas pakalpojumi, kas vajadzīgi, lai ūdens transportlīdzekli noenkurotu vai citādi piesaistītu krastam ostā vai ūdens pievadceļā uz ostu;
7. "pasažieriem sniegtie pakalpojumi" nozīmē pasažieru organizāciju un apkalpošanu starp ūdens transportlīdzekli un krastu, kā arī ietver personas datu apstrādi un pasažieru pārvadājumus attiecīgā pasažieru termināļa robežās;
8. "loča pakalpojumi" ir ūdens transportlīdzekļa pavadona pakalpojums, ko veic locis vai loču stacija nolūkā nodrošināt transportlīdzekļa drošu ienākšanu ostā vai iziešanu no tās pa ūdens pievadceļu;
9. "ostas infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē lai dotu tiešu vai netiešu labumu ostas vadības iestādei un ko maksā ūdens transportlīdzekļu operatori vai kravu īpašnieki par tādu objektu un pakalpojumu izmantošanu, kas ļauj transportlīdzekļiem ienākt ostā un iziet no tās, tostarp ostas ūdens pievadceļu izmantošanu, kā arī piekļuvi pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei;
10. "ostas atkritumu uzņemšanas iekārta" ir jebkura iekārta, kas ir stacionāra, peldoša vai pārvietojama un kas spēj uztvert kuģu atkritumus un kravu atliekas, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai¹⁴;
11. "ostas pakalpojumu maksa" ir maksa, ko iekasē par labu ostas pakalpojumu sniedzējam un maksā attiecīgo pakalpojumu lietotāji;
12. "ostas pakalpojumu līgums" ir oficiāla un juridiski saistoša vienošanās starp ostas pakalpojumu sniedzēju un kompetento iestādi, ar kuru šī iestāde izraugās ostas pakalpojumu sniedzēju ostas pakalpojumu sniegšanai, ievērojot procedūru par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu;
13. "ostas pakalpojumu sniedzējs" ir fiziska vai juridiska persona, kas par atalgojumu sniedz vai vēlas sniegt vienas vai vairāku kategoriju ostas pakalpojumus, kas minēti 1. panta 2. punktā;
14. "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir prasība, kas definēta vai noteikta, lai nodrošinātu tos vispārējas nozīmes ostas pakalpojumus, ko operators, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem;
15. "tuvsatiksmes kuģošana" ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šīm ostām un ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir slēgtas jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar Eiropu;
16. "jūras osta" ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tādas būves un iekārtas, lai principā būtu iespējama kuģu pieņemšana, to iekraušana un izkraušana, preču uzglabāšana, šo

¹⁴ OV L 332, 28.12.2000., 81.-90. lpp.

preču pieņemšana un piegāde, un pasažieru iekāpšana un izkāpšana, un cita infrastruktūra, kas nepieciešama transporta darbībām ostas teritorijā;

17. "vilkšana" ir palīdzība ūdens transportlīdzeklīm, izmantojot velkoni, lai nodrošinātu drošu ienākšanu ostā vai izešanu no tās, palīdzot tam veikt manevrus;
18. "ūdens pievadceļi ostām" ir piekļuve ostai pa ūdeni no atklātas jūras, piemēram, ostas pieejas, kuģu ceļi, upes, jūras kanāli un fjordi.

II NODAĻA — Piekļuve tirgum

3. pants

Pakalpojumu sniegšanas brīvība

1. Pakalpojumu sniegšanas brīvība jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula, attiecas uz ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti šajā nodaļā.
2. Ostas pakalpojumu sniedzējiem ir pieejamas būtiskas ostas iekārtas, ciktāl tas vajadzīgs, lai tie varētu veikt savu darbību. Noteikumi par piekļuvi ir taisnīgi, pamatoti un nediskriminējoši.

4. pants

Ostas pakalpojumu sniegšanas obligātās prasības

1. Ostas vadības iestāde var pieprasīt, lai ostas pakalpojumu sniedzēji atbilst obligātajām prasībām, lai veiktu attiecīgo ostas pakalpojumu.
2. Obligātās prasības, kas minētas 1. punktā, attiecīgā gadījumā var attiekties tikai uz:
 - (a) ostas pakalpojumu sniedzēja, tā darbinieku vai fizisko personu, kuras faktiski un nepārtraukti vada ostas pakalpojumu sniedzēja darbību, profesionālo kvalifikāciju;
 - (b) aprīkojumu, kas nodrošina attiecīgo ostas pakalpojumu normālos un drošos apstākļos un kapacitāti šī aprīkojuma uzturēšanai atbilstošā līmenī;
 - (c) atbilstību prasībām par kuģošanas drošību un ostas vai piekļuves ostai, ostas iekārtu, aprīkojuma un personu drošību un drošumu;
 - (d) atbilstību vietējām, valsts, Savienības un starptautiskajām vides prasībām.
3. Obligātās prasības ir pārredzamas, nediskriminējošas, objektīvas un attiecas uz attiecīgo ostas pakalpojumu kategoriju un veidu.
4. Ja obligātās prasības ietver īpašas vietējās zināšanas vai vietējo apstākļu pārzināšanu, ostas vadības iestāde nodrošina pietiekamu piekļuvi attiecīgajai apmācībai ar pārredzamiem un nediskriminējošiem nosacījumiem, ja vien šādu apmācību nenodrošina dalībvalsts.
5. Gadījumos, kas paredzēti 1. punktā, obligātās prasības, kas minētas 2. punktā, un procedūru, saskaņā ar kuru piešķir tiesības sniegt ostas pakalpojumus atbilstīgi šīm prasībām, ostas vadības iestāde ir publicējusi līdz 2015. gada 1. jūlijam vai, ja obligātās prasības ir piemērojamas pēc minētā datuma, tad vismaz trīs mēnešus pirms dienas, kurā sāk piemērot šīs prasības. Ostas pakalpojumu sniedzēji laikus jāinformē par jebkurām kritēriju un procedūru izmaiņām.

5. pants

Procedūra atbilstības obligātajām prasībām nodrošināšanai

1. Ostas vadības iestādes attieksme pret ostas pakalpojumu sniedzējiem ir vienlīdzīga, un tā rīkojas pārredzami.
2. Ostas vadības iestāde piešķir vai atsaka piešķirt tiesības sniegt ostas pakalpojumus, pamatojoties uz obligātajām prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 4. pantu, viena mēneša laikā no pieprasījuma par šādu tiesību piešķiršanu saņemšanas. Jebkuru atteikumu pienācīgi pamato uz objektīvu, pārredzamu, nediskriminējošu un samērīgu kritēriju pamata.
3. Visus lēmuma, kas pieņemts saskaņā ar 2. punktu, darbības laika ierobežojumus var attaisnot tikai, pamatojoties uz iemesliem, kas saistīti ar ostas pakalpojumu veidu un īpašībām.

6. pants

Ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumi

1. Atkāpjoties no 3. panta, ostas vadības iestāde var ierobežot konkrēta ostas pakalpojuma ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu viena vai vairāku šādu iemeslu dēļ:
 - (a) zemes trūkums vai tās rezervēta izmantošana ar nosacījumu, ka vadības iestāde var pierādīt, ka zeme ir būtiska ostas iekārta ostas pakalpojumu nodrošināšanai un ka ierobežojums ir saskaņā ar ostas oficiālo attīstības plānu, par kuru vienojušās ostas pārvaldības iestādes, un, vajadzības gadījumā, visas citas valsts kompetentās iestādes saskaņā ar valsts tiesību aktiem;
 - (b) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kā noteikts 8. pantā, ciktāl ierobežojumu trūkums var kavēt ostas pakalpojumu sniedzējiem uzlikto saistību izpildi.
2. Ostas vadības iestāde publicē visus priekšlikumus piemērot 1. punktu vismaz sešus mēnešus iepriekš, kā arī šādas atkāpes pamatojumu, sniedzot visām ieinteresētajām personām iespēju piemērotos termiņos iesniegt savus komentārus.
3. Ostas vadības iestāde publicē pieņemto lēmumu.
4. Ja ostas vadības iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai, izmantojot juridiski patstāvīgu struktūru, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, dalībvalsts var uzticēt lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu struktūrai, kas ir neatkarīga no ostas vadības iestādes. Ja dalībvalsts neuztic lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu šādi struktūrai, tad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits nedrīkst būt mazāks par diviem.

7. pants

Ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojuma procedūra

1. Jebkuru ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu atbilstīgi 6. pantam veic saskaņā ar pārredzamu atlases procedūru, kurā bez diskriminācijas var piedalīties visas ieinteresētās personas.
2. Ja ostas pakalpojumu paredzamā vērtība pārsniedz 3. punktā minētās robežvērtības, tad tiek piemēroti noteikumi par līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru, procesuālās garantijas un koncesiju maksimālais ilgums, kā noteikts Direktīvā..../.... [koncesija].

3. Ostas pakalpojumu vērtības robežvērtības un noteikšanas metode ir norādītas Direktīvas.../... [koncesija] piemērojamajos noteikumos.
4. Izvēlētais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i) un ostas vadības iestāde noslēdz ostas pakalpojumu līgumu.
5. Šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu līguma būtiskas izmaiņas Direktīvas.../.... [koncesija] nozīmē tā darbības laikā uzskata par jaunu ostas pakalpojumu līgumu un rīko jaunu procedūru, kas minēta 2. punktā.
6. Šā panta 1. līdz 5. punktu nepiemēro gadījumos, kas minēti 9. pantā.
7. Šī regula neskar Direktīvu.../... [koncesija]¹⁵, Direktīvu.../... [komunālie pakalpojumi]¹⁶ un Direktīvu.../... [publiskais iepirkums]¹⁷.

8. pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

1. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai nodrošinātu:
 - (a) pakalpojumu pieejamību bez pārtraukuma visu dienu, nakti, nedēļu un gadu;
 - (b) pakalpojumu pieejamību visiem lietotājiem;
 - (c) pakalpojumu cenas pieejamību dažu kategoriju lietotājiem.
2. Šā panta 1. punktā minētās saistības ir skaidri definētas, pārskatāmas, nediskriminējošas, pārbaudāmas un garantē vienlīdzīgu pieeju visiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā.
3. Dalībvalstis izraugās kompetentās iestādes savā teritorijā, lai uzliktu šādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Ostas vadības iestāde var būt kompetentā iestāde.
4. Ja kompetentā iestāde, kas izraudzīta saskaņā ar 3. punktu, ir atšķirīga no ostas vadības iestādes, šī kompetentā iestāde īsteno pilnvaras, kas minētas 6. un 7. pantā, attiecībā uz ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu, pamatojoties uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām.
5. Ja kompetentā iestāde nolemj piemērot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības visās dalībvalsts jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula, tā paziņo šīs saistības Komisijai.
6. Gadījumā, ja ostas pakalpojumi, par kuriem ir noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tiek pārtraukti vai ja ir tieši draudi, ka tas varētu notikt, kompetentā iestāde var veikt ārkārtas pasākumus. Ārkārtas pasākumi var izpausties kā tieša piešķiršana, nododot pakalpojumu citam pakalpojumu sniedzējam uz laiku, kas nepārsniedz vienu gadu. Minētajā termiņā kompetentā iestāde vai nu uzsāk jaunu procedūru, lai izvēlētos ostas pakalpojumu sniedzēju saskaņā ar 7. pantu, vai piemēro 9. pantu.

¹⁵ Priekšlikums direktīvai par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (COM 2011) 0897 galīgā redakcija).

¹⁶ Priekšlikums direktīvai par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs (COM/2011/0895, galīgā redakcija).

¹⁷ Priekšlikums direktīvai par publisko iepirkumu (COM /2011/0896, galīgā redakcija).

9. pants
Iekšējais operators

1. Gadījumos, kas paredzēti 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā, kompetentā iestāde var nolemt pati sniegt ostas pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai tieši noteikt šādus pienākumus juridiski patstāvīgai struktūrai, kuru tā kontrolē līdzīgi, kā tā kontrolē savas struktūrvienības. Šādā gadījumā šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu sniedzēju uzskata par iekšējo operatoru.
2. Uzskata, ka kompetentā iestāde kontrolē juridiski patstāvīgu struktūru līdzīgi, kā tā kontrolē savas struktūrvienības, ja tai ir izšķiroša ietekme uz kontrolētās juridiskās struktūras stratēģiskiem mērķiem un svarīgiem lēmumiem.
3. Iekšējam operatoram ir atļauta tikai ostas pakalpojumu sniegšana tajā(-s) ostā(-s), kurā(-s) tam uzdota ostas pakalpojumu sniegšana.
4. Ja kompetentā iestāde nolemj piemērot 1. punktu visās dalībvalsts jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula, tā par to informē Komisiju.
5. Šis pants neskar Direktīvu...../.... [koncesijas].

10. pants
Darbinieku tiesību aizsardzība

1. Šī regula neskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normas.
2. Neskarot valsts un Savienības tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, ostas vadības iestādes var prasīt, lai izraudzītais ostas pakalpojumu sniedzējs, kas izraudzīts saskaņā ar procedūru, kas noteikta 7. pantā, gadījumā, ja šis pakalpojumu sniedzējs nav vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, personālam, ko iepriekš darbā pieņēmis vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, nodrošina tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārcelšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē.
3. Ja ostas vadības iestādes prasa ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai tie atbilstu konkrētiem sociāliem standartiem attiecībā uz attiecīgajiem ostu pakalpojumiem, konkursa dokumentos un ostas pakalpojumu līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar ostas pakalpojumiem.

11. pants
Atbrīvojums

Šī nodaļa un 24. panta pārējie noteikumi neattiecas uz kravu apstrādes pakalpojumiem un pasažieriem sniegtajiem pakalpojumiem.

III NODAĻA — Finanšu pārredzamība un autonomija

12. pants
Finansiālo attiecību pārredzamība

1. Finansiālās attiecības starp valsts iestādēm un ostas vadības iestādi, kura saņem publiskā sektora līdzekļus, uzskaitē atspoguļo pārredzamā veidā, kas skaidri parāda:

- (a) publiskos līdzekļus, ko publiskās iestādes tieši piešķir attiecīgās ostas vadības iestādei;
 - (b) publiskos līdzekļus, ko publiskās iestādes piešķir ar publisko uzņēmumu vai publisko finanšu iestāžu starpniecību; kā arī
 - (c) lietojumu, kuram publiskie līdzekļi tika piešķirti.
2. Ja ostas vadības iestāde, kas saņem publiskā sektora līdzekļus, pati sniedz ostas pakalpojumus, tā ved uzskaiti par katru ostas pakalpojumu darbību atsevišķi no citām savām darbībām tādējādi, ka:
 - (a) tiek pareizi piešķirtas un sadalītas visas izmaksas un ieņēmumi, pamatojoties uz konsekventi ievērotiem un objektīvi pamatotiem izmaksu uzskaites principiem; kā arī
 - (b) ir skaidri definēti izmaksu uzskaites principi, saskaņā ar ko kārtoti atsevišķo grāmatvedību.
 3. Publiskie līdzekļi, kas minēti 1. punktā, ietver pamatkapitāla vai kvazikapitāla līdzekļus, neatmaksājamas dotācijas, dotācijas, kas atmaksājamas vienīgi atsevišķos gadījumos, piešķirtos aizdevumus, tostarp, pārtēriņa tiesības vai kapitālieguldījumu kreditēšanu, publisko iestāžu ostas vadības iestādei sniegtās garantijas, izmaksātās dividendes un nesadalīto peļņu vai cita veida publisko finansiālo atbalstu.
 4. Ostas vadības iestāde piecus gadus, sākot no tā finanšu gada beigām, uz kuru attiecas informācija par finanšu attiecībām, kā minēts šā panta 1. un 2. punktā, glabā minēto informāciju un nodod to Komisijas un kompetentas neatkarīgas uzraudzības struktūras rīcībā, kā minēts 17. pantā.
 5. Ostas vadības iestāde pēc pieprasījuma sniedz Komisijai un kompetentajai neatkarīgajai uzraudzības struktūrai visu papildu informāciju, ko tās uzskata par vajadzīgu, lai pienācīgi izvērtētu iesniegtos datus un novērtētu atbilstību šai regulai. Informāciju nosūta ne vēlāk kā divus mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas dienas.
 6. Ostas vadības iestādēm, kas nav saņēmušas publisko finansējumu iepriekšējos pārskata gados, bet kas sāk gūt labumu no publiskiem līdzekļiem, piemēro 1. un 2. punktu, sākot ar grāmatvedības gadu pēc publisko līdzekļu pārveduma.
 7. Ja publiskie līdzekļi tiek izmaksāti kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu saistībām, tos norāda atsevišķi attiecīgajos kontos, un tos nedrīkst pārvest nevienam citam pakalpojumam vai uzņēmējdarbības veidam.

13. pants

Maksa par ostu pakalpojumiem

1. Maksa par pakalpojumiem, ko sniedz iekšējais pakalpojumu sniedzējs, kas minēts 9. pantā, un ko iekasē ostas pakalpojumu sniedzēji gadījumā, ja ir ierobežots ostas pakalpojumu sniedzēju skaits, kuri nav izraudzīti, pamatojoties uz atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru, tiek noteikta pārskatāmā un nediskriminējošā veidā. Šī maksa atspoguļo attiecīgā tirgus konkurences nosacījumus un tai jābūt samērīgai ar sniegtā pakalpojuma ekonomisko vērtību.
2. Maksu par ostas pakalpojumiem var integrēt pārējās maksās, piemēram, ostas infrastruktūras lietošanas maksā. Šajā gadījumā ostas pakalpojumu sniedzējs un attiecīgā gadījumā ostas vadības iestāde nodrošina, ka ostas pakalpojumu lietotājs joprojām var viegli identificēt ostas pakalpojumu maksas.

3. Ostas pakalpojumu sniedzējs pēc pieprasījuma dara pieejamus kompetentajai neatkarīgajai uzraudzības struktūrai, kas minēta 17. pantā, informāciju par tiem elementiem, kas kalpo kā pamats, lai noteiktu tās ostas pakalpojumu maksu, uz ko attiecas šā panta 1. punkts, struktūru un apmēru. Šī informācija ietver ostas maksas noteikšanai izmantoto metodiku, ņemot vērā aprīkojumu un pakalpojumus, par kuriem paredzēta šī ostas pakalpojumu maksa.

14. pants

Maksa par ostas infrastruktūras lietošanu

1. Ostas vadības iestāde iekasē ostas infrastruktūras lietošanas maksas. Tas neliedz ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto ostas infrastruktūru, iekasēt ostas pakalpojumu maksu.
2. Ostas infrastruktūras lietošanas maksu var integrēt pārējās maksās, piemēram, ostas pakalpojumu maksā. Šajā gadījumā ostas vadības iestāde nodrošina, ka ostas pakalpojumu lietotājs joprojām var viegli identificēt ostas infrastruktūras lietošanas maksas apjomu.
3. Lai veicinātu efektīvu infrastruktūras lietošanas maksas sistēmu, tās struktūru un līmeni autonomi nosaka ostas vadības iestāde saskaņā ar savu tirdzniecības stratēģiju un investīciju plānu, kas atspoguļo konkurences apstākļus attiecīgajā tirgū un saskaņā ar noteikumiem par valsts atbalstu.
4. Neskarot 3. punktu, ostas infrastruktūras lietošanas maksa var atšķirties saskaņā ar tirdzniecības praksi attiecībā uz regulārajiem lietotājiem, vai lai veicinātu ostu infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu vai uzlabotu ekoloģiskos raksturlielumus, transporta darbību energoefektivitāti un oglekļa dioksīda emisiju efektivitāti. Kritēriji, ko izmanto šādu atšķirību noteikšanai, ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši, un pienācīgi tiek ievēroti konkurences noteikumi. Rezultātā dažādās maksas jo īpaši ir pieejamas visiem attiecīgajiem ostas pakalpojumu lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.
5. Komisija ir pilnvarota vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantā minēto procedūru par kuģu, degvielas un darbības veidu kopīgu klasifikāciju, saskaņā ar kuru var atšķirties infrastruktūras lietošanas maksas, un kopējiem ostu infrastruktūras lietošanas maksas tarififikācijas principiem.
6. Ostas vadības iestāde informē ostas lietotājus un to pārstāvjus vai asociācijas par ostas infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un kritērijiem, ko izmanto, lai noteiktu tās apjomu, tostarp par kopējām izmaksām un ieņēmumiem, kas kalpoja par pamatu, lai noteiktu ostas infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un apjomu. Tā vismaz trīs mēnešus iepriekš informē ostas infrastruktūras lietotājus par visām izmaiņām ostas infrastruktūras maksas apjomā vai struktūrā vai kritērijos, ko izmanto šādas maksas noteikšanai.
7. Ostas vadības iestāde neatkarīgajai kompetentajai uzraudzības struktūrai un Komisijai pēc pieprasījuma dara pieejamu informāciju, kas minēta 4. punktā, un sīki izklāsta izmaksas un ieņēmumus, kas kalpoja par pamatu, lai noteiktu ostas infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un apjomu, noteikšanai izmantoto metodiku, ņemot vērā aprīkojumu un pakalpojumus, par kuriem paredzēta šī ostas pakalpojumu maksa.

IV NODAĻA — Vispārīgie un nobeiguma noteikumi

15. pants

Apspriešanās ar ostas lietotājiem

1. Ostas vadības iestāde izveido to ūdens transportlīdzekļu operatoru, kravas īpašnieku vai citu ostas lietotāju pārstāvju komiteju, no kuriem tiek prasīta infrastruktūras lietošanas maksa vai ostas pakalpojumu maksa, vai abas. Šo komiteju dēvē par "ostas lietotāju padomdevēju komiteju".
2. Ostas vadības iestāde katru gadu, pirms noteikt ostu infrastruktūras lietošanas maksu, apspriežas ar ostas lietotāju padomdevēju komiteju par šādas maksas struktūru un apjomu. Ostas pakalpojumu sniedzēji, kā minēts 6. un 9. pantā, katru gadu pirms ostas pakalpojumu maksas noteikšanas apspriežas ar ostas lietotāju padomdevēju komiteju par šādas maksas struktūru un apjomu. Ostas vadības iestāde nodrošina atbilstīgas telpas šādām apspriedēm, kā arī ostas pakalpojumu sniedzēji to informē par apspriešanās rezultātiem.

16. pants

Apspriešanās ar citām ieinteresētajām personām

1. Ostas vadības iestāde regulāri apspriežas ar ieinteresētajām personām, piemēram, uzņēmumiem, kas ostā veic uzņēmējdarbību, ostas pakalpojumu sniedzējiem, ūdens transportlīdzekļu operatoriem, kravas īpašniekiem, sauszemes transporta operatoriem un valsts pārvaldes iestādēm, kas darbojas ostas teritorijā:
 - (a) par ostas pakalpojumu pienācīgu koordinēšanu ostas teritorijā;
 - (b) par pasākumiem, lai uzlabotu savienojumus ar iekšzemi, un vajadzības gadījumā — pasākumiem, lai attīstītu un uzlabotu dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu savienojumu;
 - (c) par administratīvo procedūru efektivitāti ostā un vajadzības gadījumā — iespējamiem pasākumiem, lai tās vienkāršotu.

17. pants

Neatkarīga uzraudzības struktūra

1. Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīga uzraudzības struktūra pārrauga un uzrauga šīs regulas piemērošanu visās jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula katras dalībvalsts teritorijā.
2. Neatkarīgā uzraudzības struktūra ir juridiski nošķirta un funkcionāli neatkarīga no jebkuras ostas vadības iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis, kas patur īpašumtiesības vai kontroli pār ostu vai ostas vadības iestādēm nodrošina efektīvu strukturālu nodalījumu starp uzdevumiem, kas saistīti ar šīs regulas uzraudzību un kontroli, un darbībām, kas saistītas ar šīm īpašumtiesībām vai kontroli. Neatkarīgā uzraudzības struktūra īsteno savas pilnvaras objektīvi un pārredzami, kā arī pienācīgi ņemot vērā tiesības brīvi veikt uzņēmējdarbību.
3. Neatkarīgā uzraudzības struktūra izskata visas sūdzības, ko iesniedz puses, kurām ir likumīgas intereses, un risina strīdus, kas rodas saistībā ar šīs regulas piemērošanu.

4. Gadījumā, ja rodas strīds starp pusēm, kuras veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, tad tās dalībvalsts ostas, kurā, kā uzskata, radies strīds, neatkarīgā uzraudzības struktūra ir kompetenta izskatīt strīdu.
5. Neatkarīgajai uzraudzības struktūrai ir tiesības pieprasīt, lai ostu vadības iestādes, ostas pakalpojumu sniedzēji un ostas lietotāji sniedz informāciju, kas vajadzīga, lai nodrošinātu uzraudzību un kontroli, piemērojot šo regulu.
6. Neatkarīgā uzraudzības struktūra pēc dalībvalsts kompetentās iestādes pieprasījuma var sniegt atzinumus par visiem jautājumiem saistībā ar šīs regulas piemērošanu.
7. Neatkarīgā uzraudzības struktūra sūdzību un strīdu gadījumos var apspriesties ar attiecīgās ostas lietotāju padomdevēju komiteju.
8. Neatkarīgās uzraudzības struktūras lēmumi ir saistoši, neskarot iespēju tiesu iestādēm pārskatīt lietu.
9. Dalībvalstis paziņo Komisijai neatkarīgās uzraudzības struktūras identitāti vēlākais līdz 2015. gada 1. jūlijam un pēc tam visus grozījumus. Komisija publicē un atjaunina neatkarīgo uzraudzības struktūru sarakstu savā tīmekļa vietnē.

18. pants

Sadarbība neatkarīgo uzraudzības struktūru starpā

1. Neatkarīgās uzraudzības struktūras apmainās ar informāciju par savu darbu un lēmumu pieņemšanas principiem, kā arī praksi, lai nodrošinātu vienotu šīs regulas īstenošanu. Šajā nolūkā tās piedalās un sadarbojas tīklā, kura sanāksmes notiek regulāri un vismaz reizi gadā. Komisija piedalās, koordinē un atbalsta tīkla darbu.
2. Neatkarīgās uzraudzības struktūras cieši sadarbojas ar mērķi savstarpēji palīdzēt savu uzdevumu veikšanā, tostarp veicot izmeklēšanu par sūdzībām un strīdiem lietās, kas attiecas uz ostām dažādās dalībvalstīs. Šajā nolūkā neatkarīga uzraudzības struktūra pēc pamatota pieprasījuma dara pieejamu citai šādai struktūrai vajadzīgo informāciju, kas ļaus struktūrai izpildīt savus pienākumus saskaņā ar šo regulu.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīgas uzraudzības struktūras pēc pamatota lūguma sniedz Komisijai informāciju, kas tai vajadzīga, lai veiktu savus uzdevumus. Komisijas pieprasītā informācija ir proporcionāla minēto uzdevumu izpildei.
4. Ja neatkarīgā uzraudzības struktūra uzskata informāciju par konfidencialu saskaņā ar Savienības vai attiecīgās valsts noteikumiem par uzņēmējdarbības konfidencialitāti, tad citas valstu uzraudzības struktūras un Komisija nodrošina šādu konfidencialitāti. Šo informāciju var izmantot tikai tam mērķim, kuram tā pieprasīta.
5. Pamatojoties uz neatkarīgo uzraudzības struktūru pieredzi un tīkla darbībām, kas minēts 1. punktā, un lai nodrošinātu efektīvu sadarbību, Komisija var pieņemt kopējus principus par informācijas apmaiņas mehānismiem starp neatkarīgajām uzraudzības struktūrām. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 22. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

19. pants

Pārsūdzības

1. Jebkurai pusei, kurai ir likumīgas intereses, ir tiesības pārsūdzības struktūrā, kas ir neatkarīga no iesaistītajām pusēm, iesniegt pārsūdzību par kompetentās iestādes, ostas vadības iestādes vai neatkarīgās uzraudzības struktūras lēmumiem vai

atsevišķiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu. Pārsūdzības struktūra var būt arī tiesa.

2. Ja 1. punktā minētā pārsūdzības struktūra pēc būtības nav tiesu iestāde, tā savu lēmumu iemeslus norāda rakstveidā. Tās lēmumus var pārsūdzēt valsts tiesā.

20. pants

Sankcijas

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto noteikumu izpildi. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis par attiecīgajiem noteikumiem paziņo Komisijai vēlākais 2015. gada 1. jūlijā un nekavējoties ziņo par jebkādiem turpmākiem grozījumiem.

21. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 14. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 14. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigts minētajā lēmumā norādītais pilnvaru deleģējums. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai arī vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
5. Saskaņā ar 14. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes ierosmes šo termiņu pagarina par 2 mēnešiem.

22. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

23. pants

Ziņojums

Ne vēlāk kā trīs gadus pēc šīs regulas stāšanās spēkā Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un ietekmi, kuram, ja vajadzīgs, pievieno attiecīgus priekšlikumus.

24. pants

Pārejas pasākumi

1. Ostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti pirms [regulas pieņemšanas diena], un kas ir piešķirti izraudzītajiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz atklātu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru, vai arī citādi ir saskaņā ar šīs regulas noteikumiem, paliek spēkā līdz to termiņa beigām.
2. Ostas pakalpojumu līgumi, kas noslēgti pirms [regulas pieņemšanas diena] un kas neatbilst šā panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem, ir spēkā līdz to derīguma termiņa beigām, taču ne pēc 2025. gada 1. jūlija

25. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no 2015. gada 1. jūlija.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā —
Priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
Priekšsēdētājs