



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών  
και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 1.1 Ιστορικό

Η Ευρώπη αποτελεί μία από τις πλέον πυκνοκατοικημένες λιμενικές περιφέρειες παγκοσμίως. Ταυτόχρονα, ο λιμενικός τομέας παρουσιάζει μεγάλη ανομοιογένεια και χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τον τύπο και την οργάνωση. Ο παρών κανονισμός σέβεται αυτήν την ποικιλομορφία και δεν επιδιώκει να επιβάλει ένα ενιαίο μοντέλο για τους λιμένες.

Περισσότεροι από 1.200 εμπορικοί θαλάσσιοι λιμένες λειτουργούν κατά μήκος των 70.000 χιλιομέτρων της παράκτιας ζώνης της Ένωσης. Το 2011, περίπου 3,7 δισεκατομμύρια τόνοι φορτίου (περισσότεροι από 60.000 ελλιμενισμοί εμπορικών πλοίων) διακινήθηκαν μέσω ευρωπαϊκών λιμένων.

Παρόλο που η ΕΕ εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τους λιμένες της όσον αφορά τις συναλλαγές της με τον υπόλοιπο κόσμο, οι λιμένες της διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο για την εσωτερική αγορά της. Συνεπώς, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων αντιπροσωπεύουν το 60% των τόνων που διακινούνται στους λιμένες της ΕΕ. Οι θαλάσσιοι λιμένες αποτελούν βασικά κομβικά σημεία των αλυσίδων πολυτροπικών μεταφορών που χρησιμοποιούν θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ως μια εναλλακτική λύση στα κορεσμένα δρομολόγια χερσαίων μεταφορών και ως έναν τρόπο σύνδεσης των περιφερειακών ή νησιωτικών περιοχών.

Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, το 2011, στους λιμένες της ΕΕ διακινήθηκαν 385 εκατομμύρια επιβάτες ναυτιλιακών γραμμών.

Οι λιμενικές δραστηριότητες συμβάλλουν άμεσα στην απασχόληση, την προσέλκυση ξένων επενδύσεων και την αύξηση του ΑΕΠ. 2.200 φορείς εκμετάλλευσης λιμένων απασχολούν σήμερα περίπου 110.000 λιμενεργάτες. Συνολικά, οι λιμένες αντιπροσωπεύουν έως και 3 εκατομμύρια (άμεσες και έμμεσες) θέσεις απασχόλησης στα 22 παραθαλάσσια κράτη μέλη και αποτελούν σημαντική πηγή φορολογικών εσόδων για τις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές κυβερνήσεις.

Το 96% του συνόλου των εμπορευμάτων και το 93% του συνόλου των επιβατών των λιμένων της ΕΕ διέρχονται μέσω των 319 θαλάσσιων λιμένων που προσδιορίζονται στην πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)<sup>1</sup>.

#### 1.2 Προκλήσεις

Παρόλο που η ανάγκη ανάπτυξης συνδέσεων με την ενδοχώρα προσδιορίζεται σαφώς ως βασική πρόκληση και έχει ήδη αντιμετωπιστεί μέσω της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, άλλα βασικά προβλήματα που αφορούν τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ παραμένουν ανεπίλυτα. Πρώτον, σήμερα, δεν προσφέρουν όλοι οι λιμένες του ΔΕΔ-Μ το ίδιο υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Δεύτερον, το τρέχον πλαίσιο λιμενικής διακυβέρνησης δεν είναι πάντοτε αρκετά ελκυστικό για τους επενδυτές. Αυτό σχετίζεται με πέντε βασικές προκλήσεις:

##### *1.2.1 Ανεπαρκείς λιμενικές εργασίες και υπηρεσίες σε ορισμένους θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ.*

Οι αποτελεσματικές λιμενικές υπηρεσίες είναι πολύ σημαντικές για την απόδοση των θαλάσσιων λιμένων του ΔΕΔ-Μ. Η Επιτροπή, από κοινού με τον κλάδο, εντόπισε τρία

<sup>1</sup> COM(2011) 650 final/2. Ο τελικός αριθμός λιμένων ΔΕΔ-Μ θα εξαρτάται από το αποτέλεσμα της συνεχιζόμενης νομοθετικής διαδικασίας.

ζητήματα που ενδεχομένως να αποτρέπουν τη βέλτιστη οργάνωση των λιμενικών υπηρεσιών: (1) πολλές από τις λιμενικές υπηρεσίες υπόκεινται σε ασθενείς ανταγωνιστικές πιέσεις λόγω περιορισμών πρόσβασης στην αγορά· (2) τα μονοπώλια και τα олиγοπώλια, παρόλο που δικαιολογούνται σε αρκετές περιπτώσεις, μπορεί να οδηγήσουν σε καταχρήσεις της αγοράς· και (3) σε ορισμένους λιμένες, οι χρήστες αντιμετωπίζουν υψηλό διοικητικό φόρτο λόγω έλλειψης συντονισμού εντός των λιμένων.

*1.2.2 Το πλαίσιο λιμενικής διακυβέρνησης δεν είναι αρκετά ελκυστικό για επενδύσεις σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ*

Οι επενδύσεις που απαιτούνται για την προσαρμογή της δυναμικότητας των λιμένων στις μεταβαλλόμενες ανάγκες είναι εφικτές μόνο στο πλαίσιο μιας σταθερής πολιτικής και ενός ρυθμιστικού πλαισίου που θα μειώσει τις οικονομικές αβεβαιότητες και θα διασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Αυτό, ωστόσο, δεν φαίνεται να ισχύει στο σύνολο των λιμένων του ΔΕΔ-Μ. Αρκετοί παράγοντες το ερμηνεύουν: α) οι νομικές αβεβαιότητες που δημιουργούν οι περιορισμοί της αγοράς που περιγράφονται ανωτέρω και β) η ανάγκη για καλύτερο σχεδιασμό υποδομών, η οποία μπορεί να αντιμετωπιστεί με αυστηρότερους κανόνες για το ΔΕΔ-Μ.

Ωστόσο, δύο θεμελιώδη ζητήματα επεξηγούν το τρέχον και γενικό μη ελκυστικό επενδυτικό κλίμα που επικρατεί σε αρκετούς λιμένες του ΔΕΔ-Μ: (4) οι ασαφείς χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών, των λιμενικών αρχών και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και (5) η περιορισμένη αυτονομία των λιμένων ως προς τον καθορισμό τελών υποδομών και οι αδιαφανείς δεσμοί με το κόστος που συνδέεται με την πρόσβαση στις λιμενικές υποδομές.

### **1.3 Στόχος**

Στόχος είναι η συμβολή στις προσπάθειες για μια πιο αποτελεσματική, διασυνδεδεμένη και βιώσιμη λειτουργία του ΔΕΔ-Μ, μέσω της δημιουργίας ενός πλαισίου που θα βελτιώνει την απόδοση όλων των λιμένων και θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση των αλλαγών στις απαιτήσεις μεταφορών και εφοδιαστικής. Οι λιμένες του ΔΕΔ-Μ πρέπει να συμβάλουν στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, συνδράμοντας με αυτόν τον τρόπο στις βιώσιμες μεταφορές, ενός από τους βασικούς στόχους της Λευκής Βίβλου για τις μεταφορές, και στη στρατηγική «Ευρώπη 2020» για μια αποδοτική από πλευράς πόρων ανάπτυξη, η οποία θα τονώσει την αύξηση του όγκου του εμπορίου και της διακίνησης εμπορευμάτων.

Η πρωτοβουλία αυτή διασφαλίζει μια ισορροπημένη προσέγγιση μεταξύ νομοθετικής δράσης και χαλαρής προσέγγισης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τον κοινωνικό διάλογο. Αποτελεί προϊόν της εντατικής διαβούλευσης με τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, το οποίο επιτρέπει στον κανονισμό να εστιαστεί σε μέτρα με υψηλή προστιθέμενη αξία για την ΕΕ. Ο κανονισμός αυτός θα αποτρέψει την πρόσθετη επιβάρυνση των λιμένων που λειτουργούν ήδη αποτελεσματικά και θα δημιουργήσει κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε οι υπόλοιποι λιμένες να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις διαρθρωτικές δυσκολίες τους.

### **1.4 Συνοχή με άλλες πολιτικές και στόχους της ΕΕ**

Η πρόταση εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής που εξήγγειλε η Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές (2011) και έχει ανακοινωθεί ρητά υπό τον τίτλο ενός Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών και της πρόσβασης των αγορών στους λιμένες. Η Λευκή Βίβλος αναφέρει ρητά την πρόθεση της Επιτροπής να επανεξετάσει τους περιορισμούς που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και να ενισχύσει τη διαφάνεια στη χρηματοδότηση λιμένων, διευκρινίζοντας τον προορισμό της δημόσιας χρηματοδότησης στις διάφορες λιμενικές δραστηριότητες, με σκοπό την αποφυγή στρέβλωσης του ανταγωνισμού.

Η πρόταση έχει επίσης αναγνωριστεί ως μία από τις βασικές ενέργειες της Πράξης για την Ενιαία Αγορά II, και θα συμβάλει στην ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής Ενιαίας Αγοράς.

Η πρόταση συμπληρώνει τρέχουσες πολιτικές ή προτάσεις που έχουν ήδη υποβληθεί: τις προτάσεις σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη», η οποία παρέχει ένα πλαίσιο για τη στήριξη της ανάπτυξης συνδέσεων της ενδοχώρας με τους λιμένες, την πρόταση οδηγίας σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, η οποία ισχύει για τις συμβάσεις παραχώρησης σε λιμένες και τις προπαρασκευαστικές εργασίες για μια πρωτοβουλία Γαλάζιας Ζώνης που αποσκοπεί στην απλούστευση των τελωνειακών καθεστώτων που ισχύουν για τα αγαθά της ΕΕ τα οποία μεταφέρουν πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ.

Η πρόταση ισχύει για όλους τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ, καθώς από τη φύση τους διαδραματίζουν όλοι σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών και αποσκοπεί είτε στη διευκόλυνση των συναλλαγών μεταξύ κρατών μελών, είτε στη βελτίωση της προσβασιμότητας των νησιωτικών ή περιφερειακών περιοχών. Θα πρέπει, ωστόσο, να τονιστεί ότι οι αρχές της απαγόρευσης των διακρίσεων και της ελευθερίας εγκατάστασης της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και οι κανόνες ανταγωνισμού ισχύουν και για τους υπόλοιπους λιμένες, οι οποίοι αν και δεν ανήκουν στο διευρωπαϊκό δίκτυο, ενδεχομένως να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε τοπικό επίπεδο ή για άλλους τομείς, πέραν των μεταφορών, όπως είναι η αλιεία ή ο τουρισμός. Τα κράτη μέλη δύναται επίσης να αποφασίσουν για την εφαρμογή της διάταξης του προτεινόμενου κανονισμού στους εν λόγω λιμένες.

## **2. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ**

### **2.1 Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) διεξήγαγε διάλογο με τις εθνικές διοικήσεις που είναι αρμόδιες για την πολιτική των λιμένων (Υπουργεία Μεταφορών). Συνεδρίασε με τις κύριες βιομηχανικές ενώσεις του λιμενικού τομέα, μεταξύ άλλων: λιμενικές αρχές (ESPO), ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών (FEPORT), λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας (EFIP), πλοιοκτήτες (ECSA), πλοηγούς (ΕΚΣ), ιδιοκτήτες ρυμουλκών και φορείς εκμετάλλευσης (ETA), φορείς εκμετάλλευσης ελλιμενισμού (EBA), ναυτιλιακά πρακτορεία (ECASBA), φορτωτές (ESC), βυθοκόρους (EuDA) και επιχειρήσεις εφοδιαστικής (CLECAT). Η ΓΔ MOVE συνεδρίασε επίσης με τις δύο κύριες Ενώσεις λιμενεργατών, το Διεθνές συμβούλιο λιμενεργατών (IDC) και το τμήμα λιμενεργατών της Ομοσπονδίας ευρωπαϊών εργαζομένων στις μεταφορές (ETF). Δεν ήταν δυνατή η διαβούλευση με τομεακή επιτροπή κοινωνικού διαλόγου, καθώς δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί η συγκρότησή της.

Οι προπαρασκευαστικές εργασίες υποστηρίχθηκαν από μια οικονομική μελέτη για την ποιότητα και απόδοση των ευρωπαϊκών λιμένων (PwC). Οι εργασίες έλαβαν υπόψη την εκτενή έρευνα για την οικονομική των μεταφορών, τους λιμένες και την εφοδιαστική και περιελάμβαναν αρκετές συζητήσεις με εμπειρογνώμονες της βιομηχανίας και εμπειρογνώμονες ερευνητές.

Πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενους φορείς μέσω δύο διαδικτυακών ερευνών και μιας ανοικτής διήμερης διάσκεψης ενδιαφερόμενων φορέων στις Βρυξέλλες (25-26 Σεπτεμβρίου 2012). Μια τελική στοχευμένη δημόσια ακρόαση, στην οποία παρουσιάστηκαν τα βασικά προβλήματα και συζητήθηκαν οι πολιτικές επιλογές και οι πιθανές επιπτώσεις τους, πραγματοποιήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2013. Τα βασικά αποτελέσματα της διαδικασίας διαβούλευσης (2012-2013) μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

- Όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς τόνισαν την ανάγκη ενός σταθερού περιβάλλοντος και ισότιμων όρων ανταγωνισμού τόσο για τις διαλιμενικές (ανταγωνισμός μεταξύ των λιμένων), όσο και για τις ενδολιμενικές (ανταγωνισμός μεταξύ παρόχων της ίδιας λιμενικής υπηρεσίας στο πλαίσιο ενός λιμένα) σχέσεις στην ΕΕ. Η ανάγκη για ασφάλεια δικαίου και για ένα περιβάλλον φιλικό προς τις επιχειρήσεις με όσο το δυνατόν λιγότερο διοικητικό φόρτο συνιστά προτεραιότητα για όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.
- Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός μεταξύ λιμένων, ο οποίος συνδέεται με τις πρακτικές δημόσιας χρηματοδότησης των λιμενικών υποδομών. Τα κράτη μέλη και οι λιμενικές αρχές ζητούν αυστηρό έλεγχο των κρατικών ενισχύσεων.
- Ένα σημαντικό μέρος των χρηστών λιμενικών υπηρεσιών, των ναυτιλιακών εταιρειών και των βιομηχανιών εισαγωγών-εξαγωγών, θεωρούν ότι οι λιμενικές υπηρεσίες σε αρκετούς λιμένες της ΕΕ δεν είναι ικανοποιητικές όσον αφορά την τιμή, την ποιότητα και τον διοικητικό φόρτο.
- Το 30% των ευρωπαϊκών λιμενικών αρχών δεν θεωρούν ότι η τρέχουσα κατάσταση είναι ικανοποιητική. Ωστόσο, η πλειονότητα εξ αυτών αντιτίθεται στην εισαγωγή διαδικασιών της ΕΕ οι οποίες περιορίζουν τη δυνατότητα των δημόσιων αρχών να χορηγούν συμβάσεις και άδειες σε φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών υπηρεσιών μέσω απευθείας ανάθεσης. Η εφαρμογή ενωσιακών κανόνων παραχώρησης σε ορισμένες συμβάσεις που χορηγήθηκαν σε λιμένες είναι εξαιρετικά αμφιλεγόμενη σε ορισμένα κράτη μέλη.
- Οι συνδικαλιστικές οργανώσεις λιμενεργατών αντιτίθενται έντονα στις διατάξεις της ΕΕ οι οποίες αφορούν τα υφιστάμενα καθεστάτα λιμενικής εργασίας σε ορισμένα κράτη μέλη. Εκπρόσωποι υπηρεσιών πλοήγησης υποστηρίζουν ότι η πλοήγηση, παρόλο που παρέχεται έναντι αμοιβής, δεν συνιστά οικονομική υπηρεσία και θα πρέπει να εξαιρεθεί από τις ανταγωνιστικές πιέσεις.
- Οι περισσότεροι ενδιαφερόμενοι φορείς συμφωνούν ότι το λιμενικό σύστημα της ΕΕ πρέπει να εξελιχθεί και να προσαρμοστεί στις σημαντικές απαιτήσεις όσον αφορά τους ελάχιστους πόρους χρηματοδότησης, την ανταγωνιστικότητα έναντι λιμένων γειτονικών τρίτων χωρών και άλλων περιοχών του κόσμου, τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας και θέσεων απασχόλησης, καθώς και την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Όλοι συμφωνούν ως προς τη σημασία της διασφάλισης και, αν είναι δυνατό, της αύξησης των δαπανών χρηματοδότησης της ΕΕ για τη στήριξη των λιμένων και των θαλάσσιων μεταφορών.

## **2.2 Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η εκτίμηση επιπτώσεων εντόπισε πέντε επιχειρησιακούς στόχους που σχετίζονται με τις δύο βασικές προκλήσεις που προσδιορίζονται ανωτέρω.

### *2.2.1 Εκσυγχρονισμός των λιμενικών υπηρεσιών και εργασιών:*

Πρώτον, με την καλύτερη βελτιστοποίηση των λιμενικών υπηρεσιών και εργασιών, αρκετοί λιμένες του ΔΕΔ-Μ θα καταφέρουν να διαχειρίζονται και να προσελκύουν περισσότερα φορτία και επιβάτες. Αυτό συνεπάγεται τρεις επιχειρησιακούς στόχους:

(1) Αποσαφήνιση και διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών:

Αυτές αναμένεται να μειώσουν τους περιορισμούς πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών, αποσαφηνίζοντας και εξαλείφοντας παράλληλα την τρέχουσα νομική

αβεβαιότητα που προκύπτει από οριζόντιους κανόνες της Συνθήκης για τις δημόσιες συμβάσεις.

(2) Πρόληψη της κατάχρησης αγοράς από καθορισμένους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών:

Αυτό θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι καθορισμένοι πάροχοι υπηρεσιών παρέχουν τις υπηρεσίες τους κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό, και συνάμα συνεχίζουν να εκπληρώνουν το ρόλο τους και να διευκολύνουν την αποστολή τους για παροχή δημόσιων υπηρεσιών, ιδίως στον τομέα της ασφάλειας, της προστασίας και του περιβάλλοντος.

(3) Βελτίωση των μηχανισμών συντονισμού εντός των λιμένων:

Αυτό θα πρέπει να διευκολύνει την ομαλή λειτουργία των φορτωτών, των επιχειρήσεων εφοδιαστικής και των κυρίων εμπορευμάτων, εξοικονομώντας χρόνο και κόστος για τη χρήση του λιμένα. Οι προσπάθειες συντονισμού θα πρέπει επίσης να ωφελούν τους φορείς εκμετάλλευσης που είναι εγκατεστημένοι στο λιμένα, να διευκολύνουν τις συνέργειες και να αποτρέπουν την επανάληψη των προσπαθειών εξυπηρέτησης των ίδιων πελατών.

*2.2.2 Δημιουργία βασικών συνθηκών για την προσέλκυση επενδύσεων σε λιμένες:*

Δεύτερον, η μεγαλύτερη χρηματοοικονομική διαφάνεια και αυτονομία των λιμένων θα πρέπει να δημιουργήσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού, να ενθαρρύνει τις αποτελεσματικότερες χρεώσεις, και τελικά να προσελκύσει περισσότερες επενδύσεις. Αυτό συνεπάγεται δύο επιπλέον επιχειρησιακούς στόχους:

(4) Διασφάλιση διαφανών χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δημόσιων αρχών, των λιμενικών αρχών και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών:

Αυτό αναμένεται να εξασφαλίσει χρηματοοικονομική διαφάνεια μεταξύ των λειτουργιών δημόσιας αρμοδιότητας και εμπορικών δραστηριοτήτων, προκειμένου οι λιμένες και οι πάροχοι υπηρεσιών να μην επωφελούνται από πλεονεκτήματα αθέμιτου ανταγωνισμού.

(5) Διασφάλιση της αυτόνομης θέσπισης διαφανών τελών λιμενικών υποδομών:

Αυτό αναμένεται να επιτύχει μια αποτελεσματικότερη χρήση των υποδομών και καλύτερο οικονομικό ορθολογισμό στον σχεδιασμό, στις επενδύσεις, στη συντήρηση και λειτουργία των λιμενικών υποδομών, εκτέμποντας παράλληλα περιβαλλοντικά και κοινωνικά μηνύματα μέσω των τιμών.

Βάσει αυτού, ελήφθησαν υπόψη 4 επιλογές πολιτικής:

(1) Δέσμη μέτρων 1: «Διαφάνεια»

Η δέσμη μέτρων 1 (ΔΜ1) εφαρμόζει ένα ήπιο μέτρο (μη δεσμευτική ανακοίνωση) για τη διασαφήνιση και τη διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών. Ωστόσο, εισάγονται δεσμευτικές διατάξεις σε μονοπωλιακές και ολιγοπωλιακές συνθήκες: σε αυτές τις περιπτώσεις, οι υπηρεσίες θα πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο τιμών, ώστε να αποτρέπεται η υπερβολική ή καταχρηστική υποβολή τελών. Η χρηματοδότηση και ο καθορισμός λιμενικών τελών επαφίεται στις αρμόδιες αρχές, υπό την προϋπόθεση της εξασφάλισης στοιχειώδους διαφάνειας. Ο συντονισμός των υπηρεσιών εντός του λιμένα εξασφαλίζεται μέσω μιας επιτροπής χρηστών του λιμένα.

(2) Δέσμη μέτρων 2: «Ελεγχόμενος ανταγωνισμός»

Η δέσμη μέτρων 2 (ΔΜ2) εισάγει την αρχή της ελευθερίας για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο ενός καθεστώτος ρυθμιζόμενης πρόσβασης στην αγορά. Στο πλαίσιο της εν λόγω ρυθμιζόμενης πρόσβασης, η ελευθερία παροχής υπηρεσιών μπορεί να περιοριστεί, εφόσον δικαιολογείται λόγω της έλλειψης χώρου στην περιοχή του λιμένα ή λόγω υποχρεώσεων

παροχής δημόσιας υπηρεσίας (διαθεσιμότητα, προσβασιμότητα, κ.λπ.). Σε αυτές τις περιπτώσεις, οι προσφάτως εκχωρούμενες και καθορισμένες υπηρεσίες υπόκεινται σε διαδικασία μειοδοτικού διαγωνισμού και, στην περίπτωση εσωτερικών λειτουργιών, η υπηρεσία πρέπει να παραμένει περιορισμένη. Οι υπηρεσίες που παρέχονται σε μονοπωλιακή ή ολιγοπωλιακή βάση υπόκεινται σε εποπτεία των τιμών. Η διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δημόσιων αρχών, των λιμενικών αρχών και των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών διασφαλίζεται μέσω χωριστών λογαριασμών, ενώ υπάρχουν κανόνες που συνδέουν τον καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών με το πραγματικό κόστος. Ο συντονισμός των υπηρεσιών εντός του λιμένα διευκολύνεται μέσω μιας επιτροπής χρηστών του λιμένα.

(3) Δέσμη μέτρων 2α: «Ελεγχόμενος ανταγωνισμός και αυτονομία λιμένα»

Η δέσμη μέτρων 2α (ΔΜ2α) συνίσταται στη ΔΜ2 με τις ακόλουθες διαφοροποιήσεις:

Η υποχρέωση προσφυγής σε δημόσιο διαγωνισμό, σε περίπτωση περιορισμών χώρου ή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, δεν ισχύει μόνο για νέες συμβάσεις, αλλά και σε περίπτωση ουσιωδών αλλαγών σε υφιστάμενες συμβάσεις. Η ρυθμιστική εποπτεία των παρόχων υπηρεσιών που κατέχουν μονοπωλιακή θέση έχει πιο περιορισμένο πεδίο εφαρμογής: ισχύει μόνο σε αγορές οι οποίες δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, δηλαδή σε αγορές για τις οποίες δεν έχει διοργανωθεί δημόσιος διαγωνισμός. Δίνεται μεγαλύτερη αυτονομία στους λιμένες: όσον αφορά τα τέλη υποδομών, αντί να επιβάλλεται η σύνδεση των τελών με το πραγματικό κόστος, κάθε λιμένας έχει το δικαίωμα καθορισμού της δομής και του επιπέδου των λιμενικών τελών, υπό την προϋπόθεση ότι οι πολιτικές χρεώσεων είναι διαφανείς. Η πρωτοβουλία ενθαρρύνει επίσης μια διαφοροποίηση σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων.

(4) Δέσμη μέτρων 3: «Πλήρης ανταγωνισμός και αυτονομία λιμένα»

Η δέσμη μέτρων 3 (ΔΜ3) βασίζεται στη ΔΜ2α, απαιτώντας επιπλέον τουλάχιστον δύο ανταγωνιστικούς και ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης για κάθε λιμενική υπηρεσία, όπου ο αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης περιορίζεται λόγω ανεπάρκειας χώρου. Προβλέπεται επίσης λειτουργικός/νομικός διαχωρισμός. Αυτός ο διαχωρισμός ενδέχεται να οδηγήσει σε πολλαπλασιασμό των λιμενικών φορέων: για τη διασφάλιση της συνέχειας της λειτουργίας του λιμένα, η ενίσχυση του κεντρικού συντονιστικού ρόλου των λιμενικών αρχών κρίνεται απαραίτητη. Όπως και στη ΔΜ2α, κάθε λιμενική αρχή θα πρέπει να μπορεί να αποφασίζει ελεύθερα τη δομή και το επίπεδο των τελών υποδομών, σύμφωνα με τις δικές της εμπορικές πρακτικές.

Κατόπιν ανάλυσης των διαφόρων επιλογών και των πιθανών επιπτώσεων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η βέλτιστη επιλογή θα ήταν η ΔΜ2α, με μια παραλλαγή ως προς τη διακίνηση φορτίων και τις επιβατικές υπηρεσίες. Όσον αφορά τα μέτρα που σχετίζονται με την πρόσβαση στην αγορά διακίνησης φορτίων και επιβατικών υπηρεσιών, δεν καθίσταται αναγκαία η πρόταση νέων νομικών διατάξεων. Οι υφιστάμενοι κανόνες και απαιτήσεις θα διευκρινιστούν σε μια ανακοίνωση. Οι κανόνες για τη ρυθμιστική εποπτεία των τιμών των παρόχων υπηρεσιών που κατέχουν μονοπωλιακή ή ολιγοπωλιακή θέση, καθώς και για τη διαφάνεια των λογαριασμών, θα ίσχυαν, ωστόσο, για τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίου και μεταφοράς επιβατών.

Η εκτίμηση επιπτώσεων επισημαίνει τα πιθανά οφέλη όσον αφορά την εξοικονόμηση κόστους (10 δις ευρώ έως το 2030), την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης. Η εκτίμηση επιπτώσεων επισημαίνει ότι η εν λόγω πρόταση δεν οδηγεί σε άμεσες σημαντικές αλλαγές όσον αφορά τον διοικητικό φόρτο των λιμένων. Η εισαγωγή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο για τους λιμένες, ενώ η

εποπτεία των τιμών σε ορισμένες περιπτώσεις και η διαβούλευση με τους χρήστες ενδέχεται να απαιτεί νέες διοικητικές προσπάθειες. Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι αυτή η πρόταση θα συμβάλει έμμεσα στην απλούστευση των διαδικασιών, μέσω της άρσης των περιορισμών. Περαιτέρω προσπάθειες απλούστευσης θα προταθούν στην προσεχή πρωτοβουλία για τη Γαλάζια Ζώνη.

### **3. ΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ**

#### **3.1 Σύνοψη των προτεινόμενων μέτρων**

Η πρόταση περιέχει τα ακόλουθα κύρια στοιχεία:

- Ο κανονισμός ισχύει για όλους τους θαλάσσιους λιμένες που προσδιορίζονται στην πρόταση της Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ένωσης για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.
- Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών θα ισχύει για τις λιμενικές υπηρεσίες. Ωστόσο, οι διαχειριστικοί φορείς ενός λιμένα δύναται να επιβάλουν ελάχιστες απαιτήσεις στους παρόχους ειδικών λιμενικών υπηρεσιών. Όταν επιβάλλονται οι εν λόγω απαιτήσεις, θα πρέπει να σχετίζονται μόνο με τα επαγγελματικά προσόντα, τον απαραίτητο εξοπλισμό για τη ναυτική ασφάλεια, τη γενική ασφάλεια και την ασφάλεια εντός του λιμένα, καθώς και με σχετικά περιβαλλοντικά ζητήματα. Αυτές οι απαιτήσεις δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται ως ένας έμμεσος τρόπος έγερσης εμποδίων στην αγορά και, συνεπώς, τα κριτήρια θα πρέπει να είναι αντικειμενικά και αναλογικά, και να διασφαλίζουν τη δίκαιη μεταχείριση όλων των φορέων εκμετάλλευσης, τόσο των υφιστάμενων, όσο και των δυνητικών. Οι δυνητικοί φορείς εκμετάλλευσης θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε κατάρτιση για την απόκτηση σχετικών ειδικών τοπικών γνώσεων.
- Η ανωτέρω διάταξη δεν θα επιβάλλεται σε υπηρεσίες διακίνησης φορτίων και σε τερματικούς σταθμούς επιβατών. Αυτές οι υπηρεσίες συχνά διοργανώνονται μέσω συμβάσεων παραχώρησης που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της μελλοντικής οδηγίας για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης που πρότεινε η Επιτροπή<sup>2</sup>. Επιπλέον, οι πρόσθετες νομικές διατάξεις θα υπονόμειαν τις προσπάθειες για την έναρξη κοινωνικού διαλόγου σε ενωσιακό επίπεδο. Σε αντίθεση με τις υπηρεσίες πλοήγησης για την είσοδο και την έξοδο σε λιμένες, οι υπηρεσίες πλοήγησης που εκτελούνται στην ανοιχτή θάλασσα δεν έχουν άμεσο αντίκτυπο στην απόδοση του λιμένα και, συνεπώς, δεν χρειάζεται να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό.
- Κατά περίπτωση, η προαναφερθείσα ελευθερία ως προς την παροχή υπηρεσιών θα μπορεί να υπόκειται σε περιορισμό του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών. Αυτός ο περιορισμός θα πρέπει να βασίζεται σε δύο στοιχεία: είτε στην περίπτωση που ο χώρος είναι περιορισμένος ή χρησιμοποιείται αποκλειστικά για έναν συγκεκριμένο σκοπό, γεγονός το οποίο εφόσον τεκμηριώνεται σαφώς σε ένα επίσημο σχέδιο ανάπτυξης λιμένα μπορεί να αιτιολογήσει τον αριθμό των φορέων εκμετάλλευσης που δραστηριοποιούνται στην περίμετρο του λιμένα ή στην περίπτωση επιβολής σε φορέα εκμετάλλευσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για την οποία η πρόθεση θα είναι σαφής και διαθέσιμη στο κοινό.
- Ένα κράτος μέλος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να καθορίσει αρμόδιες αρχές για την επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σύμφωνα με τους ισχύοντες

---

<sup>2</sup> COM(2011) 897 final



κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Οι υποχρεώσεις των δημόσιων υπηρεσιών πρέπει να προσδιορίζονται σαφώς, να είναι διαφανείς, αμερόληπτες και επαληθεύσιμες, καθώς και να σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα (αδιάλειπτη παροχή), την προσβασιμότητα (σε όλους τους χρήστες) και την προσιτότητα (σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών) της λιμενικής υπηρεσίας.

- Στην περίπτωση που οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλονται από αρμόδια αρχή σε έναν ή σε περισσότερους λιμένες, τότε αυτή η αρχή θα έχει την ευκαιρία να οργανώνει και να εκμεταλλεύεται η ίδια εμπορικά συγκεκριμένες λιμενικές υπηρεσίες, υπό την προϋπόθεση ότι η δραστηριότητά της παραμένει περιορισμένη στον λιμένα ή τους λιμένες στον(στους) οποίο(-ους) επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
- Τα δικαιώματα των εργαζομένων θα πρέπει να προστατεύονται και τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν την επιλογή περαιτέρω ενίσχυσής τους σε περίπτωση μεταβίβασης μιας επιχείρησης και του σχετικού προσωπικού που εργάζεται για την παλιά επιχείρηση.
- Στις περιπτώσεις όπου οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα επωφελούνται από δημόσιους πόρους, θα τηρούνται διαφανή λογιστικά στοιχεία προκειμένου να αποδεικνύεται η αποτελεσματική και ενδεδειγμένη χρήση των εν λόγω δημόσιων πόρων.
- Στις περιπτώσεις όπου οι ορισμένοι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών δεν έχουν υποβληθεί σε ανοιχτό δημόσιο διαγωνισμό και σε περίπτωση εγχώριων φορέων εκμετάλλευσης, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι η τιμή για την υπηρεσία είναι διαφανής, αμερόληπτη και καθορισμένη σύμφωνα με τις κανονικές συνθήκες της αγοράς, συγκεκριμένα δε κατά τρόπον ώστε τα συνολικά τέλη να μην υπερβαίνουν τις συνολικές πραγματοποιηθείσες δαπάνες και ένα εύλογο κέρδος.
- Οι διαχειριστικοί φορείς των λιμένων καθορίζουν τα τέλη για τις λιμενικές υποδομές με τρόπο αυτόνομο και σύμφωνα με την εμπορική και επενδυτική στρατηγική που ακολουθεί έκαστος εξ αυτών.
- Τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που σχετίζονται με τη συχνή χρήση του λιμένα ή προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα όσον αφορά τον άνθρακα των μεταφορών.
- Σε κάθε λιμένα θα συσταθεί μια συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα. Η εν λόγω επιτροπή θα φέρει σε επαφή εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, κυρίων φορτίων ή άλλων χρηστών του λιμένα, οι οποίοι καλούνται να καταβάλουν ένα τέλος για τις λιμενικές υποδομές ή ένα τέλος για τις λιμενικές υπηρεσίες. Η εν λόγω επιτροπή θα συμμετέχει σε διαβουλεύσεις σχετικά με τη δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών και σε ορισμένες περιπτώσεις των τελών λιμενικών υπηρεσιών.
- Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα διαβουλεύεται με ενδιαφερόμενους φορείς, όπως επιχειρήσεις εγκατεστημένες στους λιμένες, παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και χρήστες του λιμένα για θέματα όπως ο συντονισμός των λιμενικών υπηρεσιών, οι συνδέσεις με την ενδοχώρα ή οι διοικητικές διαδικασίες.
- Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι μια ανεξάρτητη εποπτική αρχή παρακολουθεί και εποπτεύει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Μπορεί να είναι μια υφιστάμενη

αρχή. Οι διάφορες ανεξάρτητες εθνικές εποπτικές αρχές θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και τις αρχές που διέπουν τη λήψη αποφάσεων και θα συνεργάζονται στενά για τη διασφάλιση αμοιβαίας βοήθειας στα καθήκοντά τους.

### **3.2 Νομική βάση**

Νομική βάση της πρότασης αποτελεί το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **3.3 Αρχή της επικουρικότητας**

Τα άρθρα 58, 90 και 100 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης επεκτείνουν στους λιμένες τους στόχους μιας γνήσιας εσωτερικής αγοράς στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών.

Το μεγαλύτερο ποσοστό του θαλάσσιου εμπορίου που πραγματοποιείται στους λιμένες του ΔΕΔ-Μ προκύπτει από τις εμπορικές συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ή σε διεθνές επίπεδο. Οι λιμένες επιτελούν συγκεκριμένη ευρωπαϊκή λειτουργία. Περίπου ένας στους δύο τόνους όγκου που διακινείται σε λιμένες έχει προέλευση ή προορισμό, δια θαλάσσης ή δια ξηράς, κράτος μέλος το οποίο διαφέρει από εκείνο στον λιμένα του οποίου πραγματοποιείται η διέλευση των εμπορευμάτων.<sup>3</sup> Τα μέτρα που λαμβάνονται μόνο από τα κράτη μέλη δεν μπορούν να εξασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού στο πλαίσιο της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, ενώ τα κράτη μέλη δεν μπορούν να προβαίνουν σε ενέργειες για τη βελτίωση της απόδοσης των λιμένων που βρίσκονται στον ίδιο διευρωπαϊκό διάδρομο, αλλά σε κάποιο άλλο κράτος μέλος.

Συνεπώς, παρόλο που αναγνωρίζεται η ειδική φύση του λιμενικού τομέα και η μακρόχρονη τοπική ιστορία και πολιτιστική σημασία του, για λόγους εσωτερικής αγοράς, επιπτώσεων του δικτύου και της διεθνούς διάστασης του λιμενικού τομέα, η προτεινόμενη πρωτοβουλία είναι σύμφωνη με την αρχή της επικουρικότητας.

### **3.4 Αρχή της αναλογικότητας**

Ο κανονισμός καλύπτει μόνο τους θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ. Αυτό θα διασφαλίσει την αναλογικότητα, στο μέτρο που θα αποτρέψει την επιβολή περιττών κανόνων σε πολύ μικρούς λιμένες, οι οποίοι δεν διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Αντιθέτως, οι θαλάσσιοι λιμένες του ΔΕΔ-Μ έχουν να διαχειριστούν τη συντριπτική πλειονότητα της κίνησης και εξ ορισμού είναι ουσιώδους σημασίας για τις διεθνείς και ενδοευρωπαϊκές εμπορικές συναλλαγές και, επομένως, για την ευρωπαϊκή εσωτερική αγορά και/ή τη συνοχή στο πλαίσιο της ΕΕ. Επιπλέον, οι λιμένες του ΔΕΔ-Μ είναι επιλέξιμοι για κοινοτική χρηματοδότηση.

Το πεδίο εφαρμογής δεν έχει περιοριστεί περαιτέρω στους κεντρικούς λιμένες, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος δημιουργίας στρεβλώσεων του ανταγωνισμού μεταξύ των κεντρικών λιμένων και άλλων λιμένων του ΔΕΔ-Μ. Επιπλέον, για την αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου απαιτούνται κεντρικοί λιμένες και μη κεντρικοί λιμένες του ΔΕΔ-Μ για την περιφερειακή κατανομή.

### **3.5 Επιλογή μέσου**

Παρόλο που τα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και τοπικές δημόσιες αρχές ήταν, παραδοσιακά, οι κύριοι παράγοντες που συμμετείχαν στην ανάπτυξη και τη διαχείριση λιμενικών υποδομών, αυτή η κατάσταση έχει αρχίσει να αλλάζει σταδιακά. Οι επιχειρήσεις

<sup>3</sup> Που προκύπτουν από το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και το εμπόριο μεταξύ ενός κράτους μέλους και μιας τρίτης χώρας, μέσω ενός άλλου κράτους μέλους.

μεταφορών, οι αυτόνομες δημόσιες αρχές και οντότητες και άλλες οντότητες του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα διαδραματίζουν πλέον σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη, τη διαχείριση και την οργάνωση των λιμένων. Συνεπώς, είναι σημαντικό να διασφαλίζεται η γενική εφαρμογή της νομοθεσίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων. Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστούν η ομοιόμορφη εφαρμογή, η επιβολή και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, η νομοθεσία πρέπει να είναι άμεσα δεσμευτική ως προς όλα τα μέρη της. Η Επιτροπή επέλεξε επομένως τον κανονισμό ως κατάλληλη νομική πράξη για την παρούσα πρόταση. Κάτι τέτοιο θα αποτρέψει επίσης την πρόσθετη διοικητική επιβάρυνση των κρατών μελών και της Επιτροπής.

### **3.6 Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Ο προτεινόμενος κανονισμός αφορά θέμα του ΕΟΧ και πρέπει, επομένως, να καλύπτει και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

## Πρόταση

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>4</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>5</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η πλήρης ενσωμάτωση των λιμένων σε αλυσίδες μεταφοράς και εφοδιαστικής συνεχούς ροής είναι απαραίτητη προκειμένου να συμβάλει στην ανάπτυξη και την αποτελεσματικότερη χρήση και λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και της εσωτερικής αγοράς. Κάτι τέτοιο απαιτεί εκσυγχρονισμένες λιμενικές υπηρεσίες που συμβάλλουν στην αποτελεσματική χρήση των λιμένων και στη δημιουργία ευνοϊκού επενδυτικού κλίματος για την ανάπτυξη λιμένων που θα πληρούν τις τρέχουσες και μελλοντικές απαιτήσεις μεταφορών και εφοδιαστικής.
- (2) Στην ανακοίνωση για την Ενιαία αγορά - Πράξη II Μαζί για μια νέα ανάπτυξη<sup>6</sup>, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι η ελκυστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τη διαθεσιμότητα, την αποδοτικότητα και την αξιοπιστία των λιμενικών υπηρεσιών, καθώς και από την ανάγκη αντιμετώπισης των ζητημάτων σχετικά με τη διαφάνεια της δημόσιας χρηματοδότησης και των λιμενικών τελών, τις προσπάθειες απλούστευσης των διοικητικών διαδικασιών στους λιμένες και την αναθεώρηση των περιορισμών ως προς την παροχή υπηρεσιών στους λιμένες.
- (3) Η διευκόλυνση της πρόσβασης στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών σε ενωσιακό επίπεδο και η εισαγωγή της χρηματοοικονομικής διαφάνειας και αυτονομίας των θαλάσσιων λιμένων θα βελτιώσουν την ποιότητα και αποδοτικότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στους χρήστες του λιμένα και θα συμβάλουν στη δημιουργία ενός

<sup>4</sup> EE C , , σ . .

<sup>5</sup> EE C , , σ . .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final (3.10.2012)

ευνοϊκότερου επενδυτικού κλίματος στους λιμένες. Με αυτόν τον τρόπο θα συμβάλουν στη μείωση του κόστους για τους χρήστες των μεταφορών, στην προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και στην καλύτερη ενοποίηση των θαλάσσιων μεταφορών με τις σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές.

- (4) Η συντριπτική πλειονότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας της Ένωσης διέρχεται από τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο αναλογικό, χωρίς την επιβολή τυχόν περιττού φόρτου σε άλλους λιμένες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει στους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθένας εκ των οποίων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών είτε επειδή διαχειρίζεται άνω του 0,1% του συνόλου των εμπορευμάτων της ΕΕ ή του συνολικού αριθμού επιβατών, είτε επειδή βελτιώνει την προσβασιμότητα νησιωτικών ή περιφερειακών περιοχών, με την επιφύλαξη, ωστόσο, της δυνατότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και σε άλλους λιμένες. Οι υπηρεσίες πλοήγησης που εκτελούνται στην ανοιχτή θάλασσα δεν έχουν άμεσο αντίκτυπο στην απόδοση των λιμένων, καθώς δεν χρησιμοποιούνται για την άμεση είσοδο και έξοδο από τους λιμένες και, συνεπώς, δεν χρειάζεται να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό.
- (5) Στόχος του άρθρου 56 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να καταργηθούν οι περιορισμοί στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Ένωση. Σύμφωνα με το άρθρο 58 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τούτο πρέπει να επιτευχθεί στο πλαίσιο των διατάξεων του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, και πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 100 παράγραφος 2.
- (6) Η παροχή υπηρεσιών με ίδια μέσα, η οποία επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες ή τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να απασχολούν προσωπικό της επιλογής τους και να παρέχουν οι ίδιοι λιμενικές υπηρεσίες ρυθμίζεται σε αρκετά κράτη μέλη για λόγους ασφάλειας και για κοινωνικούς λόγους. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς οι οποίοι συμμετείχαν σε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή κατά τη σύνταξη της πρότασής της, επεσήμαναν ότι η επιβολή ενός γενικευμένου επιδόματος παροχής υπηρεσιών με ίδια μέσα σε ενωσιακό επίπεδο θα απαιτούσε πρόσθετους κανόνες για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και για κοινωνικά θέματα προκειμένου να αποφευχθούν πιθανές αρνητικές επιπτώσεις σε αυτούς τους τομείς. Κρίνεται συνεπώς σκόπιμο, σε αυτό το στάδιο, να μην ρυθμιστεί το ζήτημα σε ενωσιακό επίπεδο και τα κράτη μέλη να διατηρήσουν τη δυνατότητα ρύθμισης της παροχής λιμενικών υπηρεσιών με ίδια μέσα. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα καλύπτει μόνο την παροχή λιμενικών υπηρεσιών έναντι αμοιβής.
- (7) Με στόχο την αποτελεσματική, ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση του λιμένα, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να αποδείξουν ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την κατάλληλη εκτέλεση της υπηρεσίας. Αυτές οι ελάχιστες απαιτήσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μια σαφώς προσδιορισμένη δέσμη προϋποθέσεων ως προς τα επαγγελματικά προσόντα των φορέων εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και του απαιτούμενου εξοπλισμού, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω απαιτήσεις είναι διαφανείς, αμερόληπτες, αντικειμενικές και συναφείς με την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας.
- (8) Η διάθεση του απαραίτητου εξοπλισμού θα πρέπει να συνεπάγεται ότι ο πάροχος της λιμενικής υπηρεσίας κατέχει, ενοικιάζει ή εκμισθώνει τον εξοπλισμό και ότι σε κάθε

περίπτωση έχει άμεσο και αδιαμφισβήτητο έλεγχο επί του εξοπλισμού, προκειμένου να διασφαλίσει τη χρήση του όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο.

- (9) Η διαδικασία παραχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις, θα πρέπει να είναι διαφανής, αντικειμενική και να επιτρέπει στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να ξεκινήσουν έγκαιρα την παροχή των λιμενικών τους υπηρεσιών.
- (10) Δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούνται από περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές, η πρόσβαση στην αγορά θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπόκειται σε περιορισμούς που σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ή, σε περίπτωση που η γη προορίζεται αποκλειστικά για έναν ορισμένο τύπο δραστηριοτήτων, σύμφωνα με ένα επίσημο σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο καθορίζει με διαφανή τρόπο τις χρήσεις γης και με σχετική εθνική νομοθεσία, όπως είναι η νομοθεσία που σχετίζεται με στόχους χωροταξίας και πολεοδομίας.
- (11) Κάθε πρόθεση περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να δημοσιεύεται εκ των προτέρων από την αρμόδια αρχή και να δικαιολογείται πλήρως, προκειμένου να παρέχεται στα ενδιαφερόμενα μέρη η δυνατότητα διατύπωσης παρατηρήσεων. Τα κριτήρια για κάθε περιορισμό θα πρέπει να είναι αντικειμενικά, διαφανή και να μην εισάγουν διακρίσεις.
- (12) Προκειμένου να είναι ανοιχτή και διαφανής, η διαδικασία επιλογής παρόχων λιμενικών υπηρεσιών και τα αποτελέσματά της θα πρέπει να δημοσιοποιούνται και να κοινοποιείται πλήρης τεκμηρίωση στα ενδιαφερόμενα μέρη.
- (13) Η διαδικασία για την επιλογή παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, στην περίπτωση που ο αριθμός των εν λόγω παρόχων είναι περιορισμένος, θα πρέπει να πληροί τις αρχές και την προσέγγιση που καθορίζονται στην οδηγία ..../... [οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης]<sup>7</sup>, συμπεριλαμβανομένου του ορίου και της μεθόδου προσδιορισμού της αξίας των συμβάσεων, καθώς και του ορισμού των ουσιαστών τροποποιήσεων και των στοιχείων που σχετίζονται με τη διάρκεια της σύμβασης.
- (14) Η προσφυγή σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες οδηγούν σε περιορισμό του αριθμού των παρόχων μιας λιμενικής υπηρεσίας θα πρέπει να δικαιολογείται μόνο για λόγους δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων των χρηστών στη λιμενική υπηρεσία, η διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας καθόλη τη διάρκεια του έτους ή η οικονομική προσιτότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε μια συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών.
- (15) Όπου υπάρχει ανάγκη περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, η απόφαση για τον εν λόγω περιορισμό δύναται να ανατεθεί από το κράτος μέλος σε διαφορετική αρχή, προκειμένου να εξασφαλιστεί ο ανταγωνισμός. Κάθε περιορισμός στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών θα πρέπει να ακολουθεί μια ανοιχτή, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία. Αυτό, ωστόσο, δεν μπορεί να ισχύσει στην περίπτωση παραχώρησης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας απευθείας σε μια αρμόδια αρχή ή εγχώριο φορέα.
- (16) Ο παρών κανονισμός δεν αποκλείει τη δυνατότητα των αρμόδιων αρχών να χορηγούν αποζημίωση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνεται με τους ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές

---

<sup>7</sup> Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 final

ενισχύσεις. Όταν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χαρακτηρίζονται ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΥΓΟΣ) θα πρέπει να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με την απόφαση της Επιτροπής της 20ής Νοεμβρίου 2011 για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφήν αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος<sup>8</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 360/2012 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2012, σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας οι οποίες χορηγούνται σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος<sup>9</sup> και το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφήν αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας<sup>10</sup>.

- (17) Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δεν θα πρέπει να εισάγει διακρίσεις μεταξύ των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, ιδίως προς όφελος μιας επιχείρησης ή φορέα στον οποίο έχει συμφέροντα.
- (18) Οι αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν οριστεί σε ένα κράτος μέλος θα πρέπει να έχουν την επιλογή να αποφασίζουν εάν θα παρέχουν οι ίδιες λιμενικές υπηρεσίες με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εάν θα αναθέτουν απευθείας την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών απευθείας σε κάποιον εγχώριο φορέα. Αυτό μπορεί να καλύπτει την παροχή υπηρεσιών μέσω υπαλλήλων που απασχολούνται από την αρμόδια αρχή ή έχουν οριστεί από την αρμόδια αρχή. Όταν ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται σε όλους τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνεται. Στις περιπτώσεις όπου οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους επικρατούν σε μια τέτοια επιλογή, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών από εγχώριους φορείς θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στον λιμένα ή στους λιμένες στους οποίους είχαν οριστεί οι εν λόγω εγχώριοι φορείς. Επιπλέον, σε αυτές τις περιπτώσεις, τα τέλη για τη λιμενική υπηρεσία που εφαρμόστηκαν από έναν τέτοιο φορέα θα πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή.
- (19) Τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα να διασφαλίζουν επαρκή κοινωνική προστασία στο προσωπικό των επιχειρήσεων που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή των κοινωνικών και εργασιακών κανόνων των κρατών μελών. Σε περίπτωση περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, όπου η σύναψη μιας σύμβασης παροχής λιμενικής υπηρεσίας δύναται να επιφέρει αλλαγή του φορέα παροχής λιμενικής υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να είναι σε θέση να ζητήσουν από τον επιλεγμένο φορέα παροχής υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/ΕΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων<sup>11</sup>.
- (20) Η μεγάλη πλειονότητα των λιμένων, η πρόσβαση στην αγορά των παρόχων υπηρεσιών διακίνησης φορτίων και υπηρεσιών τερματικού σταθμού επιβατών χορηγείται μέσω δημόσιων συμβάσεων παραχώρησης. Αυτός ο τύπος συμβάσεων θα

<sup>8</sup> EE L 7, της 11.1.2012, σ. 3.

<sup>9</sup> EE L 114, της 26.4.2012, σ. 8.

<sup>10</sup> EE C 8, της 11.01.2012

<sup>11</sup> EE L 82, της 22.3.2001, σ. 16.

καλύπτεται από την οδηγία .../... [παραχωρήσεις]. Ως εκ τούτου, το κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού δεν ισχύει για την παροχή υπηρεσιών διακίνησης φορτίων και υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, αλλά τα κράτη μέλη παραμένουν ελεύθερα να αποφασίζουν για την εφαρμογή των κανόνων του εν λόγω κεφαλαίου στις δύο αυτές υπηρεσίες. Για άλλους τύπους συμβάσεων που χρησιμοποιούνται από τις δημόσιες αρχές για την εκχώρηση πρόσβασης στην αγορά υπηρεσιών διακίνησης φορτίων και τερματικού σταθμού επιβατών, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιβεβαίωσε ότι οι αρμόδιες αρχές δεσμεύονται από τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων κατά τη σύναψη των εν λόγω συμβάσεων. Αυτές οι αρχές εφαρμόζονται πλήρως όσον αφορά την παροχή κάθε λιμενικής υπηρεσίας.

- (21) Οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ θαλάσσιων λιμένων οι οποίοι δέχονται δημόσια χρηματοδότηση, καθώς και οι δημόσιες αρχές, θα πρέπει να διέπονται από διαφάνεια, προκειμένου να διασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς. Από αυτήν την άποψη, ο κανονισμός εκτείνεται σε άλλες κατηγορίες αποδεκτών των αρχών της διαφάνειας των χρηματοοικονομικών σχέσεων όπως ορίζονται στην οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων, καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων<sup>12</sup> με την επιφύλαξη του πεδίου εφαρμογής του.
- (22) Είναι απαραίτητη η επιβολή στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ο οποίος δέχεται δημόσια χρηματοδότηση, όταν ενεργεί επίσης και ως πάροχος υπηρεσιών, υποχρέωσης τήρησης χωριστών λογαριασμών για τις δραστηριότητες που ασκεί υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστικού φορέα του λιμένα σε ανταγωνιστική βάση, ώστε να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και η διαφάνεια στην κατανομή και τη χρήση δημοσίων πόρων, και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς. Οποσδήποτε θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.
- (23) Τα τέλη για τις λιμενικές υπηρεσίες που εφαρμόζουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι δεν έχουν οριστεί σύμφωνα με μια ανοιχτή, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία, συνεπάγονται υψηλότερο κίνδυνο καταχρηστικής τιμολόγησης, δεδομένης της κατάστασης μονοπωλίου ή ολιγοπωλίου τους και του γεγονότος ότι η αγορά τους δεν μπορεί να αμφισβητηθεί. Το ίδιο ισχύει για τέλη που επιβάλλονται από εγχώριους φορείς, υπό την έννοια του παρόντος κανονισμού. Για τις εν λόγω υπηρεσίες, ελλείψει δίκαιων μηχανισμών της αγοράς, θα πρέπει να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη που επιβάλλουν αντικατοπτρίζουν τις κανονικές συνθήκες της οικείας αγοράς και ότι έχουν καθοριστεί με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο.
- (24) Για να είναι αποτελεσματικά, τα τέλη για τις λιμενικές υποδομές κάθε επιμέρους λιμένα θα πρέπει να καθορίζονται με τρόπο διαφανή και αυτόνομο, σύμφωνα με την εμπορική και επενδυτική στρατηγική που ακολουθεί ο εν λόγω λιμένας.
- (25) Θα πρέπει να επιτρέπεται η διακύμανση των τελών λιμενικών υποδομών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την προσέλκυση πλοίων των οποίων η περιβαλλοντική απόδοση ή η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα άνθρακα των δραστηριοτήτων μεταφορών, ιδίως των μεταφορών στη θάλασσα ή την ακτή, είναι καλύτερες του μέσου όρου. Αυτό θα πρέπει να συμβάλει στις πολιτικές για το περιβάλλον και την αλλαγή του κλίματος και στη βιώσιμη

<sup>12</sup> EE L 318, της 17.11.2006, σ. 17.



ανάπτυξη του λιμένα και των γύρω περιοχών του, μειώνοντας σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των πλοίων που εισέρχονται και παραμένουν στο λιμένα.

- (26) Θα πρέπει να υπάρχουν επαρκείς εγκαταστάσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι ζητείται τακτικά η γνώμη των χρηστών των λιμένων οι οποίοι καλούνται να καταβάλουν τέλος λιμενικών υποδομών και/ή τέλος χρήσης λιμενικής υπηρεσίας, όταν τα εν λόγω τέλη έχουν καθοριστεί και τροποποιηθεί. Οι διαχειριστικοί φορείς των λιμένων θα πρέπει επίσης να διαβουλεύονται τακτικά με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς σχετικά με βασικά ζητήματα που σχετίζονται με την υγιή ανάπτυξη του λιμένα, την απόδοσή του και την ικανότητά του να προσελκύει και να δημιουργεί οικονομικές δραστηριότητες, όπως είναι ο συντονισμός των λιμενικών υπηρεσιών εντός του λιμένα, η απόδοση των συνδέσεων με την ενδοχώρα και οι διοικητικές διαδικασίες των λιμένων.
- (27) Για τη διασφάλιση της ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συστήνεται ανεξάρτητη εποπτική αρχή, η οποία δύναται να είναι μια υφιστάμενη αρχή.
- (28) Οι διάφορες ανεξάρτητες εποπτικές αρχές θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και να συνεργάζονται για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (29) Για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού και ιδίως για την προώθηση της ομοιόμορφης εφαρμογής των περιβαλλοντικών τελών, την ενίσχυση της συνοχής των περιβαλλοντικών τελών σε όλη την Ένωση και τη διασφάλιση κοινών αρχών χρέωσης όσον αφορά την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η εξουσία θέσπισης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων, καυσίμων και τύπων δραστηριοτήτων, στις οποίες θα βασίζεται η διαφοροποίηση των τελών υποδομών και οι κοινές αρχές για τα τέλη λιμενικών υποδομών. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων. Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίζει, κατά την προετοιμασία και σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την ταυτόχρονη, έγκαιρη και απαραίτητη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
- (30) Προκειμένου να εξασφαλιστούν οι ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τις κατάλληλες ρυθμίσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ανεξάρτητων αρχών επιτήρησης. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή<sup>13</sup>.
- (31) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η εξασφάλιση του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υπηρεσιών και του κατάλληλου πλαισίου για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δεν μπορούν να επιτευχθούν αποτελεσματικά από τα κράτη μέλη λόγω της ευρωπαϊκής διάστασης, της διεθνούς και διασυνοριακής φύσης των λιμένων

<sup>13</sup>

EE L 55, της 28.2.2011, σ. 13.

και των σχετικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και μπορούν, συνεπώς, λόγω της ανάγκης δημιουργίας ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως καθορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

- (32) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τηρεί τις αναγνωρισμένες, ιδίως από τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αρχές.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι – Αντικείμενο, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί**

### *Άρθρο 1*

#### **Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει:
  - (α) ένα σαφές πλαίσιο για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών·
  - (β) κοινούς κανόνες ως προς τη χρηματοοικονομική διαφάνεια και τα τέλη που θα εφαρμόζονται από τους διαχειριστικούς φορείς ή τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.
2. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται όσον αφορά την παροχή των ακόλουθων κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών, είτε εντός της λιμενικής ζώνης είτε στην πλωτή οδό πρόσβασης προς και από τους λιμένες.
  - (α) εφοδιασμός με καύσιμο·
  - (β) διακίνηση φορτίων·
  - (γ) βυθοκόρηση·
  - (δ) πρόσδεση·
  - (ε) υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών·
  - (στ) λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής·
  - (ζ) πλοήγηση πλοίων και
  - (η) ρυμούλκηση.
3. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως ορίζεται στο παράρτημα Ι του κανονισμού XXX [κανονισμός για τις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ].
4. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό σε άλλους θαλάσσιους λιμένες. Όταν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον παρόντα κανονισμό σε άλλους θαλάσσιους λιμένες, κοινοποιούν την απόφασή τους στην Επιτροπή.

### *Άρθρο 2*

#### **Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού:

1. ως «ανεφοδιασμός με καύσιμο» νοείται η παροχή στερεών, υγρών ή αέριων καυσίμων ή άλλης πηγής ενέργειας που χρησιμοποιείται για την πρόωση του πλοίου καθώς και για τη γενική και ειδική παροχή ενέργειας επί του ελλιμενισμένου πλοίου·
2. ως «υπηρεσίες διακίνησης φορτίου» νοείται η οργάνωση και διακίνηση του φορτίου μεταξύ του πλοίου που μεταφέρει το φορτίο και της ξηράς, είτε πρόκειται για εισαγωγή, εξαγωγή ή διαμετακόμιση του φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας, διακίνησης και προσωρινής αποθήκευσης του φορτίου στον αντίστοιχο τερματικό σταθμό μεταφοράς φορτίου και η οποία σχετίζεται άμεσα με τη μεταφορά του φορτίου, εξαιρουμένης όμως της αποθήκευσης, της

αποσυσκευασίας, της ανασυσκευασίας ή κάθε άλλης υπηρεσίας προστιθέμενης αξίας που σχετίζεται με το διακινούμενο φορτίο·

3. ως «βυθοκόρηση» νοείται η αφαίρεση άμμου, ιζημάτων ή άλλων ουσιών από τον πυθμένα της πλωτής οδού προς έναν λιμένα, ώστε να επιτραπεί η πρόσβαση του πλοίου στον λιμένα. Συνίσταται στην αρχική αφαίρεση («εφάπαξ» βυθοκόρηση) και στη βυθοκόρηση συντήρησης προκειμένου να διατηρηθεί η προσβασιμότητα της πλωτής οδού·
4. ως «βασική λιμενική εγκατάσταση» νοείται εγκατάσταση η πρόσβαση στην οποία είναι απαραίτητη για την εκτέλεση λιμενικής υπηρεσίας και η οποία δεν μπορεί να επαναληφθεί υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς·
5. ως «διαχειριστικός φορέας του λιμένα» νοείται κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών και την κυκλοφορία στον λιμένα, το συντονισμό και, κατά περίπτωση, τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα, βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή νομικών πράξεων·
6. ως «πρόσδεση» νοούνται οι υπηρεσίες προσόρμισης και αποπροσόρμισης που απαιτούνται για την αγκυροβόληση ενός πλοίου ή την πρόσδεσή του στην προβλήτα του λιμένα ή την αγκυροβόλησή του στις θαλάσσιες οδούς που οδηγούν στον λιμένα·
7. ως «υπηρεσίες επιβατών» νοείται η οργάνωση και διακίνηση επιβατών μεταξύ του πλοίου και της ακτής και περιλαμβάνει επίσης την επεξεργασία προσωπικών δεδομένων και μεταφοράς των επιβατών εντός του οικείου τερματικού σταθμού επιβατών·
8. ως «πλοήγηση» νοείται η υπηρεσία καθοδήγησης ενός πλοίου από πλοηγό ή σταθμό πλοήγησης, ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλής είσοδος ή έξοδος του πλοίου στις πλωτές οδούς πρόσβασης στον λιμένα·
9. ως «τέλη λιμενικών υποδομών» νοείται το τέλος που εισπράττεται για το άμεσο ή έμμεσο όφελος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και το οποίο καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων ή οι κύριοι φορτίων για τη χρήση εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο των πλοίων στον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση στους εν λόγω λιμένες, καθώς και της πρόσβασης στις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και φορτίου·
10. ως «λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής» νοείται κάθε σταθερή, πλωτή ή κινητή εγκατάσταση που είναι ικανή να δέχεται απόβλητα πλοίων ή κατάλοιπα φορτίου, όπως ορίζεται στην οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου<sup>14</sup>.
11. ως «τέλος λιμενικής υπηρεσίας» νοείται το τέλος που εισπράττεται προς όφελος του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών και καταβάλλεται από τους χρήστες της αντίστοιχης υπηρεσίας·
12. ως «σύμβαση παροχής λιμενικής υπηρεσίας» νοείται η επίσημη και νομικά δεσμευτική συμφωνία μεταξύ παρόχου λιμενικής υπηρεσίας και μιας αρμόδιας

<sup>14</sup> EE L 332, της 28.12.2000, σ. 81-90.

αρχής, με την οποία η εν λόγω αρχή αναθέτει σε πάροχο λιμενικής υπηρεσίας την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με διαδικασία περιορισμού του αριθμού παρόχων λιμενικών υπηρεσιών·

13. ως «πάροχος λιμενικών υπηρεσιών» νοείται κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που παρέχει, ή επιθυμεί να παρέχει, έναντι αμοιβής, μία ή περισσότερες κατηγορίες λιμενικών υπηρεσιών που αναγράφονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2·
14. ως «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας» νοείται μια απαίτηση που προσδιορίζεται ή καθορίζεται προκειμένου να διασφαλιστεί η παροχή των εν λόγω λιμενικών υπηρεσιών προς όφελος του γενικού συμφέροντος, τις οποίες ο φορέας εκμετάλλευσης, αν λάμβανε αποκλειστικά υπόψη τα δικά του συμφέροντα δεν θα αναλάμβανε ή δεν θα αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους·
15. ως «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων» νοείται η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περικλειστές θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη·
16. ως «θαλάσσιος λιμένας» νοείται μια χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από έργα και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα·
17. ως «ρυμούλκηση» νοείται η παροχή βοήθειας σε ένα πλοίο μέσω ρυμουλκού σκάφους, ώστε να εξασφαλιστεί η ασφαλής είσοδος ή έξοδος του πλοίου στον λιμένα μέσω της παροχής βοήθειας στους ελιγμούς·
18. ως «πλωτή οδός πρόσβασης σε λιμένα» νοείται η πλωτή οδός από την ανοιχτή θάλασσα προς τον λιμένα, όπως είναι οι είσοδοι σε λιμένες, οι διάυλοι ναυσιπλοΐας, οι ποταμοί, οι θαλάσσιες διώρυγες και τα φιορδ.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ II – Πρόσβαση στην αγορά**

### *Άρθρο 3*

#### **Ελευθερία παροχής υπηρεσιών**

1. Η ελευθερία παροχής υπηρεσιών σε θαλάσσιους λιμένες που καλύπτεται στον παρόντα κανονισμό ισχύει για τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών που είναι εγκαταστημένοι στην Ένωση, υπό τους όρους του παρόντος κεφαλαίου.
2. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών έχουν πρόσβαση σε βασικές λιμενικές εγκαταστάσεις, στο βαθμό που απαιτείται για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Οι όροι της πρόσβασης είναι δίκαιοι, εύλογοι και αμερόληπτοι.

### *Άρθρο 4*

#### **Ελάχιστες απαιτήσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών**

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δύναται να απαιτήσει από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών τη συμμόρφωσή τους με ελάχιστες απαιτήσεις ως προς την εκτέλεση της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας.

2. Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 δύνανται να αφορούν, κατά περίπτωση, τα εξής:
  - (α) τα επαγγελματικά προσόντα του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, του προσωπικού του ή των φυσικών προσώπων τα οποία διαχειρίζονται αποτελεσματικά και συνεχώς τις δραστηριότητες του παρόχου λιμενικών υπηρεσιών·
  - (β) τον εξοπλισμό που απαιτείται για την παροχή της αντίστοιχης λιμενικής υπηρεσίας υπό κανονικές και ασφαλείς συνθήκες και την ικανότητα διατήρησης αυτού του εξοπλισμού στο ανάλογο επίπεδο·
  - (γ) τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ως προς την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, ή την ασφάλεια και προστασία του λιμένα ή της πρόσβασης σε αυτόν, των εγκαταστάσεών του, του εξοπλισμού και των προσώπων·
  - (δ) τη συμμόρφωση με τις τοπικές, εθνικές, ενωσιακές και διεθνείς περιβαλλοντικές απαιτήσεις.
3. Οι ελάχιστες απαιτήσεις είναι διαφανείς, αμερόληπτες και αντικειμενικές, αναφέρονται δε μόνο στην κατηγορία και τη φύση των οικείων λιμενικών υπηρεσιών.
4. Όπου οι ελάχιστες απαιτήσεις περιλαμβάνουν ειδικές τοπικές γνώσεις ή εξοικείωση με τις τοπικές συνθήκες, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα εξασφαλίζει την ύπαρξη επαρκούς πρόσβασης στη σχετική εκπαίδευση, υπό διαφανείς και αμερόληπτες συνθήκες, εκτός εάν η επαρκής πρόσβαση στη σχετική εκπαίδευση εξασφαλίζεται από το κράτος μέλος.
5. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, οι ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η διαδικασία εκχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των εν λόγω απαιτήσεων θα έχουν δημοσιευθεί από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα έως την 1η Ιουλίου 2015 ή, για τις ελάχιστες απαιτήσεις που εφαρμόζονται μετά την εν λόγω ημερομηνία, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ενημερώνονται εκ των προτέρων για τυχόν αλλαγές στα κριτήρια και τη διαδικασία.

#### *Άρθρο 5*

##### **Διαδικασία διασφάλισης της συμμόρφωσης με τις ελάχιστες απαιτήσεις**

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα πρέπει να αντιμετωπίζει τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών ισότιμα και να ενεργεί κατά τρόπο διαφανή.
2. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα παραχωρεί ή αρνείται το δικαίωμα παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των ελάχιστων απαιτήσεων που καθορίζονται βάσει του άρθρου 4 εντός ενός μήνα από την παραλαβή της αίτησης για παραχώρηση του εν λόγω δικαιώματος. Τυχόν άρνηση πρέπει να δικαιολογείται δεόντως βάσει αντικειμενικών, διαφανών, αμερόληπτων και αναλογικών κριτηρίων.
3. Κάθε περιορισμός στη διάρκεια ισχύος της απόφασης που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 2 δύνανται να αιτιολογείται μόνο όσον αφορά τον τύπο και τη φύση της λιμενικής υπηρεσίας.

## Άρθρο 6

### Περιορισμοί στον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών

1. Κατά παρέκκλιση του άρθρου 3, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δύναται να περιορίσει τον αριθμό των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών για δεδομένη λιμενική υπηρεσία, για έναν από τους ακόλουθους λόγους:
  - (α) σπανιότητα ή αποκλειστική χρήση της γης υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστικός φορέας μπορεί να αποδείξει ότι η γη αποτελεί ουσιώδη λιμενική εγκατάσταση για την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας και ότι ο περιορισμός είναι σύμφωνος με το επίσημο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα, όπως συμφωνήθηκε από τη διαχειριστική αρχή του λιμένα και, κατά περίπτωση, από κάθε άλλης αρμόδια δημόσια αρχή, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία·
  - (β) υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως προβλέπονται στο άρθρο 8, στο βαθμό που η απουσία περιορισμού μπορεί να εμποδίσει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που έχουν ανατεθεί στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.
2. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δημοσιεύει κάθε πρόταση για την εφαρμογή της παραγράφου 1 τουλάχιστον έξι μήνες νωρίτερα, μαζί με την αιτιολόγησή της, παρέχοντας σε κάθε ενδιαφερόμενο μέρος την ευκαιρία να διατυπώσει παρατηρήσεις εντός εύλογης προθεσμίας.
3. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δημοσιεύει την εκδοθείσα απόφαση.
4. Όταν ένας διαχειριστικός φορέας λιμένα παρέχει λιμενικές υπηρεσίες ο ίδιος ή μέσω νομικά ανεξάρτητης οντότητας την οποία ελέγχει άμεσα ή έμμεσα, το κράτος μέλος δύναται να αναθέσει τη θέσπιση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε αρχή η οποία είναι ανεξάρτητη από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα. Εάν το κράτος μέλος δεν αναθέσει την έκδοση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε τέτοια αρχή, ο αριθμός των παρόχων δεν μπορεί να είναι μικρότερος από δύο.

## Άρθρο 7

### Διαδικασία για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών

1. Κάθε περιορισμός του αριθμού των παρόχων λιμενικής υπηρεσίας σύμφωνα με το άρθρο 6, βασίζεται σε μια ανοιχτή προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, αμερόληπτη και διαφανή διαδικασία επιλογής.
2. Εάν η εκτιμώμενη αξία της λιμενικής υπηρεσίας υπερβαίνει το όριο που καθορίζεται στην παράγραφο 3, ισχύουν οι κανόνες για τη διαδικασία ανάθεσης, οι διαδικαστικές εγγυήσεις και η μέγιστη διάρκεια των παραχωρήσεων όπως ορίζονται στην οδηγία ..../.... [παραχωρήσεις].
3. Το όριο και η μέθοδος για τον προσδιορισμό της αξίας της λιμενικής υπηρεσίας είναι εκείνα των σχετικών και εφαρμοστέων διατάξεων που ορίζονται στην οδηγία ..../.... [παραχωρήσεις].
4. Ο επιλεγμένος πάροχος ή οι επιλεγμένοι πάροχοι και ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα συνάπτουν σύμβαση παροχής λιμενικών υπηρεσιών.
5. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, μια ουσιώδης τροποποίηση κατά την έννοια της οδηγίας ..../... [παραχωρήσεις] για τις διατάξεις της σύμβασης παροχής λιμενικών υπηρεσιών εντός της εν λόγω περιόδου λαμβάνεται υπόψη ως μια νέα

σύμβαση παροχής λιμενικών υπηρεσιών και απαιτεί μια νέα διαδικασία, η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 2.

6. Οι παράγραφοι 1 έως 5 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 9.
7. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας .... / .... [παραχωρήσεις]<sup>15</sup>, της οδηγίας .... / .... [υπηρεσίες κοινής ωφέλειας]<sup>16</sup> και της οδηγίας .... / .... [δημόσιες συμβάσεις]<sup>17</sup>

#### *Άρθρο 8*

#### **Υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες σχετίζονται με τις λιμενικές υπηρεσίες στους παρόχους, προκειμένου να εξασφαλίζουν τα εξής:
  - (α) τη διαθεσιμότητα της αδιάλειπτης παροχής της υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της ημέρας, της νύχτας, της εβδομάδας και του έτους·
  - (β) τη διαθεσιμότητα της υπηρεσίας σε όλους τους χρήστες·
  - (γ) την οικονομική προσιτότητα της υπηρεσίας σε ορισμένες κατηγορίες χρηστών.
2. Οι υποχρεώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 πρέπει να ορίζονται σαφώς, να είναι διαφανείς, αμερόληπτες και επαληθεύσιμες, και να εξασφαλίζουν την ισότιμη πρόσβαση όλων των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών που είναι εγκατεστημένοι στην ένωση.
3. Τα κράτη μέλη ορίζουν τις αρμόδιες αρχές στο πλαίσιο της επικράτειάς τους, οι οποίες θα επιβάλουν τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα δύναται να είναι η αρμόδια αρχή.
4. Όταν η αρμόδια αρχή που ορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 διαφέρει από τη διαχειριστική αρχή του λιμένα, η εν λόγω αρμόδια αρχή πρέπει να ασκεί τις εξουσίες που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 7 σχετικά με τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.
5. Εάν μια αρμόδια αρχή αποφασίσει να επιβάλει παρόμοιες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό σε κράτος μέλος, πρέπει να κοινοποιήσει τις εν λόγω υποχρεώσεις στην Επιτροπή.
6. Σε περίπτωση διακοπής των λιμενικών υπηρεσιών για τις οποίες έχουν επιβληθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή όταν προκύπτει κίνδυνος εμφάνισης μιας παρόμοιας κατάστασης, η αρμόδια αρχή δύναται να λάβει μέτρα έκτακτης ανάγκης. Τα μέτρα έκτακτης ανάγκης δύναται να λάβουν τη μορφή άμεσης ανάθεσης, ώστε η υπηρεσία να ανατεθεί σε διαφορετικό πάροχο για μέγιστο χρονικό

---

<sup>15</sup> Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 final

<sup>16</sup> Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (COM/2011/0895 final)

<sup>17</sup> Πρόταση οδηγίας για τις δημόσιες συμβάσεις (COM/2011/0896 final)



διάστημα ενός έτους. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η αρμόδια αρχή εκκινεί μια νέα διαδικασία επιλογής παρόχου λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με το άρθρο 7 ή εφαρμόζει το άρθρο 9.

#### *Άρθρο 9*

#### **Εγχώριος φορέας**

1. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β, η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει να παρέχει η ίδια κάποια λιμενική υπηρεσία στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις απευθείας σε μια νομικά ξεχωριστή οντότητα, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών της υπηρεσιών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θεωρείται ως εγχώριος φορέας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.
2. Η αρμόδια αρχή θεωρείται ότι ασκεί έλεγχο σε μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα παρόμοιο με εκείνον που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες μόνο εάν ασκεί αποφασιστική επιρροή τόσο στους στρατηγικούς στόχους, όσο και στις σημαντικές αποφάσεις του ελεγχόμενου νομικού προσώπου.
3. Ο εγχώριος φορέας περιορίζεται στην εκτέλεση της εκχωρηθείσας λιμενικής υπηρεσίας μόνο στον(στους) λιμένα(-ες) για τους οποίους του ανατέθηκε η αποστολή παροχής της λιμενικής υπηρεσίας.
4. Εάν αρμόδια αρχή αποφασίσει να εφαρμόσει την παράγραφο 1 σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό σε ένα κράτος μέλος, πρέπει να ενημερώσει σχετικά την Επιτροπή.
5. Το παρόν άρθρο δεν θίγει την οδηγία .../....[παραχωρήσεις].

#### *Άρθρο 10*

#### **Διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων**

1. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή των κοινωνικών και εργασιακών κανόνων των κρατών μελών.
2. Με την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου και του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ κοινωνικών εταίρων, οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα δύναται να απαιτήσουν από τον διορισμένο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 7, σε περίπτωση που ο εν λόγω πάροχος διαφέρει από τον επίσημο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, να χορηγήσει στο προσωπικό που απασχολούσε προηγουμένως ο επίσημος φορέας λιμενικών υπηρεσιών, τα δικαιώματα τα οποία θα κατείχαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.
3. Σε περίπτωση που οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα απαιτήσουν από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να συμμορφωθούν με ορισμένα κοινωνικά πρότυπα όσον αφορά την παροχή των αντίστοιχων λιμενικών υπηρεσιών, τα τεύχη δημοπράτησης και οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών πρέπει να αναφέρουν το οικείο προσωπικό και να περιλαμβάνουν διαφανή στοιχεία σχετικά με τα συμβατικά τους δικαιώματα και τις συνθήκες υπό τις οποίες οι υπάλληλοι θεωρούνται ότι συνδέονται με τις λιμενικές υπηρεσίες.

## Άρθρο 11

### Εξαιρέση

Το παρόν κεφάλαιο και οι μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 24 δεν ισχύουν για τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίων και επιβατών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ - Χρηματοοικονομική διαφάνεια και αυτονομία

### Άρθρο 12

#### Διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων

1. Οι χρηματοοικονομικές σχέσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών και ενός φορέα διαχείρισης του λιμένα που δέχεται δημόσια χρηματοδότηση πρέπει να αντικατοπτρίζονται κατά τρόπο διαφανή στους λογαριασμούς, προκειμένου να αποδεικνύονται σαφώς τα εξής:
  - (α) οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται άμεσα από τις δημόσιες αρχές στους οικείους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα·
  - (β) οι δημόσιοι πόροι που διατίθενται από τις δημόσιες αρχές μέσω δημόσιων επιχειρήσεων ή χρηματοπιστωτικών οργανισμών· και
  - (γ) η χρησιμοποίηση των δημόσιων αυτών πόρων.
2. Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα που δέχεται δημόσιους πόρους παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες, πρέπει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για κάθε λιμενική υπηρεσία, κατά τρόπον ώστε:
  - (α) όλες οι δαπάνες και τα έσοδα να καταλογίζονται ή να κατανέμονται ορθά με βάση τις αρχές αναλυτικής λογιστικής που εφαρμόζονται με συνέπεια και δικαιολογούνται αντικειμενικά· και
  - (β) να έχουν ορισθεί σαφώς οι αρχές της αναλυτικής λογιστικής με βάση τις οποίες τηρούνται οι χωριστοί λογαριασμοί.
3. Οι δημόσιοι πόροι που αναφέρονται στην παράγραφο 1 περιλαμβάνουν μετοχικό κεφάλαιο ή οιονεί κεφάλαιο, μη επιστρεπτές επιχορηγήσεις ή επιστρεπτές μόνον υπό ορισμένους όρους, χορήγηση δανείων συμπεριλαμβανομένων των υπερβάσεων και των προκαταβολών έναντι των εισφορών κεφαλαίου, εγγυήσεις που παρέχει στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα η δημόσια αρχή, καταβληθέντα μερίσματα και μη διανεμηθέντα κέρδη ή κάθε άλλη μορφή χρηματοοικονομικής στήριξης.
4. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα τηρεί τις πληροφορίες σχετικά με τις χρηματοοικονομικές σχέσεις όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου στη διάθεση της Επιτροπής και της αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17 για πέντε έτη από το τέλος της διαχειριστικής χρήσης στην οποία αναφέρονται.
5. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της Επιτροπής και της αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, κατόπιν αιτήματος, κάθε συμπληρωματική πληροφορία που κρίνει απαραίτητη για την πλήρη εκτίμηση των στοιχείων που κοινοποιούνται και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται εντός δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης.
6. Οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα οι οποίοι δεν έχουν λάβει δημόσια χρηματοδότηση κατά τις προηγούμενες λογιστικές χρήσεις αλλά οι οποίοι αρχίζουν

να δέχονται δημόσιους πόρους πρέπει να εφαρμόσουν τις παραγράφους 1 και 2 από τη λογιστική χρήση που έπεται της μεταβίβασης των δημόσιων πόρων.

7. Όταν οι δημόσιοι πόροι καταβάλλονται ως αποζημίωση για υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να εμφανίζονται χωριστά στους αντίστοιχους λογαριασμούς και δεν θα μπορούν να μεταβιβάζονται σε άλλη υπηρεσία ή επιχειρηματική δραστηριότητα.

#### *Άρθρο 13*

#### **Τέλη λιμενικών υπηρεσιών**

1. Τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχονται από εγχώριο φορέα σύμφωνα με το άρθρο 9 και τα τέλη που εισπράττονται από παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, σε περιπτώσεις περιορισμού του αριθμού των παρόχων οι οποίοι δεν έχουν οριστεί βάσει ανοιχτών, διαφανών και αμερόληπτων διαδικασιών, πρέπει να καθορίζονται με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο. Τα εν λόγω τέλη θα αντικατοπτρίζουν τις συνθήκες μιας ανταγωνιστικής σχετικής αγοράς και δεν θα είναι δυσανάλογα με την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.
2. Η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές υπηρεσίες μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως η πληρωμή των τελών λιμενικών υποδομών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πάροχος της λιμενικής υπηρεσίας και, κατά περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα, εξασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υπηρεσίας παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υπηρεσίας.
3. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θέτει στη διάθεση της αρμόδιας εποπτικής αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 17, πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικής υπηρεσίας που εμπίπτουν στην εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των λιμενικών τελών αναφορικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω τέλη.

#### *Άρθρο 14*

#### **Τέλη λιμενικών υποδομών**

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα εισπράττει τέλος για τις λιμενικές υποδομές. Αυτό δεν εμποδίζει τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι χρησιμοποιούν λιμενικές υποδομές να εισπράττουν τέλη για τις λιμενικές υποδομές.
2. Η πληρωμή των τελών για τις λιμενικές υποδομές μπορεί να ενσωματωθεί σε άλλες πληρωμές, όπως στην πληρωμή των τελών λιμενικών υπηρεσιών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διασφαλίζει ότι το ποσό για το τέλος της λιμενικής υποδομής παραμένει εύκολα αναγνωρίσιμο από τον χρήστη της λιμενικής υποδομής.
3. Προκειμένου να συμβάλουν σε ένα αποτελεσματικό σύστημα χρέωσης υποδομών, η δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών προσδιορίζονται κατά τρόπο αυτόνομο από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και το επενδυτικό σχέδιό του, αντικατοπτρίζουν τις ανταγωνιστικές συνθήκες της σχετικής αγοράς και είναι σύμφωνες με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που σχετίζονται με συχνούς χρήστες ή προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα των μεταφορών από πλευράς άνθρακα. Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την εν λόγω διαφοροποίηση πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα και να σέβονται τους κανόνες ανταγωνισμού. Ειδικότερα, η προκύπτουσα διαφοροποίηση θα είναι στη διάθεση των οικείων χρηστών λιμενικών υπηρεσιών επί ίσοις όροις.
5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, όπου είναι απαραίτητο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων, καυσίμων και τύπων δραστηριοτήτων βάσει των οποίων διαφοροποιούνται τα τέλη υποδομών και κοινές αρχές χρέωσης για τα τέλη λιμενικών υποδομών.
6. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ενημερώνει τους χρήστες του λιμένα και τους εκπροσώπους ή τις ενώσεις των χρηστών του λιμένα ως προς τη δομή και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του ποσού των τελών λιμενικών υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των συνολικών δαπανών και εσόδων που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικών υποδομών. Θα ενημερώνει τους χρήστες των λιμενικών υποδομών για τυχόν αλλαγές στο ποσό των τελών λιμενικών υποδομών ή στη δομή ή τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εν λόγω τελών τουλάχιστον τρεις μήνες πριν.
7. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής και της Επιτροπής, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 και τις αναλυτικές δαπάνες και έσοδα που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικών υποδομών και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών σε σχέση με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω λιμενικά τέλη.

## ***ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV - Γενικές και τελικές διατάξεις***

### *Άρθρο 15*

#### **Διαβούλευση με τους χρήστες του λιμένα**

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα συστήνει μια επιτροπή από εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, κυρίων φορτίων ή άλλων χρηστών του λιμένα, οι οποίοι καλούνται να καταβάλουν τέλος για τις υποδομές ή τέλος για τις λιμενικές υπηρεσίες ή και τα δύο. Η εν λόγω επιτροπή ονομάζεται «συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα».
2. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα συμμετέχει σε διαβουλεύσεις, σε ετήσια βάση και πριν από τον καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών, με τη συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα, σχετικά με τη δομή και το επίπεδο των εν λόγω τελών. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 9 συμμετέχουν σε διαβουλεύσεις σε ετήσια βάση πριν από τον καθορισμό τελών λιμενικών υπηρεσιών με τη συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα σχετικά με

τη δομή και το επίπεδο των εν λόγω τελών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα παρέχει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για την εν λόγω διαβούλευση και ενημερώνεται για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.

#### *Άρθρο 16*

#### **Διαβούλευση με άλλους ενδιαφερόμενους φορείς**

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα διαβουλεύεται τακτικά με ενδιαφερόμενους φορείς, όπως επιχειρήσεις εγκατεστημένες στους λιμένες, παρόχους λιμενικών υπηρεσιών, φορείς εκμετάλλευσης πλοίων, κύριους φορτίων, χερσαίους μεταφορείς και δημόσιες διοικήσεις που δραστηριοποιούνται στη ζώνη του λιμένα, για τα εξής θέματα:
  - (α) τον σωστό συντονισμό των λιμενικών υπηρεσιών εντός της ζώνης του λιμένα·
  - (β) τα μέτρα για τη βελτίωση των συνδέσεων με την ενδοχώρα και, κατά περίπτωση, τα μέτρα για την ανάπτυξη και βελτίωση της απόδοσης των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών συνδέσεων·
  - (γ) την αποτελεσματικότητα των διοικητικών διαδικασιών στο λιμένα και, κατά περίπτωση, τα πιθανά μέτρα απλούστευσής τους·

#### *Άρθρο 17*

#### **Ανεξάρτητη εποπτική αρχή**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι μια ανεξάρτητη εποπτική αρχή παρακολουθεί και εποπτεύει την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους.
2. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή είναι νομικά και λειτουργικά ανεξάρτητη από κάθε διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη τα οποία διατηρούν την κυριότητα ή τον έλεγχο των λιμένων ή των διαχειριστικών αρχών του λιμένα εξασφαλίζουν τον αποτελεσματικό διαρθρωτικό διαχωρισμό των λειτουργιών που σχετίζονται με την εποπτεία και την παρακολούθηση του παρόντος κανονισμού και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την εν λόγω κυριότητα ή έλεγχο. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή ασκεί τις εξουσίες της κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή.
3. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή χειρίζεται καταγγελίες που υποβάλλονται από κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον, καθώς και τις διαφορές που παραπέμπονται σε εκείνη και οι οποίες προκύπτουν σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
4. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών που είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη, αρμόδια για την επίλυση της διαφοράς θα είναι η ανεξάρτητη εποπτική αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας όπου θεωρείται ότι έχει προκύψει η διαφορά.
5. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τους χρήστες του λιμένα, την υποβολή των στοιχείων που απαιτούνται για τη διασφάλιση της παρακολούθησης και εποπτείας της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

6. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή δύναται να εκδίδει γνωμοδοτήσεις κατόπιν αιτήματος μιας αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους για ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
7. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή δύναται να συμβουλευεται τη συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα του οικείου λιμένα κατά την αντιμετώπιση των καταγγελιών ή των διαφορών.
8. Οι αποφάσεις της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα, με την επιφύλαξη δικαστικής προσφυγής.
9. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή την ταυτότητα των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών έως την 1η Ιουλίου 2015 το αργότερο καθώς και τυχόν μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει και επικαιροποιεί τον κατάλογο των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών στον δικτυακό τόπο της.

### *Άρθρο 18*

#### **Συνεργασία μεταξύ ανεξάρτητων εποπτικών αρχών**

1. Οι ανεξάρτητες εποπτικές αρχές θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και τις αρχές και πρακτικές λήψης αποφάσεων για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Για τον σκοπό αυτόν, συμμετέχουν και συνεργάζονται σε στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται ανά τακτά διαστήματα και τουλάχιστον μία φορά ετησίως. Η Επιτροπή συμμετέχει, συντονίζει και στηρίζει το έργο του δικτύου.
2. Οι ανεξάρτητες εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά για λόγους αμοιβαίας συνδρομής στα καθήκοντά τους, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας ερευνών που απαιτούνται για τη διαχείριση των καταγγελιών και των διαφορών σε περιπτώσεις που αφορούν λιμένες διαφορετικών κρατών μελών. Για τον σκοπό αυτόν, μια ανεξάρτητη εποπτική αρχή θέτει στη διάθεση μιας άλλης αντίστοιχης αρχής, κατόπιν αιτιολογημένης αίτησης, τις πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου η εν λόγω αρχή να μπορέσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ανεξάρτητες συμβουλευτικές αρχές παρέχουν στην Επιτροπή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της. Οι ζητούμενες από την Επιτροπή πληροφορίες είναι ανάλογες προς την εκπλήρωση των καθηκόντων αυτών.
4. Εάν οι πληροφορίες θεωρούνται εμπιστευτικές από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή σύμφωνα με τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες περί επιχειρηματικού απορρήτου, η άλλη ανεξάρτητη εποπτική αρχή και η Επιτροπή εξασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα αυτή. Οι πληροφορίες δύναται να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό για τον οποίο ζητήθηκαν.
5. Βάσει της πείρας των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών και των δραστηριοτήτων του δικτύου που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο συνεργασίας, η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει κοινές αρχές για τις κατάλληλες ρυθμίσεις σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2.

*Άρθρο 19*  
**Προσφυγές**

1. Κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων ή των επιμέρους μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές, τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή την ανεξάρτητη εποπτική αρχή, σε όργανο προσφυγής το οποίο είναι ανεξάρτητο από τα εμπλεκόμενα μέρη. Το εν λόγω όργανο προσφυγής δύναται να είναι δικαστήριο.
2. Εάν το όργανο προσφυγής που αναφέρεται στην παράγραφο 1, δεν έχει δικαιοδοτικό χαρακτήρα, αιτιολογεί εγγράφως τις αποφάσεις του. Επίσης, οι αποφάσεις του υπόκεινται σε αναθεώρηση από εθνικό δικαστήριο.

*Άρθρο 20*  
**Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη καθορίζουν σύστημα κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι ουσιαστικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου 2015 το αργότερο και κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

*Άρθρο 21*  
**Άσκηση της εξουσιοδότησης**

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.
2. Η εξουσία για την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστη διάρκεια.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 14 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την ανάθεση της εξουσίας που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα οποιωνδήποτε κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που βρίσκονται ήδη σε ισχύ.
4. Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
5. Μία κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 14 τίθεται σε ισχύ μόνο εάν δεν έχουν αντιταχθεί σε αυτήν ούτε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όσο και το Συμβούλιο, ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν προτίθενται να προβάλουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά 2 μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

### *Άρθρο 22*

#### **Διαδικασία επιτροπής**

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή υφίσταται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

### *Άρθρο 23*

#### **Έκθεση**

Το αργότερο τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα παρουσιάσει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία και τον αντίκτυπο του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από σχετικές προτάσεις.

### *Άρθρο 24*

#### **Μεταβατικά μέτρα**

1. Οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν πριν από την [ημερομηνία έκδοσης του κανονισμού], ανατέθηκαν σε επιλεγμένους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών βάσει ανοιχτής, διαφανούς και αμερόληπτης διαδικασίας και κατά τα άλλα είναι σύμφωνες με τους κανόνες του παρόντος κανονισμού, εξακολουθούν να ισχύουν έως τη λήξη τους.
2. Οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν πριν από την [ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού] και οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1 παραμένουν σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους αλλά όχι μετά την 1η Ιουλίου 2025.

### *Άρθρο 25*

#### **Έναρξη ισχύος**

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά την δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου 2015.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*

*Για το Συμβούλιο*  
*Ο Πρόεδρος*