



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční
transparentnost přístavů**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1 Souvislosti

Evropa patří mezi regiony s celosvětově nejhustší sítí přístavů. Přístavnictví je zároveň velmi různorodé a vyznačuje se značnou rozmanitostí typů a organizace. Toto nařízení respektuje tuto různorodost a nesnaží se zavést pro přístavy jednotný model.

Podél pobřeží Unie, jež čítá přibližně 70 000 kilometrů, existuje více než 1 200 obchodních námořních přístavů. V roce 2011 evropskými přístavy prošlo přibližně 3,7 miliard tun nákladu (více než 60 000 zastávek obchodních lodí v přístavech).

Na svých přístavech je EU silně závislá, pokud jde o obchod se zbytkem světa, klíčovou roli ovšem tyto přístavy hrají rovněž z hlediska jejího vlastního vnitřního trhu. Pobřežní plavba tak představuje 60 % tonáže nákladu odbaveného v přístavech EU. Přístavy EU představují klíčové uzly řetězců intermodální dopravy, jež využívají pobřežní plavbu jako alternativu k zahlceným trasám pozemní dopravy a jako způsob, jak zajistit spojení s okrajovými nebo ostrovními oblastmi.

Co se týče osobní dopravy, v roce 2011 odbavily přístavy EU 385 milionů cestujících v námořní dopravě.

Přístavní činnosti přímo pomáhají zvyšovat zaměstnanost, zahraniční investice do EU a růst HDP. V současnosti zaměstnává 2 200 provozovatelů přístavů přibližně 110 000 přístavních dělníků. Ve 22 přímořských členských státech s přístavy celkově souvisí na 3 miliony (přímých i nepřímých) pracovních míst, přičemž přístavy představují hlavní zdroj daňových příjmů pro místní, regionální nebo národní vlády.

Celkem 319 námořními přístavy uvedenými v návrhu hlavních směrů Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T), který předložila Evropská komise, prochází 96 % veškerého nákladu a 93 % všech cestujících, kteří projdou přístavy EU¹.

1.2 Výzvy

Zatímco potřeba rozvíjet spojení s vnitrozemím byla správně označena za klíčovou výzvu a je již řešena prostřednictvím politiky v oblasti transevropské dopravní sítě, jiné klíčové výzvy pro přístavy sítě TEN-T zůstávají nevyřešené. Za prvé je zde skutečnost, že ne všechny přístavy sítě TEN-T dnes nabízejí služby na stejně vysoké úrovni. Za druhé, současný rámec správy přístavů není ve všech případech dostatečně přitažlivý pro investory. Všechny tyto aspekty dohromady souvisí s pěti konkrétními výzvami:

1.2.1 Přístavní služby a činnosti v některých námořních přístavech sítě TEN-T nejsou optimální

Efektivní přístavní služby mají pro výkonnost námořních přístavů transevropské dopravní sítě stěžejní význam. Společně s dotčeným odvětvím vymezila Komise tři oblasti problémů, které mohou bránit tomu, aby byly služby přístavů organizovány optimálním způsobem: 1) mnohé z přístavních služeb jsou vystaveny slabému konkurenčnímu tlaku vzhledem k omezením přístupu na trh; 2) monopolní nebo oligopolní postavení, přestože jsou v řadě situací odůvodněná, mohou vést ke zneužívání trhu a 3) uživatelé přístavů se v některých přístavech potýkají s příliš velkou administrativní zátěží, kterou způsobuje nedostatečná koordinace v rámci jednotlivých přístavů.

¹ KOM(2011) 650 v konečném znění/2. Konečný počet přístavů transevropské dopravní sítě bude záviset na výsledku probíhajícího legislativního postupu.

1.2.2 Rámce správy přístavů nejsou ve všech námořních přístavech sítě TEN-T dostatečně přitažlivé pro investice

Investice potřebné k uzpůsobení kapacit přístavů měnícím se potřebám jsou možné pouze za předpokladu stabilního politického a regulačního rámce, který by omezil ekonomické nejistoty a zajistil rovné podmínky. Ten však zřejmě ve všech v přístavech sítě TEN-T není přítomen. Vysvětluje to několik faktorů: a) právní nejistota vytvořená tržními omezeními popsány výše a b) potřeba lepšího plánování infrastruktury, což lze řešit přísnějšími pravidly sítě TEN-T.

Stávající celkově neatraktivní investiční klima v řadě přístavů sítě TEN-T lze nicméně vysvětlit dvěma dalšími zásadními problémy: 4) nejasnými finanční vztahy mezi veřejnými orgány, přístavními orgány a poskytovateli přístavních služeb a 5) malou nezávislostí přístavů, pokud jde o stanovení poplatků za infrastrukturu, a neprůhlednou vazbou na náklady související s přístupem k přístavní infrastruktuře.

1.3 Cíl

Záměrem je přispět k dosažení cíle účinnějšího, vzájemně propojenějšího a udržitelnějšího fungování sítě TEN-T vytvořením rámce, který zlepší výkonnost všech přístavů a pomůže jim vyrovnat se se změnami v požadavcích na dopravu a logistiku. Přístavy sítě TEN-T musí pomáhat s rozvojem pobřežní plavby v rámci intermodálních tras, a přispět tak k udržitelné dopravě, jednomu z klíčových cílů bílé knihy o dopravě, a rovněž ke strategii Evropa 2020 pro růst účinněji využívající zdroje, který podníká růst obchodu a přepravy nákladu.

Tato iniciativa zajišťuje vyrovnaný přístup mezi legislativním opatřením a tzv. „měkkým“ přístupem, který představuje sociální dialog. Jedná se o výsledek intenzivních a relevantních konzultací se zúčastněnými stranami, které umožnily zaměřit nařízení na opatření s vysokou přidanou hodnotou pro EU. Toto nařízení předejde další zátěži pro ty přístavy, které již fungují dobře, a vytvoří podmínky pro to, aby ostatní přístavy mohly řešit své strukturální problémy.

1.4 Soulad s ostatními politikami a cíli Unie

Návrh je v souladu s politikou, již Komise vyhlásila v bílé knize o dopravě (2011) a výslovně pak v rámci Jednotného evropského dopravního prostoru a přístupu na trh přístavních služeb. Bílá kniha jasně vyjadřuje záměr Komise přezkoumat omezení týkající se ustanovení o poskytování přístavních služeb a zlepšit transparentnost financování přístavů a zároveň vysvětlit, kam směřují veřejné prostředky na jednotlivé přístavní činnosti, tak aby se zamezilo případnému narušení hospodářské soutěže. Návrh byl také označen za jedno z klíčových opatření Aktu o jednotném trhu II a přispěje k dokončení jednotného evropského trhu.

Návrh dokončuje a doplňuje probíhající politiky či návrhy, které již byly předloženy: návrh hlavních směrů pro rozvoj sítě TEN-T a návrh nástroje pro propojení Evropy, který stanoví rámec pro podporu rozvoje spojení vnitrozemí s přístavy, návrh směrnice o udělování koncesí, který se vztahuje na koncesní smlouvy v přístavech, a přípravné práce na iniciativě „modré pásmo“, jejímž účelem je zjednodušit celní postupy uplatňované na zboží EU přepravované plavidly zastavujícími v přístavech EU.

Návrh se vztahuje na všechny přístavy sítě TEN-T, neboť všechny samotnou svou povahou hrají významnou úlohu v evropském dopravním systému, ať už při usnadňování výměny mezi členskými státy, nebo při zlepšení regionální přístupnosti ostrovních či okrajových oblastí. Je však třeba zdůraznit, že zásady nediskriminace a svobody usazování uvedené ve Smlouvě o fungování Evropské unie a pravidla hospodářské soutěže se týkají jiných přístavů, které mohou, byť součástí transevropské sítě nejsou, hrát důležitou úlohu na místní úrovni nebo z hlediska jiných odvětví, než je doprava, například rybolov nebo cestovní ruch. Členské státy

se také mohou rozhodnout uplatňovat na tyto přístavy ustanovení tohoto navrhovaného nařízení.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1 Konzultace se zúčastněnými stranami

GŘ pro mobilitu a dopravu vedlo dialog s vnitrostátními správními orgány odpovědnými za přístavní politiku (ministerstva dopravy). Proběhly schůzky s hlavními odvětvovými sdruženími v přístavnictví, mimo jiné s: přístavními orgány (ESPO), provozovateli soukromých terminálů (FEPORT), vnitrozemskými přístavy (EFIP), vlastníky lodí (ECSA), lodivody (EMPA), vlastníky a provozovateli vlečných lodí (ETA), provozovateli kotvišť (EBA), lodními agenty (ECASBA), přepravci (ESC), provozovateli plovoucích rypadel (EuDA) a provozovateli logistiky (CLECAT). GŘ pro mobilitu a dopravu také zorganizovalo schůzky se dvěma hlavními svazy přístavních dělníků, Mezinárodní radou přístavních dělníků (IDC) a sekci přístavních dělníků Evropské federace pracovníků v dopravě (ETF). S výborem pro odvětvový sociální dialog nebylo možné konzultovat, neboť je teprve zřizován.

Přípravné práce vycházely z ekonomické studie o kvalitě a efektivitě evropských přístavů (PwC). Byl při nich zohledněn rozsáhlý výzkum týkající se ekonomiky dopravy, přístavů a logistiky, přičemž v jejich rámci proběhlo několik diskusí s odborníky z dotčeného odvětví a specializovanými výzkumnými pracovníky.

Proběhly rozsáhlé konzultace se zúčastněnými stranami prostřednictvím dvou online průzkumů a otevřené dvoudenní konference těchto stran v Bruselu (ve dnech 25.–26. září 2012). Závěrečné speciálně zaměřené veřejné slyšení, v jehož průběhu byly představeny klíčové problémy a projednány jejich možné dopady, se konalo 18. ledna 2013. Hlavní výsledky procesu konzultací (2012–2013) lze shrnout takto:

- Všechny zúčastněné strany zdůraznily potřebu stabilních a rovných podmínek pro hospodářskou soutěž v EU mezi přístavy navzájem i mezi poskytovateli stejných přístavních služeb v rámci jednoho přístavu. Potřeba právní jistoty a prostředí příznivého pro podnikatelskou činnost s co nejmenší možnou administrativní zátěží je prioritou pro všechny zúčastněné strany.
- Panuje zásadní obava ohledně nekalé hospodářské soutěže mezi přístavy, které mají určité vazby na postupy veřejného financování přístavní infrastruktury. Členské státy a přístavní orgány vyžadují přísnou kontrolu státní podpory.
- Významná část uživatelů přístavních služeb, přepravních společností a dovážejících a vyvážejících odvětví má za to, že přístavní služby v mnoha přístavech Evropské unie nejsou uspokojivé z hlediska ceny, kvality a administrativní zátěže.
- Současnou situaci 30 % evropských přístavních orgánů nepovažuje za uspokojivou. Většina z nich se ovšem staví proti zavádění postupů EU, které omezují pravomoci veřejných orgánů zadávat smlouvy a udělovat povolení provozovatelům přístavních služeb prostřednictvím přímého zadávání. Uplatňování pravidel EU pro udělování koncesí na určité smlouvy v přístavech je v některých členských státech značně rozporuplné.
- Odbory přístavních dělníků se důrazně staví proti jakýmkoli opatřením EU, jež se dotýkají stávajících režimů práce v přístavech v některých členských státech. Zástupci lodivodských služeb argumentují tím, že lodivodské služby, přestože jsou

poskytovány za úplaty, nepředstavují ekonomickou službu, a měly by být vyňaty z působení tlaku hospodářské soutěže.

- Většina zúčastněných stran se shodla na tom, že přístavní systém EU se musí rozvíjet a přizpůsobovat závažným výzvám v souvislosti s nedostatečnými zdroji financování, potřebou konkurenceschopnosti ve vztahu k přístavům v sousedních třetích zemích a jiných světových regionech, vytvářením přidané hodnoty a pracovních míst a rovněž vyrovnáním se s vlivy na životní prostředí. Všechny zúčastněné strany se shodují na tom, že je důležité zajistit, a je-li to možné i zvýšit, výdaje EU na financování projektů podporujících přístavy a námořní dopravu.

2.2 Posouzení dopadů

V rámci posouzení dopadů bylo určeno pět provozních cílů souvisejících se dvěma hlavními výzvami uvedenými výše.

2.2.1 Modernizovat přístavní služby a činnosti:

Zaprvé, prostřednictvím pokročilejší optimalizace přístavních služeb a činností by řada přístavů sítě TEN-T měla být se stávající infrastrukturou schopna odbavit větší objem nákladu či přilákat větší objem nákladu a více cestujících. Toto se promítá do tří provozních cílů:

- 1) Vyjasnit a usnadnit přístup na trh přístavních služeb:

Měla by se tak zmírnit omezení v přístupu na trh přístavních služeb a zároveň vyjasnit a odstranit současná právní nejistota pramenící z horizontálních pravidel ze Smlouvy a k zadávání veřejných zakázek.

- 2) Zabránit zneužívání trhu určenými poskytovateli přístavních služeb:

Mělo by se tak zajistit, aby určení poskytovatelé služeb poskytovali své služby nákladově efektivním způsobem a zároveň i nadále plnili svou úlohu a případně své poslání veřejné služby, zejména v oblasti ochrany, bezpečnosti a ochrany životního prostředí.

- 3) Zlepšit mechanismy koordinace v přístavech:

Mělo by to usnadnit bezproblémové fungování pro přepravce, provozovatele logistiky a vlastníky nákladu, protože se sníží finanční náklady i čas, jež je třeba k použití přístavu vynaložit. Z tohoto koordinačního úsilí by měli mít prospěch také provozovatelé působící v přístavu, protože dojde k vytvoření synergií a zamezí se duplicitě činností při poskytování služeb týmž zákazníkům.

2.2.2 Vytvořit rámcové podmínky, jež do přístavů přilákají investice:

Zadruhé, větší míra finanční transparentnosti a nezávislosti přístavů by měla vést k vytvoření rovných podmínek, podpořit efektivnější účtování poplatků a v konečném důsledku přilákat více investic. Tento záměr se pak promítá do dvou dalších provozních cílů:

- 4) Zprůhlednit finanční vztahy mezi veřejnými orgány, přístavními orgány a poskytovateli přístavních služeb:

Měla by se tak zajistit finanční transparentnost vztahu mezi funkcí veřejných orgánů a obchodní činností s cílem zabránit tomu, aby přístavy a poskytovatelé služeb měli prospěch z neoprávněné konkurenční výhody.

- 5) Zajistit nezávisle stanovené a transparentní poplatky za přístavní infrastrukturu:

Mělo by se tak dosáhnout efektivnějšího využívání infrastruktury a ekonomicky racionálnějšího plánování, investic, údržby a provozu přístavních infrastruktur, přičemž by

zároveň vznikl prostor pro cenové signály zohledňující ochranu životního prostředí i sociální aspekty.

Na základě těchto východisek byly zvažovány 4 možnosti politiky:

1) Politický balíček č. 1: „Transparentnost“

Politický balíček č. 1 (PB 1) uplatňuje tzv. „měkké“ opatření (nezávazné sdělení), jímž by se vyjasnil a usnadnil přístup na trh přístavních služeb. Pokud však dojde k monopolnímu nebo oligopolnímu postavení, zavádějí se závazná ustanovení: v takových případech by se na tyto služby měl vztahovat cenový dohled, aby se zamezilo účtování nadměrných nebo diskriminačních poplatků. Financování a stanovení přístavních poplatků se s podmínkou zajistit základní transparentnost ponechává na rozhodnutí příslušných orgánů. Koordinaci služeb v rámci přístavu zaručuje výbor uživatelů přístavu.

2) Politický balíček č. 2: „Regulovaná hospodářská soutěž“

Politický balíček č. 2 (PB 2) zavádí zásadu volného pohybu služeb v rámci režimu regulovaného přístupu na trh. V případě tohoto regulovaného přístupu na trh lze volný pohyb služeb omezit, je-li to odůvodněno nedostatkem prostoru v přístavním areálu nebo závazky veřejných služeb (dostupnost, přístupnost atd.). V těchto případech jsou nově zadávané a stanovené služby předmětem veřejného nabídkového řízení, a pokud se jedná o interní činnosti, musí příslušná služba zůstat omezena. Služby v monopolním nebo oligopolním postavení podléhají cenovému dohledu. Transparentnost finančních vztahů mezi veřejnými orgány, přístavními orgány a poskytovateli přístavních služeb je zaručena vedením odděleného účetnictví, přičemž pravidla stanoví vazbu poplatků za přístavní infrastrukturu na skutečné náklady. Ke koordinaci služeb uvnitř přístavu přispívá výbor uživatelů přístavu.

3) Politický balíček č. 2a: „Regulovaná hospodářská soutěž a nezávislost přístavů“

Politický balíček č. 2a (PB 2a) vychází z PB 2, ovšem s následujícími rozdíly:

Povinnost vypsat veřejné nabídkové řízení v případě prostorových omezení nebo závazků veřejné služby se vztahuje nejenom na nové smlouvy, ale i na zásadní změny smluv stávajících. Regulační dohled nad poskytovateli služeb s monopolním postavením je svým rozsahem omezenější: vztahuje se pouze na trhy, o které nelze soutěžit, tj. na trhy, pro které se nevypisuje žádné nabídkové řízení. Přístavům je poskytnuta větší míra nezávislosti: pokud jde o účtování poplatků za infrastrukturu, místo uložení povinnosti účtovat poplatky vázané na skutečné náklady je každému přístavu přiznáno právo samostatně stanovit strukturu a výši přístavních poplatků za předpokladu, že politika účtování poplatků je transparentní. Tato iniciativa rovněž podporuje rozlišování na základě environmentální výkonnosti lodí.

4) Politický balíček č. 3: „Volná hospodářská soutěž a nezávislost přístavů“

Politický balíček č. 3 (PB 3) navazuje na PB 2a, přičemž navíc předepisuje povinnost nejméně dvou navzájem si konkurujících a nezávislých provozovatelů u každé přístavní služby, u níž je počet provozovatelů omezen v důsledku prostorových omezení. Došlo by zde také k funkčnímu/právnímu oddělení. Toto oddělení by mělo za následek zvýšení počtu subjektů působících v přístavech: k zajištění toho, aby přístav i nadále fungoval, by bylo nezbytné posílit ústřední koordinační úlohu přístavních orgánů. Stejně jako v případě PB 2a by každý přístavní orgán mohl stanovit strukturu a výši poplatků za infrastrukturu na základě vlastních obchodních postupů.

Po provedení analýzy jednotlivých možností a potenciálních dopadů dospěla Komise k závěru, že nejlepší by byla možnost PB 2a s variantou pro odbavování nákladu a osobní dopravu. Pokud jde o opatření týkající se přístupu na trh služeb odbavování nákladu a osobní dopravy, není třeba navrhnout nové právní předpisy. Stávající pravidla a požadavky budou

objasněny ve sdělení. Na osobní dopravu a odbavování nákladu by se však vztahovala pravidla týkající se regulačního dohledu nad cenou poskytovatelů služeb v monopolním nebo oligopolním postavení a transparentnosti účetnictví.

Posouzení dopadů zdůrazňuje potenciální přínosy z hlediska úspory nákladů (10 miliard EUR do roku 2030), rozvoje pobřežní plavby, omezení dopravního přetížení silnic a vytváření pracovních míst. Z posouzení dopadů vyplývá, že tento návrh nevede k významným přímým změnám administrativní zátěže v přístavech. Zavedení volného pohybu služeb sníží správní náklady přístavů, zatímco dohled nad cenami – v některých případech – a konzultace s uživateli si mohou vyžádat nové úsilí správních orgánů. Je ovšem třeba zdůraznit, že tento návrh zrušením omezení nepřímo přispěje ke zjednodušení. Další změny směřující ke zjednodušení budou rovněž navrženy v rámci nadcházející iniciativy tzv. „modrého pásu“.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1 Shrnutí navrhovaných opatření

Návrh obsahuje tyto hlavní prvky:

- Nařízení platí pro všechny mořské přístavy vymezené v návrhu hlavních směrů Unie pro transevropskou dopravní síť předloženém Komisi.
- Na přístavní služby se bude vztahovat zásada volného pohybu služeb. Řídící orgány přístavu však mohou pro poskytovatele konkrétních přístavních služeb stanovit minimální požadavky. V případě, že dojde k jejich stanovení, budou se tyto požadavky týkat pouze odborných kvalifikací, nezbytného vybavení či námořní bezpečnosti a obecné bezpečnosti v přístavu a příslušných požadavků v oblasti životního prostředí. Tyto požadavky by neměly být používány jako způsob, jak implicitně zavádět překážky fungování trhu, a příslušná kritéria by proto měla být objektivní a přiměřená a zajišťovat rovné zacházení se všemi provozovateli, stávajícími i potenciálními. Potenciální provozovatelé by měli mít přístup k odborné přípravě, aby mohli získat potřebné znalosti o konkrétní místní situaci.
- Výše uvedené ustanovení se nebude vztahovat na služby odbavování nákladu a terminály pro cestující. Tyto služby se často organizují prostřednictvím koncesních smluv spadajících do působnosti budoucí směrnice o udělování koncesí navržené Komisí². Nadto by další právní ustanovení mohla podkopat úsilí napřené k zahájení sociálního dialogu na úrovni Unie. Na rozdíl od lodivodských služeb pro vjezd do přístavu a výjezd z něj nemají lodivodské služby poskytované na hlubokém moři přímý vliv na efektivnost přístavu, a není proto třeba je do tohoto nařízení zahrnout.
- V případě potřeby by uvedená zásada volného pohybu služeb mohla podléhat omezení počtu poskytovatelů služeb. Toto omezení by se mělo opírat o dva prvky: buď o skutečnost, že existují prostorová omezení či výhrada, které mohou být v případě, že jsou jasně zdokumentovány ve formálním plánu rozvoje přístavu, důvodem pro omezení počtu provozovatelů, nebo o existenci závazku veřejné služby, jenž byl stanoven provozovateli, přičemž by u něj měl být jasně formulovaný a veřejnosti dostupný záměr.
- Členský stát by měl mít možnost určit orgány s pravomocí stanovit závazek veřejné služby, a to v souladu s platnými pravidly pro poskytování státní podpory. Závazky veřejné služby musí být jasně vymezeny, transparentní, nediskriminační a ověřitelné

² KOM(2011) 897 v konečném znění.

a musí souviset s dostupností (bez přerušení), přístupností (všem uživatelům) a cenovou dostupností (některých kategorií uživatelů) přístavních služeb.

- V případě, že příslušný orgán stanoví závazky veřejných služeb v přístavu nebo v řadě přístavů, bude mít tento orgán za podmínky, že se jeho činnost omezí na přístav či přístavy, v nichž stanoví závazky veřejné služby, možnost sám organizovat a obchodně využívat konkrétní přístavní služby.
- Měla by být zajištěna práva zaměstnanců a členské státy by měly mít možnost tato práva dále posílit, dojde-li k převodu podniků a pokud příslušní zaměstnanci pracují pro původní podnik.
- V případech, kdy řídicí orgány přístavu přijímají veřejné finanční prostředky, by mělo být vedeno transparentní účetnictví, které by prokazovalo efektivní a přiměřené využívání těchto veřejných finančních prostředků.
- V případech, kdy určení poskytovatelé přístavních služeb nebyli vybráni na základě otevřeného nabídkového řízení, a v případě interních provozovatelů by se mělo zajistit, aby byla cena za službu transparentní, nediskriminační a aby byla stanovena na základě běžných tržních podmínek, a to zejména tak, aby celkové poplatky nepřekročily vzniklé celkové náklady a přiměřený zisk.
- Řídicí orgány přístavu stanoví poplatky za přístavní infrastrukturu nezávisle a na základě vlastní obchodní a investiční strategie.
- Poplatky za infrastrukturu přístavů mohou být odstupňovány v závislosti na obchodních postupech souvisejících s četností užívání přístavu či s cílem podpořit efektivnější využívání přístavní infrastruktury, pobřežní plavbu či vysokou environmentální výkonnost, energetickou účinnost či uhlíkovou účinnost dopravních služeb.
- V každém přístavu se zřídí poradní výbor pro uživatele přístavu. Tento výbor sdruží zástupce provozovatelů plavidel, majitele nákladu a jiné uživatele přístavů, od kterých se žádá úhrada poplatku za přístavní infrastrukturu či přístavní služby. Tento výbor bude konzultován ve věci struktury a úrovně poplatků za přístavní infrastrukturu a v některých případech poplatků za přístavní služby.
- Řídicí orgán přístavu konzultuje s dotčenými subjekty, např. podniky se sídlem v přístavech, poskytovateli přístavních služeb a uživateli přístavů otázky, jako je koordinace přístavních služeb, spojení s vnitrozemím či správní postupy.
- Členské státy zajistí, aby provádění tohoto nařízení sledoval a aby na něj dohlížel nezávislý orgán dohledu. Může se jednat o existující subjekt. Různé vnitrostátní nezávislé orgány dohledu si vyměňují informace o své práci a zásadách rozhodování a úzce spolupracují, aby si ve svých úkolech vzájemně poskytovaly pomoc.

3.2 Právní základ

Právním základem pro tento návrh je čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie.

3.3 Zásada subsidiarity

Články 58, 90 a 100 Smlouvy o fungování Evropské unie rozšiřují na přístavy cíle vytvoření skutečného vnitřního trhu v souvislosti se společnou dopravní politikou.

Drtivou většinu námořního obchodu, u něž odbavení probíhá v přístavech sítě TEN-T, představuje obchod mezi členskými státy nebo na mezinárodní úrovni. Přístavy mají jasnou evropskou funkci. Zhruba jedna z každých dvou tun objemu zboží odbavovaného v přístavech přichází, ať už po moři či po souši, z jiného členského státu než členského státu přístavu, jímž

zboží prochází, nebo do tohoto jiného členského státu směřuje³. Opatření členských států sama o sobě nemohou zajistit rovné podmínky na vnitřním trhu EU, a členské státy nemohou ani přijmout opatření ke zlepšení výkonnosti přístavů situovaných ve stejném transevropském koridoru, ovšem v jiných členských státech.

Z tohoto důvodu je navrhovaná iniciativa i při zohlednění zvláštní povahy přístavnictví a jeho dlouhé místní historie a kultury vzhledem k vnitřnímu trhu, vlivům sítě a mezinárodnímu rozměru přístavního odvětví v souladu se zásadou subsidiarity.

3.4 Zásada proporcionality

Nařízení se vztahuje pouze na mořské přístavy sítě TEN-T. Takto se zajistí proporcionalita v tom smyslu, že se zamezí tomu, aby se velmi malým přístavům, které v evropském dopravním systému nehrají důležitou úlohu, ukládala zbytečná pravidla. Naopak námořní přístavy sítě TEN-T zajišťují drtivou většinou provozu, a jsou tedy ze samotné své definice nesmírně důležité pro mezinárodní obchodní výměnu a obchodní výměnu v rámci Evropy, a tudíž i pro evropský vnitřní trh / soudržnost v rámci EU. Přístavy sítě TEN-T jsou nadto způsobilé čerpat finanční prostředky EU.

Oblast působnosti nebyla dále omezena na klíčové přístavy, aby nevzniklo riziko narušení hospodářské soutěže mezi klíčovými přístavy a jinými přístavy sítě TEN-T. K účinnému fungování sítě jsou kromě toho zapotřebí ústřední (obvykle uzlové) i periferní přístavy sítě TEN-T pro regionální distribuci.

3.5 Volba nástrojů

Ačkoliv členské státy, regionální a místní veřejné orgány byly tradičně hlavními subjekty zapojenými do rozvoje a řízení přístavní infrastruktury, tato situace se postupně měnila. Klíčovými aktéry rozvoje, řízení a organizace přístavu se stali i provozovatelé dopravy, nezávislé veřejné orgány a subjekty a jiné soukromé i veřejné subjekty. Je proto důležité zajistit, aby tato právní úprava přístupu na trh přístavních služeb a finanční transparentnosti přístavů byla použitelná obecně. Má-li být nadto zajištěno jednotné provádění, vymahatelnost a rovné podmínky na vnitřním trhu, měly by být právní předpisy přímo závazné jako celek. Komise si proto jako vhodný právní nástroj pro tento návrh zvolila nařízení. Tím se rovněž zabrání další administrativní zátěži pro členské státy i pro Komisi.

3.6 Evropský hospodářský prostor

Navržené nařízení se týká záležitosti EHP, a proto by mělo být rozšířeno na EHP.

³ V důsledku obchodu mezi členskými státy členskými státy a nečlenskou zemí EU přes jiný členský stát.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁴,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁵,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úplné začlenění přístavů do hladce fungujících logistických a dopravních řetězců je potřebné jako prostředek přispívající k růstu a efektivnějšímu využívání a fungování transevropské dopravní sítě a vnitřního trhu. To vyžaduje moderní přístavní služby, které přispívají k efektivnímu využívání přístavů a příznivému prostředí pro investice do rozvoje přístavů v souladu se současnými i budoucími požadavky na dopravu a logistiku.
- (2) V Aktu o jednotném trhu II Společně pro nový růst⁶ Komise připomněla, že přitažlivost námořní dopravy je závislá na dostupnosti, efektivnosti a spolehlivosti přístavních služeb a že je třeba řešit otázky související s transparentností veřejného financování a přístavních poplatků a usilovat o administrativní zjednodušení v přístavech a přezkoumat omezení při poskytování služeb v přístavech.
- (3) Usnadnění přístupu na trh přístavních služeb na úrovni Unie a zavedení finanční transparentnosti a nezávislosti přístavů zlepší kvalitu a efektivnost služeb poskytovaných uživatelům přístavu a přispěje k příznivějšímu prostředí pro investice v přístavech, a tím pomůže snížit náklady pro uživatele dopravy a přispěje k podpoře pobřežní plavby a lepšímu propojení námořní dopravy s železniční, vnitrozemskou vodní a silniční dopravou.
- (4) Drtivá většina námořní dopravy Unie prochází námořními přístavy transevropské dopravní sítě. Za účelem dosažení cíle tohoto nařízení přiměřeným způsobem, aniž by byla ukládána zbytečná zátěž jiným přístavům, by se toto nařízení mělo vztahovat na

⁴ Úř. věst. C ..., s.

⁵ Úř. věst. C ..., s.

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012).

přístavy transevropské dopravní sítě, z nichž každý hraje důležitou úlohu v rámci evropského dopravního systému, a to buď proto, že obsluhuje více než 0,1 % celkového objemu nákladu EU či celkového počtu cestujících, nebo proto, že zlepšuje regionální přístupnost ostrovních nebo okrajových oblastí, aniž by tím ovšem byla dotčena možnost členských států rozhodnout o použití tohoto nařízení i v jiných přístavech. Vzhledem k tomu, že se nepoužívají k přímému vjezdu a výjezdu z přístavů, nemají lodivodské služby prováděné v hlubokém moři přímý vliv na efektivitu přístavů, a nemusí být tedy zahrnuty do tohoto nařízení.

- (5) Cílem článku 56 Smlouvy o fungování Evropské unie je odstranit omezení volného pohybu služeb v Unii. V souladu s článkem 58 Smlouvy o fungování Evropské unie by tohoto cíle mělo být dosaženo v rámci ustanovení hlavy o dopravě, konkrétně čl. 100 odst. 2.
- (6) Poskytování služeb vlastními silami spočívající v tom, že přepravní společnosti nebo poskytovatelé přístavních služeb zaměstnávají pracovníky, které si sami vyberou, a že sami poskytují přístavní služby, je v řadě členských států z důvodu bezpečnosti nebo ze sociálních důvodů regulováno. Zúčastněné strany, s nimiž Komise svůj připravovaný návrh konzultovala, zdůraznily, že udělení všeobecného oprávnění poskytovat služby vlastními silami na úrovni Unie by vyžadovalo další pravidla upravující bezpečnostní a sociální otázky s cílem zamezit případným negativním dopadům v těchto oblastech. V této fázi se tedy zdá vhodné neupravovat tuto otázku na úrovni Unie a ponechat na členských státech, zda budou přístavní služby poskytované vlastními silami regulovat, či ne. Nařízení by se proto mělo vztahovat pouze na poskytování přístavních služeb za úplatu.
- (7) V zájmu účinné, bezpečné a ekologicky vhodné správy přístavu by řídicí orgán přístavu měl mít možnost požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb byli schopni prokázat, že splňují minimální požadavky na poskytování služeb vhodným způsobem. Tyto minimální požadavky by měly být omezeny na jasně vymezený soubor podmínek týkajících se odborné kvalifikace provozovatelů, mimo jiné i co se týče odborné přípravy, a požadovaného zařízení a měly by být transparentní, nediskriminační, objektivní a relevantní pro poskytování přístavních služeb.
- (8) Má-li poskytovatel přístavních služeb k dispozici potřebné zařízení, mělo by se tím rozumět, že toto zařízení vlastní, půjčuje nebo pronajímá a že jej v každém případě přímo a nepochybnitelně ovládá tak, aby bylo zajištěno, že toto zařízení může použít, kdykoli je třeba.
- (9) V případě, že je zapotřebí vyhovět minimálním požadavkům, by postup v souvislosti s udělením práva poskytovat přístavní služby měl být transparentní, objektivní a nediskriminační a měl by umožnit poskytovatelům přístavních služeb, aby zahájili poskytování vlastních přístavních služeb včas.
- (10) Vzhledem k tomu, že přístavy tvoří omezené zeměpisné oblasti, přístup na trh by mohl v určitých případech podléhat omezením souvisejícím s nedostatečným rozsahem pozemku nebo v případě, že je pozemek vyhrazen pro určitý druh činností v souladu s formálním plánem rozvoje, který plánuje transparentním způsobem využití pozemku, a s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, jako jsou např. předpisy týkající se cílů územního plánování měst a venkova.
- (11) Jakýkoli záměr omezit počet poskytovatelů přístavních služeb by měl být zveřejněn příslušným orgánem v předstihu a měl by být plně odůvodněný, aby měly zúčastněné

strany příležitost se k němu vyjádřit. Kritéria pro jakékoli omezení by měla být objektivní, transparentní a nediskriminační.

- (12) Aby byl postup výběru poskytovatelů přístavních služeb otevřený a transparentní, jeho výsledek by měl být zveřejněn a zúčastněným stranám by měla být poskytnuta úplná dokumentace.
- (13) Výběrové řízení na poskytovatele přístavních služeb by se v případě, že počet těchto poskytovatelů je omezen, mělo řídit zásadami a postupem stanoveným ve směrnici .../... [o udělování koncesí]⁷, a to včetně prahové hodnoty a způsobu určení hodnoty smluv a rovněž definice podstatných změn a prvků souvisejících s trváním smlouvy.
- (14) Důvodem k využití možnosti závazků veřejné služby k omezení počtu poskytovatelů přístavní služby by měl být pouze veřejný zájem, a to za účelem zajištění přístupnosti přístavní služby pro všechny uživatele, dostupnosti přístavní služby po celý rok nebo cenové dostupnosti přístavní služby pro určitou kategorii uživatelů.
- (15) V případě, že vyvstane potřeba omezit počet poskytovatelů přístavních služeb, může členský stát rozhodnutí o tomto omezení svěřit jinému orgánu tak, aby byla zajištěna hospodářská soutěž. Jakékoliv omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb by mělo být přijato na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního postupu. Nemělo by tomu tak však být v případě, jestliže povinnosti veřejné služby mají být svěřeny přímo příslušnému orgánu či internímu provozovateli.
- (16) Toto nařízení nevylučuje možnost, aby příslušné orgány poskytly za plnění závazků veřejné služby vyrovnávací platbu, pokud je tato platba v souladu s platnými pravidly pro poskytování státní podpory. Pokud jsou závazky veřejné služby považovány za službu obecného hospodářského zájmu, měl by být zajištěn soulad s rozhodnutím Komise ze dne 20. prosince 2011 o použití čl. 106 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie na státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby udělené určitým podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu⁸, nařízením Komise (EU) č. 360/2012 ze dne 25. dubna 2012 o použití článků 107 a 108 Smlouvy o fungování Evropské unie na podporu *de minimis* udílenou podnikům poskytujícím služby obecného hospodářského zájmu⁹ a s rámcem Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby¹⁰.
- (17) Řídící orgán přístavu by neměl poskytovatele přístavních služeb diskriminovat, takové jednání je nepřípustné zejména tehdy, pokud by zvýhodnilo podnik nebo orgán, ve kterém má řídicí orgán podíl.
- (18) Příslušné orgány určené v členském státě by měly mít možnost rozhodnout, zda budou poskytovat přístavní služby se závazky veřejné služby samy, nebo zda poskytování těchto služeb svěří přímo internímu provozovateli. V případě, že se příslušný orgán rozhodne poskytovat službu sám, může službu poskytovat prostřednictvím svých pracovníků nebo pracovníků, které tím pověří. Komise by měla být informována, pokud je toto omezení uplatňováno ve všech přístavech sítě TEN-T na území jednoho z členských států. V případech, kdy příslušné orgány v jednom z členských států tuto

⁷ Návrh směrnice o udělování koncesních smluv KOM(2011) 897 v konečném znění.

⁸ Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁹ Úř. věst. L 114, 26.4.2012, s. 8.

¹⁰ Úř. věst. C 8, 11.1.2012.

volbu upřednostňují, by se poskytování přístavních služeb interními provozovateli mělo omezit pouze na přístav nebo na přístavy, pro něž byli tito interní provozovatelé určeni. Kromě toho by v takových případech poplatky za přístavní služby účtované těmito provozovateli měly být předmětem dohledu ze strany nezávislého orgánu dohledu.

- (19) Členské státy by si měly uchovat pravomoc zajistit přiměřenou úroveň sociální ochrany pro zaměstnance podniku poskytujícího přístavní služby. Toto nařízení nesmí mít dopad na uplatňování sociálních a pracovněprávních předpisů členských států. Pokud s sebou v případě omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb uzavření smlouvy o jejich poskytování může nést změnu jejich poskytovatele, měly by mít příslušné orgány možnost požádat zvoleného poskytovatele služeb, aby uplatňoval ustanovení směrnice Rady 2001/23/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů¹¹.
- (20) V mnohých přístavech je přístup na trh pro poskytovatele služeb odbavování nákladu a služeb terminálů pro osobní dopravu poskytován prostřednictvím veřejných koncesních smluv. Na tento typ smluv se bude vztahovat směrnice/... [o udělování koncesí]. Kapitola II tohoto nařízení by proto neměla platit pro služby odbavování nákladu a služby osobní dopravy, nicméně členské státy by i nadále přesto měly mít možnost svobodně rozhodnout, že na tyto dva typy služeb pravidla této kapitoly použijí. Soudní dvůr Evropské unie potvrdil, že při uzavírání jiných typů smluv, jež veřejné orgány používají k poskytování přístupu na trh služeb odbavování nákladu a cestujících na terminálech, jsou příslušné orgány vázány zásadami transparentnosti a nediskriminace. Tyto zásady jsou plně použitelné, pokud jde o poskytování jakékoli přístavní služby.
- (21) Finanční vztahy mezi námořními přístavy, které jsou příjemci veřejných finančních prostředků a poskytovateli přístavních služeb na jedné straně a veřejnými orgány na straně druhé, by měly být zprůhledněny, aby se zajistily rovné podmínky a zamezilo se narušení trhu. V tomto ohledu toto nařízení na další kategorie příjemců rozšiřuje zásady transparentnosti finančních vztahů stanovené ve směrnici Komise 2006/111/ES o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků¹², aniž by tím byl dotčen rozsah tohoto předpisu.
- (22) Řídícímu orgánu přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, je v případě, že plní rovněž funkci poskytovatele služeb, nezbytné uložit povinnost vést účetnictví k činnostem vykonávaným ve funkci řídicího orgánu přístavu odděleně od účetnictví k činnostem vykonávaným v podmínkách hospodářské soutěže, a to s cílem zajistit rovné podmínky, transparentnost při přidělování a využívání veřejných finančních prostředků a zamezit narušení trhu. V každém případě by mělo být zajištěno dodržování pravidel pro poskytování státní podpory.
- (23) Poplatky za přístavní služby účtované poskytovateli přístavních služeb, kteří nejsou určeni na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního postupu, s sebou nesou vyšší riziko zneužívání cen vzhledem k monopolnímu nebo oligopolnímu postavení poskytovatelů a skutečnosti, že toto jejich postavení na trhu nemůže nikdo narušit. Totéž platí pro poplatky účtované interními provozovateli ve smyslu tohoto

¹¹ Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

¹² Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17.

nařízení. V případě absence poctivých tržních mechanismů by u těchto služeb měla být zavedena úprava, která by zajistila, aby poplatky, jež se účtují, odrážely běžné podmínky příslušného trhu a byly stanoveny transparentním a nediskriminačním způsobem.

- (24) Mají-li být efektivní, měly by být poplatky za přístavní infrastrukturu každého jednotlivého přístavu stanoveny transparentním a nezávislým způsobem v souladu s jeho vlastní obchodní a investiční strategií.
- (25) Za účelem podpory pobřežní plavby a jako pobídka pro přilákání plavidel s lepší než průměrnou environmentální výkonností nebo energetickou či uhlíkovou účinností dopravního provozu, zejména činností v námořní dopravě na moři i na pevnině, by mělo být povoleno odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu. Mělo by se tak částečně přispět k politikám životního prostředí a politikám v oblasti změny klimatu a udržitelného rozvoje přístavu a jeho okolí, zejména v důsledku omezení environmentální stopy plavidel zastavujících a setrvávajících v přístavu.
- (26) Měla by být k dispozici vhodná zařízení k zajištění pravidelných konzultací s uživateli přístavů, kteří jsou povinni hradit poplatek za přístavní infrastrukturu a/nebo poplatek za přístavní službu, když dochází k definování a změně poplatku za přístavní infrastrukturu a za přístavní službu. Řídící orgány přístavů by měly rovněž pravidelně konzultovat s jinými zúčastněnými stranami klíčové otázky související se zdravým rozvojem přístavu, jeho výkonností a jeho schopností přilákat a podnítit ekonomickou činnost, jako např. koordinaci přístavních služeb v rámci přístavního areálu a efektivitu spojení s vnitrozemím a administrativních postupů v přístavech.
- (27) K zajištění náležitého a efektivního uplatňování tohoto nařízení by v každém členském státě měl být určen nezávislý orgán dohledu, kterým by mohl být již existující orgán.
- (28) Jednotlivé nezávislé orgány dohledu by si měly vyměňovat informace o své práci a spolupracovat s cílem zajistit jednotné uplatňování tohoto nařízení.
- (29) Za účelem doplnění a pozměnění určitých prvků tohoto nařízení, které nejsou podstatné, a zejména k prosazování jednotného způsobu účtování ekologických poplatků, posílení konzistence těchto poplatků na úrovni Unie a zajištění společných zásad pro účtování těchto poplatků v souvislosti s podporou pobřežní plavby by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o společné klasifikace plavidel, paliv a typů činností, podle nichž by měly být poplatky za infrastrukturu odstupňovány, a společné zásady pro účtování poplatků za přístavní infrastrukturu.. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by měla při přípravě a zpracování aktů v přenesené pravomoci zajistit souběžné, včasné a náležité postoupení příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (30) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se vhodné úpravy výměny informací mezi nezávislými orgány dohledu. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí¹³.

¹³ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (31) Vzhledem k tomu, že cílů tohoto nařízení, tedy zajištění modernizace přístavních služeb a vhodného rámce k přilákání nezbytných investic do všech přístavů transevropské dopravní sítě, nemohou v důsledku evropského rozměru, mezinárodní a přeshraniční povahy přístavů a související námořní činnosti v dostatečné míře dosáhnout členské státy, a lze jich tudíž s ohledem na potřebu docílit rovných podmínek v Evropě lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (32) Toto nařízení respektuje základní práva a dodržuje zásady zakotvené zejména v Listině základních práv Evropské unie.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I – Předmět, rozsah a definice

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví:
 - a) jasný rámec pro přístup na trh přístavních služeb;
 - b) společná pravidla pro finanční transparentnost a poplatky, které mají být účtovány řídicími orgány nebo poskytovateli přístavních služeb.
2. Toto nařízení se vztahuje na poskytování následujících kategorií přístavních služeb, a to buď v přístavním areálu, nebo na vodních přístupových cestách do přístavu nebo z něj:
 - a) doplňování paliva;
 - b) odbavování nákladu;
 - c) hloubení;
 - d) kotvení;
 - e) služby osobní dopravy;
 - f) přístavní zařízení pro příjem odpadu;
 - g) lodivodské služby a
 - h) služby vlečných lodí.
3. Toto nařízení se vztahuje na všechny námořní přístavy transevropské dopravní sítě v souladu s jejich definicí v příloze I nařízení XXX [nařízení o hlavních směrech rozvoje TEN-T].
4. Členské státy mohou toto nařízení uplatnit také na jiné námořní přístavy. Pokud se členské státy rozhodnou uplatnit toto nařízení na jiné námořní přístavy, vyrozumí o tomto svém rozhodnutí Komisi.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení:

1. „doplňováním paliva“ se rozumí poskytování pevného, kapalného nebo plynného paliva nebo jiného zdroje energie používaného k pohonu plavidla a rovněž k obecnému i konkrétnímu zajištění energie na palubě plavidla v době, kdy je v kotvišti;
2. „službami odbavování nákladu“ se rozumí organizace nákladu a manipulace s ním mezi plavidlem, na kterém je náklad naložen, a pevninou, ať už se jedná o dovoz, vývoz, nebo tranzit nákladu, včetně zpracování, přepravy a dočasného skladování nákladu na příslušném terminálu pro odbavení nákladu v přímé souvislosti s přepravou nákladu, ovšem kromě skladování, rozbalování, opětovného balení nebo jiných služeb s přidanou hodnotou souvisejících s nákladem, který je odbavován;

3. „hloubením“ se rozumí odstranění písku, sedimentu nebo jiných látek ze dna vodní přístupové cesty do přístavu s cílem uvolnit plavidlu přístup do přístavu, jehož součástí je jak počáteční odstranění (hlavní hloubení), tak údržbové hloubení za účelem zachování přístupnosti vodní cesty;
4. „nezbytným přístavním zařízením“ se rozumí zařízení, k němuž je v případě poskytování přístavní služby nezbytné mít přístup a které nelze za běžných tržních podmínek nahradit;
5. „řídícím orgánem přístavu“ se rozumí jakýkoli veřejný orgán či soukromý subjekt, jehož úkolem, ať již v souvislosti s jinými činnostmi, nebo bez souvislosti s nimi, je podle vnitrostátního práva nebo právních nástrojů správa a řízení přístavní infrastruktury, přístavní dopravy, koordinace a případně kontrola činností provozovatelů působících v dotčeném přístavu;
6. „kotvením“ se rozumí upoutání plavidla ke kotvišti nebo přístavišti s cílem uvést plavidlo do klidové polohy a umožnit, aby se lidé, cestující, zboží nebo náklad bezpečně přesunuli na palubu plavidla nebo z ní;
7. „službami osobní dopravy“ se rozumí organizace a odbavení cestujících mezi plavidlem, na kterém cestují, a pevninou, přičemž jejich součástí je také zpracování osobních údajů a přepravení cestujících do příslušného terminálu pro osobní dopravu;
8. „lodivodskými službami“ se rozumí služba vedení plavidla vykonávaná lodivodem nebo lodivodskou stanicí, která má umožnit bezpečný vjezd plavidla vodními přístupovými cestami do přístavu nebo výjezd plavidla z něj;
9. „poplatkem za přístavní infrastrukturu“ se rozumí poplatek vybíraný přímo nebo nepřímo ve prospěch řídicího orgánu přístavu a hrazený provozovateli plavidel nebo vlastníky nákladu za používání zařízení a služeb, které umožňují plavidlům vjezd do přístavu a výjezd z něj, včetně přístupových vodních cest do těchto přístavů, a rovněž přístup k odbavení cestujících a nákladu;
10. „přístavním zařízením pro příjem odpadu“ se rozumí jakékoli pevné, plovoucí nebo pohyblivé zařízení, které je schopné přijímat lodní odpad nebo zbytky lodního nákladu v souladu s definicí ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu¹⁴;
11. „poplatkem za přístavní služby“ se rozumí poplatek vybíraný ve prospěch poskytovatele přístavních služeb a hrazený uživateli příslušné služby;
12. „smlouvou o poskytování přístavních služeb“ se rozumí formální a právně závazná dohoda mezi poskytovatelem přístavních služeb a příslušným orgánem, kterou tento orgán určuje poskytovatele přístavních služeb pro poskytování přístavních služeb na základě postupu omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb;
13. „poskytovatelem přístavních služeb“ se rozumí fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje nebo si přeje poskytovat za úplatu jednu nebo více kategorií přístavních služeb uvedených v čl. 1 odst. 2;
14. „závazkem veřejné služby“ se rozumí požadavek vymezený nebo určený s cílem zajistit poskytování těch přístavních služeb v obecném zájmu, jejichž poskytování by

¹⁴ Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81–90.

provozovatel, pokud by vážil své vlastní obchodní zájmy, nepřevzal nebo by jej nepřevzal v témže rozsahu či za stejných podmínek;

15. „pobřežní plavbou“ se rozumí přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy, jejichž poloha je v Evropě vymezené zeměpisně, nebo mezi těmito přístavy a přístavy v neevropských zemích, jejichž pobřeží se nachází v uzavřených mořích sousedících s Evropou;
16. „mořským přístavem“ se rozumí areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří díla a zařízení, jež mají umožnit především příjem lodí, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vyloďení cestujících; a jakákoli jiná infrastruktura potřebná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;
17. „službami vlečných lodí“ se rozumí pomoc plavidlu poskytnutá remorkérem s cílem umožnit bezpečný vjezd do přístavu nebo výjezd z něj tím, že se plavidlu poskytne pomoc při manévrování;
18. „přístupovou vodní cestou do přístavu“ se rozumí přístup do přístavu z otevřeného moře, jako jsou přístavní přístupy, plavební dráhy, řeky, mořské kanály a fjordy.

KAPITOLA II – Přístup na trh

Článek 3

Volný pohyb služeb

1. Volný pohyb služeb v námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení, se týká poskytovatelů přístavních služeb usazených v Unii za podmínek stanovených v této kapitole.
2. Poskytovatelům přístavních služeb musí být umožněn přístup k nezbytným přístavním zařízením v míře nezbytné pro to, aby mohli provádět příslušné činnosti. Podmínky přístupu musí být spravedlivé, přiměřené a nediskriminační.

Článek 4

Minimální požadavky na poskytování přístavních služeb

1. Řídící orgán přístavu může požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb splňovali minimální požadavky na poskytování příslušné přístavní služby.
2. Minimální požadavky stanovené v odstavci 1 se mohou případně vztahovat pouze k těmto aspektům:
 - a) odborná kvalifikace poskytovatele přístavních služeb, jeho zaměstnanců nebo fyzických osob, kteří efektivně a soustavně řídí činnosti poskytovatele přístavních služeb;
 - b) zařízení potřebné k poskytování příslušné přístavní služby za běžných a bezpečných podmínek a schopnost udržet toto zařízení na přiměřené úrovni;
 - c) dodržování požadavků na námořní bezpečnost nebo bezpečnost a ochranu přístavu nebo přístupu do přístavu, jeho objektů, zařízení a osob;
 - d) dodržování místních, vnitrostátních, unijních a mezinárodních požadavků na ochranu životního prostředí.
3. Minimální požadavky musí být transparentní, nediskriminační, objektivní a relevantní pro danou kategorii a povahu dotčených přístavních služeb.

4. Pokud minimální požadavky předpokládají konkrétní místní znalosti nebo obeznámenost s místními podmínkami, řídicí orgán přístavu zajistí, aby existoval odpovídající přístup k příslušné odborné přípravě, na základě transparentních a nediskriminačních podmínek, pokud k této odborné přípravě nezajistí odpovídající přístup dotčený členský stát.
5. V případech stanovených v odstavci 1 zveřejní řídicí orgán přístavu minimální požadavky stanovené v odstavci 2 a postup pro udělení práva poskytovat přístavní služby v souladu s těmito požadavky do 1. července 2015 nebo v případě minimálních požadavků nabývajících platnosti po tomto dni přinejmenším tři měsíce přede dnem, kdy tyto požadavky vstoupí v platnost. Poskytovatelé přístavních služeb jsou o případné změně kritérií či postupu informováni předem.

Článek 5

Postup k zajištění souladu s minimálními požadavky

1. Řídicí orgán přístavu jedná s poskytovateli přístavních služeb rovnocenně a transparentním způsobem.
2. Řídicí orgán přístavu přizná, nebo odepře právo poskytovat přístavní služby na základě minimálních požadavků stanovených podle článku 4 do jednoho měsíce od obdržení žádosti o přiznání tohoto práva. Jakékoli odepření tohoto práva musí být náležitě odůvodněno na základě objektivních, transparentních, nediskriminačních a proporciónálních kritérií.
3. Důvod pro případné omezení doby platnosti rozhodnutí vydaného podle odstavce 2 může souviset pouze s typem a povahou přístavní služby.

Článek 6

Omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb

1. Odchylně od článku 3 může řídicí orgán přístavu omezit počet poskytovatelů přístavních služeb pro danou přístavní službu z jednoho nebo z několika z následujících důvodů:
 - a) nedostatečný rozsah nebo vyhrazené využívání pozemku, pokud řídicí orgán může prokázat, že tento pozemek představuje nezbytné přístavní zařízení pro poskytování přístavních služeb a pokud je toto omezení v souladu s formálním plánem rozvoje přístavu, který schválil řídicí orgán přístavu, případně jiné veřejné příslušné orgány, jak stanoví vnitrostátní právní předpisy;
 - b) závazky veřejné služby podle článku 8, pokud neexistence omezení může bránit plnění závazků přidělených poskytovatelům přístavních služeb.
2. Řídicí orgán přístavu zveřejní veškeré návrhy na použití odstavce 1 nejméně šest měsíců předem, a to včetně zdůvodnění, aby měly zúčastněné strany příležitost se k dané věci v přiměřené době vyjádřit.
3. Řídicí orgán přístavu přijaté rozhodnutí zveřejní.
4. Pokud řídicí orgán přístavu poskytuje přístavní služby sám nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který přímo nebo nepřímo ovládá, může členský stát svěřit přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb orgánu, který je na řídicím orgánu přístavu nezávislý. Pokud členský stát nesvěří přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb tomuto orgánu, měli by být vybráni nejméně dva poskytovatelé.

Článek 7

Postup omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb

1. Jakékoli omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb v souladu s článkem 6 probíhá ve výběrovém řízení, které je otevřené všem zúčastněným stranám, nediskriminační a transparentní.
2. Pokud odhadovaná hodnota přístavních služeb překročí prahovou hodnotu definovanou v odstavci 3, použijí se pravidla pro koncesní řízení, procesní záruky a maximální trvání koncesí podle směrnice / [o udělování koncesí].
3. Prahová hodnota a způsob stanovení hodnoty přístavních služeb musí odpovídat příslušným a použitelným ustanovením směrnice / [o udělování koncesí].
4. Vybraný poskytovatel nebo poskytovatelé a řídicí orgán přístavu uzavřou smlouvu o poskytování přístavních služeb.
5. Pro účely tohoto nařízení se podstatná změna ustanovení smlouvy o poskytování přístavních služeb během doby její platnosti ve smyslu směrnice ... / ... [o udělování koncesí] považuje za novou smlouvu o poskytování přístavních služeb a vyžaduje nový postup podle odstavce 2.
6. Odstavce 1 až 5 se nepoužijí v případech uvedených v článku 9.
7. Tímto nařízením nejsou dotčeny směrnice ... / ... [o udělování koncesí]¹⁵, směrnice ... / [o společnostech veřejných služeb]¹⁶ a směrnice ... / ... [o zadávání veřejných zakázek]¹⁷.

Článek 8

Závazky veřejné služby

1. Členské státy se mohou rozhodnout, že uloží poskytovatelům závazky veřejné služby týkající se přístavních služeb s cílem zajistit:
 - a) dostupnost služby bez přerušení během dne, noci, týdne a roku;
 - b) dostupnost služby pro všechny uživatele;
 - c) cenovou dostupnost služby pro určité kategorie uživatelů.
2. Závazky podle odstavce 1 musí být jasně vymezené, transparentní, nediskriminační, ověřitelné a musí zaručit rovnost přístupu všem poskytovatelům přístavních služeb usazeným v Unii.
3. Členské státy určí příslušné orgány na svém území, kterým uloží tyto závazky veřejné služby. Příslušným orgánem může být řídicí orgán přístavu.
4. Pokud příslušný orgán určený podle odstavce 3 není řídicím orgánem přístavu, vykonává tento příslušný orgán pravomoci stanovené v člácích 6 a 7 týkající se omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb na základě závazků veřejné služby.

¹⁵ Návrh směrnice o udělování koncesních smluv KOM(2011) 897 v konečném znění.

¹⁶ Návrh směrnice o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (KOM/2011/0895 v konečném znění).

¹⁷ Návrh směrnice o zadávání veřejných zakázek (KOM/2011/0896 v konečném znění).

5. Pokud se příslušný orgán rozhodne uložit tyto závazky veřejné služby ve všech námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení v určitém členském státě, uvědomí o těchto závazcích Komisi.
6. V případě narušení přístavních služeb, v souvislosti s nimiž jsou uloženy závazky veřejné služby, nebo v případě, že vznikne bezprostřední riziko takové situace, může příslušný orgán přijmout nouzové opatření. Nouzové opatření může mít podobu přímého zadání, v jehož rámci je služba přidělena jinému poskytovateli na dobu až jednoho roku. Během této doby příslušný orgán buď vypíše nové řízení k výběru poskytovatele přístavní služby podle článku 7, nebo použije článek 9.

Článek 9

Interní provozovatel

1. V případech uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. b) může příslušný orgán rozhodnout, že bude poskytovat přístavní službu v rámci závazků veřejné služby sám, nebo uloží tyto závazky přímo právně samostatnému subjektu, který ovládá obdobným způsobem, jakým ovládá své vlastní útvary. V takovém případě se tento poskytovatel přístavních služeb pro účely tohoto nařízení považuje za interního provozovatele.
2. Ovládání právně samostatného subjektu příslušným orgánem se považuje za obdobné ovládání vlastních útvarů pouze tehdy, pokud má příslušný orgán rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí právního subjektu, který ovládá.
3. Internímu provozovateli se poskytování přidělené přístavní služby přizná pouze v přístavu (přístavech), pro které mu bylo poskytování přístavní služby zadáno.
4. Pokud se příslušný orgán rozhodne použít odstavec 1 ve všech námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení v určitém členském státě, uvědomí Komisi.
5. Tímto článkem není dotčena směrnice .../...[o udělování koncesí].

Článek 10

Zajištění práv zaměstnanců

1. Toto nařízení nemá dopad na uplatňování sociálních a pracovních předpisů členských států.
2. Aniž by tím bylo dotčeno vnitrostátní právo a právo Unie, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, mohou řídicí orgány přístavu požadovat, aby poskytovatel přístavních služeb určený na základě postupu stanoveného v článku 7, pokud tento poskytovatel není dosavadním poskytovatelem přístavních služeb, přiznal zaměstnancům, které předtím přijal do pracovního poměru dosavadní poskytovatel přístavních služeb, práva, na která by měli nárok, pokud by došlo k převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES.
3. V případě, že řídicí orgány přístavu vyžadují, aby poskytovatelé přístavních služeb jednali v souladu s určitými společenskými normami, pokud jde o poskytování příslušných přístavních služeb, budou v zadávací dokumentaci a ve smlouvách o poskytování přístavních služeb uvedeni dotčení pracovníci a budou zde uvedeny také transparentní informace o jejich smluvních právech a o podmínkách, za kterých mají tito zaměstnanci vykonávat přístavní služby.

Článek 11

Výjimka

Tato kapitola a přechodná ustanovení článku 24 se nevztahují na služby odbavení nákladu a služby osobní dopravy.

KAPITOLA III – Finanční transparentnost a nezávislost

Článek 12

Transparentnost finančních vztahů

1. Finanční vztahy mezi veřejnými orgány a řídicím orgánem přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, by měly být transparentním způsobem zachyceny v účetnictví, aby byly jasně prokázány tyto aspekty:
 - a) veřejné finanční prostředky, které byly poskytnuty přímo veřejnými orgány řídicím orgánům dotčeného přístavu;
 - b) veřejné finanční prostředky, které byly poskytnuty veřejnými orgány prostřednictvím veřejných podniků nebo veřejných finančních institucí; a
 - c) účel, pro který byly tyto veřejné finanční prostředky přiděleny.
2. V případech, ve kterých řídicí orgán přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, poskytuje sám přístavní služby, je povinen vést účetnictví každé činnosti přístavních služeb odděleně od účetnictví svých jiných činností, a to tak, že:
 - a) byly veškeré náklady a výnosy správně přiřteny nebo rozděleny na základě důsledně uplatňovaných a objektivně zdůvodnitelných zásad analytického účetnictví; a
 - b) jsou jasně stanoveny zásady nákladového účetnictví, podle nichž jsou vedeny oddělené účty.
3. Veřejné finanční prostředky podle odstavce 1 zahrnují akciový kapitál nebo kvazikapitálové finanční prostředky, nevratné dotace, dotace vratné pouze za určitých okolností, poskytnutí půjček, včetně přečerpání úvěrů a záloh na kapitálové příspěvky, záruky poskytnuté řídicímu orgánu přístavu veřejnými orgány, vyplacené dividendy a nerozdělený zisk nebo jakoukoli jinou formu veřejné finanční podpory.
4. Řídicí orgán přístavu uchovává veškeré informace týkající se finančních vztahů podle odstavce 1 a 2 tohoto článku tak, aby byly k dispozici Komisi a příslušnému nezávislému orgánu dohledu podle článku 17 po dobu pěti let od konce účetního období, kterého se tato informace týká..
5. Řídicí orgán přístavu poskytne Komisi a příslušnému nezávislému orgánu dohledu na vyžádání veškeré další informace, které považují za nezbytné k důkladnému posouzení předložených údajů a posouzení souladu s tímto nařízením. Tyto informace je třeba předat do dvou měsíců od data podání žádosti.
6. Řídicí orgány přístavu, které v předchozích účetních letech nebyly příjemci veřejných finančních prostředků, ale které začnou čerpat z veřejných finančních prostředků, jsou povinny použít odstavec 1 a 2 počínaje účetním rokem následujícím po převedení veřejných finančních prostředků.

7. Jsou-li veřejné finanční prostředky vyplaceny jako peněžitá náhrada za závazek veřejné služby, je třeba je vykázat odděleně v příslušných účtech a nelze je převést na jinou službu nebo obchodní činnost.

Článek 13

Poplatky za přístavní služby

1. Poplatky za služby poskytované interním provozovatelem podle článku 9 a poplatky účtované poskytovateli přístavních služeb v případě omezení počtu poskytovatelů, kteří nebyli určeni na základě postupů, jež jsou otevřené, transparentní a nediskriminační, je třeba stanovit transparentním a nediskriminačním způsobem. Tyto poplatky odrážejí podmínky na konkurenčním relevantním trhu a nesmí být nepřiměřené ekonomické hodnotě poskytované služby.
2. Úhrada poplatků za přístavní služby může být začleněna do jiných úhrad, jako je např. úhrada poplatků za přístavní infrastrukturu. V tomto případě poskytovatel přístavních služeb a případně řídicí orgán přístavu musí zajistit, aby výše poplatku za přístavní služby byla i nadále pro uživatele přístavní služby snadno zjistitelná.
3. Poskytovatel přístavní služby dá k dispozici příslušnému nezávislému orgánu dohledu podle článku 17 na vyžádání informace o prvcích, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní služby, jež spadají pod uplatňování odstavce 1 tohoto článku. Součástí těchto informací je metodika použitá pro stanovení přístavních poplatků ve vztahu k zařízením a službám, k nimž se tyto poplatky za přístavní služby vztahují.

Článek 14

Poplatky za přístavní infrastrukturu

1. Řídicí orgán přístavu účtuje poplatek za přístavní infrastrukturu. To nebrání poskytovatelům přístavních služeb, kteří využívají přístavní infrastrukturu v tom, aby účtovali poplatky za přístavní služby.
2. Úhrada poplatků za přístavní služby může být začleněna do jiných úhrad, jako je např. úhrada poplatků za přístavní infrastrukturu. V tomto případě řídicí orgán přístavu musí zajistit, aby výše poplatku za přístavní služby byla i nadále pro uživatele přístavní služby snadno zjistitelná.
3. Za účelem přispění k efektivnímu systému účtování poplatků za infrastrukturu stanoví strukturu a výši poplatků za přístavní infrastrukturu nezávislým způsobem řídicí orgán přístavu, a to podle své vlastní obchodní strategie a investičního plánu, který odráží podmínky hospodářské soutěže na relevantním trhu, a v souladu s pravidly pro státní podporu.
4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou být poplatky za infrastrukturu přístavů odstupňovány v závislosti na obchodních postupech souvisejících s četností užívání přístavu či s cílem podpořit efektivnější využívání přístavní infrastruktury, pobřežní plavbu či vysokou environmentální výkonnost, energetickou účinnost či uhlíkovou účinnost dopravních služeb. Kritéria použitá pro odstupňování poplatků by měla být relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační. Volný přístup k informacím o výsledném odstupňování výše poplatků je k dispozici zejména všem příslušným uživatelům přístavu.

5. Komise je v případě potřeby zplnomocněna přijímat akty v přenesené pravomoci postupem podle článku 21 ve věci společných klasifikací plavidel, paliv a typu činností, podle nichž lze odstupňovat poplatky za infrastrukturu, a ve věci společných zásad pro účtování poplatků za přístavní infrastrukturu.
6. Řídící orgán přístavu informuje uživatele přístavu a zástupce nebo sdružení uživatelů přístavu o struktuře a kritériích používaných ke stanovení výše poplatků za přístavní infrastrukturu, včetně celkových nákladů a výnosů sloužících jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní infrastrukturu. O veškerých změnách ve výši poplatků za přístavní infrastrukturu nebo ve struktuře či kritériích používaných ke stanovení těchto poplatků informuje uživatele přístavní infrastruktury nejméně tři měsíce předem.
7. Řídící orgán přístavu dá příslušnému nezávislému orgánu dohledu a Komisi na vyžádání k dispozici informace podle odstavce 4 a podrobný přehled nákladů a výnosů, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní infrastrukturu, a informace o metodice použité ke stanovení poplatků za přístavní infrastrukturu ve vztahu k zařízením a službám, kterých se tyto přístavní poplatky týkají.

KAPITOLA IV – Všeobecná a závěrečná ustanovení

Článek 15

Konzultace uživatelů přístavu

1. Řídící orgán přístavu zřídí výbor zástupců provozovatelů plavidel, vlastníků nákladu nebo jiných uživatelů přístavu, kteří jsou povinni hradit poplatek za infrastrukturu nebo poplatek za přístavní služby či oba poplatky. Tento orgán se bude nazývat „poradní výbor uživatelů přístavu“.
2. Řídící orgán přístavu jednou ročně před stanovením poplatků za přístavní infrastrukturu s poradním výborem uživatelů přístavu konzultuje strukturu a výši těchto poplatků. Poskytovatelé přístavních služeb podle článku 6 a článku 9 jednou ročně před stanovením poplatků za přístavní služby konzultují s poradním výborem uživatelů přístavu strukturu a výši těchto poplatků. Řídící orgán přístavu poskytne pro tyto konzultace vhodná zařízení a je poskytovateli přístavních služeb informován o výsledcích konzultace.

Článek 16

Konzultace dalších zúčastněných stran

1. Řídící orgán přístavu pravidelně konzultuje strany, jako např. podniky se sídlem v přístavu, poskytovatele přístavních služeb, provozovatele plavidel, majitele nákladu, provozovatele pozemní dopravy a orgány veřejné správy působící v přístavu, v těchto otázkách:
 - a) náležitá koordinace přístavních služeb v rámci přístavního areálu;
 - b) opatření ke zlepšení spojení s vnitrozemím a případně opatření k rozvoji a zlepšení efektivnosti železničních spojů a spojů vnitrozemských vodních cest;
 - c) efektivnost správních postupů v přístavu a případná opatření k jejich zjednodušení.

Článek 17

Nezávislý orgán dohledu

1. Členské státy zajistí, aby na území každého z nich sledoval a zajišťoval dohled nad uplatňováním nařízení ve všech námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení, nezávislý orgán dohledu.
2. Nezávislý orgán dohledu je právně samostatný a funkčně nezávislý ve vztahu k jakémukoli řídicímu orgánu přístavu nebo poskytovatelům přístavních služeb. Členské státy, které si podrží vlastnictví přístavů nebo kontrolu nad nimi či nad řídicími orgány přístavu, zajistí efektivní strukturální oddělení funkcí, jež se týkají dohledu nad tímto nařízením a jeho sledování, a činností spojených s tímto vlastnictvím nebo kontrolou. Nezávislý orgán dohledu vykonává své pravomoci nestranně a transparentně a s patřičným přihlédnutím k právu svobodně podnikat.
3. Nezávislý orgán dohledu řeší stížnosti podané kteroukoli stranou s legitimním zájmem a spory, které mu byly předloženy, jež vyvstaly v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení.
4. V případě, že vznikne spor mezi stranami usazenými v různých členských státech, příslušným orgánem k řešení tohoto sporu je nezávislý orgán dohledu členského státu, v němž se nachází přístav, ve kterém se předpokládá původ sporu.
5. Nezávislý orgán dohledu má právo vyžadovat, aby řídicí orgány přístavů, poskytovatelé přístavních služeb a uživatelé přístavu předložili informace potřebné k zajištění sledování a dohledu nad uplatňováním tohoto nařízení.
6. Nezávislý orgán dohledu může vydávat stanoviska na žádost příslušného orgánu členského státu v jakýchkoli otázkách v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení.
7. Nezávislý orgán dohledu se může při řešení stížností nebo sporů obrátit na poradní výbor uživatelů dotčeného přístavu.
8. Rozhodnutí nezávislého orgánu dohledu mají závaznou platnost, aniž by tím byla dotčena možnost soudního přezkumu.
9. Členské státy oznámí Komisi totožnost nezávislých orgánů dohledu nejpozději do 1. července 2015 a následně rovněž jakoukoli změnu této totožnosti. Komise zveřejní a aktualizuje seznam nezávislých orgánů dohledu na svých internetových stránkách.

Článek 18

Spolupráce mezi nezávislými orgány dohledu

1. Nezávislé orgány dohledu si vyměňují informace o své práci a o svých zásadách a postupech při rozhodování s cílem umožnit jednotné provádění tohoto nařízení. Za tímto účelem se zapojí do činnosti sítě, jejíž účastníci se scházejí v pravidelných intervalech, a to nejméně jednou za rok, a v rámci této sítě spolupracují. Komise se zapojí do činnosti této sítě, koordinuje ji a podporuje.
2. Nezávislé orgány dohledu úzce spolupracují za účelem vzájemné pomoci při plnění svých úkolů, včetně provádění šetření potřebných k řešení stížností a sporů v případech týkajících se přístavů v jednotlivých členských státech. Za tímto účelem nezávislý orgán dohledu dá k dispozici jinému takovému orgánu na základě opodstatněné žádosti informace, které jsou nezbytné k tomu, aby umožnily dotčenému orgánu plnit jeho povinnosti podle tohoto nařízení.

3. Členské státy zajistí, aby nezávislé orgány dohledu na odůvodněnou žádost poskytly Komisi informace potřebné k provedení jejích úkolů. Informace požadované Komisí jsou přiměřené vzhledem k provedení těchto úkolů.
4. Pokud nezávislý orgán dohledu považuje určité informace za důvěrné v souladu s pravidly Unie nebo vnitrostátními pravidly upravujícími zachování důvěrnosti v podnikání, pak zachování důvěrnosti zajistí jiný vnitrostátní orgán dohledu a Komise. Tyto informace lze použít pouze k účelům, pro které byly vyžádány.
5. Na základě zkušeností nezávislých orgánů dohledu a zkušeností s činnostmi sítě podle odstavce 1 a za účelem zajištění efektivní spolupráce může Komise přijmout společné zásady pro vhodné mechanismy pro výměnu informací mezi nezávislými orgány dohledu. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

Článek 19

Odvolání

1. Jakákoli strana s legitimním zájmem má právo se odvolat proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým podle tohoto nařízení příslušnými orgány, řídicím orgánem přístavu nebo nezávislým orgánem dohledu k odvolacímu orgánu, který je nezávislý na zúčastněných stranách. Odvolacím orgánem může být soud.
2. Pokud odvolací orgán podle odstavce 1 není svou povahou soudním orgánem, uvede písemné důvody svých rozhodnutí. Jeho rozhodnutí také podléhají přezkumu vnitrostátním soudem.

Článek 20

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi příslušná ustanovení nejpozději do 1. července 2015 a bezodkladně pak veškeré následné související změny.

Článek 21

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 14 je svěřena Komisi na dobu neurčitou.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 14 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 14 vstoupí v platnost pouze v případě, že Evropský parlament ani Rada nevysloví ve lhůtě dvou měsíců ode dne

oznámení tohoto aktu Evropskému parlamentu a Radě námitku nebo pokud před uplynutím této lhůty Evropský parlament i Rada informují Komisi, že nebudou vznášet námitku. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 22

Postup ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 23

Podávání zpráv

Nejpozději tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování a účinnosti tohoto nařízení, kterou případně doprovodí dalšími vhodnými návrhy.

Článek 24

Přechodná opatření

1. Smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před dnem [den přijetí nařízení], které byly svěřeny vybraným poskytovatelům přístavních služeb na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního postupu nebo které jsou jinak v souladu s pravidly tohoto nařízení, zůstanou v platnosti až do vypršení jejich platnosti.
2. Smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před dnem [datum přijetí nařízení], které nesplňují podmínky podle odstavce 1, zůstanou v platnosti až do vypršení jejich platnosti, ale nikoli po 1. červenci 2025.

Článek 25

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se s účinkem ode dne 1. července 2015.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*