



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

Brusel 16. prosince 2016
(OR. en)

2013/0157 (COD)

PE-CONS 41/16

TRANS 369
MAR 248
FIN 621
CODEC 1368

PRÁVNÍ PŘEDPISY A JINÉ AKTY

Předmět:	NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla pro finanční transparentnost přístavů
----------	---

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
(EU) 2016/...**

ze dne ...,

**kterým se zřizuje rámec pro poskytování přístavních služeb a stanoví společná pravidla
pro 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 výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem³,

¹ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 111.

² Úř. věst. C 114, 15.4.2014, s. 57.

³ Postoj Evropského parlamentu ze dne 14. prosince 2016 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Úplné začlenění přístavů do hladce fungujících dopravních a logistických 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 k prostředí příznivému pro investice do rozvoje přístavů v souladu se současnými i budoucími požadavky na dopravu a logistiku.
- (2) Přístavy přispívají k dlouhodobé konkurenceschopnosti evropských průmyslových odvětví na světových trzích a zároveň vytvářejí přidanou hodnotu a pracovní místa ve všech pobřežních oblastech Unie. Pro řešení výzev, jimž čelí odvětví námořní dopravy, a zlepšení efektivity a udržitelnosti dopravních a logistických řetězců je zásadní, aby souběžně s tímto nařízením byla prováděna opatření administrativního zjednodušení, která jsou stanovena ve sdělení Komise ze dne 23. května 2013 nazvaném „Přístavy jako motor růstu“.
- (3) Ve svém sdělení ze dne 3. října 2012 nazvaném „Akt o jednotném trhu II – Společně pro nový růst“ Komise připomněla, že přitažlivost námořní dopravy závisí na dostupnosti, efektivnosti a spolehlivosti přístavních služeb a že je třeba řešit otázky související s transparentností veřejného financování a přístavních poplatků, jakož i usilovat o administrativní zjednodušení v přístavech a přezkoumat omezení pro poskytování služeb v přístavech.

- (4) Usnadnění přístupu na trh přístavních služeb a zavedení finanční transparentnosti a nezávislosti námořních přístavů zlepši kvalitu a efektivnost služeb poskytovaných uživatelům přístavů a přispěje k prostředí příznivějšímu pro investice v přístavech, čímž pomůže snížit náklady pro uživatele dopravy a přispěje k podpoře pobřežní plavby a lepšímu propojení námořní dopravy s železniční, vnitrozemskou vodní a silniční dopravou.
- (5) Zjednodušení celních postupů může námořním přístavům přinést významné ekonomické výhody z hlediska konkurenceschopnosti. V zájmu podpory spravedlivé hospodářské soutěže a omezení celních formalit je důležité, aby příslušné orgány členských států zaujaly náležitý a účinný přístup založený na rizicích. V této souvislosti je nezbytné, aby Komise posoudila, zda je za účelem omezení ohlašovacích formalit v námořních přístavech a řešení nekalé hospodářské soutěže třeba přijmout odpovídající opatření.
- (6) Pro zajištění toho, aby byly vlastní obchodní strategie a investiční plány přístavu a případně obecný vnitrostátní rámec přístavní politiky v plném souladu s pravidly hospodářské soutěže, hraje zásadní roli stanovení jasného transparentního, spravedlivého a nediskriminačního právního rámce financování přístavní infrastruktury a přístavních služeb a účtování poplatků za ně. Zejména transparentnost finančních vztahů umožňuje spravedlivou a účinnou kontrolu státní podpor a brání tak narušování trhu. Za tímto účelem Rada ve svých závěrech ze dne 5. června 2014 vyzvala Komisi, aby zvážila obecné pokyny ke státní podpoře pro námořní přístavy s cílem zajistit spravedlivou hospodářskou soutěž a stabilní právní rámec pro investice do přístavů.

- (7) Naprostá většina námořní dopravy Unie prochází námořními přístavy transevropské dopravní sítě, zřízené nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹. Za účelem dosažení cíle tohoto nařízení přiměřeným způsobem, aniž by byla ukládána zbytečná zátěž jiným přístavům, by se toto nařízení mělo vztahovat na námořní 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 Unie či celkového počtu cestujících, nebo proto, že zlepšuje regionální přístupnost ostrovních nebo okrajových oblastí. Toto nařízení by však mělo členským státům umožnit, aby se rozhodly, zda je použít i na námořní přístavy globální sítě situované v nejvzdálenějších regionech. Členské státy by rovněž měly mít možnost zavést výjimky, aby zabránily nadměrné administrativní zátěži těch námořních přístavů globální sítě, jejichž roční objem nákladní dopravy není tak vysoký, aby odůvodňoval použití tohoto nařízení v plném rozsahu.
- (8) Lodivodské služby prováděné na volném moři nemají přímý dopad na efektivitu přístavů, neboť se nepoužívají k přímému vjezdu do přístavů a výjezdu z nich, a nemusí být tedy do tohoto nařízení zahrnuty.
- (9) Toto nařízení by se nemělo nijak dotýkat pravidel, kterými je v členských státech upraven systém vlastnictví majetku platný pro námořní přístavy, a mělo by v členských státech umožňovat odlišné přístavní struktury.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (10) Toto nařízení nestanoví žádný konkrétní model pro správu námořních přístavů a nijak se nedotýká pravomoci členských států poskytovat v souladu s právem Unie ne hospodářské služby obecného zájmu. Pro správu přístavů lze zvolit různé modely za předpokladu, že bude dodržován rámec pro poskytování přístavních služeb a společná pravidla finanční transparentnosti stanovené v tomto nařízení.
- (11) V souladu s obecnými zásadami stanovenými ve Smlouvách by poskytovatelé přístavních služeb měli mít možnost poskytovat své služby v námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení. Mělo by však být možné stanovit pro výkon této možnosti určité podmínky.
- (12) Tímto nařízením by řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán neměly být omezovány v tom, aby zavedly svůj systém poplatků, pokud jsou poplatky za přístavní infrastrukturu hrazené provozovateli plavidel nebo majiteli přepravovaného nákladu transparentní, zejména snadno identifikovatelné, a nediskriminační a pokud přispívají k udržování a rozvoji zařízení infrastruktury a služeb a k poskytování služeb, které jsou nutné k provádění nebo usnadňování dopravních operací v oblasti přístavu a na přístupových vodních cestách do něj, které spadají do pravomoci řídicího orgánu přístavu.

- (13) V zájmu účinné, bezpečné a ekologicky vhodné správy přístavu by řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán měly mít možnost požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb byli schopni prokázat, že splňují minimální požadavky na poskytování dané služby vhodným způsobem. Tyto minimální požadavky by měly být omezeny na jasně vymezený soubor podmínek a měly by být transparentní, objektivní, nediskriminační, přiměřené a relevantní pro poskytování dané přístavní služby. V souladu s obecnými cíli tohoto nařízení by tyto minimální požadavky měly přispívat k vysoké kvalitě přístavních služeb a neměly by vytvářet překážky na trhu.
- (14) Je důležité, aby na žádost řídicího orgánu přístavu byli všichni poskytovatelé přístavních služeb s to prokázat, že jsou schopni obsloužit určitý minimální počet plavidel a poskytnout nezbytný personál a vybavení. Měli by uplatňovat příslušné předpisy a pravidla včetně platných pracovněprávních předpisů, příslušných kolektivních smluv a požadavků daného přístavu týkajících se kvality.
- (15) Při rozhodování o tom, zda poskytovatel přístavních služeb vyhovuje požadavkům na dobrou pověst, by příslušný orgán nebo řídicí orgán přístavu měly zohlednit, zda existují jakékoli opodstatněné důvody k pochybnostem o spolehlivosti poskytovatele přístavních služeb, jako například odsouzení nebo sankce za závažnou trestnou činnost nebo závažná porušení platného unijního a vnitrostátního práva.

- (16) Členské státy by měly mít možnost požadovat, aby při provozování přístavních služeb v daném přístavu byly dodržovány povinnosti v oblasti sociálního a pracovního práva.
- (17) Členské státy by měly informovat Komisi před přijetím jakéhokoli rozhodnutí o uložení povinnosti registrace v námořním rejstříku pro plavidla využívaná převážně pro služby vlečných lodí nebo vyvazování. Takové rozhodnutí by nemělo být diskriminační, mělo by být založené na transparentních a objektivních důvodech a nemělo by vytvářet nepřiměřené překážky na trhu.
- (18) Je-li třeba vyhovět minimálním požadavkům, měl by postup pro udělení práva poskytovat přístavní služby být transparentní, objektivní, nediskriminační a přiměřený a měl by poskytovatelům přístavních služeb umožnit, aby zahájili poskytování těchto služeb včas.
- (19) Vzhledem k tomu, že přístavy tvoří omezené zeměpisné oblasti, mohl by počet poskytovatelů přístavních služeb podléhat v určitých případech omezením souvisejícím s nedostatečným rozsahem pozemku nebo nábřeží, povahou přístavní infrastruktury či povahou přístavní dopravy nebo potřebou zajistit bezpečné, chráněné nebo ekologicky udržitelné přístavní činnosti.
- (20) Jakékoli omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb by mělo být jasné a objektivně odůvodněno a nemělo by vytvářet nepřiměřené překážky na trhu.

- (21) Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by měly zveřejnit svůj záměr provést výběrové řízení pro poskytování určité přístavní služby, a to i na internetu a případně i v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto sdělení by mělo obsahovat informace o výběrovém řízení, o lhůtě pro předkládání nabídek, o relevantních kritériích pro udělení zakázky a o způsobu, jakým lze získat přístup k relevantním dokumentům nezbytným pro přípravu žádosti.
- (22) S cílem zajistit transparentnost a rovné zacházení by změny ustanovení zakázky během jejího trvání měly být považovány za zadání nové zakázky, pokud podstatně mění povahu zakázky ve srovnání s původní zakázkou, a demonstrují tedy záměr stran nově sjednat základní podmínky takové zakázky.
- (23) Toto nařízení by se nemělo dotýkat práva členských států ukládat závazky veřejné služby související s přístavními službami.
- (24) Unie má širokou škálu námořních přístavů s různými modely organizace přístavních služeb. Zavedení jednotného modelu by proto nebylo vhodné. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by měly mít možnost omezit počet poskytovatelů určité přístavní služby, pokud pro to je jeden či více důvodů.

- (25) Článek 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU¹ stanoví, že zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon určité činnosti, se uvedenou směrnicí neřídí, pokud členský stát nebo zadavatelé mohou prokázat, že v členském státě, ve kterém je činnost vykonávána, je tato činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezen přístup. Ke stanovení, zda tomu tak je, by měl být použit postup uvedený v článku 35 směrnice 2014/25/EU. Pokud je tedy tímto postupem stanoveno, že je určité přístavní odvětví nebo pododvětví spolu se svými přístavními službami takové hospodářské soutěži přímo vystaveno, je vhodné, aby se na něj nevztahovala pravidla upravující omezení přístupu na trh podle tohoto nařízení.
- (26) Až na případy, kdy platí výjimka z konkurenčního prostředí trhu, by měl být jakýkoli záměr omezit počet poskytovatelů přístavních služeb předem zveřejněn řídicím orgánem přístavu nebo příslušným orgánem a měl by být plně odůvodněný, aby měly zúčastněné strany příležitost se k němu vyjádřit.
- (27) Pokud řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán poskytují přístavní služby samy nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který přímo či nepřímo ovládají, měla by být přijata opatření s cílem zabránit střetům zájmů a zajistit spravedlivý a transparentní přístup na trh přístavních služeb, je-li počet poskytovatelů přístavních služeb omezen. Tato opatření by mohla mimo jiné mít formu pověření příslušného vnitrostátního orgánu, který je nezávislý na řídicím orgánu přístavu ani na příslušném orgánu, přijmout rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Možnost ukládat minimální požadavky a omezit počet poskytovatelů přístavních služeb, kterou členské státy i nadále mají, by jim neměla bránit v zajišťování neomezené svobody poskytování služeb ve svých přístavech.
- (29) Postup pro výběr poskytovatelů přístavních služeb a jeho výsledek by měly být zveřejněny a měly by být nediskriminační, transparentní a otevřené všem zainteresovaným stranám.
- (30) Jediným důvodem k uplatnění závazků veřejné služby vedoucímu k omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb by měl být veřejný zájem za účelem zajištění přístupnosti přístavní služby pro všechny uživatele, celoroční dostupnosti přístavní služby, cenové dostupnosti přístavní služby pro určitou kategorii uživatelů, bezpečnosti, ochrany či ekologické udržitelnosti přístavních operací a územní soudržnosti.
- (31) Závazky veřejné služby vymezují a ukládají vnitrostátní orgány, avšak obecná povinnost stanovená unijním nebo vnitrostátním právem, že přístav musí bez diskriminace a kladení překážek přijmout veškerá plavidla fyzicky schopná vplutí a vyvázání, by pro účely tohoto nařízení neměla být považována za závazek veřejné služby.

- (32) Toto nařízení by nemělo vylučovat, aby příslušné orgány poskytl za jednání směřující k plnění závazků veřejné služby vyrovnávací platbu, pokud je tato platba v souladu s platnými pravidly pro poskytování státní podpory. Pokud lze závazky veřejné služby považovat za služby obecného hospodářského zájmu, je nezbytné zajistit soulad s rozhodnutím Komise 2012/21/EU¹ a s nařízením Komise (EU) č. 360/2012², jakož i dodržování sdělení Komise ze dne 11. ledna 2012 nazvaného „Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby“.
- (33) Pokud existuje více poskytovatelů přístavních služeb, neměly by řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán činit mezi těmito poskytovateli žádné rozdíly, a zejména by neměly zvýhodňovat žádný podnik nebo subjekt, ve kterém mají podíl.

¹ Rozhodnutí Komise 2012/21/EU 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 zájmu (oznámeno pod číslem K(2011) 9380) (Úř. věst. L 7, 11.1.2012, s. 3).

² Nařízení 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 zájmu (Úř. věst. L 114, 26.4.2012, s. 8).

- (34) Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by měly mít možnost rozhodnout, zda budou poskytovat přístavní služby samy, nebo zda tím pověří přímo interního provozovatele. Je-li počet poskytovatelů přístavních služeb omezen, mělo by být poskytování přístavních služeb interními provozovateli omezeno pouze na přístav nebo na přístavy, pro něž byli určeni, ledaže platí výjimka z konkurenčního prostředí trhu.
- (35) Členské státy by si měly zachovat pravomoc zajistit přiměřenou úroveň sociální ochrany pro zaměstnance podniků poskytujících přístavní služby. Toto nařízení by se nemělo dotýkat uplatňování sociálních a pracovněprávních předpisů členských států. Je žádoucí vyjasnit, že v případech, kdy se nepoužije směrnice Rady 2001/23/ES¹ a kdy uzavření smlouvy o poskytování přístavních služeb představuje změnu poskytovatele přístavních služeb, by řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán měly mít nicméně možnost požadovat, aby byly práva a povinnosti končícího poskytovatele přístavních služeb vyplývající z pracovní smlouvy nebo z pracovního vztahu existujících ke dni takové změny převedeny na nově jmenovaného poskytovatele přístavních služeb.
- (36) Kdykoli opatření stanovená tímto nařízením zahrnují zpracování osobních údajů, mělo by být toto zpracování prováděno v souladu s platným právem Unie, a zejména s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679².

¹ Směrnice Rady 2001/23/ES ze dne 12. března 2001 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů (Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů) (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (37) V komplexním a konkurenčním odvětví, jako jsou přístavní služby, má pro zajištění kvality služeb a pro ochranu zdraví a bezpečnost přístavních zaměstnanců zásadní význam počáteční a pravidelná odborná příprava zaměstnanců přístavů. Členské státy by proto měly zajistit, aby poskytovatelé přístavních služeb poskytovali svým zaměstnancům náležitou odbornou přípravu.
- (38) V mnohých přístavech je přístup na trh pro poskytovatele služeb nákladových operací a služeb osobní dopravy poskytován prostřednictvím veřejných zakázek. Soudní dvůr Evropské unie potvrdil, že při uzavírání těchto veřejných zakázek jsou příslušné orgány vázány zásadami transparentnosti a nediskriminace. Z tohoto důvodu, ačkoli by se kapitola II tohoto nařízení neměla vztahovat na poskytování služeb nákladových operací a služeb osobní dopravy, by členské státy měly mít možnost se rozhodnout, zda budou na tyto dvě služby uplatňovat pravidla kapitoly II, nebo zda pro ně zachovají své stávající vnitrostátní právní předpisy o přístupu na trh, při dodržení hlavních zásad stanovených v judikatuře Soudního dvora.

- (39) Podle usnesení A.960 Mezinárodní námořní organizace je nutné, aby v každé oblasti lodivodských služeb měl lodivod vysoce specializované zkušenosti a znal místní podmínky. Lodivodské služby jsou navíc obecně povinné a často jsou organizovány nebo poskytovány samotnými členskými státy. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES¹ dále svěřuje lodivodům úlohu, aby příslušným orgánům podávali zprávy o zjevných nesrovnalostech, které by mohly ohrozit bezpečnou plavbu plavidel nebo které by mohly představovat hrozbu pro mořské prostředí nebo je mohly poškodit. Pokud to dovolují podmínky bezpečnosti, je také důležité, aby všechny členské státy podporovaly používání osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb nebo rovnocenných mechanismů, s cílem zlepšit efektivní fungování přístavů, a zejména podpořit pobřežní plavbu. S cílem předejít případným střetům zájmů mezi takovými funkcemi veřejného zájmu a komerčními záměry by se kapitola II tohoto nařízení neměla vztahovat na lodivodské služby. Členské státy by však měly mít možnost se rozhodnout, zda kapitolu II na lodivodské služby použijí. Pokud se rozhodnou ji uplatňovat, měly by o tom informovat Komisi, aby se zajistilo šíření relevantních informací.
- (40) Aniž jsou dotčena pravidla Unie pro hospodářskou soutěž, nemělo by toto nařízení zasahovat do případného práva členských států regulovat poplatky s cílem zabránit nepřiměřeně vysokým poplatkům za přístavní služby v případech, kdy je situace na trhu s přístavními službami taková, že nelze dosáhnout skutečné hospodářské soutěže.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/16/ES ze dne 23. dubna 2009 o státní přístavní inspekci (Úř. věst. L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (41) 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 by toto nařízení mělo rozšířit zásady transparentnosti finančních vztahů stanovené ve směrnici Komise 2006/111/ES¹ na další kategorie příjemců, aniž by tím byla dotčena oblast působnosti uvedené směrnice.
- (42) S cílem předejít nekalé hospodářské soutěži mezi přístavy Unie je třeba do tohoto nařízení začlenit pravidla transparentnosti finančních vztahů, zejména s ohledem na skutečnost, že přístavy transevropské dopravní sítě jsou způsobilé žádat o financování Unie prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy, zřízeného nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013².
- (43) S cílem zajistit rovné podmínky a transparentnost při přidělování a využívání veřejných finančních prostředků a zamezit narušení trhu je nezbytné řídicímu orgánu přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, v případě, že plní rovněž funkci poskytovatele služeb, uložit povinnost vést účetnictví pro veřejně financované činnosti vykonávané v rámci jeho funkce řídicího orgánu přístavu odděleně od účetnictví pro činnosti vykonávané v podmínkách hospodářské soutěže. V každém případě by mělo být zajištěno dodržování pravidel pro poskytování státní podpory.

¹ Směrnice Komise 2006/111/ES ze dne 16. listopadu 2006 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků (Úř. věst. L 318, 17.11.2006, s. 17).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

- (44) Jestliže přístav nebo jiný subjekt provádí v přístavním areálu bagrování pod vodou, mělo by být účetnictví týkající se tohoto bagrování v zájmu zajištění transparentnosti vedeno odděleně od účetnictví pro jiné činnosti.
- (45) Aniž je dotčeno právo Unie a výsady Komise, je důležité, aby Komise zavčas a na základě konzultace se všemi zainteresovanými stranami určila, které veřejné investice do přístavní infrastruktury spadají do oblasti působnosti nařízení Komise (EU) č. 651/2014¹ (obecné nařízení o blokových výjimkách) a která infrastruktura nespadá do oblasti působnosti pravidel státní podpory, a to se zřetelem ke skutečnosti, že některá infrastruktura je neekonomické povahy, například infrastruktura přístupová a obranná, je-li přístupná všem potenciálním uživatelům za rovných a nediskriminačních podmínek.
- (46) Poplatky za přístavní služby účtované poskytovateli přístavních služeb v rámci závazku veřejné služby a poplatky za lodivodské služby, které nejsou vystaveny skutečné hospodářské soutěži, by mohly v případech, kdy existuje monopolní síla, s sebou nést vyšší riziko zneužívání cen. U těchto služeb by měla být zavedena úprava, která by zajistila, aby poplatky byly stanovovány transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem a byly přiměřené nákladům na poskytnutou službu.

¹ Nařízení Komise (EU) č. 651/2014 ze dne 17. června 2014, kterým se v souladu s články 107 a 108 Smlouvy prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné s vnitřním trhem (Úř. věst. L 187, 26.6.2014, s. 1).

- (47) Mají-li být poplatky za přístavní infrastrukturu každého jednotlivého přístavu efektivní, měly by být stanoveny transparentním způsobem v souladu s obchodní strategií a investičními plány dotčeného přístavu, a pokud je to relevantní, s obecnými požadavky stanovenými v rámci obecné přístavní politiky dotčeného členského státu.
- (48) Toto nařízení by se nemělo dotýkat případných práv přístavů a jejich zákazníků dohodnout se na obchodně důvěrných slevách. Záměrem tohoto nařízení není požadovat zpřístupnění informací o těchto slevách veřejnosti nebo třetím stranám. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by však měly zveřejnit alespoň standardní poplatky před případnou cenovou diferenciací.
- (49) Za účelem podpory pobřežní plavby a jako pobídka pro přilákání plavidel s lepšími než průměrnými environmentálními vlastnostmi, energetickou účinností 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. To by mělo napomoci k dosažení cílů politik v oblasti životního prostředí a změny klimatu a k zajištění udržitelného rozvoje přístavů a jejich okolí, zejména tím, že se přispěje ke snížení environmentální stopy plavidel zastavujících a setrvávajících v přístavech.

- (50) V závislosti na hospodářské strategii přístavu, politice územního plánování přístavu nebo obchodních postupech přístavu a, pokud je to relevantní, obecné přístavní politice daného členského státu může odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu vést k tomu, že pro některé kategorie uživatelů budou stanoveny nulové sazby. Tyto kategorie uživatelů mohou mimo jiné zahrnovat nemocniční plavidla, plavidla na vědeckých, kulturních nebo humanitárních misích, remorkéry a plovoucí servisní zařízení přístavu.
- (51) Komise by ve spolupráci s členskými státy měla vypracovat pokyny pro společná kritéria pro zařazení plavidel pro účely dobrovolných ekologických poplatků, a to s ohledem na mezinárodně dohodnuté normy.
- (52) Je nutné zajistit, aby uživatelé přístavů a další zúčastněné strany byly konzultovány k zásadním otázkám souvisejícím se zdravým rozvojem přístavu, jeho politikou účtování poplatků, jeho výkonností a jeho schopností přilákat a podnítit hospodářské aktivity. Tyto zásadní otázky zahrnují koordinaci přístavních služeb v přístavním areálu, efektivitu spojení s vnitrozemím a efektivitu administrativních postupů v přístavech, jakož i otázky ochrany životního prostředí. Těmito konzultacemi by neměla být dotčena jakákoliv jiná zvláštní pravomoc týkající se uvedených otázek ani možnost, aby členské státy tyto konzultace vedly rovněž na celostátní úrovni. Řídící orgán přístavu by měl uživatele přístavu a další příslušné zúčastněné strany konzultovat zejména k plánům rozvoje přístavu.
- (53) K zajištění náležitého a účinného uplatňování tohoto nařízení by měly členské státy zajistit zavedení účinného postupu vyřizování stížností.

- (54) Orgány členských států by měly spolupracovat při vyřizování stížností u sporů zahrnujících strany usazené v různých členských státech a měly by si vyměňovat obecné informace o vyřizování stížností s cílem usnadnit jednotné uplatňování tohoto nařízení.
- (55) Jelikož cílů tohoto nařízení, totiž zajištění rámce pro poskytování přístavních služeb a vhodného rámce k přilákání nezbytných investic do všech námořních přístavů transevropské dopravní sítě, nemůže být z důvodu evropského rozměru nebo mezinárodní a přeshraniční povahy přístavů a související námořní činnosti dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich může být, s ohledem na potřebu docílit rovných podmínek v Evropě, lépe dosaženo 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.

- (56) Výbor EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů poskytuje sociálním partnerům rámec pro stanovení společného přístupu k sociálním výzvám souvisejícím s přístavními pracovními vztahy, včetně pracovních podmínek, zdravotních a bezpečnostních otázek, požadavků na odbornou přípravu a kvalifikaci. Tento rámec by měl být rozvíjen zejména s ohledem na vývoj trhu a technologický vývoj a měl by posilovat atraktivitu tohoto odvětví pro mladé zaměstnance a pro zaměstnankyně, s přihlédnutím k tomu, že je třeba zachovat konkurenceschopnost evropských námořních přístavů a podporovat dobré pracovní podmínky. Při plném respektování samostatnosti sociálních partnerů se Výbor EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů vyzývá, aby vypracoval pokyny ke stanovení požadavků na odbornou přípravu s cílem předcházet nehodám na pracovišti a zajistit osobám pracujícím v přístavech nejvyšší úroveň bezpečnosti a ochrany zdraví, se zohledněním technického pokroku a pokroku v oblasti dopravní logistiky. Sociální partneři by rovněž měli prozkoumat různé modely organizace práce v námořních přístavech, které zajistí kvalitní pracovní místa a bezpečné pracovní podmínky a které řeší výkyvy v poptávce po přístavní práci. Je důležité, aby Komise činnost Výboru EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů podporovala a usnadňovala.
- (57) Toto nařízení dodržuje základní práva a ctí zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA I

Předmět, rozsah a definice

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví:
 - a) rámec pro poskytování přístavních služeb;
 - b) společná pravidla pro finanční transparentnost a pro poplatky za přístavní služby a přístavní infrastrukturu.
2. Toto nařízení se vztahuje na poskytování následujících kategorií přístavních služeb (dále jen „přístavní služby“) buď v přístavním areálu, nebo na přístupových vodních cestách do přístavu:
 - a) doplňování paliva;
 - b) nákladové operace;
 - c) vyvazování;
 - d) služby osobní dopravy;
 - e) sběr lodního odpadu a zbytků lodního nákladu;
 - f) lodivodské služby a
 - g) služby vlečných lodí.

3. Ustanovení čl. 11 odst. 2 se použije rovněž na bagrování pod vodou.
4. Toto nařízení se vztahuje na všechny námořní přístavy transevropské dopravní sítě uvedené na seznamu v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013.
5. Členské státy se mohou rozhodnout, že toto nařízení nepoužijí na námořní přístavy globální sítě v nejvzdálenějších regionech uvedených v článku 349 Smlouvy o fungování Evropské unie. Pokud se členské státy rozhodnou, že toto nařízení na tyto námořní přístavy nepoužijí, vyrozumí o tomto rozhodnutí Komisi.
6. Členské státy mohou toto nařízení použít také na jiné námořní přístavy. Pokud se členské státy rozhodnou, že toto nařízení na jiné námořní přístavy použijí, vyrozumí o tomto svém rozhodnutí Komisi.
7. Tímto nařízením nejsou dotčeny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU¹, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU² a směrnice 2014/25/EU.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/23/EU ze dne 26. února 2014 o udělování koncesí (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 1).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.03.2014, s. 65).

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- 1) „doplňováním paliva“ 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 vyvázáno u nábreží;
- 2) „nákladovými operacemi“ 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, uvazování, odvazování, složení, přepravy a dočasného skladování nákladu na příslušném terminálu pro nákladové operace v přímé souvislosti s přepravou nákladu, ale, neurčí-li členský stát jinak, s vyloučením skladování, rozbalování, přebalování nebo jiných služeb s přidanou hodnotou souvisejících s tímto nákladem;
- 3) „příslušným orgánem“ jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt, který je podle vnitrostátního práva nebo nástrojů oprávněn jako zástupce místní, regionální nebo celostátní úrovně provádět ve spolupráci s řídicím orgánem přístavu nebo namísto tohoto orgánu činnosti související s organizací a správou přístavních činností;

- 4) „bagrováním pod vodou“ odstraňování písku, sedimentu nebo jiných látek ze dna přístupové vodní cesty do přístavu nebo v přístavním areálu, které spadají do pravomoci řídicího orgánu přístavu, včetně likvidace odstraněného materiálu, s cílem uvolnit plavidlům přístup do přístavu; zahrnuje jak počáteční odstranění (hlavní bagrování), tak údržbové bagrování prováděné za účelem zachování přístupnosti vodní cesty, přičemž nejde o přístavní službu poskytovanou uživatelům;
- 5) „řídícím orgánem přístavu“ jakýkoli veřejný nebo soukromý subjekt, jemuž vnitrostátní právo nebo nástroj svěřuje úkol či pravomoc vykonávat na místní úrovni, ať již v souvislosti s jinými činnostmi nebo bez této souvislosti, správu a řízení přístavní infrastruktury a jeden nebo více následujících úkolů v daném přístavu: koordinaci přístavní dopravy, řízení přístavní dopravy, koordinaci činností provozovatelů působících v dotčeném přístavu nebo kontrolu činností provozovatelů působících v dotčeném přístavu;
- 6) „vyvazováním“ služby spojené s uvazováním a odvazováním plavidla, včetně přesunu podél přístaviště, které jsou nutné k bezpečnému provozu plavidla v přístavu nebo na přístupové vodní cestě do přístavu;

- 7) „službami osobní dopravy“ organizace a odbavení cestujících, jejich zavazadel a jejich vozidel mezi plavidlem, na kterém cestují, a pevninou, včetně zpracování osobních údajů a přepravy cestujících uvnitř příslušného terminálu pro osobní dopravu;
- 8) „lodivodskými službami“ služba vedení plavidla vykonávaná lodivodem nebo lodivodskou stanicí, která má umožnit bezpečný vjezd plavidla přístupovou vodní cestou do přístavu nebo výjezd plavidla z něj nebo bezpečnou plavbu uvnitř přístavu;
- 9) „poplatkem za přístavní infrastrukturu“ poplatek vybíraný přímo nebo nepřímo ve prospěch řídicího orgánu přístavu nebo příslušného orgánu za používání infrastruktury, zařízení a služeb, včetně přístupových vodních cest do dotčeného přístavu, a za přístup k odbavení cestujících a nákladu, s výjimkou nájemného za pozemky a poplatků s rovnocenným účinkem;
- 10) „sběrem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu“ příjem lodního odpadu nebo zbytků lodního nákladu do jakéhokoli pevného, plovoucího nebo pohyblivého zařízení, které je toho schopné, v souladu s vymezením ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES¹;
- 11) „poplatkem za přístavní služby“ poplatek vybíraný ve prospěch poskytovatele přístavních služeb a hrazený uživateli příslušné služby;

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/59/ES ze dne 27. listopadu 2000 o přístavních zařízeních pro příjem lodního odpadu a zbytků lodního nákladu (Úř. věst. L 332, 28.12.2000, s. 81).

- 12) „smlouvou o poskytování přístavních služeb“ formální a právně závazná dohoda nebo akt s rovnocenným právním účinkem mezi poskytovatelem přístavních služeb a řídicím orgánem přístavu nebo příslušným orgánem, jejímž předmětem je poskytování jedné nebo více přístavních služeb, aniž je dotčen způsob určování poskytovatelů přístavních služeb;
- 13) „poskytovatelem přístavních služeb“ fyzická nebo právnická osoba, která poskytuje nebo si přeje poskytovat za úplatu jednu nebo více kategorií přístavních služeb;
- 14) „závazkem veřejné služby“ požadavek vymezený nebo určený s cílem zajistit poskytování těch přístavních služeb nebo činností v obecném zájmu, jejichž poskytování by provozovatel, pokud by zohledňoval pouze vlastní obchodní zájmy, nepřevzal vůbec nebo by je nepřevzal v témže rozsahu nebo za stejných podmínek;
- 15) „pobřežní plavbou“ přeprava nákladu a cestujících po moři mezi přístavy, jež se geograficky nacházejí v Evropě, nebo mezi těmito přístavy a přístavy v neevropských zemích, jejichž pobřeží se nachází v uzavřených mořích sousedících s Evropou;
- 16) „námořním přístavem“ areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří taková infrastruktura a zařízení, jež mají umožnit především příjem plavidel, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vylodění cestujících, posádky a dalších osob, a jakákoli další infrastruktura nezbytná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu;

- 17) „službami vlečných lodí“ pomoc poskytnutá plavidlu remorkérem s cílem umožnit bezpečný vjezd do přístavu nebo výjezd z něj nebo bezpečnou plavbu uvnitř přístavu tím, že se plavidlu poskytne pomoc při manévrování;
- 18) „přístupovou vodní cestou“ přístup do přístavu z otevřeného moře, jako jsou přístavní přístupy, plavební dráhy, řeky, mořské kanály a fjordy, pokud tato vodní cesta spadá do pravomoci řídicího orgánu přístavu.

KAPITOLA II

Poskytování přístavních služeb

Článek 3

Organizace přístavních služeb

1. Na přístup na trh s přístavními službami v námořních přístavech se v souladu s tímto nařízením mohou vztahovat tyto podmínky:
- a) minimální požadavky na poskytování přístavních služeb;
 - b) omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb;
 - c) závazky veřejné služby;
 - d) omezení týkající se interních provozovatelů.

2. Členské státy se mohou prostřednictvím vnitrostátního právního předpisu rozhodnout, že u jedné nebo více kategorií přístavních služeb neuloží žádné z podmínek uvedených v odstavci 1.
3. Podmínky pro přístup k přístavním zařízením, objektům a vybavením musí být spravedlivé, přiměřené a nediskriminační.

Článek 4

Minimální požadavky na poskytování přístavních služeb

1. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán mohou požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb včetně subdodavatelů splňovali minimální požadavky na poskytování příslušné přístavní služby.
2. Minimální požadavky stanovené v odstavci 1 se mohou vztahovat pouze k:
 - a) odborné kvalifikaci poskytovatele přístavních služeb, jeho zaměstnanců nebo fyzických osob, které skutečně a soustavně řídí činnosti poskytovatele přístavních služeb;
 - b) finanční kapacitě poskytovatele přístavních služeb;
 - c) zařízení potřebnému k poskytování příslušné přístavní služby za běžných a bezpečných podmínek a schopnosti udržovat toto zařízení na požadované úrovni;

- d) dostupnosti příslušné přístavní služby všem uživatelům na všech vyvazovacích pozicích a bez přerušení, celodenně a celoročně;
- e) dodržování požadavků na námořní bezpečnost nebo bezpečnost a ochranu přístavu nebo přístupu do přístavu, jeho objektů, zařízení, pracovníků a jiných osob;
- f) dodržování místních, celostátních, unijních a mezinárodních požadavků na ochranu životního prostředí;
- g) plnění povinností v oblasti sociálního a pracovního práva, které platí v členském státě daného přístavu, včetně podmínek platných kolektivních smluv, požadavků týkajících se obsazení posádkou a požadavků týkajících se pracovní doby a doby odpočinku námořníků, jakož i platných pravidel pro pracovněprávní inspekce;
- h) dobré pověsti poskytovatele přístavních služeb, zjištěné v souladu s platným vnitrostátním právem v oblasti dobré pověsti, s ohledem na veškeré opodstatněné důvody vedoucí k pochybnostem o spolehlivosti poskytovatele přístavních služeb.

3. Aniž je dotčen odstavec 4, pokud některý členský stát k zajištění plného dodržování odst. 2 písm. g) považuje za nezbytné uložit plavidlům převážně využívaným pro služby vlečných lodí nebo vyvazování v přístavech nacházejících se na jeho území požadavek vlajky, informuje Komisi o svém rozhodnutí před zveřejněním oznámení o zahájení řízení o smlouvě, nebo pokud takové oznámení neexistuje, před uložením požadavku vlajky.
4. Minimální požadavky musí být:
 - a) transparentní, objektivní, nediskriminační, přiměřené a relevantní pro danou kategorii a povahu dotčené přístavní služby;
 - b) plněny po celou dobu, na niž je uděleno právo poskytovat přístavní služby.
5. Pokud minimální požadavky zahrnují konkrétní znalosti místních podmínek, zajistí řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán, aby existoval náležitý přístup k informacím za transparentních a nediskriminačních podmínek.
6. V případech stanovených v odstavci 1 zveřejní řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán minimální požadavky stanovené v odstavci 2 a postup pro udělení práva poskytovat přístavní služby v souladu s těmito požadavky do ... [24 měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost] nebo v případě minimálních požadavků, které mají vstoupit v platnost po tomto dni, přinejmenším tři měsíce před dnem, kdy tyto požadavky mají vstoupit v platnost. Řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán o případné změně kritérií nebo postupu informují předem poskytovatele přístavních služeb.
7. Použitím tohoto článku není dotčen článek 7.

Článek 5

Postup k zajištění souladu s minimálními požadavky

1. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán jedná s poskytovateli přístavních služeb transparentním, objektivním, nediskriminačním a přiměřeným způsobem.
2. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán přiznají nebo odepřou právo poskytovat přístavní služby na základě minimálních požadavků stanovených podle článku 4 v přiměřené době, která v žádném případě nepřekročí čtyři měsíce od obdržení žádosti o přiznání tohoto práva a nezbytných dokumentů.
3. Jakékoli odepření výše uvedeného práva řídicím orgánem přístavu nebo příslušným orgánem musí být řádně odůvodněno na základě minimálních požadavků uvedených v čl. 4 odst. 2.
4. Jakékoli omezení nebo ukončení práva poskytovat přístavní služby přijaté řídicím orgánem přístavu nebo příslušným orgánem musí být řádně odůvodněno a musí být v souladu s odstavcem 1.

Článek 6

Omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb

1. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán mohou omezit počet poskytovatelů přístavních služeb pro danou přístavní službu z jednoho nebo více těchto důvodů:
 - a) nedostatečný rozsah nebo vyhrazené využívání pozemku nebo nábřeží, pokud je toto omezení v souladu s rozhodnutími nebo plány, které schválily řídící orgán přístavu a případně jiné veřejné orgány příslušné v souladu s vnitrostátním právem;
 - b) neexistence tohoto omezení brání plnění závazků veřejné služby podle článku 7, včetně případů, kdy taková neexistence vede k nadměrně vysokým nákladům na plnění takových povinností pro řídící orgán přístavu, příslušný orgán nebo uživatele přístavu;
 - c) neexistence tohoto omezení brání splnění potřeby zajistit bezpečné, chráněné nebo z hlediska životního prostředí udržitelné přístavní činnosti;
 - d) povaha přístavní infrastruktury nebo povaha přístavní dopravy neumožňují činnost více poskytovatelů přístavních služeb v daném přístavu;

- e) podle článku 35 směrnice 2014/25/EU bylo zjištěno, že přístavní odvětví nebo pododvětví vykonávají spolu s jeho přístavními službami v rámci určitého členského státu určitou činnost přímo vystavenou hospodářské soutěži v souladu s článkem 34 uvedené směrnice. V takových případech se odstavce 2 a 3 tohoto článku nepoužijí.
2. S cílem dát zúčastněným stranám příležitost předložit v přiměřené době připomínky zveřejní řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán veškeré návrhy na omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb v souladu s odstavcem 1 včetně zdůvodnění nejméně tři měsíce před přijetím rozhodnutí omezit počet poskytovatelů přístavních služeb.
3. Řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán přijaté rozhodnutí omezit počet poskytovatelů přístavních služeb zveřejní.
4. Rozhodnou-li řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb, jednají na základě výběrového řízení, které je otevřené všem zúčastněným stranám, nediskriminační a transparentní. Řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán zveřejní informace o poskytovaných přístavních službách a výběrovém řízení a zajistí, aby veškeré podstatné informace nutné pro přípravu jejich žádostí byly skutečně dostupné všem zúčastněným stranám. Zúčastněným stranám musí být poskytnut dostatek času, aby mohly provést smysluplné posouzení a připravit své žádosti. Za běžných podmínek činí tato doba nejméně 30 dnů.

5. Odstavec 4 se nepoužije v případech uvedených v odst. 1 písm. e) a odstavci 7 tohoto článku a v článku 8.
6. Jestliže řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán poskytují přístavní služby samy nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, jež přímo nebo nepřímo ovládají, přijmou dotčené členské státy opatření nezbytná k tomu, aby zabránily střetům zájmů. Nejsou-li taková opatření přijata, musí být vybráni nejméně dva poskytovatelé, pokud jeden nebo více z důvodů uvedených v odstavci 1 neospravedlňují omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb na jediného.
7. Členské státy mohou rozhodnout, že jejich přístavy globální sítě, jež nesplňují kritéria uvedená v čl. 20 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 1315/2013, mohou omezit počet poskytovatelů služeb pro danou přístavní službu. Členské státy o tomto rozhodnutí uvědomí Komisi.

Článek 7
Závazky veřejné služby

1. Členské státy se mohou rozhodnout, že uloží poskytovatelům přístavních služeb závazky veřejné služby týkající se přístavních služeb, a mohou svěřit právo ukládat takové závazky řídicímu orgánu přístavu nebo příslušnému orgánu s cílem zajistit alespoň jednu z těchto skutečností:
 - a) dostupnost přístavní služby všem uživatelům přístavu na všech vyvazovacích pozicích a bez přerušení, celodenně a celoročně;
 - b) dostupnost služby pro všechny uživatele za stejných podmínek;
 - c) cenovou dostupnost služby pro určité kategorie uživatelů;
 - d) bezpečnou, chráněnou nebo z hlediska životního prostředí udržitelnou přístavní činnost;
 - e) zajištění náležitých dopravních služeb pro veřejnost a
 - f) zajištění územní soudržnosti.
2. Závazky veřejné služby podle odstavce 1 musí být jasně vymezené, transparentní, nediskriminační a ověřitelné a musí zaručit rovnost přístupu všem poskytovatelům přístavních služeb usazeným v Unii.

3. Pokud se členský stát rozhodne pro určitou službu uložit závazky veřejné služby ve všech svých námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení, oznámí tyto závazky Komisi.
4. V případě narušení přístavních služeb, v souvislosti s nimiž jsou uloženy závazky veřejné služby, nebo nastane-li bezprostřední riziko takové situace, mohou řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán přijmout nouzové opatření. Nouzové opatření může mít podobu přímého zadání, v jehož rámci je služba přidělena jinému poskytovateli na dobu až dvou let. Během této doby zahájí řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán nové řízení k výběru poskytovatele přístavních služeb nebo použijí článek 8. Kolektivní protestní akce zaměstnanců, které probíhají v souladu s vnitrostátním právem, se nepovažují za narušení přístavních služeb opravňující k přijetí nouzových opatření.

Článek 8

Interní provozovatel

1. Aniž je dotčen čl. 6 odst. 6, mohou se řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán rozhodnout poskytovat přístavní službu buď samy, nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který ovládají obdobným způsobem, jakým ovládají své vlastní útvary, za předpokladu, že se na všechny provozovatele poskytující dotčenou přístavní službu rovnocenně vztahuje článek 4. V takovém případě se poskytovatel přístavních služeb pro účely tohoto nařízení považuje za interního provozovatele.

2. Ovládání právně samostatného subjektu řídicím orgánem přístavu nebo příslušným orgánem se považuje za obdobné ovládání vlastních útvarů pouze tehdy, pokud mají řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán rozhodující vliv na strategické cíle a významná rozhodnutí dotčeného právního subjektu.
3. V případech stanovených v čl. 6 odst. 1 písm. a) až d) se interní provozovatel omezí na poskytování přidělené přístavní služby v přístavu nebo přístavech, pro které mu bylo poskytování přístavní služby zadáno.

Článek 9

Zajištění práv zaměstnanců

1. Tímto nařízením není dotčeno uplatňování sociálních a pracovněprávních předpisů členských států.
2. Aniž je dotčeno unijní a vnitrostátní právo, včetně platných kolektivních smluv mezi sociálními partnery, vyžadují řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán, aby určený poskytovatel přístavních služeb zajistil zaměstnancům pracovní podmínky v souladu s platnými povinnostmi v oblasti sociálního a pracovního práva a aby dodržoval sociální normy stanovené právem Unie, vnitrostátním právem nebo kolektivními smlouvami.

3. V případě změny poskytovatele přístavních služeb, k níž má dojít vzhledem k udělení koncese nebo veřejné zakázky, mohou řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán požadovat, aby práva a povinnosti končícího poskytovatele přístavních služeb vyplývající z pracovní smlouvy nebo pracovního vztahu definované ve vnitrostátním právu a existující ke dni takové změny byly převedeny na nově jmenovaného poskytovatele přístavních služeb. V takovém případě se zaměstnancům, kteří byli zaměstnáni končícím provozovatelem, přiznají stejná práva, na něž by měli nárok, pokud by došlo k převodu podniku ve smyslu směrnice 2001/23/ES.
4. V případě, že v souvislosti s poskytováním přístavních služeb dojde k přesunu zaměstnanců, uvedou se v zadávací dokumentaci a ve smlouvách o poskytování přístavních služeb dotčení zaměstnanci a transparentní informace o jejich smluvních právech a o podmínkách, za kterých se zaměstnanci považují za vykonávající přístavní služby.

Článek 10

Výjimky

1. Tato kapitola a článek 21 se nevztahují na nákladové operace, služby osobní dopravy a lodivodské služby.
2. Členské státy se mohou rozhodnout, že tuto kapitolu a článek 21 použijí na lodivodské služby. Členské státy o tomto rozhodnutí uvědomí Komisi.

KAPITOLA III

Finanční transparentnost a nezávislost

Článek 11

Transparentnost finančních vztahů

1. Finanční vztahy mezi veřejnými orgány a řídicím orgánem přístavu nebo jiným subjektem, který poskytuje přístavní služby jeho jménem a který je příjemcem veřejných finančních prostředků, musí být transparentním způsobem zachyceny v účetním systému, aby byly jasně zřetelné:
 - 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. Jestliže řídicí orgán přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, sám poskytuje přístavní služby nebo bagrování pod vodou nebo pokud takové služby poskytuje jiný subjekt jeho jménem, vedou tento řídicí orgán přístavu nebo dotyčný subjekt účetnictví této veřejně financované přístavní služby nebo bagrování pod vodou odděleně od účetnictví svých jiných činností, a to tak, že:
 - a) veškeré náklady a výnosy jsou správně přičteny 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 a kvazikapitálové finanční prostředky, nevratné dotace, dotace vratné pouze za určitých okolností, půjčky, včetně přečerpání úvěrů a záloh na kapitálové příspěvky, záruky poskytnuté řídicímu orgánu přístavu veřejnými orgány a jakoukoli jinou formu veřejné finanční podpory.
4. Řídicí orgán přístavu nebo jiný subjekt, který poskytuje přístavní služby jeho jménem, uchovávají veškeré informace týkající se finančních vztahů podle odstavce 1 a 2 po dobu pěti let od konce účetního období, kterého se tyto informace týkají.
5. Řídicí orgán přístavu nebo jiný subjekt, který poskytuje přístavní služby jeho jménem, poskytnou v případě formální stížnosti a na vyžádání relevantnímu orgánu v daném členském státě informace uvedené v odstavcích 1 a 2 a veškeré další informace, které považují za nezbytné pro důkladné posouzení předložených údajů a posouzení souladu s tímto nařízením v souladu s pravidly hospodářské soutěže. Relevantní orgán tyto informace poskytne na vyžádání Komisi. Tyto informace musí být předány do tří měsíců ode dne podání žádosti.
6. Pokud řídicí orgán přístavu nebo jiný subjekt, který poskytuje přístavní služby jeho jménem, v předchozích účetních letech nebyly příjemci veřejných finančních prostředků, ale začnou z nich čerpat, jsou povinny použít odstavce 1 a 2 počínaje účetním rokem následujícím po převedení veřejných finančních prostředků.
7. Jsou-li veřejné finanční prostředky vyplaceny jako vyrovnávací platba za závazek veřejné služby, je třeba je vykázat odděleně v příslušných účtech a nelze je převést na jinou službu nebo obchodní činnost.

8. Členské státy mohou rozhodnout, že se odstavec 2 tohoto článku nepoužije na jejich přístavy globální sítě, které nesplňují kritéria uvedená v čl. 20 odst. 2 písm. b) nařízení (EU) č. 1315/2013, pokud by to vedlo k neúměrné administrativní zátěži, za předpokladu, že jakékoliv přijaté veřejné finanční prostředky a jejich využití pro poskytování přístavních služeb jsou v účetním systému i nadále zcela transparentní. Členské státy o tomto rozhodnutí uvědomí předem Komisi.

Článek 12

Poplatky za přístavní služby

1. Poplatky za služby poskytované interním provozovatelem v rámci závazku veřejné služby, poplatky za lodivodské služby, které nejsou vystaveny skutečné hospodářské soutěži, a poplatky účtované poskytovateli přístavních služeb podle čl. 6 odst. 1 písm. b) se stanovují transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem a musí být přiměřené nákladům na poskytnutou službu.
2. Úhrada poplatků za přístavní služby může být začleněna do jiných úhrad, jako je úhrada poplatků za přístavní infrastrukturu. V takovém případě poskytovatel přístavních služeb a případně řídicí orgán přístavu zajistí, aby výše poplatku za přístavní služby byla i nadále pro uživatele přístavní služby snadno zjistitelná.
3. Poskytovatel přístavních služeb v případě formální stížnosti zpřístupní relevantnímu orgánu v daném členském státě na vyžádání veškeré relevantní informace o prvcích, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní služby, na něž se vztahuje odstavec 1.

Článek 13

Poplatky za přístavní infrastrukturu

1. Členské státy zajistí, aby byl účtován poplatek za přístavní infrastrukturu. To nebrání poskytovatelům přístavních služeb, kteří využívají přístavní infrastrukturu, v účtování poplatků za přístavní služby.
2. Úhrada poplatků za přístavní služby může být začleněna do jiných úhrad, jako je úhrada poplatků za přístavní infrastrukturu. V takovém případě řídicí orgán přístavu zajistí, aby výše poplatku za přístavní služby byla i nadále pro uživatele přístavní služby snadno zjištěitelná.
3. Za účelem přispění k efektivnímu systému účtování poplatků za infrastrukturu se struktura a výše poplatků za přístavní infrastrukturu stanoví podle vlastní obchodní strategie a investičních plánů přístavu a musí splňovat pravidla hospodářské soutěže. Takové poplatky musí rovněž, pokud je to relevantní, splňovat obecné požadavky stanovené v rámci obecné přístavní politiky daného členského státu.

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou být poplatky za infrastrukturu přístavů odstupňovány v závislosti na vlastní hospodářské strategii a politice územního plánování přístavu, mimo jiné se zřetelem k některým kategoriím uživatelů přístavu nebo k cíli podpořit efektivnější využívání přístavní infrastruktury, pobřežní plavbu nebo vynikající environmentální vlastnosti či vysokou energetickou nebo uhlíkovou účinnost dopravních služeb. Kritéria pro toto odstupňování musí být transparentní, objektivní a nediskriminační a musí být v souladu s právem v oblasti hospodářské soutěže, včetně pravidel týkajících se státní podpory. Poplatky za infrastrukturu přístavů mohou zohlednit externí náklady a mohou se lišit podle obchodních praktik.
5. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán zajistí, aby uživatelé přístavu a zástupci nebo sdružení uživatelů přístavu byli o povaze a výši poplatků za přístavní infrastrukturu informováni. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán zajistí, aby uživatelé přístavní infrastruktury byli informováni o veškerých změnách v povaze nebo výši poplatků za přístavní infrastrukturu nejméně dva měsíce přede dnem, od kterého jsou tyto změny účinné. Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán nemusí zveřejňovat odstupňování poplatků, které jsou výsledkem individuálních jednání.
6. Řídící orgán přístavu v případě podání formální stížnosti a na vyžádání zpřístupní relevantnímu orgánu dotčeného členského státu informace uvedené v odstavcích 4 a 5 a všechny relevantní informace o aspektech, ze kterých se vychází při stanovení struktury a úrovně poplatků za přístavní infrastrukturu. Uvedený relevantní orgán tyto informace na vyžádání zpřístupní Komisi.

KAPITOLA IV

Všeobecná a závěrečná ustanovení

Článek 14

Odborná příprava zaměstnanců

Poskytovatelé přístavních služeb zajistí, aby zaměstnanci obdrželi nezbytnou odbornou přípravu za účelem získání znalostí, které jsou pro jejich práci podstatné, se zvláštním důrazem na zdravotní a bezpečnostní aspekty, a zajistí, aby požadavky na odbornou přípravu byly pravidelně aktualizovány s cílem sledovat technologické inovace.

Článek 15

Konzultace uživatelů přístavu a dalších zúčastněných stran

1. Řídící orgán přístavu v souladu s příslušným vnitrostátním právem konzultuje uživatele přístavu o své politice poplatků, včetně případů uvedených v článku 8. Takové konzultace zahrnou jakékoli podstatné změny poplatků za přístavní infrastrukturu a za přístavní služby v případě interních provozovatelů poskytujících přístavní služby v rámci závazku veřejné služby.

2. Řídící orgán přístavu v souladu s příslušnými vnitrostátními předpisy konzultuje uživatele přístavu a další [příslušné] zúčastněné strany o zásadních věcech v jeho pravomoci v těchto oblastech:
- a) koordinace přístavních služeb v rámci přístavního areálu;
 - b) opatření ke zlepšení spojení s vnitrozemím, včetně opatření k rozvoji a zlepšení efektivnosti železniční a vnitrozemské vodní dopravy;
 - c) efektivita správních postupů v přístavu a opatření k jejich zjednodušení;
 - d) záležitosti týkající se životního prostředí;
 - e) územní plánování a
 - f) opatření k zajištění bezpečnosti v prostoru přístavu, případně včetně zdraví a bezpečnosti práce přístavních zaměstnanců.
3. Poskytovatelé přístavních služeb poskytnou uživatelům přístavu náležité informace o povaze a úrovni poplatků za přístavní služby.
4. Řídící orgán přístavu a poskytovatelé přístavních služeb při plnění svých povinností podle tohoto článku respektují důvěrnost obchodně citlivých informací.

Článek 16
Řešení stížností

1. Každý členský stát zajistí, aby byl v jeho námořních přístavech, na které se vztahuje toto nařízení, zaveden účinný postup řešení stížností podávaných v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení.
2. Stížnosti se řeší způsobem, který vylučuje střet zájmů a který je funkčně nezávislý ve vztahu k jakémukoli řídicímu orgánu přístavu nebo poskytovatelům přístavních služeb. Členské státy zajistí účinné funkční oddělení mezi řešením stížností na jedné straně a vlastnictvím a řízením přístavů, poskytováním přístavních služeb a užíváním přístavu na straně druhé. Řešení stížností musí být nestranné a transparentní a musí náležitě respektovat svobodu podnikání.
3. Stížnosti se podávají v členském státě přístavu, v němž se předpokládá původ daného sporu. Členské státy zajistí, aby uživatelé přístavu a další příslušné zúčastněné strany byli informováni o tom, kde a jak podat stížnost a které orgány jsou příslušné pro vyřizování stížností.
4. Orgány příslušné pro vyřizování stížností v případě potřeby spolupracují za účelem vzájemné pomoci při sporech zahrnujících strany usazené v různých členských státech.

5. Orgány příslušné pro vyřizování stížností musí mít v souladu s vnitrostátním právem pravomoc požadovat od řídicích orgánů přístavů, poskytovatelů přístavních služeb a uživatelů přístavů informace související se stížnostmi.
6. Orgány příslušné pro vyřizování stížností musí mít v souladu s vnitrostátním právem pravomoc přijímat závazná rozhodnutí, případně podléhající soudnímu přezkumu.
7. Členské státy informují Komisi o postupu řešení stížností a o orgánech podle odstavce 3 do ... [24 měsíců po dni vstupu tohoto nařízení v platnost] a následně o jakýchkoli změnách těchto informací. Komise tyto informace zveřejní a pravidelně aktualizuje na svých internetových stránkách.
8. Členské státy si případně vyměňují obecné informace o uplatňování tohoto článku. Komise tuto spolupráci podporuje.

Článek 17
Relevantní orgány

Členské státy zajistí, aby uživatelé přístavů a další relevantní zúčastněné strany byli informováni o relevantních orgánech uvedených v čl. 11 odst. 5, čl. 12 odst. 3 a čl. 13 odst. 6. Členské státy rovněž informují Komisi o těchto orgánech do ... [24 měsíců po dni vstupu tohoto nařízení v platnost] a následně o jakýchkoli změnách těchto informací. Komise tyto informace zveřejní a pravidelně aktualizuje na svých internetových stránkách.

Článek 18
Odvolání

1. Jakákoli strana s legitimním zájmem má právo se odvolat proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým podle tohoto nařízení jakýmkoli řídicím orgánem přístavu, příslušným orgánem nebo jiným příslušným vnitrostátním orgánem. Odvolací orgány musí být nezávislé na zúčastněných stranách a mohou to být i soudy.
2. Pokud odvolací orgán podle odstavce 1 nemá soudní povahu, uvede písemné důvody svých rozhodnutí. Jeho rozhodnutí také podléhají přezkumu vnitrostátním soudem.

Článek 19

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi uvedená opatření do ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] a neprodleně jí oznámí veškeré jejich následné změny.

Článek 20

Podávání zpráv

Do ... [72 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost] předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování a účinnosti tohoto nařízení.

Tato zpráva zohlední veškerý pokrok dosažený v rámci Výboru EU pro odvětvový sociální dialog v odvětví přístavů.

Článek 21
Přechodná opatření

1. Toto nařízení se nepoužije na smlouvy o poskytování přístavních služeb, které byly uzavřeny před ... [datum přijetí tohoto nařízení] a které jsou časově omezené.
2. Smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před ... [datum přijetí tohoto nařízení], které mají neomezenou platnost nebo mají podobný účinek, musí být uvedeny do souladu s tímto nařízením do 1. července 2025.

Článek 22
Vstup v platnost

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

Použije se ode dne ... [24 měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost].

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

Ve ... dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně
