



Briuselis, 2013 05 23  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką ir finansinio uostų skaidrumo sistema**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### 1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

#### 1.1 Pagrindiniai faktai

Europa – tai vienas iš pasaulio regionų, kuriuose yra daugiausia uostų. Tačiau uostų sektorius labai nevienalytis: uostų tipų yra labai daug, o ir uostų darbas organizuojamas labai skirtingai. Rengiant šį reglamentą į tokią įvairovę atsižvelgta, tad reglamentu nėra siekiama nustatyti vienodo uostų veikimo modelio.

Sąjungos pakrantėje, kurios ilgis maždaug 70 000 kilometrų, veikia daugiau kaip 1 200 komercinių jūrų uostų. 2011 m. per Europos uostus tranzitu pervežta maždaug 3,7 mlrd. tonų krovinių (prekybiniai laivai į juos įplaukė daugiau kaip 60 000 kartų).

Europos Sąjungai uostai yra labai svarbūs dėl galimybės prekiauti su kitomis pasaulio šalimis, tačiau uostai atlieka svarbų vaidmenį ir Sąjungos vidaus rinkoje. Pavyzdžiui, trumpųjų nuotolių laivybos sektoriui tenka 60 % tonų ES uostuose tvarkomų krovinių. Jūrų uostai yra svarbūs ES įvairiarūšio vežimo grandinių, kuriose trumpųjų nuotolių laivyba naudojama kaip perkrautų sausumos transporto kelių alternatyva ir kaip priemonė užtikrinti susisiekimą su periferinėmis vietovėmis ar salomis, punktai.

Keleivinio transporto srityje 2011 m. ES uostai aptarnavo 385 mln. jūrų transporto keleivių.

Uosto veiklos indėlis į užimtumą, vidaus investicijas ir BVP augimą yra tiesioginis. 2 200 uosto įmonių dirba apie 110 000 uosto dakininkų. 22 jūrinių valstybių narių uostuose iš viso sukurta iki 3 mln. (tiesioginių ir netiesioginių) darbo vietų, be to, uostai – vienas iš svarbiausių pajamų šaltinių vietos, regionų ar nacionalinei valdžiai.

96 % visų ES uostuose tvarkomų krovinių ir 93 % visų ES uostuose aptarnaujamų keleivių tranzitu pervežama per 319 jūrų uostų, kurie nurodyti Komisijos pasiūlyme dėl transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) gairių<sup>1</sup>.

#### 1.2 Uždaviniai

Nors būtinybė gerinti susisiekimą su žemyno giluma yra aiškiai nustatyta kaip vienas pagrindinių uždavinių ir jau sprendžiamas įgyvendinant TEN-T politiką, kiti su TEN-T uostais susiję pagrindiniai uždaviniai dar neišspręsti. Visų pirma, pažymėtina, kad dar ne visi TEN-T uostai siūlo tokio paties aukšto lygio paslaugas. Antra, dabartinė uostų valdymo sistema ne visuomet yra pakankamai patraukli investuotojams. Šie du konstatuoti faktai susiję su penkiais konkrečiais sunkumais.

##### *1.2.1 Nepakankamai optimalios uosto paslaugos ir veikla kai kuriuose TEN-T jūrų uostuose*

Veiksmingas uosto paslaugų teikimas labai svarbus TEN-T jūrų uostų našumui. Komisija kartu su sektoriaus atstovais nustatė tris problemas, dėl kurių gali būti sunku uosto paslaugų teikimą organizuoti tinkamai: 1) dėl patekimo į rinką apribojimų daugelis uosto paslaugų teikiama nedidelės konkurencijos sąlygomis; 2) monopolija arba oligopolija – nors ir pateisinama tam tikrais atvejais – gali lemti piktnaudžiavimą padėtimi rinkoje; 3) kai kuriuose

<sup>1</sup> COM(2011) 650 *final*/2. Galutinis TEN-T uostų skaičius priklausys nuo šiuo metu vykstančios teisėkūros procedūros rezultato.

uostuose paslaugų naudotojams tenka pernelyg didelė administracinė našta, nes uostuose neužtikrinamas pakankamas veiksmų koordinavimas.

### *1.2.2 Uostų valdymo struktūros nėra pakankamai patrauklios investicijoms į visus TEN-T jūrų uostus*

Investicijos, kurių reikia uostų pajėgumams pritaikyti prie kintančių poreikių, įmanomos tik turint stabilią politinę ir reguliavimo sistemą, kuri sumažintų ekonominį neapibrėžtumą ir užtikrintų vienodas konkurencijos sąlygas. Tačiau panašu, kad tokia sistema įdiegta ne visuose TEN-T uostuose. Tokią padėtį lemia keli veiksniai: a) teisinis neapibrėžtumas, kuris atsiranda dėl pirmiau nurodytų patekimo į rinką apribojimų, ir b) būtinybė geriau planuoti infrastruktūrą, pavyzdžiui, sugriežtinus TEN-T taisykles.

Tačiau tai, kad keliuose TEN-T uostuose sudarytos tokios investicijoms nepalankios bendros sąlygos, galima paaiškinti dviem kitomis pagrindinėmis problemomis: 4) valdžios institucijas, uostų direkcijas ir uosto paslaugų teikėjus siejantys neaiškūs finansiniai santykiai; 5) silpna uostų autonomija infrastruktūros mokesčių nustatymo srityje ir neskaidrūs ryšiai su prieigos prie uostų infrastruktūros išlaidomis.

## **1.3 Tikslas**

Siūlomo reglamento paskirtis yra padėti užtikrinti, kad TEN-T tinklas būtų efektyvesnis, geriau sujungtas ir darnesnis: sukurti sistemą, kurią taikant pagerėtų visų uostų našumas, o patys uostai galėtų lengviau prisitaikyti prie transporto ir logistikos reikalavimų pokyčių. TEN-T uostai turi padėti plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą kaip vieną iš įvairiarūšio vežimo grandžių ir taip siekti transporto darnumo (tai vienas iš pagrindinių Baltosios knygos dėl transporto politikos tikslų) bei įgyvendinti efektyviu išteklių naudojimu grindžiamą strategiją „Europa 2020“, kuri paskatins prekybos ir krovinių vežimo masto augimą.

Ši iniciatyva užtikrina pusiausvyrą tarp teisėkūros veiksmų ir neprivalomų priemonių (pvz. socialinis dialogas). Ji parengta po intensyvių tikslinių konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis. Tos konsultacijos padėjo rengiant reglamentą susitelkti į didelę pridėtinę vertę Europos Sąjungai turinčias priemones. Šis reglamentas padės išvengti papildomos naštos jau gerai veikiantiems uostams ir sukurti sąlygas, kad kiti uostai galėtų spręsti savo struktūrines problemas.

## **1.4 Suderinamumas su kitomis ES politikos sritimis ir tikslais**

Pasiūlymas atitinka politiką, kurią Komisija pristatė Baltojoje knygoje dėl transporto politikos (2011 m.), ir apie ją buvo aiškiai paskelbta skyriuje dėl bendrosios Europos transporto erdvės ir patekimo į uostų rinką. Baltojoje knygoje aiškiai išsakyta Komisijos ketinimas peržiūrėti uosto paslaugų teikimo apribojimus ir padidinti uostų finansavimo skaidrumą, paaiškinant viešojo finansavimo skyrimą įvairiai uosto veiklai, siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo. Pasiūlymas taip pat įvardytas kaip vienas iš pagrindinių II bendrosios rinkos akto veiksmų ir padės baigti kurti Europos bendrąją rinką.

Šiuo pasiūlymu išbaigiama ir papildoma įgyvendinama politika ar jau pateikti pasiūlymai: pasiūlymai dėl transeuropinio transporto tinklo gairių ir Europos infrastruktūros tinklų priemonės, kuriuose nustatoma žemyno gilumos jungčių su uostais gerinimo sistema; siūloma direktyva dėl koncesijos sutarčių sudarymo, kuri taikoma koncesijos sutartims uostuose, ir rengiama iniciatyva „Mėlynoji juosta“, kuria siekiama supaprastinti ES prekėms, kurias gabena į ES uostus įplaukiantys laivai, taikomas muitinės procedūras.

Pasiūlymas taikomas visiems TEN-T uostams, nes pagal savo pobūdį jie visi atlieka svarbų vaidmenį Europos transporto sistemoje: arba lengvina mainus tarp valstybių narių, arba gerina regioninį salų ar periferinių vietovių pasiekiamumą. Tačiau reikėtų pažymėti, kad Sutartyje dėl Europos Sąjungos veikimo nustatyti nediskriminavimo ir įsisteigimo laisvės principai bei konkurencijos taisyklės taip pat taikomi kitiems uostams, kurie nors ir nėra transeuropiniame tinkle, tačiau gali atlikti svarbų vaidmenį vietos lygmeniu arba kituose sektoriuose nei transportas, pavyzdžiui, žvejybos ar turizmo. Valstybės narės taip pat gali nuspręsti taikyti šio siūlomo reglamento nuostatas kitiems uostams.

## **2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

### **2.1 Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Transporto ir mobilumo generalinis direktoratas palaikė dialogą su nacionalinėmis administracijomis, kurios atsako už uostų politiką (susisiekimo ministerijomis). Jis surengė susitikimus su pagrindinėmis uostų sektoriaus asociacijomis: uostų direkcijų (ESPO), privačių terminalų naudotojų (FEPORT), vidaus uostų (EFIP), laivų savininkų (ECSA), ločmanų (EMPA), vilkikų savininkų ir naudotojų (ETA), švartavimo veiklos vykdytojų (EBA), laivybos agentų (ECASBA), krovinių siuntėjų (ESC), dugno gilinimo (EuDA) ir logistikos veiklos vykdytojų (CLECAT). Transporto ir mobilumo generalinis direktoratas taip pat surengė susitikimus su dviem pagrindinėmis uosto darbuotojų profesinėmis sąjungomis, Tarptautine dokinininkų taryba (IDC) ir Europos transporto darbuotojų federacijos dokinininkų padaliniu (ETF). Su sektoriaus socialinio dialogo komitetu pasikonsultuoti buvo neįmanoma, nes jis dar tebekuriamas.

Parengiamasis darbas buvo grindžiamas ekonomine Europos uostų kokybės ir efektyvumo studija. Atliekant šį darbą buvo remiamasi išsamiais moksliniais transporto ekonomikos, uostų ir logistikos tyrimais, taip pat kelis kartus buvo surengtos diskusijos su sektoriaus ir mokslinių tyrimų ekspertais.

Daug konsultuotasi su suinteresuotosiomis šalimis: surengtos dvi internetinės apklausos ir visoms suinteresuotosioms šalims atvira dviejų dienų konferencija Briuselyje (2012 m. rugsėjo 25–26 d.). 2013 m. sausio 18 d. surengtas viešas pagrindinių problemų galutinis svarstymas ir aptartos galimos politikos priemonės bei jų galimas poveikis. Pagrindiniai konsultacijų proceso (2012–2013 m.) rezultatai gali būti trumpai apibūdinti taip:

- visos suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad Europos Sąjungoje būtina užtikrinti stabilias ir sąžiningas konkurencijos tarp uostų ir uosto viduje (konkurencijos tarp tos pačios uosto paslaugos teikėjų uoste) sąlygas. Visos suinteresuotosios šalys sutiko, kad pirmenybė turi būti teikiama teisiniam tikrumui ir verslui palankių sąlygų su kuo mažesne administracine našta kūrimui;
- didelį susirūpinimą kelia nesąžininga uostų konkurencija, kurią lemia uosto infrastruktūros viešasis finansavimas. Valstybės narės ir uostų direkcijos prašo griežtai kontroliuoti valstybės pagalbą;
- didelę dalį uosto paslaugų naudotojų, laivybos bendrovių ir eksporto bei importo bendrovių uosto paslaugos, kurios teikiamos daugelyje ES uostų, netenkina kainos, kokybės ir administracinės naštos atžvilgiu;

- 30 % Europos uostų direktijų nemano, kad dabartinė padėtis yra patenkinama. Tačiau dauguma tų direktijų nesutinka, kad būtų taikomos ES procedūros, kuriomis būtų apribotos valdžios institucijų galimybės sudaryti sutartis ir suteikti leidimus uosto paslaugų teikėjams taikant tiesioginio skyrimo procedūrą. Tam tikrose valstybėse narėse ES koncesijos taisyklių taikymas tam tikroms sutartims, kurios sudarytos uostuose, labai prieštaringas.
- Uosto darbuotojų profesinės sąjungos labai priešinasi bet kokiems ES teisės aktams, kuriais būtų pakeista tam tikrose valstybėse narėse dabar galiojanti darbo uoste reglamentavimo tvarka. Laivo vedimo paslaugų teikėjų atstovai teigia, kad laivo vedimo paslauga, nors ir teikiama už atlygį, nėra ekonominė paslauga, todėl tokioms paslaugoms konkurencijos tvarka neturėtų būti taikoma.
- Dauguma suinteresuotųjų šalių sutinka, kad ES uostų sistema turi keistis ir prisitaikyti prie svarbių iššūkių, susijusių su nedideliu finansavimu, konkurencija su uostais kaimyninėse trečiosiose šalyse ir kituose pasaulio regionuose, pridėtinės vertės ir darbo vietų kūrimu bei su poveikio aplinkai mažinimu. Jos visos sutinka, kad svarbu garantuoti ir, jei įmanoma, padidinti ES finansavimą, skiriamą uostams ir jūrų transportui.

## 2.2 Poveikio vertinimas

Atlikus poveikį vertinimą nustatyti penki veiklos tikslai, susiję su dviem pirmiau nurodytais pagrindiniais sunkumais.

### 2.2.1 *Modernizuoti uosto paslaugas ir veiklą*

Visų pirma, jei uosto paslaugos ir veikla būtų labiau optimizuoti, kai kurie TEN-T uostai galėtų aptarnauti arba pritraukti daugiau krovinių ir keleivių, naudodami esamą infrastruktūrą. Šį tikslą galima suskaidyti į tris veiklos tikslus:

#### (1) Aiškiau nustatyti ir palengvinti patekimo į uosto paslaugų rinką sąlygas

Pasiekus šį tikslą turėtų sumažėti patekimo į uosto paslaugų rinką apribojimų, nes būtų aiškiau nustatyta teisinė sistema ir panaikintas dabartinis teisinis neapibrėžtumas, kurį lemia pagal Sutartį nustatytos horizontaliosios taisyklės ir viešojo pirkimo taisyklės.

#### (2) Užtikrinti, kad paskirtieji uosto paslaugų teikėjai nepiktnaudžiautų rinka

Pasiekus šį tikslą turėtų būti užtikrinta, kad paskirtieji paslaugų teikėjai galėtų teikti savo paslaugas mažiausiomis išlaidomis, kartu toliau vykdydami savo užduotis, o pririekus ir viešosios paslaugos įpareigojimus, visų pirma saugos, saugumo ir aplinkosaugos srityje.

#### (3) Tobulinti uostuose taikomus koordinavimo mechanizmus

Pasiekus šį tikslą krovinių siuntėjams, logistikos paslaugų teikėjams ir krovinių savininkams turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos vykdyti veiklą, nes sumažėtų su naudojimusi uosto paslaugomis susijusios laiko ir piniginių sąnaudų. Koordinavimas taip pat turėtų naudoti uoste veiklą vykdančius subjektus, nes padidėtų sinergija, aptarnaujant tuos pačius klientus nebeliktų veiklos dubliavimo.

## 2.2.2 *Sukurti pagrindines sąlygas investicijoms į uostus pritraukti*

Antra, didesnis finansinis uostų skaidrumas ir autonomija turėtų padėti sukurti vienodas konkurencijos sąlygas, paskatinti efektyvesnę apmokestinimą, o kartu ir pritraukti daugiau investicijų. Šį tikslą galima suskaidyti į du papildomus veiklos tikslus:

- (4) Užtikrinti, kad finansiniai valdžios institucijų, uostų direkcijų ir uosto paslaugų teikėjų santykiai būtų skaidrūs

Pasiekus šį tikslą turėtų būti užtikrintas valdžios institucijų funkcijų ir komercinės veiklos finansinis skaidrumas – tuomet uostai ir paslaugų teikėjai negalėtų pasinaudoti nesąžiningais konkurenciniais pranašumais.

- (5) Užtikrinti, kad uosto infrastruktūros mokesčiai būtų nustatomi savarankiškai ir būtų skaidrūs

Pasiekus šį tikslą infrastruktūra būtų naudojama efektyviau, uostų infrastruktūra būtų planuojama, prižiūrima ir eksploatuojama bei į ją investuojama ekonominiu atžvilgiu racionaliau, be to, mokesčiai būtų nustatomi atsižvelgiant į aplinkosauginius ir naudos visuomenei kriterijus.

Remiantis tuo, kas išdėstyta, apsvaistytos 4 galimos politikos priemonės:

- (1) 1 politikos priemonių rinkinys: „Skaidrumas“.

Pasirinkus 1 politikos priemonių rinkinį būtų taikoma neprivaloma priemonė (neprivalomas komunikatas), kurios paskirtis – aiškiau nustatyti patekimo į uosto paslaugų rinką sąlygas ir palengvinti jas. Tačiau privalomos nuostatos būtų taikomos monopolijos ar oligopolijos atvejais. Tokiais atvejais paslaugų kainos būtų prižiūrimos, siekiant išvengti pernelyg didelio ar diskriminacinio apmokestinimo. Tačiau už finansavimą ir uosto mokesčių nustatymą atsakytų kompetentingos institucijos su sąlyga, kad būtų užtikrinamas skaidrumas. Paslaugų koordinavimą uosto viduje garantuotų uosto naudotojų komitetas.

- (2) 2 politikos priemonių rinkinys: „Reguliuojama konkurencija“

Pasirinkus 2 politikos priemonių rinkinį būtų taikomas laisvės teikti paslaugas pagal reguliuojamo patekimo į rinką schemą principas. Tokiomis reguliuojamo patekimo į rinką sąlygomis laisvė teikti paslaugas gali būti apribota, jeigu tai būtina dėl vietos stygiaus uosto teritorijoje arba dėl viešosios paslaugos įpareigojimų (paslaugų pasiūla, prieinamumas ir pan.) Tokiais atvejais naujai paskirtoms paslaugoms taikoma viešo konkurso tvarka, o uosto viduje vykdomos veiklos atveju paslaugos turi būti teikiamos tik tame uoste, kuriame teikti paslaugas gautas paskyrimas. Paslaugoms, kurios teikiamos monopolijos ar oligopolijos sąlygomis, taikoma kainų priežiūra. Valdžios institucijų, uostų direkcijų ir uosto paslaugų teikėjų finansinių santykių skaidrumas užtikrinamas atskiriant sąskaitas, o taisyklėmis uosto infrastruktūros mokesčių nustatymas susiejamas su faktinėmis išlaidomis. Paslaugų koordinavimą uosto viduje užtikrina uosto naudotojų komitetas.

- (3) 2a politikos priemonių rinkinys: „Reguliuojama konkurencija ir uostų autonomija“

2a politikos priemonių rinkinys – tai 2 politikos priemonių rinkinys su toliau nurodytais skirtumais.

Įpareigojimas rengti viešuosius konkursus dėl vietos stygiaus ar viešosios paslaugos įpareigojimų taikomas ne tik naujoms sutartims, bet ir tuomet, kai padaroma esminių

pakeitimų galiojančiose sutartyse. Paslaugų teikėjų, veikiančių monopolijos sąlygomis, reguliavimo priežiūros mastas labiau ribotas: tokia priežiūra taikoma tik rinkoms, kuriose negali būti konkuruojama, t. y. rinkoms, kuriose nerengiami vieši konkursai. Uostams suteikiama daugiau autonomijos, susijusios su infrastruktūros apmokestinimu: užuot nustačius reikalavimą mokesčius susieti su faktinėmis išlaidomis, kiekvienam uostui suteikiama teisė pačiam nustatyti uosto mokesčių struktūrą ir dydį su sąlyga, kad apmokestinimo politika bus skaidri. Tokia iniciatyva taip pat skatina mokesčių diferenciaciją, grindžiamą laivų eksploatacinėmis charakteristikomis, susijusiomis su poveikiu aplinkai.

(4) 3 politikos priemonių rinkinys: „Visiška konkurencija ir uostų autonomija“

3 politikos priemonių rinkinys grindžiamas 2a politikos priemonių rinkiniu: jį pasirinkus įpareigojimai papildomai nustatomi bent dviem konkuruojantiems ir nepriklausomiems veiklos vykdytojams kiekvienai uosto paslaugai teikti, jei veiklos vykdytojų skaičius ribojamas dėl vietos stygiaus. Taip pat būtų užtikrintas funkcijų arba teisinis atskyrimas. Dėl tokio atskyrimo padaugėtų uostuose veikiančių subjektų: siekiant užtikrinti tolesnį uosto veikimą reiktų sustiprinti uosto direkcijos pagrindinį koordinuojamąjį vaidmenį. Kaip ir 2a politikos priemonių rinkinyje kiekviena uosto direkcija galėtų laisvai nustatyti infrastruktūros mokesčių struktūrą ir dydį vadovaudamasi savo komercine praktika.

Išanalizavusi įvairias galimybes ir galimą poveikį Komisija nusprendė, kad geriausias priemonių rinkinys yra 2a politikos priemonių rinkinys su krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugų variantu. Siūlyti naujų teisinių nuostatų, reglamentuojančių priemones, susijusias su patekimu į krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugų rinką, nereikia. Esamos taisyklės ir reikalavimai bus paaiškinti komunikate. Tačiau krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugoms būtų taikomos paslaugų teikėjų, turinčių monopolinę ar oligopolinę padėtį, kainų reguliavimo priežiūros ir sąskaitų skaidrumo taisyklės.

Poveikio vertinime pabrėžiama galima nauda, susijusi su mažesnėmis išlaidomis (iki 2030 m. būtų sutaupyta 10 mlrd. EUR), trumpųjų nuotolių laivybos plėtojimu ir mažesnėmis kelių spūstimis bei darbo vietų kūrimu. Poveikio vertinime nurodoma, kad dėl šio pasiūlymo neatsirastų didelių tiesioginių pokyčių, susijusių su administraciniais formalumais uostuose. Suteikus laisvę teikti paslaugas sumažėtų uostų administracinės išlaidos, nors tam tikrais atvejais kainų priežiūrai vykdyti ir konsultacijoms su paslaugų naudotojais gali prireikti papildomų administracinių išteklių. Tačiau reiktų pažymėti, kad šis pasiūlymas netiesiogiai padės supaprastinti formalumus, nes bus panaikinti apribojimai. Papildomos priemonės, kaip supaprastinti administracinius formalumus, taip pat bus pasiūlytos naujoje iniciatyvoje „Mėlynoji juosta“.

### **3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI**

#### **3.1 Siūlomų veikslių santrauka**

Į pasiūlymą įtraukti šie pagrindiniai elementai:

- Reglamentas taikomas visiems jūrų uostams, nurodytiems Komisijos pasiūlyme dėl Sąjungos gairių dėl transeuropinio transporto tinklo.
- Laisvė teikti paslaugas bus taikytina uosto paslaugoms. Tačiau uosto valdymo įstaigos konkrečių uosto paslaugų teikėjams gali nustatyti minimalius reikalavimus. Tokie nustatyti reikalavimai turi būti susiję tik su profesine kvalifikacija, būtina

įranga ar jūrų saugumu, bendrąja sauga ir saugumu uoste ir atitinkamais aplinkosauginiais reikalavimais. Šie reikalavimai neturėtų būti naudojami kaip būdas netiesiogiai sukurti patekimo į rinką kliūtis, todėl kriterijai turėtų būti objektyvūs ir proporcingi, kad visiems veiklos vykdytojams (esamiems ir potencialiems) būtų taikoma vienoda tvarka. Potencialūs veiklos vykdytojai turėtų turėti galimybę naudotis mokymo paslaugomis, kad įgytų reikiamų konkrečių vietos lygmens žinių.

- Minėtoji nuostata nebus taikoma krovinių tvarkymo paslaugoms ir keleivių aptarnavimo terminalams. Tų paslaugų teikimas dažnai organizuojamas naudojant koncesijos sutartis, kurios patenka į būsimos Direktyvos dėl koncesijos sutarčių skyrimo, kurią pasiūlė Komisija<sup>2</sup>, taikymo sritį. Tačiau papildomos teisinės nuostatos galėtų sukliudyti šiuo metu dedamoms pastangoms pradėti socialinį dialogą Sąjungos lygmeniu. Kitaip nei laivo vedimo paslaugos, kuriomis naudojamos norint įplukdyti laivą į uostą ir išplukdyti iš jo, atviroje jūroje teikiamos laivo vedimo paslaugos neturi tiesioginio poveikio uostų veiklos efektyvumui, todėl tokių paslaugų į šį reglamentą įtraukti nereikia.
- Kai tai būtina, minėtai laisvei teikti paslaugas gali būti taikoma tvarka, pagal kurią apribojamas paslaugų teikėjų skaičius. Šis apribojimas turėtų būti grindžiamas dviem elementais: vietos stygiumi ar naudojimu tik iš anksto numatytais paskirčiais (tokiais oficialiame uosto plėtros plane aiškiai nustatytais atvejais gali būti pateisinamas sprendimas apriboti veiklos vykdytojų, vykdančių veiklą uosto teritorijoje, skaičių) arba veiklos vykdytojui nustatomu viešosios paslaugos įpareigojimu, kurio paskirtis turėtų būti aiški, o visuomenė apie tą paskirtį informuota.
- Valstybė narė turėtų turėti galimybę paskirti institucijas, kurios būtų kompetentingos nustatyti viešosios paslaugos įpareigojimą pagal galiojančias valstybės pagalbos taisykles. Įpareigojimais teikti viešąsias paslaugas turi būti nustatyti skaidriai, būti nediskriminaciniai, juos turi būti įmanoma patikrinti ir jie turi būti susiję su uosto paslaugos pasiūla (be pertrūkių), prieinamumu (visiems naudotojams) ar įperkamumu (tam tikrų kategorijų naudotojams).
- Jeigu viešosios paslaugos įpareigojimus kompetentinga institucija nustatys uoste ar keliuose uostuose, ta institucija turės galimybę organizuoti ir komerciškai naudotis konkrečiomis uosto paslaugomis pati su sąlyga, kad jos veikla bus vykdoma tik uoste ar uostuose, kuriuose ji nustato viešosios paslaugos įpareigojimus.
- Darbuotojų teisės turėtų būti apsaugotos, o valstybės narės turėtų turėti galimybę dar labiau sustiprinti tas teises įmonių ir senoje įmonėje dirbančių darbuotojų perdavimo atveju.
- Tais atvejais, kai uosto valdymo įstaigos naudojasi viešosiomis lėšomis, lėšų apskaita turi būti skaidri, kad būtų galima nustatyti, jog šios viešosios lėšos naudojamos veiksmingai ir tinkamai.
- Tais atvejais, kai paskirtieji uosto paslaugų teikėjai nedalyvauja atvira viešame konkurse, ir vidinių veiklos vykdytojų atveju turėtų būti užtikrinta, kad paslaugos kaina būtų skaidri, nediskriminacinė ir kad ji būtų nustatyta įprastomis rinkos

---

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



sąlygomis, visų pirma, kad bendri mokesčiai neviršytų visų patirtų išlaidų ir pagrįsto pelno.

- Uosto valdymo įstaigos nustato uosto infrastruktūros mokesčius savarankiškai ir laikydamosi savo komercinės ir investicijų strategijos.
- Uosto infrastruktūros mokesčiai gali būti diferencijuojami atsižvelgiant į komercinę praktiką, susijusią su dažnu naudojimu uosto paslaugomis, arba siekiant paskatinti veiksmingiau naudoti uosto infrastruktūrą, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ar užtikrinti, kad vykdant transportavimo veiklą būtų daromas mažas poveikis aplinkai, energija vartojama efektyviai arba išmetama mažai anglies dioksido.
- Kiekviename uoste sudaromas uosto naudotojų komitetas. Šiame komitete dalyvauja laivų naudotojų, krovinių savininkų ar kitų uosto naudotojų, kurių prašoma mokėti uosto infrastruktūros mokestį ar uosto paslaugos mokestį, atstovai. Su šiuo komitetu konsultuojamasi dėl uosto infrastruktūros mokesčių struktūros ir dydžio, o tam tikrais atvejais dėl uosto paslaugų mokesčių.
- Uosto valdymo įstaiga konsultuojasi su suinteresuotosiomis šalimis, pavyzdžiui, uoste įsisteigusiomis įmonėmis, uosto paslaugų teikėjais ir uosto naudotojais įvairiais klausimais, pavyzdžiui, dėl uosto paslaugų teikimo koordinavimo, susisiekiama su žemyno giluma arba administracinės tvarkos.
- Valstybės narės užtikrina, kad nepriklausoma priežiūros įstaiga kontroliuotų ir prižiūrėtų šio reglamento taikymą. Tai gali būti jau veikianti įstaiga. Įvairios nepriklausomos priežiūros įstaigos keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus, taip pat glaudžiai bendradarbiauja, kad viena kitai padėtų atlikti joms pavestas užduotis.

### **3.2 Teisinis pagrindas**

Šio pasiūlymo teisinis pagrindas yra Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 100 straipsnio 2 dalis.

### **3.3 Subsidiarumo principas**

Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 58, 90 ir 100 straipsnius tinkamai veikiančios vidaus rinkos tikslai pagal bendrąją transporto politiką taikomi uostams.

Didelė dalis TEN-T uostams tenkančio jūrų prekybos srauto yra susijusi su prekyba tarp valstybių narių arba tarptautine prekyba. Uostų funkcija yra aiškiai europinio pobūdžio: maždaug viena iš kiekvienų dviejų tonų per uostus vežamų prekių gaunama iš kitos valstybės narės nei valstybė narė, kurioje yra uostas, per kurį prekės vežamos tranzitu, arba vežama į tą kitą valstybę jūra ar sausuma<sup>3</sup>. Pavieniais valstybių narių veiksmais negalima užtikrinti vienodų konkurencijos sąlygų ES vidaus rinkoje, taip pat valstybės narės negali imtis veiksmų, kad padidintų uostų, kurie yra tame pačiame transeuropiniame koridoriuje, bet kitose valstybėse narėse, našumą.

---

<sup>3</sup> Valstybių narių tarpusavio prekybos ir prekybos, vykdomos tarp valstybės narės ir ne ES šalies per kitą valstybę narę, rezultatas.

Todėl, net ir atsižvelgus į specifinį uostų sektoriaus pobūdį ir ilgaamžius jo ryšius su vietos istorija ir kultūra, siūloma iniciatyva atitinka subsidarumo principą dėl prižasčių, susijusių su vidaus rinka, tinklo poveikiu ir tarptautiniu uostų sektoriaus pobūdžiu.

### **3.4 Proporcingumo principas**

Reglamentas taikomas tik TEN-T jūrų uostams. Tai užtikrins proporcingumą, nes labai mažiems uostams, kurių vaidmuo Europos transporto sistemoje nėra didelis, nebus nustatomos nereikalingos taisyklės. TEN-T jūrų uostams (kitai nei labai mažiems uostams) tenka labai dideli eismo srautai ir, kaip matyti iš jų pavadinimo, jie labai svarbūs tarptautinei ir tarp Europos šalių vykstančiai prekybai – todėl ir Europos vidaus rinkai ir (arba) Sąjungos sanglaudai. Be to, TEN-T uostai atitinka ES finansavimo reikalavimus.

Reglamento taikymo sritis nebuvo susiaurinta taip, kad reglamentas būtų taikomas tik pagrindiniams uostams – taip siekta išvengti konkurencijos tarp pagrindinių uostų ir kitų TEN-T uostų iškraipymo. Be to, kad tinklas veiktų efektyviai ir kad kroviniai galėtų būti pristatomi į visus regionus, reikia ir pagrindinių uostų (paprastai tai centriniai transporto mazgai), ir ne pagrindinių TEN-T uostų.

### **3.5 Pasirinkta priemonė**

Nors valstybės narės, regioninės ir vietos valdžios institucijos tradiciškai buvo pagrindiniai subjektai, kurie plėtodavo uosto infrastruktūrą ir valdydavo ją, ši padėtis pamažu keičiasi. Transportavimo veiklos vykdytojai, savarankiškos viešosios įstaigos ir subjektai bei kiti privatūs ir viešieji subjektai taip pat aktyviai dalyvauja uosto plėtros, valdymo ir jo darbo organizavimo veikloje. Todėl svarbu užtikrinti, kad šis teisės aktas dėl patekimo į uosto paslaugų rinką ir uostų finansinio skaidrumo būtų taikomas visuotinai. Be to, siekiant užtikrinti vienodą įgyvendinimą, to įgyvendinimo kontrolę ir vienodas konkurencijos sąlygas vidaus rinkoje, visos siūlomo teisės akto nuostatos turėtų būti tiesiogiai privalomos. Todėl Komisija nusprendė, kad šiam pasiūlymui labiausiai tinkanti teisinė priemonė yra reglamentas. Toks pasirinkimas taip pat padės valstybėms narėms ir Komisijai išvengti papildomos administracinės naštos.

### **3.6 Europos ekonominė erdvė**

Siūlomas reglamentas susijęs su Europos ekonomine erdve (EEE), todėl turėtų būti jai taikomas.

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS**

**kuriuo nustatoma patekimo į uosto paslaugų rinką ir finansinio uostų skaidrumo sistema**

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,  
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,  
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,  
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,  
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę<sup>4</sup>,  
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>5</sup>,  
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,  
kadangi:

- (1) siekiant paskatinti augimą ir užtikrinti efektyvesnį transeuropinio transporto tinklo bei vidaus rinkos naudojimą ir veikimą, uostus būtina visiškai integruoti į vientisas logistikos ir transporto grandines. Šiam tikslui būtinos šiuolaikiškos uosto paslaugos, kurios padėtų efektyviai naudoti uostus ir kurti investicijoms palankias sąlygas, kad uostus būtų galima plėtoti atsižvelgiant į esamus ir būsimus transporto ir logistikos reikalavimus;
- (2) Komunikate „II bendrosios rinkos aktas. Drauge už naują augimą“<sup>6</sup> Komisija primena, kad jūrų transporto patrauklumas priklauso nuo to, ar uostų paslaugos pakankamos, veiksmingos ir patikimos, taip pat kad būtina spręsti klausimus, susijusius su viešojo finansavimo ir uosto mokesčių skaidrumu, administracinių formalumų supaprastinimu uostuose ir paslaugų teikimui uostuose taikomų apribojimų peržiūra;
- (3) sudarius palankias sąlygas patekti į uosto paslaugų rinką Sąjungos lygmeniu ir užtikrinus jūrų uostų finansinį skaidrumą ir autonomiją pagerės uosto naudotojams

---

<sup>4</sup> OL C , , p. .

<sup>5</sup> OL C , , p. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 *final* (2012 10 3).

teikiamų paslaugų kokybė ir efektyvumas, taip pat bus sudarytos palankesnės sąlygos investicijoms į uostus, o tai padės sumažinti transporto naudotojų išlaidas, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ir geriau integruoti jūrų transportą su geležinkelių, vidaus vandens kelių ir kelių transportu;

- (4) didžioji dalis Sąjungos jūrų transporto operacijų vykdoma per transeuropinio transporto tinklo jūrų uostus. Kad šio reglamento tikslą būtų galima pasiekti proporcingai, kitiems uostams nenustatant nereikalingų reikalavimų, šis reglamentas turėtų būti taikomas transeuropinio transporto tinklo uostams, kurių kiekvienas atlieka svarbų vaidmenį Europos transporto sistemoje, t. y. arba tame uoste aptarnaujama daugiau kaip 0,1 % visų ES krovinių ar visų keleivių, arba jis padeda užtikrinti geresnį regioninį susisiekimą su salomis ar periferinėmis vietovėmis, tačiau valstybės narės turi galimybę nuspręsti taikyti šį reglamentą ir kitiems uostams. Atviroje jūroje teikiamos laivo vedimo paslaugos neturi tiesioginio poveikio uostų efektyvumui, nes tomis paslaugomis nėra naudojamosi tiesioginiam įplaukimui į uostus ir išplaukimui iš jų, todėl tokių paslaugų į šį reglamentą įtraukti nereikia;
- (5) Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 56 straipsnio tikslas – panaikinti laisvės teikti paslaugas Sąjungoje apribojimus. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 58 straipsnį tai turėtų būti pasiekta laikantis su transportu susijusios antraštinės dalies nuostatų, o konkrečiau – 100 straipsnio 2 dalies;
- (6) savarankiškas paslaugų teikimas, t. y. kai laivybos bendrovės arba uosto paslaugų teikėjai savo nuožiūra samdo darbuotojus ir patys teikia uosto paslaugas, tam tikrose valstybėse narėse reglamentuojamas dėl saugos ar socialinių priežasčių. Suinteresuotosios šalys, su kuriomis Komisija konsultavosi rengdama savo pasiūlymą, atkreipė dėmesį į tai, kad tuo atveju, jei Sąjungos lygmeniu būtų suteiktas bendras leidimas savarankiškai teikti paslaugas, reikėtų nustatyti papildomas saugą ir socialinius klausimus reglamentuojančias taisykles, kad būtų išvengta galimo neigiamo poveikio šiose srityse. Todėl šiuo etapu tikslinga nereglamentuoti šio klausimo Sąjungos lygmeniu ir palikti valstybėms narėms galimybę reglamentuoti savarankišką uosto paslaugų teikimą arba ne. Todėl šiuo reglamentu turėtų būti reglamentuojamas tik uosto paslaugų teikimas už atlygį;
- (7) siekiant užtikrinti, kad uostai būtų valdomi efektyviai, saugiai ir nekenkiant aplinkai, uosto valdymo įstaiga turėtų turėti galimybę reikalauti, kad uosto paslaugų teikėjai įrodytų, jog tenkina minimalius tinkamam paslaugų teikimui keliamus reikalavimus. Šie minimalūs reikalavimai turėtų apsiriboti aiškiai nustatytais sąlygų, susijusių su profesine veiklos vykdytojų kvalifikacija (įskaitant mokymo srityje) ir reikiama įranga, rinkiniu – tiek, kiek tokie reikalavimai yra skaidrūs, nediskriminaciniai, objektyvūs ir susiję su uosto paslaugų teikimu;
- (8) uosto paslaugų teikėjo disponavimas reikiama įranga turėtų reikšti, kad jis tą įrangą valdo nuosavybės teise, nuomojasi ją arba yra sudaręs išperkamosios nuomos sutartį ir kad bet kuriuo atveju jis tiesiogiai ir neginčijamai kontroliuoja tą įrangą, taip siekiant užtikrinti, kad jis galėtų naudotis tokia įranga kas kartą, kai atsiras būtinybė;
- (9) teisės teikti uosto paslaugas suteikimo procedūra, kai reikalaujama įvykdyti minimalius reikalavimus, turėtų būti skaidri, objektyvi ir nediskriminacinė, o uosto paslaugų teikėjams turėtų sudaryti sąlygas pradėti teikti uosto paslaugas laiku;

- (10) uostai apima riboto ploto geografines teritorijas, todėl tam tikrais atvejais patekimui į rinką galėtų būti taikomi apribojimai: dėl žemės stygiaus arba dėl to, kad pagal oficialų plėtros planą, kuriame numatyti skaidrūs žemėnaudos planai, ir pagal atitinkamus nacionalinės teisės aktus (pavyzdžiui, su miestų ir kaimo vietovių planavimo tikslais susijusius teisės aktus) žemė skirta tik tam tikros rūšies veiklai vykdyti;
- (11) apie bet kokį ketinimą apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių turėtų iš anksto paskelbti kompetentinga institucija, ir tas ketinimas turėtų būti išsamiai pagrįstas, kad suinteresuotosios šalys turėtų galimybę pateikti savo pastabas. Bet kokio apribojimo kriterijai turėtų būti objektyvūs, skaidrūs ir nediskriminaciniai;
- (12) siekiant atvirumo ir skaidrumo, apie uosto paslaugų teikėjų atrankos tvarką ir jos taikymo rezultatus turėtų būti skelbiama viešai, o visi dokumentai turėtų būti perduoti suinteresuotosioms šalims;
- (13) uosto paslaugų teikėjų atrankos tvarka (taikytina, kai tų paslaugų teikėjų skaičius yra apribotas) turėtų atitikti Direktyvoje .../... [dėl koncesijos]<sup>7</sup> nustatytus principus ir metodą, įskaitant ribines vertes ir sutarčių vertės nustatymo metodą, taip pat esminių pakeitimų apibrėžtį ir su sutarties galiojimo laikotarpiu susijusius elementus;
- (14) viešosios paslaugos įpareigojimų tvarka, dėl kurios taikymo būtų apribotas uosto paslaugos teikėjų skaičius, turėtų būti pateisinama tik viešojo intereso priežastimis, taip siekiant užtikrinti uosto paslaugų prieinamumą visiems naudotojams, uosto paslaugų pasiūlą visus metus arba uosto paslaugų įperkamumą tam tikrų kategorijų naudotojams;
- (15) kai būtina apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių, valstybė narė, siekdama apsaugoti konkurenciją, priimti sprendimą dėl tokio apribojimo gali pavesti kitai institucijai. Bet koks uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimas turėtų būti nustatomas laikantis atviros, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos. Tokio reikalavimo neturėtų būti laikomasi, kai viešosios paslaugos įpareigojimai turi būti tiesiogiai nustatyti kompetentingai institucijai arba vidiniam veiklos vykdytojui;
- (16) šiuo reglamentu neatmetama, kad kompetentingos institucijos gali skirti kompensaciją už viešosios paslaugos įpareigojimų įvykdymą, jei tokia kompensacija skiriama laikantis galiojančių valstybės pagalbos taisyklių. Jeigu viešosios paslaugos įpareigojimai atitinka visuotinės ekonominės svarbos paslaugų kriterijus, turėtų būti užtikrinta atitiktis 2011 m. lapkričio 20 d. Komisijos sprendimui dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriama tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas<sup>8</sup>, 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentui (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriama visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms<sup>9</sup> ir Europos Sąjungos bendrosioms nuostatomis dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma<sup>10</sup>;

<sup>7</sup> Direktyvos dėl koncesijos sutarčių skyrimo pasiūlymas – COM(2011) 897 *final*.

<sup>8</sup> OL L 7, 2012 1 11, p. 3.

<sup>9</sup> OL L 114, 2012 4 26, p. 8.

<sup>10</sup> OL C 8, 2012 1 11.

- (17) uosto valdymo įstaiga neturėtų diskriminuoti uosto paslaugų teikėjų, visų pirma sudaryti palankias sąlygas įmonei ar įstaigai, kurios veikla ji yra suinteresuota;
- (18) valstybėje narėje paskirtos kompetentingos institucijos turėtų turėti galimybę nuspręsti teikti uosto paslaugas, susijusias su viešosios paslaugos įpareigojimais, pačios arba tiesiogiai pavesti tokių paslaugų teikimą tiesiogiai vidiniam veiklos vykdytojui. Jeigu kompetentinga institucija nusprendžia teikti paslaugas pati, paslaugos gali būti teikiamos per tarpininkus, kuriuos kompetentinga institucija yra įdarbinusi arba kuriems yra suteikusi pavedimą. Kai toks apribojimas taikomas visuose TEN-T uostuose, esančiuose valstybės narės teritorijoje, Komisija turėtų būti apie tai informuojama. Tais atvejais, kai valstybės narės kompetentingos institucijos renkasi tokią galimybę, vidiniai veiklos vykdytojai uosto paslaugas teikia tik uoste arba uostuose, kuriuose vykdyti veiklą yra paskirti. Be to, šiais atvejais tokio veiklos vykdytojo taikomus uosto paslaugų mokesčius turėtų patikrinti nepriklausoma priežiūros įstaiga;
- (19) valstybės narės turėtų išlaikyti įgaliojimus užtikrinti deramą uosto paslaugas teikiančių įmonių darbuotojų socialinės apsaugos lygį. Šis reglamentas nedaro poveikio valstybių narių socialinių ir darbo taisyklių taikymui. Tais atvejais, kai ribojamas uosto paslaugų teikėjų skaičius, jei sudarius uosto paslaugų sutartį gali pasikeisti uosto paslaugų teikėjas, kompetentingos institucijos turėtų turėti galimybę paprašyti pasirinktą paslaugų teikėją taikyti Tarybos direktyvos 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo<sup>11</sup> nuostatas;
- (20) daugelyje uostų krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo terminaluose paslaugų teikėjams teisė patekti į rinką suteikiama sudarant viešosios koncesijos sutartis. Tokios rūšies sutartis reglamentuos Direktyva .../...[dėl koncesijos]. Todėl šio reglamento II skyrius neturėtų būti taikomas krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugoms, tačiau valstybės narės turėtų turėti galimybę pačios spręsti, ar taikyti to skyriaus taisyklės šių dviejų rūšių paslaugoms. Dėl kitokių rūšių sutarčių, kurias valdžios institucijos naudoja suteikdamos teisę patekti į krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo terminaluose paslaugų rinką, Europos Sąjungos Teisingumo Teismas patvirtino, kad kompetentingos institucijos, sudarydamos tokias sutartis, turi laikytis skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Šie principai yra visiškai taikytini visų uosto paslaugų teikimui;
- (21) viešąsias lėšas gaunančių jūrų uostų bei uosto paslaugų teikėjų ir valdžios institucijų finansiniai santykiai turėtų būti skaidrūs, kad būtų galima užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas ir išvengti rinkos iškraipymo. tuo atžvilgiu šiame reglamente numatyta Komisijos direktyvoje 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse<sup>12</sup> nustatytus finansinių santykių skaidrumo principus taikyti ir kitų kategorijų adresatams, nedarant poveikio direktyvos taikymo sričiai;
- (22) tais atvejais, kai viešąsias lėšas gaunanti uosto valdymo įstaiga taip pat vykdo paslaugų teikėjos veiklą, ją reikia įpareigoti atskirai tvarkyti sąskaitas, susijusias su veikla, kurią ji vykdo kaip uosto valdymo įstaiga, ir veikla, kurią ji vykdo

<sup>11</sup> OL L 82, 2001 3 22, p. 16.

<sup>12</sup> OL L 318, 2006 11 17, p. 17.

konkurencijos sąlygomis, taip siekiant užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas, viešųjų lėšų skyrimo ir naudojimo skaidrumą ir siekiant išvengti rinkos iškraipymo. Bet kuriuo atveju turėtų būti užtikrinta atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms;

- (23) uosto paslaugų teikėjų, kurie paskirti nesilaikant atviros, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos, taikomi uosto paslaugų mokesčiai susiję su didesne rizika, kad kainos bus pernelyg aukštos, atsižvelgiant į tų uosto paslaugų teikėjų monopolistinę ar oligopolistinę padėtį ir į tai, kad jų rinkoje negali būti konkurencijos. Tokia pati rizika susijusi ir su vidinių veiklos vykdytojų, apibrėžtų šiame reglamente, taikomais mokesčiais. Dėl sąžiningų rinkos mechanizmų stygiaus toms paslaugoms teikti turėtų būti nustatyta tvarka, kuri užtikrintų, kad už minėtas paslaugas renkami mokesčiai būtų grindžiami įprastomis atitinkamos rinkos sąlygomis ir būtų nustatomi skaidriai ir netaikant diskriminacijos;
- (24) siekiant efektyvumo, kiekvieno atskiro uosto infrastruktūros mokesčiai turėtų būti nustatomi skaidriai ir savarankiškai, laikantis to uosto komercinės ir investicijų strategijos;
- (25) siekiant plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą ir pritraukti laivų, kurių eksploatacinės charakteristikos, susijusios su poveikiu aplinkai, arba jais vykdomos transportavimo veiklos (visų pirma atviroje jūroje arba sausumoje vykdomos jūrų transporto veiklos) charakteristikos, susijusios su energijos vartojimo efektyvumu ir anglies dioksido išmetimu, geresnės už vidutines, turėtų būti leidžiama uosto infrastruktūros mokesčius diferencijuoti. Toks diferencijavimas turėtų padėti vykdyti aplinkos ir kovos su klimato kaita politiką ir užtikrinti uosto ir jo apylinkių darnų vystymąsi, visų pirma mažinant į uostą įplaukiančių ir ten stovinčių laivų poveikį aplinkai;
- (26) turėtų veikti tinkama infrastruktūra, kad su uostų naudotojais, kurių prašoma mokėti uosto infrastruktūros mokestį ir (arba) uosto paslaugos mokestį, būtų reguliariai konsultuojamasi tais atvejais, kai nustatomas ir keičiamas uosto infrastruktūros mokestis ir uosto paslaugos mokestis. Uostų valdymo įstaigos taip pat turėtų reguliariai konsultotis su kitomis suinteresuotosiomis šalimis pagrindiniais klausimais, susijusiais su darniu uosto vystymusi, jo našumu ir pajėgumu pritraukti ir skatinti ūkinę veiklą, pavyzdžiui, dėl uosto paslaugų koordinavimo uosto teritorijoje ir susisiekiama su žemyno giluma bei administracinių uosto procedūrų efektyvumo;
- (27) siekiant užtikrinti tinkamą ir veiksmingą šio reglamento taikymą, kiekvienoje valstybėje narėje turėtų būti paskirta nepriklausoma priežiūros įstaiga – tai galėtų būti jau veikianti įstaiga;
- (28) įvairios nepriklausomos priežiūros įstaigos turėtų keistis informacija apie savo darbą ir bendradarbiauti, kad būtų užtikrintas vienodas šio reglamento taikymas;
- (29) siekiant papildyti ir iš dalies pakeisti tam tikras neesmines šio reglamento nuostatas, visų pirma skatinti vienodai taikyti aplinkosauginius mokesčius, Sąjungos lygmeniu padidinti aplinkosauginių mokesčių darnumą ir užtikrinti, kad būtų taikomi bendri apmokestinimo principai, siekiant skatinti trumpųjų nuotolių laivybą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti aktus dėl bendros laivų klasifikacijos, kuro ir veiklos tipų, pagal kuriuos būtų diferencijuojami infrastruktūros mokesčiai, ir dėl uosto infrastruktūros mokesčiams taikytinų bendrų apmokestinimo principų. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį

darbą Komisija tinkamai konsultuotusi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;

- (30) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti perduoti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su atitinkama tvarka, pagal kurią nepriklausomos priežiūros įstaigos keistųsi informacija. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai<sup>13</sup>;
- (31) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. modernizuoti uosto paslaugas ir sukurti deramas sąlygas, kad į visus transeuropinio transporto tinklo uostus būtų pritraukta reikiamų investicijų, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl europinio jū masto, tarptautinio ir tarpvalstybinio uostų bei su uostais susijusio jūrų verslo pobūdžio, ir todėl, siekiant užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas Europoje, tų tikslų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, Sąjunga, vadovaudamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsniu, gali priimti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;
- (32) šiuo reglamentu nepažeidžiamos pagrindinės teisės ir principai, pirmiausia įtvirtinti Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje.

---

<sup>13</sup> OL L 55, 2011 2 28, p. 13



PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

## I SKYRIUS. Dalykas, taikymo sritis ir sąvokų apibrėžtys

### *1 straipsnis*

#### **Dalykas ir taikymo sritis**

1. Šiuo reglamentu nustatoma:
  - (a) aiški patekimo į uosto paslaugų rinką sistema;
  - (b) finansinį skaidrumą ir mokesčius, kuriuos turi taikyti valdymo įstaigos arba uosto paslaugų teikėjai, reglamentuojančios bendros taisyklės.
2. Šis reglamentas taikomas toliau nurodytų kategorijų uosto paslaugų teikimui uosto teritorijoje arba įplaukimo į uostą arba iš jo kelyje:
  - (c) bunkeravimas;
  - (d) krovinių tvarkymas;
  - (e) dugno gilinimas;
  - (f) švartavimas;
  - (g) keleivių aptarnavimo paslaugos;
  - (h) uosto priėmimo įrenginiai;
  - (i) laivo vedimas ir
  - (j) laivo vilkimas.
3. Šis reglamentas taikomas visiems transeuropinio transporto tinklo jūrų uostams, nustatytiems Reglamento XXX [reglamento dėl TEN-T gairių] I priede.
4. Valstybės narės taip pat gali taikyti šį reglamentą kitiems jūrų uostams. Kai valstybės narės nusprendžia taikyti šį reglamentą kitiems jūrų uostams, jos praneša apie savo sprendimą Komisijai.

### *2 straipsnis*

#### **Apibrėžtys**

Šiame reglamente:

1. bunkeravimas – kietojo, skystojo arba dujinio kuro ar kitos rūšies energijos šaltinių, naudojamų laivui varyti, taip pat prišvartuotam laivui aprūpinti bendrosios ir specialiosios paskirties energija, tiekimas laivui;

2. krovinių tvarkymo paslaugos – tiesiogiai su krovinių vežimu susijęs importuojamų, eksportuojamų ar tranzitu gabenamų krovinių krovos iš laivo į krantą ir atvirkščiai darbų organizavimas ir krovinių tvarkymas, įskaitant krovinių paruošimą, vežimą ir laikiną saugojimą atitinkamame krovinių tvarkymo terminale; prie krovinių tvarkymo paslaugų nepriskiriamas sandėliavimas, konteinerių ištuštinimas, pakartotinis pakavimas arba kitos pridėtinės vertės paslaugos, susijusios su tvarkomu kroviniu;
3. dugno gilinimas – smėlio, nuosėdų ar kitų medžiagų šalinimas nuo įplaukimo į uostą kelio dugno, kad laivai galėtų patekti į uostą; dugno gilinimas apima pirminį iškasimą (kapitalinį dugno gilinimą) ir tvarkomąjį dugno gilinimą, kad vandens kelią būtų galima naudoti;
4. pagrindinė uosto infrastruktūra – infrastruktūra, prieiga prie kurios būtina norint teikti uosto paslaugas ir kurios pakaitalo įprastomis rinkos sąlygomis nebūtų galima sukurti;
5. uosto valdymo įstaiga – viešoji arba privačioji įstaiga, kurios tikslas pagal nacionalinę teisę arba kitus teisės aktus yra administruoti ir valdyti uosto infrastruktūrą bei eismą uoste, koordinuoti ir prireikus kontroliuoti įvairių atitinkamame uoste veikiančių subjektų veiklą, nesvarbu, ar ši įstaiga vykdo kitą veiklą;
6. švartavimas – prišvartavimo ir atšvartavimo paslaugos, kurių reikia, kad laivas galėtų nuleisti inkarą ar kitaip prisitvirtinti prie kranto uoste arba vandens kelyje, kuriuo įplaukiama į uostą;
7. keleivių aptarnavimo paslaugos – su keleivių išlaipinimu iš juos plukdančio laivo į krantą ir jų įlaipinimu į plukdantį laivą susijusių darbų organizavimas ir tų keleivių aptarnavimas; tokios paslaugos taip pat apima asmens duomenų tvarkymą ir keleivių pervežimą atitinkamo keleivinio terminalo viduje;
8. laivo vedimas – locmano arba locmanų tarnybos teikiamos laivo vedimo paslaugos, kuriomis siekiama užtikrinti, kad laivas būtų saugiai įvestas į vandens kelią, kuriuo įplaukiama į uostą, arba išvestas iš jo;
9. uosto infrastruktūros mokestis – tiesioginei arba netiesioginei uosto valdymo įstaigos naudai renkamas mokestis, kurį laivų naudotojai arba krovinių savininkai moka už naudojimąsi laivams įvesti į uostą ir išvesti iš jo reikalinga infrastruktūra ir paslaugomis (įskaitant vandens kelius, kuriais įplaukiama į tuos uostus) ir už galimybę aptarnauti keleivius ir krovinius;
10. uosto priėmimo įrenginys – bet koks stacionarusis, plūdrusis arba mobilusis įrenginys, galintis priimti laivuose susidarančias atliekas ir krovinių likučius, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams<sup>14</sup>;
11. uosto paslaugų mokestis – uosto paslaugų teikėjo naudai renkamas mokestis, kurį moka atitinkamos paslaugos naudotojai;

<sup>14</sup> OL L 332, 2000 12 28, p. 81-90.

12. uosto paslaugų sutartis – oficialus ir teisiškai privalomas uosto paslaugų teikėjo ir kompetentingos institucijos susitarimas, kuriuo ta institucija, vadovaudamasi uosto paslaugų teikėjų skaičiaus ribojimo tvarka, paskiria uosto paslaugų teikėją teikti uosto paslaugas;
13. uosto paslaugų teikėjas – fizinis ar juridinis asmuo, teikiantis ar ketinantis už atlygį teikti vienos ar kelių kategorijų uosto paslaugas, išvardytas 1 straipsnio 2 dalyje;
14. viešosios paslaugos įpareigojimas – apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad būtų teikiamos tokios visuotinės svarbos uosto paslaugos, kurių veiklos vykdytojas neįsipareigojęs teikti arba neįsipareigojęs teikti tokiu pat mastu ar tokiais pat sąlygomis, jei paisytų savo verslo interesų;
15. trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių vežimas jūra tarp Europos žemyne esančių uostų arba tarp tų uostų ir uostų ne Europos šalyse, kurių uždarytą jūrų pakrantę ribojasi su Europa;
16. jūrų uostas – žemės ir vandens teritorija, kurioje veikia tokia infrastruktūra ir įranga, kurią naudojant galima priimti laivus, juos pakrauti ir iškrauti, sandėliuoti prekes, priimti ir pristatyti šias prekes, taip pat įlaipinti ir išlaipinti keleivius; taip pat bet kokia kita infrastruktūra, kurios reikia transportavimo veiklos vykdytojams uosto teritorijoje;
17. laivo vilkimas – pagalba laivui naudojant vilkiką, kuris padeda laivui manevruoti taip, kad šis galėtų saugiai įplaukti į uostą arba išplaukti iš jo;
18. įplaukimo į uostą kelias – vandens kelias, kuriuo į uostą įplaukiama iš atviros jūros, pavyzdžiui, uosto laivakelis, farvateris, upė, jūros kanalas ir fiordas.

## **II SKYRIUS. Patekimas į rinką**

### *3 straipsnis*

#### **Laisvė teikti paslaugas**

1. Laisvė teikti paslaugas jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas, Sąjungoje įsisteigusiems uosto paslaugų teikėjams suteikiama laikantis šiame skyriuje nustatytų sąlygų.
2. Uosto paslaugų teikėjai turi turėti galimybę naudotis pagrindine uosto infrastruktūra tiek, kiek tai būtina jų veiklai vykdyti. Naudojimosi infrastruktūra sąlygos yra sąžiningos, racionalios ir nediskriminacinės.

### *4 straipsnis*

#### **Uosto paslaugų teikimui taikomi minimalūs reikalavimai**

1. Uosto valdymo įstaiga gali reikalauti, kad uosto paslaugų teikėjai įvykdytų minimalius reikalavimus, keliamus atitinkamos uosto paslaugos teikimui.
2. 1 dalyje numatyti minimalūs reikalavimai gali būti susiję tik su (kai taikytina):

- (k) profesine uosto paslaugų teikėjo, jo personalo arba fizinių asmenų, kurie faktiškai ir nuolatos valdo uosto paslaugų teikėjo veiklą, kvalifikacija;
  - (l) įranga, kurios reikia atitinkamai uosto paslaugai teikti įprastomis ir saugiomis sąlygomis, ir pajėgumu išlaikyti deramą tokios įrangos būklę;
  - (m) atitiktimi reikalavimams dėl jūrų saugumo arba reikalavimams dėl uosto ar prieigos prie jo, uosto įrengimų, įrangos ir asmenų saugos ir saugumo;
  - (n) atitiktimi vietos, nacionaliniams, Sąjungos ir tarptautiniams aplinkosaugos reikalavimams.
3. Minimalūs reikalavimai turi būti skaidrūs, nediskriminaciniai, objektyvūs ir susiję su atitinkamų uosto paslaugų kategorija ir pobūdžiu.
  4. Tais atvejais, kai minimalūs reikalavimai susiję su specifinėmis vietos lygio žiniomis ar žiniomis apie vietos sąlygas, uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad skaidriomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis būtų suteiktos deramos galimybės gauti su tomis žiniomis susijusias mokymo paslaugas, išskyrus atvejus, kai deramas galimybės gauti tokias mokymo paslaugas suteikia valstybė narė.
  5. 1 dalyje numatytais atvejais uosto valdymo įstaiga ne vėliau kaip 2015 m. liepos 1 d. arba, jeigu minimalūs reikalavimai taikomi po tos dienos, – likus bent trims mėnesiams iki dienos, kurią tie reikalavimai įsigaliotų, paskelbia 2 dalyje nurodytus minimalius reikalavimus ir teisės teikti uosto paslaugas suteikimo pagal tuos reikalavimus tvarką. Uosto paslaugų teikėjai informuojami iš anksto apie bet kokį kriterijų ir tvarkos pasikeitimą.

#### *5 straipsnis*

#### **Atitiktis minimaliems reikalavimams užtikrinimo tvarka**

1. Uosto valdymo įstaiga uosto paslaugų teikėjams taiko vienodą tvarką ir veikia skaidriai.
2. Uosto valdymo įstaiga, remdamasi pagal 4 straipsnį nustatytais minimaliais reikalavimais, suteikia teisę teikti uosto paslaugas (arba atsisako suteikti tokią teisę) per vieną mėnesį nuo prašymo suteikti tokią teisę gavimo dienos. Bet koks atsisakymas turi būti tinkamai pagrįstas, remiantis objektyviais, skaidriais, nediskriminaciniais ir proporcingais kriterijais.
3. Pagal 2 dalį priimto sprendimo galiojimo trukmės apribojimas gali būti pagrįstas tik priežastimis, susijusiomis su uosto paslaugos rūšimi ir pobūdžiu.

#### *6 straipsnis*

#### **Uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai**

1. Nukrypstant nuo 3 straipsnio uosto valdymo įstaiga gali apriboti uosto paslaugų teikėjų, teikiančių konkrečią uosto paslaugą, skaičių dėl vienos ar kelių toliau nurodytų priežasčių:

- (o) žemės stygiaus arba žemės naudojimo iš anksto numatyti paskirčiai, jei valdymo įstaiga gali įrodyti, kad žemė – tai pagrindinė uosto infrastruktūra, naudojama uosto paslaugoms teikti, ir kad apribojimas atitinka oficialų uosto plėtros planą, kuriam pritarė uosto valdymo įstaiga, o, jei būtina, kuri nors kita valstybinė kompetentinga institucija pagal nacionalinės teisės aktus;
  - (p) 8 straipsnyje numatytų viešosios paslaugos įpareigojimų, jei dėl apribojimų netaikymo gali sutrikti uosto paslaugų teikėjams nustatytų įpareigojimų vykdymas.
2. Uosto valdymo įstaiga pasiūlymą taikyti 1 dalį (kartu su pasiūlymą pagrindžiančiomis priežastimis) paskelbia bent prieš šešis mėnesius, visoms suinteresuotosioms šalims suteikdama galimybę pateikti pastabas per pagrįstą laikotarpį.
  3. Uosto valdymo įstaiga paskelbia priimtą sprendimą.
  4. Kai uosto valdymo įstaiga teikia uosto paslaugas pati arba per teisiškai atskirą subjektą, kurį ji tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja, sprendimo, kuriuo apribojamas uosto paslaugų teikėjų skaičius, priėmimą valstybė narė gali pavesti institucijai, kuri yra nepriklausoma nuo uosto valdymo įstaigos. Jeigu valstybė narė sprendimo, kuriuo apribojamas uosto paslaugų teikėjų skaičius, priėmimo nepaveda tokiai institucijai, paslaugų teikėjų skaičius turi būti ne mažesnis kaip du.

#### *7 straipsnis*

#### **Uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimo tvarka**

1. Uosto paslaugos teikėjų skaičius pagal 6 straipsnį ribojamas laikantis atrankos tvarkos, kuri yra atvira visoms suinteresuotosioms šalims, nediskriminacinė ir skaidri.
2. Jeigu apskaičiuota uosto paslaugos vertė viršija 3 dalyje nustatytą ribinę vertę, taikomos Direktyvoje ..../.... [dėl koncesijos] nustatytos taisyklės dėl skyrimo procedūros, procedūrinių garantijų ir maksimalios koncesijų trukmės.
3. Ribinė vertė ir uosto paslaugos vertės nustatymo metodas yra tokie, kokie nustatyti atitinkamose taikytinose Direktyvos ..../.... [dėl koncesijos] nuostatose.
4. Atrinktas paslaugų teikėjas ar teikėjai ir valdymo įstaiga sudaro uosto paslaugų sutartį.
5. Taikant šį reglamentą, esminis uosto paslaugų sutarties pakeitimas (apibrėžtas Direktyvoje ..../.... [dėl koncesijos]), atliktas tos sutarties galiojimo laikotarpiu, laikomas nauja uosto paslaugų sutartimi, ir jam reikia taikyti naują procedūrą, nurodytą 2 dalyje.
6. Šio straipsnio 1–5 dalys netaikomos 9 straipsnyje nurodytais atvejais.

7. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis Direktyvai .../... [dėl koncesijos]<sup>15</sup>, Direktyvai .../....[dėl komunalinių paslaugų]<sup>16</sup> ir Direktyvai .../... [dėl viešųjų pirkimų]<sup>17</sup>.

#### *8 straipsnis*

### **Viešosios paslaugos įpareigojimai**

1. Valstybės narės gali nuspręsti nustatyti paslaugų teikėjams su uosto paslaugomis susijusius viešosios paslaugos įpareigojimus, kad užtikrintų:
  - (q) paslaugos pasiūlą be pertrūkių visą dieną, naktį, savaitę ir metus;
  - (r) paslaugos prieinamumą visiems naudotojams;
  - (s) paslaugos įperkamumą tam tikrų kategorijų naudotojams.
2. 1 dalyje nurodyti įpareigojimai yra aiškiai apibrėžti, skaidrūs, nediskriminaciniai, juos įmanoma patikrinti ir jais garantuojamos vienodos patekimo sąlygos visiems Sąjungoje įsisteigusiems uosto paslaugų teikėjams.
3. Valstybės narės savo teritorijoje paskiria kompetentingas institucijas, kurios nustatytų tokius viešosios paslaugos įpareigojimus. Uosto valdymo įstaiga gali būti kompetentinga institucija.
4. Tais atvejais, kai pagal 3 dalį paskirta kompetentinga institucija skiriasi nuo uosto valdymo įstaigos, ta kompetentinga institucija 6 ir 7 straipsniuose numatytais įgaliojimais, susijusiais su uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimu, naudojasi remdamasi viešosios paslaugos įpareigojimais.
5. Jeigu kompetentinga institucija nusprendžia nustatyti viešosios paslaugos įpareigojimus visuose valstybės narės jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas, ji praneša apie tokius įpareigojimus Komisijai.
6. Jeigu sutrinka uosto paslaugų, kurios teikiamos pagal viešosios paslaugos įpareigojimus, teikimas arba kai atsiranda tiesioginis tokios padėties susidarymo pavojus, kompetentinga institucija gali taikyti neatidėliotiną priemonę. Kaip neatidėliotina priemonė gali būti taikomas tiesioginis paskyrimas, kad paslaugos teikimą būtų galima pavesti kitam paslaugų teikėjui ne ilgesniam kaip vienerių metų laikotarpiui. Per tą laikotarpį kompetentinga institucija arba pradeda taikyti naują tvarką, kad atrinktų uosto paslaugų teikėją pagal 7 straipsnį, arba taiko 9 straipsnį.

#### *9 straipsnis*

### **Vidinis veiklos vykdytojas**

1. 6 straipsnio 1 dalies b punkte numatytais atvejais kompetentinga institucija gali nuspręsti teikti uosto paslaugą pagal viešosios paslaugos įpareigojimus pati arba

---

<sup>15</sup> Direktyvos dėl koncesijos sutarčių skyrimo pasiūlymas – COM(2011) 897 *final*.

<sup>16</sup> Pasiūlymas dėl Direktyvos dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų (COM/2011/0895 *final*).

<sup>17</sup> Direktyvos dėl viešųjų pirkimų pasiūlymas – COM(2011) 896 *final*.

tiesiogiai įpareigoti teisiškai atskirą subjektą, kurią ji kontroliuoja taip pat kaip savo padalinius, vykdyti tokius įpareigojimus. Tokiu atveju, taikant šį reglamentą, uosto paslaugų teikėjas laikomas vidiniu veiklos vykdytoju.

2. Kompetentinga institucija laikoma kontroliuojančia teisiškai atskirą subjektą taip pat kaip ji kontroliuoja savo padalinius tik tuo atveju, jei ji daro lemiamą įtaką ir kontroliuojamo teisinio subjekto strateginiams tikslams, ir svarbiems jo sprendimams.
3. Vidinis veiklos vykdytojas teikia uosto paslaugą tik uoste (-uose), kuriame (-iuose) jam pavesta teikti uosto paslaugą.
4. Jeigu kompetentinga institucija nusprendžia taikyti 1 dalį visuose valstybės narės jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas, ji apie tai informuoja Komisiją.
5. Šiuo straipsniu nedaromas poveikis Direktyvai ..../....[dėl koncesijos].

#### *10 straipsnis*

#### **Darbuotojų teisių apsauga**

1. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis valstybių narių socialinių ir darbo taisyklių taikymui.
2. Nedarydamos poveikio nacionalinei ir Sąjungos teisei, įskaitant socialinių partnerių kolektyvinius susitarimus, uosto valdymo įstaigos gali reikalauti, kad paskirtasis uosto paslaugų teikėjas, paskirtas laikantis 7 straipsnyje nustatytos tvarkos (jeigu šis paslaugų teikėjas nėra esamas uosto paslaugų teikėjas), suteiktų darbuotojams, kuriuos anksčiau buvo įdarbinęs esamas uosto paslaugų teikėjas, teises, kurias gauti jie turėtų teisę, jei būtų įvykęs perdavimas, apibrėžtas Direktyvoje 2001/23/EB.
3. Jei uosto valdymo įstaigos reikalauja, kad uosto paslaugų teikėjai laikytųsi tam tikrų socialinių standartų, susijusių su atitinkamų uosto paslaugų teikimu, konkurso dokumentuose ir uosto paslaugų sutartyse nurodomi susiję darbuotojai ir pateikiama skaidri informacija apie jų sutartines teises ir sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susijusiais su uosto paslaugomis.

#### *11 straipsnis*

#### **Išimtis**

Šis skyrius ir 24 straipsnio pereinamojo laikotarpio nuostatos netaikomos krovinių tvarkymo paslaugoms ir keleivių aptarnavimo paslaugoms.

### III SKYRIUS. Finansinis skaidrumas ir autonomija

#### *12 straipsnis*

#### **Finansinių santykių skaidrumas**

1. Valdžios institucijų ir viešąsias lėšas gaunančios uosto valdymo įstaigos finansiniai santykiai skaidriai nurodomi sąskaitose taip, kad būtų aiškiai matyti šie elementai:
  - (t) viešosios lėšos, kurias valdžios institucijos tiesiogiai skyrė atitinkamo uosto valdymo įstaigoms,
  - (u) viešosios lėšos, kurias valdžios institucijos skyrė tarpininkaujant valstybinėms įmonėms arba valstybinėms finansų institucijoms, ir
  - (v) šių viešųjų lėšų naudojimo paskirtis.
2. Jeigu viešąsias lėšas gaunanti uosto valdymo įstaiga uosto paslaugas teikia pati, kiekvienos uosto paslaugų teikimo veiklos sąskaitas ji tvarko atskirai nuo kitos savo veiklos sąskaitų, kad:
  - (w) visos išlaidos ir įplaukos būtų teisingai priskirtos arba paskirstytos pagal nuosekliai taikomus ir objektyviai pagrįstus išlaidų apskaitos principus, arba
  - (x) būtų aiškiai nustatyti išlaidų apskaitos principai, pagal kuriuos tvarkomos atskiros sąskaitos.
3. 1 dalyje nurodytos viešosios lėšos apima kapitalo ar kvazikapitalo lėšas, negrąžintinas dotacijas, tik tam tikromis aplinkybėmis grąžintinas dotacijas, paskolų suteikimą, įskaitant paskolos viršijimą bei kapitalo investicijų avansines sumas, valdžios institucijų uosto valdymo įstaigai suteiktas garantijas, išmokėtus dividendus ir nepaskirstytą pelną ar kokios nors kitokios rūšies viešąją finansinę paramą.
4. Uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad Komisijai ir 17 straipsnyje nurodytai kompetentingai nepriklausomai priežiūros įstaigai informacija apie šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytus finansinius santykius būtų prieinama penkerius metus nuo tų biudžetinių metų, su kuriais ta informacija yra susijusi, pabaigos.
5. Uosto valdymo įstaiga, gavusi prašymą, Komisijai ir kompetentingai nepriklausomai priežiūros įstaigai perduoda bet kokią papildomą informaciją, kuri, jų manymu, reikalinga norint išsamiai iširti pateiktus duomenis ir įvertinti atitiktį šiam reglamentui. Informacija perduodama per du mėnesius nuo prašymo pateikimo dienos.
6. Uosto valdymo įstaigos, kurios negavo viešųjų lėšų ankstesniais ataskaitiniais metais, bet kurios pradeda naudotis viešosiomis lėšomis, taiko 1 ir 2 dalis nuo ataskaitinių metų po viešųjų lėšų pervedimo.
7. Jeigu viešosios lėšos skiriamos kaip kompensacija už viešosios paslaugos įpareigojimo vykdymą, jos atskirai nurodomos atitinkamose sąskaitose ir negali būti pervestos jokiai kitai paslaugų teikimo ar komercinei ūkinei veiklai.



### *13 straipsnis*

#### **Uosto paslaugų mokesčiai**

1. Mokesčiai už 9 straipsnyje nurodyto vidinio veiklos vykdytojo teikiamas paslaugas ir uosto paslaugų teikėjų taikomi mokesčiai (tais atvejais, kai ribojamas paslaugų teikėjų, kurie nebuvo paskirti laikantis atvirų, skaidrių ir nediskriminacinių procedūrų, skaičius) nustatomi skaidriai ir be diskriminacijos. Nustatant šiuos mokesčius atsižvelgiama į sąlygas konkurencingoje atitinkamoje rinkoje, ir jie neturi būti neproporcingi teikiamos paslaugos ekonominei vertei.
2. Uosto paslaugų mokesčių mokėjimas gali būti integruotas į kitus mokėjimus, pavyzdžiui, uosto infrastruktūros mokesčių mokėjimą. Šiuo atveju uosto paslaugų teikėjas ir, kai tinkama, uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad uosto paslaugos mokesčio sumą uosto paslaugos naudotojas galėtų lengvai identifikuoti.
3. Uosto valdymo įstaiga, gavusi prašymą, 17 straipsnyje nurodytai kompetentingai nepriklausomai priežiūros įstaigai perduoda informaciją apie elementus, kuriais remiantis galima nustatyti uosto paslaugos mokesčių, kuriems taikytina šio straipsnio 1 dalis, struktūrą ir dydį. Ši informacija apima metodiką, naudojamą nustatant uosto mokesčius atsižvelgiant į infrastruktūrą ir paslaugas, su kuriomis šie uosto paslaugų mokesčiai susiję.

### *14 straipsnis*

#### **Uosto infrastruktūros mokesčiai**

1. Uosto valdymo įstaiga renka uosto infrastruktūros mokesčių. Tai netrukdo uosto paslaugų teikėjams, kurie naudoja uosto infrastruktūrą, imti uosto paslaugų mokesčių.
2. Uosto infrastruktūros mokesčių mokėjimas gali būti integruotas į kitus mokėjimus, pavyzdžiui, uosto paslaugų mokesčių mokėjimą. Šiuo atveju uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad uosto infrastruktūros mokesčio sumą uosto infrastruktūros naudotojas galėtų lengvai identifikuoti.
3. Siekiant užtikrinti infrastruktūros apmokestinimo sistemos veiksmingumą, uosto valdymo įstaiga, vadovaudamasi savo komercine strategija ir investicijų planu, pagrįstu atitinkamos rinkos konkurencinėmis sąlygomis, taip pat valstybės pagalbos taisyklėmis, savarankiškai nustato uosto infrastruktūros mokesčių struktūrą ir dydį.
4. Nedarant poveikio 3 daliai, uosto infrastruktūros mokesčiai gali būti diferencijuojami atsižvelgiant į komercinę praktiką, susijusią su dažniais naudotojais, arba siekiant paskatinti veiksmingiau naudoti uosto infrastruktūrą, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą arba užtikrinti, kad vykdant transportavimo veiklą būtų daromas mažas poveikis aplinkai, energija vartojama efektyviai arba išmetama mažai anglies dioksido. Tokio diferencijavimo kriterijai turi būti tiesiogiai susiję, objektyvūs, skaidrūs, nediskriminaciniai ir deramai atitikti konkurencijos taisykles. Ypač užtikrinama, kad toks diferencijavimas visiems atitinkamiems uosto paslaugų naudotojams būtų prieinamas vienodomis sąlygomis.
5. Komisija įgaliojama prireikus pagal 21 straipsnyje nustatytą tvarką priimti deleguotuosius aktus dėl bendros laivų klasifikacijos, kuro ir veiklos tipų, pagal

kuriuos būtų diferencijuojami infrastruktūros mokesčiai, ir dėl uosto infrastruktūros mokesčiams taikytinų bendrų apmokestinimo principų.

6. Uosto valdymo įstaiga informuoja uosto naudotojus ir uosto naudotojų atstovus ar asociacijas apie struktūrą ir kriterijus, kuriuos naudojant nustatomas uosto infrastruktūros mokesčių suma, įskaitant bendras išlaidas ir įplaukas, kuriomis remiantis nustatoma uosto infrastruktūros mokesčių struktūra ir dydis. Ji bent prieš tris mėnesius informuoja uosto infrastruktūros naudotojus apie visus uosto infrastruktūros mokesčių arba struktūros ar kriterijų, naudojamų nustatant tokius mokesčius, pokyčius.
7. Uosto valdymo įstaiga, gavusi prašymą, kompetentingai nepriklausomai priežiūros įstaigai ir Komisijai perduoda 4 dalyje nurodytą informaciją ir išsamią informaciją apie išlaidas ir įplaukas, kuriomis remiantis nustatoma uosto infrastruktūros mokesčių struktūra ir dydis, taip pat informaciją apie metodiką, kuri naudojama nustatant uosto infrastruktūros mokesčius atsižvelgiant į infrastruktūrą ir paslaugas, su kuriomis tie uosto mokesčiai susiję.

## ***IV SKYRIUS. Bendrosios ir baigiamosios nuostatos***

### *15 straipsnis*

#### **Konsultacijos su uosto naudotojais**

1. Uosto valdymo įstaiga sudaro laivų naudotojų, krovinių savininkų ar kitų uosto naudotojų, kurių prašoma mokėti infrastruktūros mokestį ar uosto paslaugos mokestį (arba abu mokesčius), atstovų komitetą. Komitetas vadinamas uosto naudotojų patariamuoju komitetu.
2. Prieš nustatydamą uosto infrastruktūros mokesčius uosto valdymo įstaiga kasmet su uosto naudotojų patariamuoju komitetu konsultuojasi dėl tokių mokesčių struktūros ir dydžio. Prieš nustatydami uosto paslaugų mokesčius 6 ir 9 straipsniuose nurodyti uosto paslaugų teikėjai kasmet su uosto naudotojų patariamuoju komitetu konsultuojasi dėl tokių mokesčių struktūros ir dydžio. Uosto valdymo įstaiga suteikia reikiamą infrastruktūrą tokioms konsultacijoms, o uosto paslaugų teikėjai informuoja ją apie konsultacijų rezultatus.

### *16 straipsnis*

#### **Konsultacijos su kitomis suinteresuotosiomis šalimis**

1. Uosto valdymo įstaiga reguliariai konsultuojasi su suinteresuotosiomis šalimis, pavyzdžiui, uoste įsisteigusiomis įmonėmis, uosto paslaugų teikėjais, laivų naudotojais, krovinių savininkais, sausumos transporto operatoriais ir viešosiomis administracijomis, veikiančiais uosto teritorijoje, dėl:
  - (y) tinkamo uosto paslaugų koordinavimo uosto teritorijoje;
  - (z) priemonių, kuriomis galima pagerinti susisiekimą su žemyno giluma, o prireikus – priemonių, kuriomis galima išplėtoti susisiekimą geležinkeliais ir vidaus vandens keliais bei padidinti tokio susisiekimo efektyvumą;

- (aa) uoste taikomų administracinių procedūrų efektyvumo, o prireikus – galimų priemonių toms procedūroms supaprastinti.

### *17 straipsnis*

#### **Nepriklausoma priežiūros įstaiga**

1. Valstybės narės užtikrina, kad nepriklausoma priežiūros įstaiga stebėtų ir prižiūrėtų, kaip šis reglamentas taikomas visuose į jo taikymo sritį įtrauktuose jūrų uostuose kiekvienos valstybės narės teritorijoje.
2. Nepriklausoma priežiūros įstaiga yra teisiškai atskirta ir funkciškai nepriklausoma nuo uosto valdymo įstaigos arba uosto paslaugų teikėjų. Valstybės narės, kurioms uostai ar uostų valdymo įstaigos priklauso nuosavybės teise arba kurios juos kontroliuoja, užtikrina veiksmingą struktūrinę funkciją, susijusių su šio reglamento taikymo priežiūra ir stebėseną, ir veiklos, susijusios su tokia nuosavybės teise ar kontrole, atskyrimą. Nepriklausoma priežiūros įstaiga naudojami savo įgaliojimais nešališkai ir skaidriai, tinkamai atsižvelgdama į teisę laisvai vykdyti komercinę ūkinę veiklą.
3. Nepriklausoma priežiūros įstaiga nagrinėja skundus, kuriuos pateikia bet kuri teisėtų interesų turinti šalis, ir su šio reglamento taikymu susijusius ginčus.
4. Jeigu ginčas kyla tarp dviejų šalių, įsisteigusių skirtingose valstybėse narėse, kompetenciją nagrinėti ginčą turi valstybės narės, kurioje yra uostas, kuriame kilo ginčas, nepriklausoma priežiūros įstaiga.
5. Nepriklausoma priežiūros įstaiga turi teisę reikalauti, kad uosto valdymo įstaigos, uosto paslaugų teikėjai ir uosto naudotojai teiktų informaciją, kurios reikia norint užtikrinti šio reglamento taikymo stebėseną ir priežiūrą.
6. Nepriklausoma priežiūros įstaiga gali pateikti nuomonę valstybės narės kompetentingos institucijos prašymu bet kokiais su šio reglamento taikymu susijusiais klausimais.
7. Nepriklausoma priežiūros įstaiga, nagrinėdama skundus ar ginčus, gali konsultuotis su atitinkamo uosto naudotojų patariamuoju komitetu.
8. Nepriklausomos priežiūros įstaigos sprendimai yra privalomi ir nedaro poveikio teisminiam nagrinėjimui.
9. Valstybės narės nepriklausomos priežiūros įstaigos atpažinties duomenis Komisijai praneša ne vėliau kaip 2015 m. liepos 1 d., o vėliau – apie visus tų duomenų pasikeitimus. Komisija skelbia ir atnaujina nepriklausomų priežiūros įstaigų sąrašą savo svetainėje.

### *18 straipsnis*

#### **Nepriklausomų priežiūros įstaigų bendradarbiavimas**

1. Kad sudarytų palankias sąlygas vienodai įgyvendinti šį reglamentą, nepriklausomos priežiūros įstaigos keičiasi informacija apie savo darbą ir sprendimų priėmimo principus bei praktiką. Šiuo tikslu jos dalyvauja ir kartu dirba tinkle, kurio dalyviai

susitinka reguliariai ir bent kartą per metus. Komisija dalyvauja tinklo dalyvių darbe, koordinuoja tą darbą ir jį remia.

2. Nepriklausomos priežiūros įstaigos glaudžiai bendradarbiauja, kad vienos kitoms padėtų atlikti savo užduotis, taip pat ir tyrimus, kurie būtini norint išnagrinėti skundus ir ginčus tais atvejais, kai tie skundai ir ginčai susiję su skirtingų valstybių narių uostais. Šiuo tikslu nepriklausoma priežiūros įstaiga kitai tokiai įstaigai (gavusi pagrįstą prašymą) pateikia informaciją, kurios reikia, kad ta įstaiga įvykdytų savo įpareigojimus pagal šį reglamentą.
3. Valstybės narės užtikrina, kad nepriklausomos priežiūros įstaigos, gavusios pagrįstą prašymą, Komisijai pateiktą informaciją, būtiną Komisijos užduotims atlikti. Komisijos prašoma informacija turi būti proporcinga tų užduočių atlikimui.
4. Jeigu nepriklausoma priežiūros įstaiga pagal Sąjungos ar nacionalines komercinės ūkinės veiklos konfidencialumo taisykles informaciją laiko konfidencialia, kita nacionalinė priežiūros įstaiga ir Komisija užtikrina tokį konfidencialumą. Ši informacija gali būti naudojama tik tokiu tikslu, kuriuo buvo paprašyta.
5. Komisija, remdamasi nepriklausomų priežiūros įstaigų patirtimi ir 1 dalyje nurodyto tinklo veiklos rezultatais, taip pat siekdama užtikrinti veiksmingą bendradarbiavimą, gali patvirtinti bendrus principus, taikytinus atitinkamiems nepriklausomų priežiūros įstaigų susitarimams dėl keitimosi informacija. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 22 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

#### *19 straipsnis*

##### ***Skundai***

1. Bet kokia teisėtą interesą turinti šalis turi teisę kompetentingų institucijų, uosto valdymo įstaigos ar nepriklausomos priežiūros įstaigos pagal šį reglamentą priimtus sprendimus ar pavienes priemones apskųsti apeliacinei įstaigai, kuri yra nepriklausoma nuo dalyvaujančių šalių. Ši apeliacinė įstaiga gali būti teismas.
2. Kai 1 dalyje nurodyta apeliacinė įstaiga nėra teismo pobūdžio, ji raštu išdėsto savo sprendimų priežastis. Jos sprendimus taip pat kontroliuoja nacionalinis teismas.

#### *20 straipsnis*

##### ***Sankcijos***

Valstybės narės nustato taisykles, kuriomis reglamentuojamos už šio reglamento nuostatų pažeidimus taikytinos sankcijos, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės ne vėliau kaip 2015 m. liepos 1 d. praneša Komisijai apie tas nuostatas bei nedelsdamos informuoja apie visus vėlesnius su tomis nuostatomis susijusius pakeitimus.

*21 straipsnis*  
***Įgaliojimų perdavimas***

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 14 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui.
3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 14 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis neturi poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.
4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
5. Pagal 14 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per 2 mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas 2 mėnesiais.

*22 straipsnis*  
**Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.
2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

*23 straipsnis*  
**Ataskaita**

Praėjus ne daugiau kaip trejiems metams po šio reglamento įsigaliojimo Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento įgyvendinimo ir jo poveikio ataskaitą ir prireikus prideda atitinkamus pasiūlymus.

*24 straipsnis*  
**Pereinamojo laikotarpio nuostatos**

1. Iki [reglamento priėmimo diena] sudarytos uosto paslaugų sutartys, kurių vykdymas atrinktiems uosto paslaugų teikėjams pavestas laikantis atviros, skaidrios ir nediskriminacinės tvarkos arba kurios atitinka šio reglamento taisykles, toliau galioja iki jų galiojimo pabaigos.

2. Iki [reglamento priėmimo diena] sudarytos uosto paslaugų sutartys, kurios neatitinka 1 dalyje nustatytų sąlygų, toliau galioja iki jų galiojimo pabaigos, bet ne vėliau kaip iki 2025 m. liepos 1 d.

*25 straipsnis*  
**Įsigaliojimas**

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2015 m. liepos 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

*Europos Parlamento vardu*  
*Pirmininkas*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*