

**Reģionu komitejas atzinums “ES turpmākās ostu politikas satvars”**

(2014/C 114/11)

**I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**

## REĢIONU KOMITEJA

**Ieteikumi politikas jomā**

1. ņemot vērā to, ka ES ostās šobrīd tieši vai netieši ir nodarbināti 3 miljoni cilvēku un ka līdz 2030. gadam paredzēts preču apriti ostās palielināt par 50 %, Reģionu komiteja atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija strukturē “ostu paketi” saskaņā ar šādām prioritātēm:

- koncentrēt ierosinātos pasākumus uz 319 ostām, kas iekļautas Eiropas transporta tīklā, vienlaikus dodot dalībvalstīm rīcības brīvību piemērot regulas projektu pārējām ostām;
- modernizēt ostu pakalpojumus un piesaistīt ieguldījumus ostām, garantējot tām brīvu piekļuvi tirgum un palielinot ostu pakalpojumu finanšu pārredzamību, vienlaikus respektējot ostu pārvalžu ievērojamo autonomijas pakāpi;
- balstīties uz rezultātiem, kas gūti 2013. gada 19. jūnijā uzsāktajā Eiropas sociālajā dialogā ostu nozarē;
- nodrošināt ostu ekoloģiskās apsaimniekošanas lielāku konsekvensi;
- nodrošināt saskaņu ar ES “zilās zonas” pilotprojektu, kura mērķis ir veicināt jūras transporta vienota tirgus izveidi, kā noteikts II vienotā tirgus aktā;

2. tomēr izsaka šaubas par to, vai Eiropas Komisijai ir holistiska pieeja ostu politikai, ņemot vērā, ka “ostu paketē” nav norādes ne uz stratēģiju “Eiropa 2020”, ne uz “Zilās izaugsmes iniciatīvu”, kā arī nav norādes uz ostām ļoti svarīgo noteikumu par flotes degvielas sēra satura ierobežojumu pārskatīšanu un nav sinhronizācijas ar ostu nozarei piemērojamo valsts atbalsta pamatnostādņu pārskatīšanu;

**Metodoloģija**

3. atzīmē, ka Eiropas Komisija ir izvēlējusies politiski drosmīgu variantu, lai laistu klajā tādas regulas projektu, kurai vairāki likumdošanas parametri – piemēram, projekts direktīvai par koncesijām, projekts TEN-T regulai un projekts regulai par trešo valstu preču un pakalpojumu piekļuvi Eiropas Savienības publiskā iepirkuma iekšējam tirgum (COM(2012) 124 final) – vēl nav pieņemti un tādēļ joprojām ir “kustīgie mērķi”;

4. atzīst, ka Eiropas Komisija kopš 2011. gada ir veikusi intensīvas konsultācijas ar ieinteresētajām pusēm. Tomēr pauž nožēlu par to, ka ne Reģionu komiteja, ne vietējo un reģionālo pašvaldību pārstāvju apvienības nav tikušas iesaistītas tieši. Izsaka neapmierinātību arī par to, ka, neraugoties uz Komisijas nesenu publicēto darba dokumentu par teritoriālās ietekmes novērtējumu<sup>(1)</sup>, ietekmes novērtējumā nav skaidras norādes uz teritoriālo dimensiju. Tas izraisa vēl lielāku nožēlu, ņemot vērā Eiropas ostu politikas problēmas saistībā ar teritoriālo kohēziju. Minētās problēmas šobrīd saasina t. s. “konteinerizācija” un lielāko ostu iekšzemes savienojumu pārslogdes draudi;

5. uzsver, ka jāņem vērā ES ostu daudzveidība, ko rada to ģeogrāfiskās atrašanās vietas, dažādu veidu saimnieciskā darbība, atšķirīgi ostu darbību reglamentējošie režīmi un atšķirīgas sistēmas ostu politikas piemērošanai katrā valstī. Tāpēc atgādina, ka saskaņā ar Lēmumu Nr. 661/2010/ES par ES pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (12.2. punkts) “ostu pakete” attiecas uz jūras ostām, kas atbilst kādai no šādām A, B vai C kategorijām:

- “A. Starptautiskās ostas: ostas, kuru ikgadējais satiksmes apjoms nav mazāks par 1,5 miljoniem tonnu kravas vai 200 000 pasažieru, kuras, ja vien tas nav neiespējami, ir savienotas ar Eiropas transporta tīkla sauszemes elementiem un tādējādi ieņem svarīgu vietu starptautiskajā jūras transportā;

<sup>(1)</sup> SWD(2013) 3 final, [http://ec.europa.eu/governance/impact/key\\_docs/docs/cswd\\_ati\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf)

- B. ES ostas: šo ostu ikgadējā apgrozība ir vismaz 0,5 miljoni tonnu kravas vai no 100 000 līdz 199 999 pasažieriem, un tās, ja vien tas nav neiespējami, ir savienotas ar Eiropas transporta tīkla sauszemes elementiem un aprīkotas ar vajadzīgajām pārkraušanas iekārtām īsiem pārvadājumiem pa jūru;
- C. Reģionālās ostas: šīs ostas atrodas uz salām, nošķirtos vai attālos reģionos, savstarpēji savieno šādus reģionus pa jūru un/vai savieno tos ar Savienības centrālajiem reģioniem”;

6. atzinīgi vērtē to, ka sociālie partneri ostu nozarē ir izveidojuši ES līmeņa Sociālā dialoga komiteju, un atgādina, cik svarīgi ir sekmēt sociālo dialogu valsts un vietējā līmenī kā instrumentu, lai uzlabotu dzīves un darba apstākļus, kā arī lai veicinātu nozares konkurētspēju;

### **Juridiskais pamats, subsidiaritāte un proporcionalitāte**

7. piekrīt Eiropas Komisijas argumentācijai attiecībā uz juridiskā pamata (LESD 100. panta 2. punkta) izvēli un subsidiaritātes principa ievērošanu, kā izklāstīts regulas projekta paskaidrojuma rakstā (3.3. punktā). Attiecībā uz proporcionalitātes principu Reģionu komiteja tomēr joprojām nav pārliecināta, vai regula ir labāka nekā direktīva, kā tas ir bijis Eiropas Komisijas agrāk izvirzītajiem priekšlikumiem vai saistītajiem tiesību aktiem (īpaši attiecībā uz koncesijām). Būtu pretrunīgi izvēlēties par juridisko instrumentu regulu, kas uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs, vienlaikus atzīstot ostu infrastruktūras attīstībā iesaistīto dalībvalstu, reģionālo un vietējo varas iestāžu galveno lomu. Turklāt direktīva būtu piemērotāka, lai varētu ņemt vērā ES ostu plašo daudzveidību.

### **Struktūrfondi un valsts atbalsts**

8. uzsver, ka kopš 2000. gada no ES struktūrfondi un Kohēzijas fonda ir bijuši pieejami aptuveni EUR 6,2 miljardi jūras ostu infrastruktūru būves līdzfinansējumam. Turklāt laika posmā no 2007. gada līdz 2012. gadam ostām ir piešķirti 4 % no TEN-T paredzētā finansējuma (EUR 244,6 miljoni);

9. vērš uzmanību uz Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu 4/2012 par struktūrfondu un Kohēzijas fonda līdzekļu izmantošanas efektivitāti jūras ostu infrastruktūras līdzfinansēšanā<sup>(2)</sup>. Uzsver Revīzijas palātas ieteikumu “noteikt, ka nākamajā programmu posmā Kohēzijas fonda atbalstu piešķirs tikai tad, ja būs izstrādāta uz vajadzību novērtējumu balstīta visaptveroša ilgtermiņa attīstības stratēģija visām attiecīgā reģiona ostām”;

10. atzinīgi vērtē to, ka Eiropas Komisija atzīst<sup>(3)</sup>, ka valsts atbalsts vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumiem (VTNP), tostarp maksājumi no ERAF, nebūtu jāiekļauj reģionālā atbalsta intensitātes maksimālās robežvērtības aprēķināšanā, ja ir izpildīti 2011. gada 20. decembra lēmumā izklāstītie nosacījumi<sup>(4)</sup>;

11. atgādina, cik svarīgi ir precizēt valsts atbalsta režīma piemērošanu infrastruktūrai, ņemot vērā problēmas saistībā ar Vispārējās tiesas 2011. gada 24. marta sprieduma lietā *Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt (T-443/08) and Mitteldeutsche Flughafen AG and Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08) v the European Commission* interpretēšanu, kas ir radījusi no struktūrfondi finansētu aptuveni 200 infrastruktūras projektu *ex ante* pārbaudes ievērojamu aizkavēšanos;

12. izsaka nožēlu par to, ka Eiropas Komisija “ostu paketē” nav tieši iekļāvusi priekšlikumus precizēt atbalsta jēdzienu attiecībā uz infrastruktūras, arī ostu nozarē, finansēšanu (Darbība Nr. 5). Tā vietā Eiropas Komisija 2013. gada 3. jūlijā ir izsūtījusi aptaujas anketu par ostu darbību un aplikšanu ar nodokļiem, adresējot to vienīgi visu dalībvalstu pastāvīgajām pārstāvniecībām. Tādēļ pieprasa Eiropas Komisijai tuvākajos mēnešos pieņemt iekļaujošāku pieeju un ar RK starpniecību iesaistīt vietējās un reģionālās pašvaldības to valsts atbalsta noteikumu pārskatīšanā, kas piemērojami infrastruktūrai kopumā un konkrēti ostu infrastruktūrai, īpaši attiecībā uz grupu atbrīvojuma noteikumiem ostu infrastruktūrai, kuri, domājams, tiks izstrādāti līdz 2013. gada beigām;

<sup>(2)</sup> <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>.

<sup>(3)</sup> Norādījumi par ES valsts atbalsta, publiskā iepirkuma un iekšējā tirgus noteikumu piemērošanu VTNP, SWD(2013)53, 15.2.2013.

<sup>(4)</sup> Saskaņā ar 2011. gada 20. decembra lēmumu par LESD 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt vispārējās tautsaimnieciskas nozīmes pakalpojumus.

**Tiesību akta priekšlikums**

13. iesaka bagarēšanu, pietauvošanu, loča pakalpojumus un vilkšanas pakalpojumus izslēgt no regulas darbības jomas, pamatojoties uz to, ka minētie pakalpojumi atbilst vispārējas nozīmes pakalpojumu mērķim, t. i., vides drošības, drošuma un aizsardzības nodrošināšanai; aicina Komisiju jautājumā par ostas atkritumu uzņemšanas iekārtām novērst pretrunas ar pašreiz spēkā esošajām direktīvām, t. i., precizēt nošķiršanu. Priekšnoteikumus un prasības ostas atkritumu uzņemšanas iekārtām jau regulē Direktīva 2000/59/EK. Īpaši 8. panta noteikumi ir pretrunā tam, ka tirgum var brīvi piekļūt visi atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu piedāvātāji. Ja ostas operators izvēlas atsevišķas ostas atkritumu uzņemšanas iekārtas un uz tām attiecina minētajā direktīvā minētās nodevas, jāpiemēro direktīvas 2004/17/EK noteikumi par konkursu;

14. pauž nožēlu, ka 2. pantā ("Definīcijas") nav iekļauta "kompetentās iestādes" definīcija, lai gan tai ir liela nozīme 8. un 9. pantā;

15. izsaka nožēlu par to, ka nav pietiekami atzīta vietējo un reģionālo pašvaldību loma attiecībā uz piemērojamiem tiesību aktiem vai ostas pakalpojumu sniegšanas obligāto prasību noteikšanu (4. panta 2. punkta d) apakšpunkts, 4. panta 4. punkts, 6. panta 4. punkts);

16. sagaida 8. pantā noteikto sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību paplašināšanu, iekļaujot īpašus kritērijus attiecībā uz teritoriālo kohēziju, piemēram, nomaļu, salu un attālāko reģionu pieejamību;

17. izsaka neizpratni par to, kādēļ attiecībā uz ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojuma procedūru, kas paredzēta 7. pantā, Komisija 10. pantā paredz nevis pienākumu, bet vienīgi iespēju personālam, ko iepriekš darbā pieņēmis vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, nodrošināt tādas tiesības, kādas personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē;

18. nav pārliecināta, vai 12. pantā izklāstītās prasības par to, cik sīka informācija jāsniedz ostas vadības iestādēm par saņemtajiem publiskā sektora līdzekļiem, un pienākums uzturēt atsevišķu kontu nav nesamērīgas, it īpaši ņemot vērā ļoti atšķirīgās izmaksu struktūras atkarībā no ostu atrašanās vietas;

19. aicina Eiropas Komisiju precizēt, ko nozīmē 14. panta 5. punktā norādītie "kopējie tarifkācijas principi", uzskatot, ka visām pilnvarām, kuras piešķirtas Eiropas Komisijai pieņemt deleģētos tiesību aktus, vajadzētu būt noteiktām iespējami precīzi;

20. apšaubā par regulas piemērošanas uzraudzību un kontroli atbildīgo neatkarīgo uzraudzības struktūru izveides (19. apsvērums un 17. pants) pievienoto vērtību. Šāda institūcija varētu radīt papildus birokrātiskus šķēršļus ostu attīstības plānošanā, kā arī ietekmēt dalībvalstu budžetus;

21. izsaka šaubas arī par to, vai jāizveido neatkarīgo uzraudzības struktūru sadarbība, lai veicinātu regulas vienotu īstenošanu, ja regula pēc būtības ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs (18. pants).

**II. IETEIKUMI GROZĪJUMIEM****Grozījums Nr. 1**

Nosaukums

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
Priekšlikums <b>EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI</b> , ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu	Priekšlikums <b>EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVAI REGULAI</b> , ar ko izveido tirgus piekļuves ostas pakalpojumiem un ostu finanšu pārredzamības sistēmu

**Pamatojums**

Reģionu komiteja tomēr joprojām nav pārliecināta, vai regula ir labāka nekā direktīva, kā tas ir bijis Eiropas Komisijas agrāk izvirzītajiem priekšlikumiem vai saistītajiem tiesību aktiem (īpaši attiecībā uz koncesijām). Turklāt direktīva būtu piemērotāka, lai ņemtu vērā ES ostu plašo daudzveidību.

**Grozījums Nr. 2**

## 4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Lielākā daļa Savienības jūras satiksmes iet tranzītā caur Eiropas transporta tīkla jūras ostām. Lai sasniegtu šīs regulas mērķi, ievērojot proporcionalitātes principu un neradot nevajadzīgu slogu citām ostām, šī regula būtu jāpiemēro Eiropas transporta tīkla ostām, no kurām katrai ir nozīmīga loma Eiropas transporta sistēmā, jo vai nu tā apkalpo vairāk nekā 0,1 % no kopējā ES kravas apjoma vai pasažieru kopskaita, vai tāpēc, ka tā uzlabo salu vai perifēro apgabalu reģionālo pieejamību, tomēr neskarot iespēju dalībvalstīm izlemt piemērot šo regulu arī citās ostās. Loču pakalpojumi, ko veic atklātā jūrā, tieši neietekmē ostu efektivitāti, jo tos neizmanto tiešai ieešanai ostā un izešanai no tās, un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā regulā.</p>	<p>Lielākā daļa Savienības jūras satiksmes iet tranzītā caur Eiropas transporta tīkla jūras ostām. Lai sasniegtu šīs <del>regulas</del> <u>direktīvas</u> mērķi, ievērojot proporcionalitātes principu un neradot nevajadzīgu slogu citām ostām, šī <del>regula</del> <u>direktīva</u> būtu jāpiemēro Eiropas transporta tīkla ostām, no kurām katrai ir nozīmīga loma Eiropas transporta sistēmā, jo vai nu tā apkalpo vairāk nekā 0,1 % no kopējā ES kravas apjoma vai pasažieru kopskaita, vai tāpēc, ka tā uzlabo salu, <del>vai</del> <u>vai attālāko</u> perifēro apgabalu reģionālo pieejamību, tomēr neskarot iespēju dalībvalstīm izlemt piemērot šo <del>regulu</del> <u>direktīvu</u> arī citās ostās. <del>Loču Tehniskie un navigācijas pakalpojumi, kas atbilst vispārējās nozīmes pakalpojumu mērķim, ko veic atklātā jūrā, tieši neietekmē ostu efektivitāti, jo tos neizmanto tiešai ieešanai ostā un izešanai no tās, un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā regulā.</del> <u>Tehniskie un navigācijas pakalpojumi, kas atbilst vispārējās nozīmes pakalpojumu mērķim, ko veic atklātā jūrā, tieši neietekmē ostu efektivitāti, jo tos neizmanto tiešai ieešanai ostā un izešanai no tās, un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā direktīvā regulā.</u></p>

**Pamatojums**

Grozījums saistīts ar 1. panta grozījumu (piemērošanas joma).

**Grozījums Nr. 3**

## 19. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Dalībvalstīm būtu jāpatur tiesības nodrošināt pienācīgu sociālās aizsardzības līmeni ostu pakalpojumu sniegšanas uzņēmuma darbiniekiem. Šī regula neskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normas. Gadījumos, kad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, ja ostas pakalpojumu līguma slēgšana var izraisīt ostas pakalpojumu sniedzēja maiņu, ir jāparedz iespēja kompetentajām iestādēm lūgt izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam piemērot Padomes Direktīvu 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējdarbību vai uzņēmumu vai uzņēmējdarbību daļu īpašnieka maiņas gadījumā.</p>	<p>Dalībvalstīm būtu jāpatur tiesības nodrošināt pienācīgu sociālās aizsardzības līmeni ostu pakalpojumu sniegšanas uzņēmuma darbiniekiem. Šī <del>direktīva</del> <u>regula</u> neskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normas. Gadījumos, kad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots, ja ostas pakalpojumu līguma slēgšana var izraisīt ostas pakalpojumu sniedzēja maiņu, <del>ir jāparedz iespēja kompetentajām iestādēm lūgt izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam piemērot izraudzītais pakalpojumu sniedzējs piemēro</del> <u>ir jāparedz iespēja kompetentajām iestādēm lūgt izraudzītajam pakalpojumu sniedzējam piemērot izraudzītais pakalpojumu sniedzējs piemēro</u> Padomes Direktīvu 2001/23/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējdarbību vai uzņēmumu vai uzņēmējdarbību daļu īpašnieka maiņas gadījumā.</p>

**Pamatojums**

Grozījums saistīts ar 10.2. panta grozījumu.

**Grozījums Nr. 4**

## 29. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Lai papildinātu un grozītu dažus nebūtiskus šīs regulas elementus un jo īpaši lai veicinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem vienotu piemērošanu, nostiprinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem koherenci Savienības mērogā un nodrošinātu vienotus iekasēšanas principus tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanai, pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz vispārīgu klasifikāciju kuģiem, degvielām un darbības veidiem, saskaņā ar ko var noteikt dažādu maksu par infrastruktūras izmantošanu, un ostu infrastruktūras lietošanas maksas kopējiem tarifkācijas principiem. (...)</p>	<p>Lai papildinātu un grozītu dažus nebūtiskus šīs <u>direktīvas</u> <del>regulas</del> elementus un jo īpaši lai veicinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem vienotu piemērošanu, nostiprinātu maksas iekasēšanas atkarībā no vides raksturlielumiem koherenci Savienības mērogā un nodrošinātu vienotus iekasēšanas principus tuvsatiksmes kuģošanas veicināšanai, pilnvaras pieņemt tiesību aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai attiecībā uz vispārīgu klasifikāciju kuģiem, degvielām un darbības veidiem, saskaņā ar ko var noteikt <u>diferencētu dažādu</u> maksu par ostu infrastruktūras izmantošanu, <del>un ostu infrastruktūras lietošanas maksas kopējiem tarifkācijas principiem.</del> (...)</p>

**Pamatojums**

Grozījums saistīts ar 14.5. panta grozījumu. Attiecībā uz vispārīgu klasifikāciju kuģiem, degvielām un darbības veidiem ir panākta vienošanās. Lēmumu par izmaiņām ostu pakalpojumu tarifos var pieņemt tikai attiecīgā ostas vadības iestāde.

**Grozījums Nr. 5**

## 1. pants. – Priekšmets un piemērošanas joma

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Ar šo regulu nosaka:</p> <p>(a) skaidru sistēmu piekļuvei ostu pakalpojumu tirgum;</p> <p>(b) kopīgus noteikumus par finanšu pārredzamību un maksājumiem, ko piemēro pārvaldes iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzēji.</p> <p>2. Šo regulu piemēro šādu kategoriju ostas pakalpojumiem, kas tiek sniegti ostas iekšienē vai ūdens pievadceļā uz ostu un no tās:</p> <p>(a) degvielas uzņemšana;</p> <p>(b) kravu apstrāde;</p> <p>(c) bagarēšana;</p> <p>(d) pietauvošana;</p> <p>(e) pasažieriem sniegtie pakalpojumi;</p> <p>(f) ostas atkritumu uzņemšanas iekārtas;</p> <p>(g) loča pakalpojumi; un</p> <p>(h) vilkšana.</p>	<p>1. Ar šo <u>direktīvu</u> <del>regulu</del> nosaka:</p> <p>(a) skaidru sistēmu piekļuvei ostu pakalpojumu tirgum;</p> <p>(b) kopīgus noteikumus par finanšu pārredzamību un maksājumiem, ko piemēro pārvaldes iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzēji.</p> <p>2. Šo <u>direktīvu</u> <del>regulu</del> piemēro šādu kategoriju ostas pakalpojumiem, kas tiek sniegti ostas iekšienē vai ūdens pievadceļā uz ostu un no tās:</p> <p>(a) degvielas uzņemšana;</p> <p>(b) kravu apstrāde;</p> <p>(c) <del>bagarēšana;</del></p> <p>(d) <del>pietauvošana;</del></p> <p>(e) (c) pasažieriem sniegtie pakalpojumi;</p> <p>(f) (d) ostas atkritumu uzņemšanas iekārtas;</p> <p>(g) loča pakalpojumi; un</p> <p>(h) vilkšana.</p>

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
3. Šo regulu piemēro visām Eiropas transporta tīkla jūras ostām, kā noteikts Regulas xxx [regulas par TEN-T pamatnostādņēm] I pielikumā.	3. Šo <del>direktīvu regulu</del> regulu piemēro visām Eiropas transporta tīkla jūras ostām, kā noteikts Regulas xxx [regulas par TEN-T pamatnostādņēm] I pielikumā.
4. Dalībvalstis šo regulu var piemērot arī citām jūras ostām. Ja dalībvalstis pieņem lēmumu piemērot šo regulu citām jūras ostām, tās savu lēmumu paziņo Komisijai.	4. Dalībvalstis šo <del>direktīvu regulu</del> regulu var piemērot arī citām jūras ostām. Ja dalībvalstis pieņem lēmumu piemērot šo <del>direktīvu regulu</del> citām jūras ostām, tās savu lēmumu paziņo Komisijai.

### Pamatojums

- Loča pakalpojumi, vilkšanas un pietauvošanas pakalpojumi ir ostu sniegti vispārējas nozīmes pakalpojumi (kuru mērķis ir saglabāt kuģošanas drošību un aizsargāt vidi), ko stingri reglamentē dalībvalstis un kam nevar piemērot tirgus pieeju.
- Bagarēšanas pakalpojumu iekļaušana regulā uzskatāma par ostu īpašumtiesību aizskārumu, jo ostas šādā gadījumā būtībā vairs nedrīkstētu pašas apkopt savus ūdensceļus un ostas baseinus. Turklāt bagarēšanas darbi ostas teritorijā ir pielīdzināmi kuģu piestātņu un slūžu apkopes darbiem, bet ne citiem ostas pakalpojumiem, kas tieši saistīti ar konkrētu kuģu ienākšanu ostā un par kuriem aprēķina noteiktu maksu par katru kuģi.

### Grozījums Nr. 6

2. pants, jauns 2.a) punkts – Definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	<u>“kompetenta iestāde” ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā iejaukties ostu sniegtajos pakalpojumos, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra;</u>

### Pamatojums

Termins “kompetenta iestāde” ir lietots Regulā (EK) 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, kur tā ir definēta šādi: “kompetenta iestāde” ir jebkura dalībvalsts vai dalībvalstu valsts iestāde vai valsts iestāžu grupa, kam ir pilnvaras attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā iesaistīties sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumos, vai jebkura šādi pilnvarota struktūra” (2. panta b) apakšpunkts). Minētā definīcija sekmētu ES tiesību aktu konsekveni un palielinātu tiesību aktu pārredzamību, lai izstrādātu saskaņotu definīciju, kas attiecas ne tikai uz pasažieriem sniegtajiem pakalpojumiem.

### Grozījums Nr. 7

2. panta 14. punkts – Definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
“sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības” ir prasība, kas definēta vai noteikta, lai nodrošinātu tos vispārējas nozīmes ostas pakalpojumus, ko operators, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem;	“sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības” ir prasība, <u>kuru definē vai nosaka kompetenta iestāde</u> <del>kas definēta vai noteikta</del> , lai nodrošinātu tos vispārējas nozīmes ostas pakalpojumus, ko operators, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem <u>bez jebkādas kompensācijas;</u>

**Pamatojums**

Grozījumā atspoguļots 16. apsvēruma, proti, “šī regula neliedz kompetentajām iestādēm iespēju piešķirt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izpildi, ar nosacījumu, ka tā atbilst piemērojamajiem valsts atbalsta noteikumiem”.

**Grozījums Nr. 8**

## 2. panta 15. punkts – Definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
“tuvsatiksmes kuģošana” ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šīm ostām un ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir slēgtas jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar Eiropu;	“tuvsatiksmes kuģošana” ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šīm ostām un ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir slēgtas jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar Eiropu <u>vai – tālāko reģionu gadījumā – starp ostām, kas atrodas tiem ģeogrāfiski tuvās valstīs;</u>

**Pamatojums**

Nav pamatoti “tieša tuvuma” jēdzienu ierobežoti saistīt tikai ar pašu ES. Tas jāizvērs, ietverot visu ES teritoriju neatkarīgi no tās ģeogrāfiskā izvietojuma, īpaši attālākos reģionus, kur Eiropas Komisija sekmē stratēģiju ar mērķi stiprināt to integrāciju ģeogrāfiski tuvos apvidos.

**Grozījums Nr. 9**

## 2. panta 16. punkts – Definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
“jūras osta” ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tādas būves un iekārtas, lai principā būtu iespējama kuģu pieņemšana, to iekraušana un izkraušana, preču uzglabāšana, šo preču pieņemšana un piegāde, un pasažieru iekāpšana un izkāpšana, un cita infrastruktūra, kas nepieciešama transporta darbībām ostas teritorijā;	“jūras osta” ir zemes un ūdens teritorija, ko veido tādas būves un iekārtas, lai principā būtu iespējama kuģu pieņemšana, to iekraušana un izkraušana, preču uzglabāšana, šo preču pieņemšana un piegāde, un pasažieru iekāpšana un izkāpšana, <del>un cita infrastruktūra, kas nepieciešama transporta darbībām ostas teritorijā;</del>

**Pamatojums**

Ierosināts svītrot “jūras ostas” definīcijas pēdējo daļu. Tā ir jauna salīdzinājumā ar iepriekšējām ierosinātajām definīcijām, bet nav definēts ostas teritorijas jēdziens. Tas varētu radīt iespēju sajaukt ar transporta infrastruktūrām, ko nodrošina vietējās un reģionālās pašvaldības, lai nodrošinātu ostu savienojumus ar iekšzemi.

**Grozījums Nr. 10**

## 2. panta 16.a punkts (jauns punkts) – Definīcijas

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
	“Tehniskie un navigācijas pakalpojumi” ir vispārējas nozīmes ostas pakalpojumi, ko ostas sniedz, lai saglabātu <u>kuģošanas drošību un aizsargātu vidi, piemēram, pietauvošana, loča pakalpojumi un vilkšana.</u>



**Pamatojums**

Izriet no 2. un 18. panta grozījumiem.

**Grozījums Nr. 11**

II nodaļa – Virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<b>II nodaļa – Piekļuve tirgum</b>	<b>II nodaļa – <del>Piekļuve tirgum</del> <u>Principi, ko piemēro ostu pakalpojumu sniegšanai un to pieejamībai</u></b>

**Pamatojums**

Pašreizējais nodaļas virsraksts liek domāt, ka Komisijas mērķis ir tirgus liberalizācija, taču nodaļā konkrēti izklāstīti noteikumi par ostu pakalpojumiem, kas ne vienmēr ir atvērti tirgum.

**Grozījums Nr. 12**

4. pants – Ostas pakalpojumu sniegšanas obligātās prasības

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Ostas vadības iestāde var pieprasīt, lai ostas pakalpojumu sniedzēji atbilst obligātajām prasībām, lai veiktu attiecīgo ostas pakalpojumu.</p> <p>2. Obligātās prasības, kas minētas 1. punktā, attiecīgā gadījumā var attiekties tikai uz: (...)</p> <p>(d) atbilstību vietējām, valsts, Savienības un starptautiskajām vides prasībām.</p> <p>(...)</p> <p>4. Ja obligātās prasības ietver īpašas vietējās zināšanas vai vietējo apstākļu pārzināšanu, ostas vadības iestāde nodrošina pietiekamu piekļuvi attiecīgajai apmācībai ar pārredzamiem un nediskriminējošiem nosacījumiem, ja vien šādu apmācību nenodrošina dalībvalsts.</p>	<p>1. Ostas vadības iestāde, <u>apspriežoties ar attiecīgajām kompetentajām iestādēm</u>, var pieprasīt, lai ostas pakalpojumu sniedzēji atbilst obligātajām prasībām, lai veiktu attiecīgo ostas pakalpojumu.</p> <p>2. Obligātās prasības, kas minētas 1. punktā, attiecīgā gadījumā var attiekties tikai uz: (...)</p> <p>(d) atbilstību vietējām, <u>reģionālajām</u>, valsts, Savienības un starptautiskajām vides prasībām.</p> <p>(...)</p> <p>4. Ja obligātās prasības ietver īpašas vietējās zināšanas vai vietējo apstākļu pārzināšanu, ostas vadības iestāde nodrošina pietiekamu piekļuvi attiecīgajai apmācībai ar pārredzamiem un nediskriminējošiem nosacījumiem, ja vien šādu apmācību nenodrošina <u>attiecīgā kompetentā iestāde dalībvalsts</u>.</p>

**Pamatojums**

Šā grozījuma mērķis ir pastiprināt vietējo un reģionālo pašvaldību lomas atzīšanu attiecībā uz piemērojamajiem tiesību aktiem vai obligāto prasību noteikšanu saistībā ar ostas pakalpojumu sniegšanu.



**Grozījums Nr. 13**

## 6. panta 4. punkts – Ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumi

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Ja ostas vadības iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai, izmantojot juridiski patstāvīgu struktūru, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, dalībvalsts var uzticēt lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu struktūrai, kas ir neatkarīga no ostas vadības iestādes. Ja dalībvalsts neuztic lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu šādai struktūrai, tad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits nedrīkst būt mazāks par diviem.</p>	<p>Ja ostas vadības iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai, izmantojot juridiski patstāvīgu struktūru, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, <del>dalībvalsts</del> <u>attiecīgā kompetentā iestāde</u> var uzticēt lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu struktūrai, kas ir neatkarīga no ostas vadības iestādes. <u>Ostas vadības iestāde sniedz pierādījumus, ka tirgus stāvokļa dēļ iespējams minētais ierobežojums. Šāds ierobežojums ir īslaicīgs.</u> Ja <del>dalībvalsts</del> <u>attiecīgā kompetentā iestāde</u> neuztic lēmuma par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu pieņemšanu šādai struktūrai, tad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits nedrīkst būt mazāks par diviem.</p>

**Grozījums Nr. 14**

## 7. pants

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Jebkuru ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu atbilstīgi 6. pantam veic saskaņā ar pārredzamu atlases procedūru, kurā bez diskriminācijas var piedalīties visas ieinteresētās personas.</p> <p>2. Ja ostas pakalpojumu paredzamā vērtība pārsniedz 3. punktā minētās robežvērtības, tad tiek piemēroti noteikumi par līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru, procesuālās garantijas un koncesiju maksimālais ilgums, kā noteikts Direktīvā.../... [koncesija].</p> <p>3. Ostas pakalpojumu vērtības robežvērtības un noteikšanas metode ir norādītas Direktīvas.../... [koncesija] piemērojamos noteikumos.</p> <p>4. Izvēlētais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i) un ostas vadības iestāde noslēdz ostas pakalpojumu līgumu.</p> <p>5. Šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu līguma būtiskas izmaiņas Direktīvas.../... [koncesija] nozīmē tā darbības laikā uzskata par jaunu ostas pakalpojumu līgumu un rīko jaunu procedūru, kas minēta 2. punktā.</p>	<p>1. Jebkuru ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu atbilstīgi 6. pantam veic saskaņā ar pārredzamu atlases procedūru, kurā bez diskriminācijas var piedalīties visas ieinteresētās personas.</p> <p>2. Ja ostas pakalpojumu paredzamā vērtība pārsniedz 3. punktā minētās robežvērtības, tad tiek piemēroti <del>noteikumi par līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru, procesuālās garantijas un koncesiju maksimālais ilgums, kā noteikts Direktīvā.../... [koncesija].</del></p> <p>3. <del>Ostas pakalpojumu vērtības robežvērtības un noteikšanas metode ir norādītas Direktīvas.../... [koncesija] piemērojamos noteikumos.</del></p> <p>2.4. Izvēlētais(-ie) pakalpojumu sniedzējs(-i) un ostas vadības iestāde noslēdz ostas pakalpojumu līgumu.</p> <p>5. <del>Šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu līguma būtiskas izmaiņas Direktīvas.../... [koncesija] nozīmē tā darbības laikā uzskata par jaunu ostas pakalpojumu līgumu un rīko jaunu procedūru, kas minēta 2. punktā.</del></p>

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
6. Šā panta 1. līdz 5. punktu nepiemēro gadījumos, kas minēti 9. pantā.	<del>3.6.</del> Šā panta 1. <del>un 2. līdz</del> 5. punktu nepiemēro gadījumos, kas minēti 9. pantā.
7. Šī regula neskar Direktīvu.../... [koncesija][1], Direktīvu.../... [komunālie pakalpojumi] [2] un Direktīvu.../... [publiskais iepirkums] [3].	<del>4.7.</del> Šī regula neskar Direktīvu.../... [koncesija][1], Direktīvu.../... [komunālie pakalpojumi] [2] un Direktīvu.../... [publiskais iepirkums] [3].  <u>4.a) Ostu pakalpojumu līgumu termiņš ir saistīts ar veiktajiem ieguldījumiem.</u>

### Grozījums Nr. 15

#### 8. pants – Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
1. Dalībvalstis var pieņemt lēmumu uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai nodrošinātu: a) pakalpojumu pieejamību bez pārtraukuma visu dienu, nakti, nedēļu un gadu; b) pakalpojumu pieejamību visiem lietotājiem; c) pakalpojumu cenas pieejamību dažu kategoriju lietotājiem.	1. <del>Dalībvalstis</del> <u>Kompetentās iestādes</u> var pieņemt lēmumu uzlikt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai nodrošinātu: a) pakalpojumu pieejamību bez pārtraukuma visu dienu, nakti, nedēļu un gadu; b) pakalpojumu pieejamību visiem lietotājiem; c) pakalpojumu cenas pieejamību dažu kategoriju lietotājiem; <u>d) kritērijus attiecībā uz teritoriālo kohēziju, piemēram, nomaļu, vai salu un attālāko reģionu pieejamību;</u> <u>e) īpašu nosacījumu izpildi, kas vajadzīgi, tostarp, drošības vai vides aspektu dēļ un kurus ekonomisku apsvērumu dēļ nevar nodrošināt ostas pakalpojumu sniedzēji.</u>
2. Šā panta 1. punktā minētās saistības ir skaidri definētas, pārskatāmas, nediskriminējošas, pārbaudāmas un garantē vienlīdzīgu pieeju visiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā.	2. Šā panta 1. punktā minētās saistības ir skaidri definētas, pārskatāmas, nediskriminējošas, pārbaudāmas un garantē vienlīdzīgu pieeju visiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā.
3. Dalībvalstis izraugās kompetentās iestādes savā teritorijā, lai uzliktu šādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Ostas vadības iestāde var būt kompetentā iestāde. (...)	3. Dalībvalstis izraugās kompetentās iestādes savā teritorijā, lai uzliktu šādas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības. Ostas vadības iestāde, <u>ja tā ir publiska iestāde</u> , var būt kompetentā iestāde. (...)

#### Pamatojums

- Ierosināts paplašināt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, attiecinot tās arī uz teritoriālo kohēziju, kā ierosināts regulas projekta paskaidrojuma rakstā (sk. 1.4. iedaļas beigu daļu). Būtu jāņem vērā arī kritēriji, kuri ir īpaši svarīgi ostas darbības nodrošināšanai un vides aizsardzībai, bet kuru izpilde nav ekonomiski izdevīga.
- Tā kā ostas vadības iestāde var būt privāta struktūra un saņemt publisko finansējumu, 8. panta 3. punktā paredzētā iespēja, ka minētā struktūra varētu būt kompetentā iestāde, kas nosaka sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, jāattiecinā tikai uz tām vadības iestādēm, kuras ir valsts iestādes.

**Grozījums Nr. 16**

## 9. pants – Iekšējais operators

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Gadījumos, kas paredzēti 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā, kompetentā iestāde var nolemt pati sniegt ostas pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām vai tieši noteikt šādus pienākumus juridiski patstāvīgai struktūrai, kuru tā kontrolē līdzīgi, kā tā kontrolē savas struktūrvienības. Šādā gadījumā šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu sniedzēju uzskata par iekšējo operatoru.</p> <p>(...)</p> <p>4. Ja kompetentā iestāde nolemj piemērot 1. punktu visās dalībvalsts jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula, tā par to informē Komisiju.</p> <p>(...)</p>	<p>1. Gadījumos, kas paredzēti 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā, kompetentā iestāde var nolemt pati sniegt ostas pakalpojumus <del>saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām</del> vai tieši noteikt šādus pienākumus <del>uzdot to darīt</del> juridiski patstāvīgai struktūrai, kuru tā kontrolē līdzīgi, kā tā kontrolē savas struktūrvienības. Šādā gadījumā šīs <del>direktīvas regulas</del> nolūkos ostas pakalpojumu sniedzēju uzskata par iekšējo operatoru.</p> <p>(...)</p> <p>4. Ja kompetentā iestāde nolemj piemērot 1. punktu visās dalībvalsts jūras ostās, uz kurām attiecas šī <del>direktīva-regula</del>, tā par to informē Komisiju.</p> <p>(...)</p>

**Pamatojums**

Jāšaubās, vai situācija, kad ostas pakalpojumu sniedzējs uzskatāms par "iekšējo operatoru", attiecināma tikai uz sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām. Var būt patiesi komerciāli iemesli, kuru dēļ ostas vadības iestāde (kas var būt privāta struktūra) varētu nolemt pati sniegt attiecīgo pakalpojumu, nenosakot to par sabiedrisku pakalpojumu.

**Grozījums Nr. 17**

## 10. panta 2. punkts – Darbinieku tiesību aizsardzība

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Neskarot valsts un Savienības tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, ostas vadības iestādes var prasīt, lai izraudzītais ostas pakalpojumu sniedzējs, kas izraudzīts saskaņā ar procedūru, kas noteikta 7. pantā, gadījumā, ja šis pakalpojumu sniedzējs nav vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, personālam, ko iepriekš darbā pieņēmis vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, nodrošina tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē.</p>	<p>Neskarot valsts un Savienības tiesību aktus, tostarp koplīgumus starp sociālajiem partneriem, ostas vadības iestādes <del>var prasīt</del> <u>pieprasa</u>, lai izraudzītais ostas pakalpojumu sniedzējs, kas izraudzīts saskaņā ar procedūru, kas noteikta 7. pantā, gadījumā, ja šis pakalpojumu sniedzējs nav vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, personālam, ko iepriekš darbā pieņēmis vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, nodrošina tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē.</p>

**Pamatojums**

Nav saprotams, kāpēc Komisija paredz tikai iespēju un nevis pienākumu nodrošināt personālam, ko iepriekš darbā pieņēmis vēsturiskais ostas pakalpojumu sniedzējs, tādas tiesības, ko personāls būtu tiesīgs saņemt, ja būtu notikusi pārceļšana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē.

**Grozījums Nr. 18**

## 10. panta 3. punkts – Darbinieku tiesību aizsardzība

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Ja ostas vadības iestādes prasa ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai tie atbilstu konkrētiem sociāliem standartiem attiecībā uz attiecīgajiem ostu pakalpojumiem, konkursa dokumentos un ostas pakalpojumu līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar ostas pakalpojumiem.</p>	<p>Ja ostas vadības iestādes prasa ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai tie atbilstu konkrētiem sociāliem standartiem attiecībā uz attiecīgajiem ostu pakalpojumiem, konkursa dokumentos un ostas pakalpojumu līgumos ir iekļauts attiecīgā personāla saraksts un <del>norādīta pārredzama sīki izklāstīta informācija par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem</del> <u>norādīts personāla līgumtiesību statuss un nosacījumi</u>, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar ostas pakalpojumiem.</p>

**Pamatojums**

“Pārredzamas sīki izklāstītas informācijas par personāla līgumtiesībām” publicēšana varētu būt personas datu aizsardzības tiesību pārkāpums.

**Grozījums Nr. 19**

## 12. panta 2. punkts – Finansiālo attiecību pārredzamība

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>Ja ostas vadības iestāde, kas saņem publiskā sektora līdzekļus, pati sniedz ostas pakalpojumus, tā ved uzskaiti par katru ostas pakalpojumu darbību atsevišķi no citām savām darbībām tādējādi, ka:</p> <p>(a) tiek pareizi piešķirtas un sadalītas visas izmaksas un ieņēmumi, pamatojoties uz konsekventi ievērotiem un objektīvi pamatotiem izmaksu uzskaites principiem; kā arī</p> <p>(b) ir skaidri definēti izmaksu uzskaites principi, saskaņā ar ko kārtoti atsevišķo grāmatvedību.</p>	<p>Ja ostas vadības iestāde, kas saņem publiskā sektora līdzekļus, pati sniedz ostas pakalpojumus, tā ved uzskaiti par katru ostas pakalpojumu darbību atsevišķi no citām savām darbībām <del>tādējādi, ka: tā, lai būtu iespējams uzraudzīt, vai tiek ievērots aizliegums vienai darbības jomai saņemt valsts līdzekļus nodot citai darbības jomai, un uzraudzīt, kā tiek izmantoti ieņēmumi no infrastruktūras maksām un peļņa no citas komercdarbības.</del></p> <p>(a) <del>tiek pareizi piešķirtas un sadalītas visas izmaksas un ieņēmumi, pamatojoties uz konsekventi ievērotiem un objektīvi pamatotiem izmaksu uzskaites principiem; kā arī</del></p> <p>(b) <del>ir skaidri definēti izmaksu uzskaites principi, saskaņā ar ko kārtoti atsevišķo grāmatvedību.</del></p>

**Pamatojums**

Grāmatvedības prasību vienkāršojums, kas gūts no Direktīvas 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, 6. panta.

**Grozījums Nr. 20**

## 14. panta 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>4. Neskarot 3. punktu, ostas infrastruktūras lietošanas maksa var atšķirties saskaņā ar tirdzniecības praksi attiecībā uz regulārajiem lietotājiem, vai lai veicinātu ostu infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu vai uzlabotu ekoloģiskos raksturlielumus, transporta darbību energoefektivitāti un oglekļa dioksīda emisiju efektivitāti. Kritēriji, ko izmanto šādu atšķirību noteikšanai, ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši, un pienācīgi tiek ievēroti konkurences noteikumi. Rezultātā dažādās maksas jo īpaši ir pieejamas visiem attiecīgajiem ostas pakalpojumu lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.</p>	<p>4. Neskarot 3. punktu, ostas infrastruktūras lietošanas maksa var atšķirties saskaņā ar tirdzniecības praksi attiecībā uz regulārajiem lietotājiem, vai lai veicinātu ostu infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu vai uzlabotu ekoloģiskos raksturlielumus, transporta darbību energoefektivitāti un oglekļa dioksīda emisiju efektivitāti, <u>vai teritoriālās kohēzijas iemeslu, piemēram, attālāko reģionu pieejamības, dēļ.</u> Kritēriji, ko izmanto šādu atšķirību noteikšanai, ir atbilstīgi, objektīvi, pārredzami un nediskriminējoši, un pienācīgi tiek ievēroti konkurences noteikumi. Rezultātā dažādās maksas jo īpaši ir pieejamas visiem attiecīgajiem ostas pakalpojumu lietotājiem ar vienādiem nosacījumiem.</p>

**Pamatojums**

Grozījuma mērķis ir noteikumi, kas ļauj maksu noteikt pēc citiem kritērijiem, kuros ņemts vērā attālāko reģionu pieejamības trūkums un nepieciešamība kompensēt papildu izdevumus par transportu, lai attālākajiem reģioniem būtu tādi paši nosacījumi kā visiem lietotājiem, kā norādīts LESD 349. punktā.

**Grozījums Nr. 21**

## 14. pants – Maksa par ostas infrastruktūras lietošanu

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>(...)</p> <p>5. Komisija ir pilnvarota vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantā minēto procedūru par kuģu, degvielas un darbības veidu kopīgu klasifikāciju, saskaņā ar kuru var atšķirties infrastruktūras lietošanas maksas, un kopējiem ostu infrastruktūras lietošanas maksas tarififikācijas principiem.</p> <p>(...)</p> <p>7. Ostas vadības iestāde neatkarīgajai kompetentajai uzraudzības struktūrai un Komisijai pēc pieprasījuma dara pieejamu informāciju, kas minēta 4. punktā, un sīki izklāsta izmaksas un ieņēmumus, kas kalpoja par pamatu, lai noteiktu ostas infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un apjomu, noteikšanai izmantoto metodiku, ņemot vērā aprikojumu un pakalpojumus, par kuriem paredzēta šī ostas pakalpojumu maksa.</p>	<p>(...)</p> <p>5. Komisija ir pilnvarota vajadzības gadījumā pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 21. pantā minēto procedūru par kuģu, degvielas un darbības veidu kopīgu klasifikāciju, saskaņā ar kuru var atšķirties infrastruktūras lietošanas maksas, <del>un kopējiem ostu infrastruktūras lietošanas maksas tarififikācijas principiem.</del></p> <p>(...)</p> <p>7. Ostas vadības iestāde <del>neatkarīgajai kompetentajai uzraudzības struktūrai un</del> Komisijai pēc pieprasījuma dara pieejamu informāciju, kas minēta 4. punktā, un sīki izklāsta izmaksas un ieņēmumus, kas kalpoja par pamatu, lai noteiktu ostas infrastruktūras lietošanas maksas struktūru un apjomu, noteikšanai izmantoto metodiku, ņemot vērā aprikojumu un pakalpojumus, par kuriem paredzēta šī ostas pakalpojumu maksa.</p>

**Pamatojums**

Šādi principi nedrīkst ierobežot ostas vadības iestāžu komerciālo brīvību (tarifikācija un maksas noteikšana ir konkurences jomas). Bez tam ikvienam Eiropas Komisijai piešķirtam pilnvarojumam par deleģētu aktu pieņemšanu vajadzētu būt iespējami precīzam un ierobežotam.

## Grozījums Nr. 22

## 17. pants

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p style="text-align: center;"><b>Neatkarīga uzraudzības iestāde</b></p> <p>1. Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīga uzraudzības struktūra pārrauga un uzrauga šīs regulas piemērošanu visās jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula katras dalībvalsts teritorijā.</p> <p>2. Neatkarīgā uzraudzības struktūra ir juridiski nošķirta un funkcionāli neatkarīga no jebkuras ostas vadības iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis, kas patur īpašumtiesības vai kontroli pār ostu vai ostas vadības iestādēm nodrošina efektīvu strukturālu nodalījumu starp uzdevumiem, kas saistīti ar šīs regulas uzraudzību un kontroli, un darbībām, kas saistītas ar šīm īpašumtiesībām vai kontroli. Neatkarīgā uzraudzības struktūra īsteno savas pilnvaras objektīvi un pārredzami, kā arī pienācīgi ņemot vērā tiesības brīvi veikt uzņēmējdarbību.</p> <p>3. Neatkarīgā uzraudzības struktūra izskata visas sūdzības, ko iesniedz puses, kurām ir likumīgas intereses, un risina strīdus, kas rodas saistībā ar šīs regulas piemērošanu.</p> <p>4. Gadījumā, ja rodas strīds starp pusēm, kuras veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, tad tās dalībvalsts ostas, kurā, kā uzskata, radies strīds, neatkarīgā uzraudzības struktūra ir kompetenta izskatīt strīdu.</p> <p>5. Neatkarīgajai uzraudzības struktūrai ir tiesības pieprasīt, lai ostu vadības iestādes, ostas pakalpojumu sniedzēji un ostas lietotāji sniedz informāciju, kas vajadzīga, lai nodrošinātu uzraudzību un kontroli, piemērojot šo regulu.</p> <p>6. Neatkarīgā uzraudzības struktūra pēc dalībvalsts kompetentās iestādes pieprasījuma var sniegt atzinumus par visiem jautājumiem saistībā ar šīs regulas piemērošanu.</p> <p>7. Neatkarīgā uzraudzības struktūra sūdzību un strīdu gadījumos var apspriesties ar attiecīgās ostas lietotāju padomdevēju komiteju.</p> <p>8. Neatkarīgās uzraudzības struktūras lēmumi ir saistoši, neskarot iespēju tiesu iestādēm pārskatīt lietu.</p> <p>9. Dalībvalstis paziņo Komisijai neatkarīgās uzraudzības struktūras identitāti vēlākais līdz 2015. gada 1. jūlijam un pēc tam visus grozījumus. Komisija publicē un atjaunina neatkarīgo uzraudzības struktūru sarakstu savā tīmekļa vietnē.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Neatkarīga uzraudzības iestāde</b></p> <p>1. Dalībvalstis nodrošina, ka neatkarīga uzraudzības struktūra pārrauga un uzrauga šīs regulas piemērošanu visās jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula katras dalībvalsts teritorijā.</p> <p>2. Neatkarīgā uzraudzības struktūra ir juridiski nošķirta un funkcionāli neatkarīga no jebkuras ostas vadības iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis, kas patur īpašumtiesības vai kontroli pār ostu vai ostas vadības iestādēm nodrošina efektīvu strukturālu nodalījumu starp uzdevumiem, kas saistīti ar šīs regulas uzraudzību un kontroli, un darbībām, kas saistītas ar šīm īpašumtiesībām vai kontroli. Neatkarīgā uzraudzības struktūra īsteno savas pilnvaras objektīvi un pārredzami, kā arī pienācīgi ņemot vērā tiesības brīvi veikt uzņēmējdarbību.</p> <p>3. Neatkarīgā uzraudzības struktūra izskata visas sūdzības, ko iesniedz puses, kurām ir likumīgas intereses, un risina strīdus, kas rodas saistībā ar šīs regulas piemērošanu.</p> <p>4. Gadījumā, ja rodas strīds starp pusēm, kuras veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs, tad tās dalībvalsts ostas, kurā, kā uzskata, radies strīds, neatkarīgā uzraudzības struktūra ir kompetenta izskatīt strīdu.</p> <p>5. Neatkarīgajai uzraudzības struktūrai ir tiesības pieprasīt, lai ostu vadības iestādes, ostas pakalpojumu sniedzēji un ostas lietotāji sniedz informāciju, kas vajadzīga, lai nodrošinātu uzraudzību un kontroli, piemērojot šo regulu.</p> <p>6. Neatkarīgā uzraudzības struktūra pēc dalībvalsts kompetentās iestādes pieprasījuma var sniegt atzinumus par visiem jautājumiem saistībā ar šīs regulas piemērošanu.</p> <p>7. Neatkarīgā uzraudzības struktūra sūdzību un strīdu gadījumos var apspriesties ar attiecīgās ostas lietotāju padomdevēju komiteju.</p> <p>8. Neatkarīgās uzraudzības struktūras lēmumi ir saistoši, neskarot iespēju tiesu iestādēm pārskatīt lietu.</p> <p>9. Dalībvalstis paziņo Komisijai neatkarīgās uzraudzības struktūras identitāti vēlākais līdz 2015. gada 1. jūlijam un pēc tam visus grozījumus. Komisija publicē un atjaunina neatkarīgo uzraudzības struktūru sarakstu savā tīmekļa vietnē.</p>

**Pamatojums**

Ir šaubas par pievienoto vērtību, kāda būtu neatkarīgai uzraudzības iestādei (tās izveidošanai), kas atbild par šīs regulas piemērošanas uzraudzību un kontroli. Atbildību par šādu uzraudzību var uzņemties jau esošās kompetentās iestādes (arī vietējā un reģionālajā līmenī). Turklāt ierosinātā regula "uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs", un tāpēc nav vajadzīgi pasākumi, lai veicinātu vienotu tās īstenošanu. Katrā gadījumā 19. pantā ir paredzētas pārsūdzības tiesības.

## Grozījums Nr. 23

## 18. pants – Sadarbība neatkarīgo uzraudzības struktūru starpā

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

**Pamatojums**

Līdzīga argumentācija kā 17. panta grozījumam: nav skaidrs, kāpēc ir vajadzīga neatkarīgo uzraudzības iestāžu sadarbība. Vēl vairāk tas ir neskaidrs, ja ņem vērā Komisijas izvirzīto pamatojumu regulas projekta izvēlei, jo regula pēc būtības "uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs" un "tai vajadzētu novērst papildu administratīvo slogu dalībvalstīm un Komisijai", tātad nav vajadzīgi pasākumi, lai veicinātu vienotu tās īstenošanu. Katrā gadījumā 19. pantā ir paredzētas pārsūdzības tiesības.



**Grozījums Nr. 24**

## 19. pants – Pārsūdzības

Komisijas ierosinātais teksts	RK grozījums
<p>1. Jebkurai pusei, kurai ir likumīgas intereses, ir tiesības pārsūdzības struktūrā, kas ir neatkarīga no iesaistītajām pusēm, iesniegt pārsūdzību par kompetentās iestādes, ostas vadības iestādes vai neatkarīgās uzraudzības struktūras lēmumiem vai atsevišķiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu. Pārsūdzības struktūra var būt arī tiesa.</p> <p>2. Ja 1. punktā minētā pārsūdzības struktūra pēc būtības nav tiesu iestāde, tā savu lēmumu iemeslus norāda rakstveidā. Tās lēmumus var pārsūdzēt valsts tiesā.</p>	<p>1. Jebkurai pusei, kurai ir likumīgas intereses, ir tiesības pārsūdzības struktūrā, kas ir neatkarīga no iesaistītajām pusēm, iesniegt pārsūdzību par kompetentās iestādes, <u>vai</u> ostas vadības iestādes <del>vai neatkarīgās uzraudzības struktūras</del> lēmumiem vai atsevišķiem pasākumiem, kas veikti saskaņā ar šo regulu. Pārsūdzības struktūra var būt arī tiesa.</p> <p>2. Ja 1. punktā minētā pārsūdzības struktūra pēc būtības nav tiesu iestāde, tā savu lēmumu iemeslus norāda rakstveidā. Tās lēmumus var pārsūdzēt valsts tiesā.</p>

**Pamatojums**

Izriet no 17. un 18. panta grozījumiem.

Briselē, 2013. gada 28. novembrī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētājs*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO