



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 13.10.2004  
KOM(2004) 654 v konečnom znení

2004/0240 (COD)

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o prístupe trhu k prístavným službám**

(predložená Komisiou)

## DÔVODOVÉ MEMORANDUM

### 1. Úvod

V záujme spotrebiteľov a tiež podnikov je liberalizácia vo všetkých dopravných sektoroch výslovne začlenená do lisabonskej agendy. V skutočnosti je v záveroch zasadnutia Európskej rady v Lisabone zo dňa 28. marca 2000 doprava medzi oblasťami, kde sa od Komisie, Rady a členských štátov žiada, vždy v súlade s ich príslušnými právomocami, aby „urýchlili liberalizáciu“.

Následne dňa 13. februára 2001 Komisia prijala oznámenie Európskemu parlamentu a Rade „Posilňovanie kvalitnej služby v námorných prístavoch: kľúč k európskej doprave“ (takzvaný prístavný balíček. Základným kameňom tohto oznámenia bol návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o „prístupe trhu k prístavným službám“.

Išlo o ambicióznú iniciatívu, ktorej princípy a základné ciele tiež boli neskôr v danom roku potvrdené Bielou knihou Komisie.

Návrh viedol k extenzívnej debate, v rámci medziinštitucionálneho legislatívneho procesu<sup>1</sup>, ale aj so zúčastnenými stranami a medzi nimi.

Ale dňa 20. novembra 2003, po takmer troch rokoch medziinštitucionálneho legislatívneho procesu, na konci zmierovacieho konania, Európsky parlament na plenárnom zasadnutí zamietol kompromisný text 229 hlasmi proti, 209 hlasmi za a 16 zdržaniami sa hlasovania.

### 2. POTREBA VYTVORENIA PRÁVNEHO RÁMCA SPOLOČENSTVA

Komisia verí, že potreba vytvorenia právneho rámca spoločenstva pre prístup k poskytovaniu prístavných služieb zostáva naďalej nutnosťou a dokonca sa stala ešte akútnejšou v dôsledku udalostí, ku ktorým došlo v posledných troch rokoch.

#### 1. Udržiavajte dopravný sektor EÚ vo funkčnosti

Komisia chce podčiarknuť skutočnosť, že počas medziinštitucionálnych diskusií o svojej predchádzajúcej legislatívnej iniciatívy jej doktrína návrhu, filozofia a všeobecné princípy zostali nedotknuté. Ide o dôkaz skutočnosti, že väčšina argumentov a úvah, ktoré vznikli v návrhu Komisie z roku 2001, aby poukázali na potrebu vytvorenia právneho rámca spoločenstva pre prístup k poskytovaniu prístavných služieb, je dnes naďalej platná:

Po prvé, Európska rada, ktorá uznáva potrebu splnenia lisabonskej agendy, dvakrát (Barcelona 2002 a Brusel 2003) výslovne a opakovane vyzvala všetky inštitúcie, aby pracovali na prijatí smernici o prístavných službách.

Okrem toho, dopravná štatistika, projekcie a trendy opakovane potvrdzujú názor Komisie (vyjadrený v jej Bielej knihe o doprave z roku 2001), že najúčinnější spôsob vysporiadania sa

---

<sup>1</sup> Počas svojho plenárneho zasadnutia dňa 14. novembra 2001 Európsky parlament schválil, pod podmienkou celého radu zmien, návrh Komisie pre smernicu Európskeho parlamentu a Rady o prístupe trhu k prístavným službám.

so stále rastúcimi dopravnými potrebami EÚ je presun väčšieho množstva tovaru a cestujúcich na námornú dopravu. Tak sa zredukujú zápchy v cestnej sieti a súdržnosť s okrajovými regiónmi sa zvýši.

Námorná doprava na krátke vzdialenosti a morské diaľnice majú kapacitu na absorbovanie väčšiny predpovedí nárastu dopravných nákladov na rok 2010 (o 50% viac než v roku 1998). To prinesie viac podnikov k prístavom, ktoré musia zlepšiť svoju výkonnosť.

## 2. Dokončenie vnútorného trhu a vytvorenie rovnakých podmienok medzi prístavmi

Podľa Zmluvy má Komisia právo a povinnosť preskúmať všetky možnosti, ktoré jej umožňuje Zmluva, aby sa posunula dopredu s otázkou otvorenia trhu pri poskytovaní prístavných služieb. Uvedené platí hlavne teraz, keď sa EÚ rozšírila na 25 členských štátov, z ktorých 20 má prístavy!

Na tento sektor prístavných služieb sa vzťahujú základné slobody Zmluvy EÚ (sloboda podnikania, voľného pohybu pracovníkov, tovaru a služieb), ako aj jej pravidlá hospodárskej súťaže. Asi päťdesiat rokov po vytvorení spoločenstva ešte stále neexistuje žiadny špecifický regulačný rámec spoločenstva pre prístavné služby, ktoré zostávajú takmer jedinou dopravnou službou, kde Komisia musí riešiť problémy s uplatňovaním týchto pravidiel, kde vzniknú, prípad od prípadu.

Ide o oblasť trhu, ktorá je charakterizovaná zložitou a rôznorodou aplikovateľných národných a iných pravidiel a heterogénnym charakterom prístavných služieb a rôznorodou prístavov (pokiaľ ide o stav, vlastníctvo, typ riadenia, veľkosť, funkciu a geografické charakteristiky).

Následne, prijatie rámca spoločenstva, ktorým sa ustanovujú základné pravidlá platné v týchto prístavoch EÚ, by malo zabezpečiť, že hospodárska súťaž v prístavoch a medzi nimi, by sa mala uskutočňovať za rovnakých podmienok.

Rámec spoločenstva pre prístavné služby by sa nemal vzťahovať na prístavy všetkých veľkostí. Do úvahy by sa mali brať len prístavy s celkovým ročným objemom námornej dopravy, ktorý zodpovedá ruchu „medzinárodných námorných prístavov (kategória A)“, definovaných v rozhodnutí č. 1692/96/ES<sup>2</sup> o transeurópskej dopravnej sieti. Členské štáty majú možnosť rozhodnúť sa, že budú uplatňovať túto smernicu aj na ostatné prístavy.

Dve hlavné otázky boli venované:

- vnútroprístavnej konkurencii (hospodárska súťaž medzi poskytovateľmi tej istej prístavnej služby v jednom prístave), efektívne poskytovanie služieb v tomto sektore trhu je následne veľmi dôležité pre fungovanie prístavov EÚ a tým pádom pre dosiahnutie politiky EÚ načrtnutej vyššie.

Prístavné služby sú služby komerčnej hodnoty, ktoré sa poskytujú za odplatu používateľom prístavu, a ktorých úhrada nie je normálne zahrnutá do poplatkov inkasovaných za umožnenie vstupu do prístavu alebo prevádzkovanie v prístave. Ide

---

<sup>2</sup> Rozhodnutie č. 1692/96/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 23. júla 1996 o smerniciach spoločenstva pre rozvoj transeurópskych dopravných sietí (Ú.v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1). Rozhodnutie v aktuálnom znení rozhodnutia č. 1346/2001/ES (Ú.v. ES L 185, 6.7.2001, s. 1).

o technicko-námorné služby lodivodstva, ťahania a kotvenia, všetky operácie manipulácie s tovarom (vrátanie nakládky a vykládky, lodného nakladania, skladovania, prekládky a inej intraterminálnej dopravy) a služby cestujúcim (vrátane nastupovania na loď a vystupovania z lode). Môžu byť poskytované alebo vo vnútri oblasti prístavu alebo na vodnom prístupe k prístavu.

Je nutné brať do úvahy špecifickosť každého prístavu a jeho význam pre poskytovateľov služby. To by mohlo byť hlavne prípadom, keď v prístave existujú priestorové a kapacitné obmedzenia, alebo kde existujú špecifické námorné bezpečnostné, ochranné a environmentálne kritériá.

- medziprístavnej konkurencii (medzi prístavmi), Komisia zdieľa stanovisko dvoch zákonodarcov (Európskeho parlamentu a Rady), že jej smernica o finančnej transparentnosti by sa mala uplatňovať na všetky prístavy dotknuté jej legislatívnym návrhom, a že je nevyhnutné prijať smernice o štátnej pomoci (výhradná pôsobnosť Komisie) pri financovaní infraštruktúry prístavov a bude podľa toho konať na oboch frontoch.
3. S úplným ohľadom na existujúce sociálne a pracovnoprávne acquis, pri zvyšovaní zamestnanosti v danom sektore

Počas predchádzajúcej legislatívnej debaty sa často argumentovalo, že otvorenie trhu v sektore prístavných služieb by mohlo mať negatívne dopady na zamestnanosť a sociálne otázky pracovníkov, alebo by mohlo ohroziť bezpečnosť a ochranu v prístavoch.

To nie je pravda. Komisia vždy zdôrazňovala neutralitu svojho návrhu pre EÚ a národné pravidlá týkajúce sa otázok zamestnanosti a sociálnych otázok, vrátane požiadaviek na vzdelávanie a odborné kvalifikácie, ako aj environmentálnych, bezpečnostných a ochranných otázok. Následne by mal návrh, bez toho, aby sa to dotklo uplatňovania príslušných pravidiel, uvádzať, že sú kompatibilné s právom spoločenstva a medzinárodnými záväzkami spoločenstva a dotknutého členského štátu.

Okrem toho, posun ďalších, nových objemov cez prístavy by nepochybne vytvoril potrebu vytvorenia nových operácií, a toto povedie k zlepšovaniu zamestnanosti v prístavoch.

Nakoniec, a aby sa posilnilo uplatňovanie navrhovaného právneho rámca spoločenstva, Komisia chce vyzvať členské štáty, aby ratifikovali konvencie prijaté v medzinárodných organizáciách, hlavne príslušné konvencie Medzinárodnej organizácie práce (ILO)<sup>3</sup>.

### 3. NÁVRH KOMISIE

Komisia následne verí, že je stále potrebné, v záujme operátorov, orgánov a spotrebiteľov, zaviesť špecifické a jasné pravidlá o prístupe k trhu prístavných služieb, ktoré budú zohľadňovať jeho jedinečné charakteristiky.

---

<sup>3</sup> Konvencia ILO C 137 z roku 1973 o práci v dokoch; konvencia ILO C152 z roku 1979 o bezpečnosti a zdraví pri práci (práca v dokoch); konvencia ILO C145 z roku 1976 o kontinuite zamestnanosti (námorníci)

Preto, ako jediný držiteľ práva iniciatívy, Komisia predkladá nový návrh smernice o prístupu trhu k prístavným službám.

Kľúčová filozofia, princípy a ciele, ktoré chce komisia dosiahnuť v jej oznámení z roku 2001, zostávajú tie isté. Komisia však uznáva pridanú hodnotu konštruktívnych zmien predložených počas predchádzajúceho legislatívneho procesu, ako aj návrhy zúčastnených strán a zainteresovaných strán.

V dôsledku toho je nový text Komisie založený na jej pôvodnom návrhu z roku 2001 a zmenenom návrhu z roku 2002, ako aj početných konštruktívnych návrhoch zmien predložených Európskym parlamentom vo dvoch čítaniach, spoločným postojom Rady a textami zmierenia.

*Napríklad, nasledovné body zostávajú také isté ako v minulosti:*

- Rozsah smernice, t.j. prahy pre dotknuté prístavy a dotknuté prístavné služby.
  - (a) Pri prístavoch sa do úvahy berú len prístavy v zozname A dopravnej kategórie TEN (pozri vyššie uvedený bod II.2, článok 2).
  - (b) Dotknuté služby sú definované v článku 3.
- Smernica žiadnym spôsobom neovplyvňuje práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o uplatňovanie ich sociálnej legislatívy, vrátane príslušných národných pravidiel pre zdravie, bezpečnosť a zamestnávanie personálu (článok 4).
- Smernica žiadnym spôsobom neovplyvňuje práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o právo a poriadok, bezpečnosť a ochranu v prístavoch, ako aj environmentálnu ochranu (článok 5).
- Kritériá pre poskytnutie oprávnení by mali byť objektívne, transparentné, nediskriminačné, relevantné a úmerné a mali by byť zverejnené (článok 7).
- Dôvody zavedenia obmedzenia počtu poskytovateľov služieb pre jednu alebo viac prístavných služieb musia byť objektívne. Musí byť povolený najvyšší možný počet poskytovateľov služieb (článok 9).
- Neutrálnosť kompetentného orgánu, pokiaľ ide o rozhodnutia o obmedzeniach počtu poskytovateľov služieb a o výberových konaniach, musí byť zaistená (články 8 a 9).
- Pre vedenie lodí Komisia navrhne text, ktorý bol schválený počas zmierovacieho konania (článok 14).

Vedenie lodí je preto zaradené do rozsahu smernice a uznáva sa ako služba komerčného charakteru. Mimoriadny dôraz sa však kladie na kľúčový význam špecifik služieb, ktorým je vystavená.

Tieto špecifiká, hlavne povinnosti verejnej služby a zváženia námornej bezpečnosti vedenia lodí, boli potvrdené Európskym parlamentom, Radou a Komisiou počas diskusie o pôvodnom návrhu. To je dôvod, prečo uvážili, že oprávnenia na vedenie lodí môžu byť vystavené mimoriadne prísnyim kritériám súvisiacim s povinnosťami verejnej služby a námornej bezpečnosti; toto by malo hlavne týkať očividných

vedomostí a kapacity splavnosti pre miestne oblasti prevádzky. Pre tento účel môžu kompetentné orgány, prípad od prípadu, alebo si vyhradiť pre seba, alebo priamo udeliť výhradné právo na organizáciu poskytovania služieb vedenia lodí v prístave. Prijatie riešení špecifických pre prístavy je preto povolené.

Malo by sa uviesť, že vlastné manipulovanie pre vedenie lodí je zahrnuté do smernice vo forme osvedčení o výnimke vedenia lodí (PEC).

- Potrebne je transparentné zodpovedanie sa za riadiaci orgán prístavu .

*Hlavné nové prvky zahrnuté do nového návrhu Komisie sú:*

- Pravidlom je, že vlastné manipulovanie pri operáciách súvisiacich s nákladom alebo cestujúcimi môže byť zabezpečené pomocou pozemného personálu vlastného manipulanta.

Využitie pozemného personálu na vykonávanie vlastného manipulovania zvýši zamestnanosť v prístavoch, kde prvými príjemcami budú miestne komunity. Nie je nutné vraviť, že tento personál bude musieť byť zamestnaný pri plnom rešpektovaní platných pravidiel spoločenstva, ktoré sa zaoberajú zamestnanosťou a sociálnymi otázkami, dodržiavajúc tie isté všeobecné pravidlá a podmienky ustanovené pre všetkých ostatných zamestnancov zapojených do manipulácie s tovarom.

Okrem využívania pozemného personálu, lode poskytujúce povolené pravidelné dopravné služby v kontexte námornej prepravy na krátke vzdialenosti alebo fungovanie na diaľnicach na mori môžu okrem toho vykonávať vlastné manipulovanie s využitím posádky lode s pravidelným cestovaním po mori.

Povolené pravidelné dopravné služby, námorná preprava na krátke vzdialenosti a prevádzky diaľnic na mori sú politikami EÚ, ktorých hlavný cieľ je zredukovať pozemnú (cestnú) dopravu. Neskôr uvedená politiky sú definované v rozhodnutí č. 884/2004/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 29. apríla 2004, ktorým sa mení rozhodnutie č. 1692/96/ES o smerniciach spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete. Smernica sa tiež vzťahuje na námorné linky medzi prístavmi toho istého členského štátu (pobrežnú plavbu).

EÚ podporuje ich zvýšenú pomoc rôznymi spôsobmi, vrátane financovania prostredníctvom fondov spoločenstva. Preto by bolo normálne ďalej ich podporovať prostredníctvom legislatívy spoločenstva.

Je potrebné uviesť, že na vlastnú manipuláciu je potrebné oprávnenie. Kritériá pre udeľovanie takýchto oprávnení musia byť tie isté ako kritériá, ktoré sa uplatňujú na poskytovateľov tej istej alebo porovnateľnej prístavnej služby, za predpokladu, že sú relevantné. Kompetentné orgány udelia takéto oprávnenia vlastným manipulantom účinným a výhodným spôsobom. Zostanú v platnosti pokiaľ vlastný manipulant plní kritériá pre ich poskytovanie.

- Oprávnenia pre poskytovateľov služieb sa stávajú povinnými (článok 7). Komisia takto chce vyriešiť potrebu účinného a efektívneho prístupu kompetentných poskytovateľov prístavných služieb s potrebou zabezpečiť správne riadenie prístavu

s jeho vlastnými obmedzeniami, ako aj zabezpečiť uspokojivú úroveň odborných kvalifikácií.

V rámci určitého časového rámca po nadobudnutí účinnosti smernice všetci poskytovatelia prístavných služieb musia fungovať na báze oprávnenia. Metóda použitá na udelenie oprávnenia určí, čo sa stane v prípade neskoršieho obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb (článok 10).

- (a) V rámci primeraného časového rámca, oprávnenia udelené pred nadobudnutím účinnosti smernice sa musia revidovať, pretože neboli udelené v súlade s jej pravidlami a ustanoveniami. Ale zároveň je nutné zohľadňovať legitímne očakávania súčasných poskytovateľov služieb. Systém sa tiež bude uplatňovať pri nových oprávneniach, ktoré sa majú udeľovať po nadobudnutí účinnosti smernice.

Stanovený časový rámec je maximálne 12 mesiacov po poslednom možnom dátume pre transponovanie smernice (12 + 18 mesiacov).

Navrhovaný systém umožňuje jednoduché udeľovanie oprávnení bez akýchkoľvek ďalších požiadaviek, ale tiež predvída možnosť vykonať to pomocou výberového konania (popísaného v článku 11), ak sa prístavný orgán tak rozhodne a/alebo ak o to požiada existujúci (alebo nový) poskytovateľ služby.

- (b) Ak a keď vznikne obmedzenie počtu poskytovateľov služieb:

- oprávnenie, ktoré bolo udelené pomocou výberového konania, musí zostať v platnosti bez zmeny.
  - oprávnenie, ktoré bolo udelené bez výberového konania, sa bude musieť zrušiť, a bude sa musieť začať výberové konanie.
  - kompenzácia sa predvída pre existujúceho poskytovateľa služieb, ak nevyhral výberové konanie, pri úplnom rešpektovaní pravidiel hospodárskej súťaže Zmluvy.
  - ustanovenia pre oprávnenia, ktoré zahŕňajú vlastnícke práva v prístave, sú trochu odlišné, nakoľko je nutné brať do úvahy ich špecifickosť.
- Trvanie oprávnení (článok 12) je naďalej prepojené na investície realizované poskytovateľom služby. Navrhnuté časové rámce sú v súlade so skutočnými všeobecnými pravidlami odpisovania platnými v EÚ.
- Komisia zdieľa názor dvoch ďalších zákonodarcov (Európsky parlament a Rada), že je nutné riešiť aj otázku medziprístavnej konkurencie (medzi prístavmi). Preto, ako už bolo dohodnuté v zmierení:
- (a) je uvedený text ustanovujúci uplatňovanie smernice o finančnej transparentnosti na všetky prístavy, na ktoré sa vzťahuje legislatívny návrh (článok 16),
- (b) tiež je uvedený text smernice o štátnej pomoci. Uvádza smernice pre štátnu pomoc, ktoré má Komisia prijať do roka od prijatia smernice (článok 17).

#### 4. KOMENTÁR K ČLÁNKOM.

Článok 1 ustanovuje ciele smernice, t.j. slobodu poskytovania prístavných služieb vlastnej manipulácie v námorných prístavoch pre poskytovateľov prístavných služieb zo spoločenstva, v závislosti na určitom cieľi a príslušných obmedzeniach.

Článok 2 ustanovuje rozsah smernice. Vysvetľuje, s odvolaním sa na článok s definíciami, aké prístavné služby sú pokryté, a zavádza rôzne prahy pre prístavy, na ktoré by sa smernica mala uplatňovať.

Článok 3 definuje kľúčové termíny, a hlavne prístavné služby, na ktoré sa daná smernica vzťahuje.

Článok 4 znovu uvádza, že smernica žiadnym spôsobom neovplyvňuje práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o uplatňovanie ich sociálnej legislatívy, vrátane príslušných pravidiel pre zdravie, bezpečnosť a zamestnávanie personálu.

Článok 5 znovu uvádza, že smernica žiadnym spôsobom neovplyvňuje práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o právo a poriadok, bezpečnosť a ochranu prístavov ako aj ochranu životného prostredia.

Článok 6 vysvetľuje, že smernica nenahrádza žiadne záväzky, ktorým sú už orgány vystavené v dôsledku smernice o verejnom obstarávaní 92/50, 93/36, 93/37 a 93/38, ako aj nariadenia 3577/92. Okrem toho, kde si už jedna z týchto smerníc vyžaduje verejnú súťaž pre uzatvorenie zmluvy, budú to tieto smernice a nie navrhovaná smernica, čo určí charakter, akým sa to má urobiť. Odsek 3 ďalej zabezpečuje uplatňovanie smerníc 89/48, 92/51 a 99/42 o vzájomnom uznávaní odborného vzdelávania a výcviku, hlavne kde členské štáty vydávajú oprávnenia na základe odborných kvalifikáciách poskytovateľa.

Článok 7 ustanovuje základné pravidlo, že všetci poskytovatelia prístavných služieb budú fungovať a na základe oprávnenia udeleného kompetentným orgánom. To sa musí stať aspoň 12 mesiacov po poslednom možnom dátume pre transponovanie smernice. Systém výberového konania sa dá použiť ako jedna možnosť. Podmienky pre udeľovanie oprávnení musia byť transparentné, nediskriminačné, objektívne, relevantné a úmerné. Musia byť uverejnené, ako musí byť postup pri získavaní oprávnenia. Musia byť udeľované účinným a výhodným spôsobom. Tento článok obsahuje obmedzený zoznam kritérií, od ktorých môže závisieť oprávnenie, a tieto kritériá môžu obsahovať určité povinnosti verejných služieb. Ďalej obsahuje povinnosť kompetentného orgánu poskytovať adekvátne vzdelávanie, kde sú miestne znalosti nevyhnutné pre potenciálneho poskytovateľa služieb a právo poskytovateľa služieb zamestnávať personál podľa svojho výberu.

Článok 8 popisuje a definuje výberové konanie, ktorý sa má použiť pri udeľovaní oprávnení. Použitie tohto postupu bude nevyhnutné v prípadoch obmedzenia počtu poskytovateľov služieb pre jednu alebo viac prístavných služieb. Tiež ustanovuje prípady, kedy sa vhodný poskytovateľ služieb nenájde prostredníctvom výberového konania. Nakoniec zabezpečuje neutralitu kompetentného orgánu ako rozhodovacieho orgánu pre výberové konanie pri službe v prípade, že tiež chce túto službu poskytovať. Pre tieto účely je nutné menovať nezávislý orgán.

Článok 9 ustanovuje transparentné pravidlá, ktoré je potrebné dodržiavať, kde sa stane nutnosťou obmedzenie počtu poskytovateľov služieb v prístave. Vyžaduje si, aby sa povolil najvyšší možný počet poskytovateľov služieb.

Článok 10 definuje pravidlá, ktoré je potrebné dodržiavať v prípade, že sa počet poskytovateľov prístavných služieb stane obmedzený. Predovšetkým zavádza odlišné zaobchádzanie na základe spôsobu, akým bolo oprávnenie udelené (s výberovým konaním alebo bez neho). Rieši sa otázka oprávnení, medzi ktoré patria vlastnícke práva v prístave.

Článok 11 ustanovuje pravidlá, ktoré by mali byť dodržiavané pri minulej a budúcej autorizácii nových prístavov alebo časti prístavu.

Článok 12 Uvádza sa maximálne doby trvania: článok zavádza princíp časového limitu pre autorizácie a prepojenia jeho trvania na kritérium investovania do aktív. Doba trvania sa mení podľa úrovne investícií realizovaných poskytovateľom služieb a podľa toho, či sú aktíva, do ktorých boli investície smerované, hnutelné, alebo nie.

Článok 13 ustanovuje, že pravidlá tejto smernice sa rovnako uplatňujú na vlastné manipulovanie. Služby vlastnej manipulácie sa dajú zamietnuť len vo výnimočných a veľmi dobre definovaných prípadoch. Pri autorizovaných pravidelných službách námornej dopravy v kontexte operácií manipulácie s nákladom v námornej preprave na krátke vzdialenosti a na morských diaľnicach a služieb cestujúcim je vlastnému manipulantovi povolené využívať posádku pre pravidelné cesty po mori ako doplnok pre pozemný personál. Oprávnenie pre vlastnú manipuláciu sú povinné a žiadne stanovené kritériá nemôžu byť prísnejšie ako tie, ktoré sú ustanovené pre ostatných poskytovateľov tej istej alebo porovnateľnej prístavnej služby. Oprávnenia musia byť poskytnuté výhodným a efektívnym spôsobom, a zostanú v platnosti pokiaľ vlastnému manipulant bude spĺňať kritériá pre ich udelenie. Národno-sociálne otázky, otázky zamestnanosti a vzdelávania by nemali byť ovplyvnené. Účasť vlastných manipulantov na nákladoch záväzkov verejnej služby pre danú službu je možná.

Článok 14 ustanovuje špecifický režim pre vedenie lode, a to kvôli požiadavkám námornej bezpečnosti a verejnej služby. Vlastné manipulovanie pre vedenie lodí je možné. Predvída sa správa členských štátov o opatreniach na zlepšenie efektívnosti služieb vedenia lode. Vlastné manipulovanie pre vedenie lodí je zahrnuté o smernice vo forme osvedčenia o výnimke z vedenia lode (PEC).

Článok 15 zabezpečuje úplnú transparentnosť výberového procesu a žiada členské štáty, aby vytvorili postupy pre odvolanie, vrátane súdnej revízie.

Článok 16 zabezpečuje uplatňovanie smernice Komisie o finančnej transparentnosti, 80/723 na prístavy, na ktoré sa vzťahuje smernica, a predvída spravodajský systém pre danú otázku.

Článok 17 predvída, že Komisia prijme smernice o štátnej pomoci na financovanie infraštruktúry prístavov do roka od nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Článok 18 zavádza požiadavku, že poskytovatelia služby musia mať samostatné účty pre aktivity prístavných služieb.

Článok 19 zavádza transparentné účtovné požiadavky na riadiaci orgán prístavu.

Článok 20 sa týka medzinárodného stavu prístavov, vodných ciest a námorných zón.

Článok 21 ustanovuje povinnosti členských štátov podávať správy o uplatňovaní smernice a povinnosti Komisie vypracovať správu na základe týchto správ, ktorá bude, kde je to vhodné, doplnená návrhom revízie.

Článok 22 obsahuje povinnosť členských štátov smernicu vykonávať.

Článok 23 ustanovuje nadobudnutie smernice do účinnosti.

Článok 24 obsahuje adresátov smernice.

## Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY****o prístupe trhu k prístavným službám**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a hlavne jej článok 80 odsek 2,

so zreteľom na návrh Komisie<sup>4</sup>,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>5</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>6</sup>,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 Zmluvy<sup>7</sup>,

keďže:

- (1) Cieľ článku 49 zmluvy je odstrániť obmedzenia slobody poskytovania služieb v spoločenstve. V súlade s článkom 51 Zmluvy sa má daný cieľ dosiahnuť v rámci spoločnej dopravnej politiky, ktorá okrem iného rešpektuje sociálne pravidlá a pravidlá ochrany životného prostredia Zmluvy.
- (2) Prostredníctvom nariadenia Rady (EHS) č. 4055/86 zo dňa 22. decembra 1986, ktorým sa uplatňuje princíp slobody poskytovania služieb pre námornú dopravu medzi členskými štátmi a medzi členskými štátmi a tretími krajinami<sup>8</sup> a nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo dňa 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje princíp slobody poskytovania služieb pre námornú dopravu v členských štátoch (námorná pobrežná plavba)<sup>9</sup> sa daný cieľ musí dosiahnuť s ohľadom na služby námornej dopravy ako také.
- (3) Prístavné služby sú veľmi dôležité pre správne fungovanie námornej dopravy, pretože zásadne prispievajú k efektívnemu používaniu infraštruktúry námornej dopravy.

---

<sup>4</sup> Ú.v. ES C , , s. .

<sup>5</sup> Ú.v. ES C , , s. .

<sup>6</sup> Ú.v. ES C , , s. .

<sup>7</sup> Ú.v. ES C , , s. .

<sup>8</sup> Ú.v. ES L 378, 31.12.1986, s. 1. Nariadenie v aktuálnom znení nariadenia (EHS) No 3573/90 (Ú.v. ES L 353, 17.12.1990, s. 16).

<sup>9</sup> Ú.v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.

- (4) V Zelenej knihe o námorných prístavoch a námornej infraštruktúre z decembra 1997 Komisia naznačila svoj zámer navrhnutia legislatívneho rámca, aby sa dosiahol prístup k trhu prístavných služieb v prístavoch spoločenstva s medzinárodnou dopravou.
- (5) Ako jedno z opatrení, ktoré zlepšia celkovú hospodársku súťaž v prístavoch spoločenstva a medzi nimi, umožnia prístup k trhu prístavných služieb na úrovni spoločenstva, by malo odstrániť existujúce reštrikcie, ktoré bránia prístupu pre poskytovateľov prístavných služieb a vlastných manipulantov, zlepšujú kvalitu služieb poskytovaných používateľom prístavu, zvyšujú efektívnosť a pružnosť, pomáhajú redukovať náklady a tak prispievajú k podpore námornej dopravy na krátku vzdialenosť a kombinovanej dopravy. Finančné vzťahy medzi námornými prístavmi alebo prístavnými systémami a poskytovateľmi prístavných služieb na jednej strane a verejnými orgánmi na strane druhej, vrátane štátneho financovania prístavov, musia byť transparentné.
- (6) Národná legislatíva a praktiky viedli k rozdielom v uplatnených postupoch a vytvorili právnu neistotu týkajúcu sa práv poskytovateľov prístavných služieb a povinností kompetentných orgánov. Je preto v záujme spoločenstva vytvoriť právny rámec spoločenstva, ktorý ustanovuje základné pravidlá pre vstup k trhu prístavných služieb, práva a povinnosti súčasných a perspektívnych poskytovateľov služieb a vlastných manipulantov, riadiacich orgánov prístavov, ako aj postupy pre oprávnenia a výber.
- (7) Legislatíva spoločenstva o prístupe k prístavným službám by nemala vylučovať uplatňovanie iných pravidiel spoločenstva, ako sú pravidlá hospodárskej súťaže, vrátane pravidiel súvisiacich so službami všeobecného hospodárskeho záujmu, hlavne pre monopolné situácie.
- (8) Aby sa dosiahol cieľ tejto smernice bez uvalenia ďalšieho bremena na menšie prístavy, čo by sa zdalo neprimerané voči očakávaným výsledkom, táto smernica by sa mala uplatňovať na prístavy s celkovým ročným objemom námornej dopravy, ktorý zodpovedá objemu dopravy „medzinárodných prístavov (kategórie A)“, ako je definované v rozhodnutí č. 1692/96/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 23. júla 1996 o smerniciach spoločenstva pre vytvorenie transeurópskych dopravných sietí<sup>10</sup>, ale bez toho, aby sa to dotklo možnosti členských štátov rozhodnúť sa uplatňovať túto smernicu aj na ostatné prístavy. Pri určovaní celkového objemu ročnej dopravy by mali mať členské štáty možnosť nebrať do úvahy dopravu v častiach prístavu, ktoré nie sú otvorené pre všeobecnú komerčnú dopravu.
- (9) Členské štáty by mali byť rovnako schopné vylúčiť prístavy s vysokým sezónnym charakterom z rozsahu tejto smernice, za predpokladu, že sú spokojné, že existuje adekvátna úroveň prístupu na trh pre operácie prístavných služieb.
- (10) Systém prístavov v tej istej geografickej oblasti, ako je určená členským štátom, čelí tým istým obmedzeniam ako jednotlivý prístav a členské štáty by mali byť schopné s nimi zaobchádzať tým istým spôsobom, ako s jedným prístavom na účely tejto smernice.

---

<sup>10</sup> Ú.v. ES L 228, 9.9.1996, s.1. Rozhodnutie v aktuálnom znení rozhodnutia č. 2004/884/ES (Ú.v. ES L 167, 30.4.2004, s. 1).

- (11) Členské štáty by mali mať slobodu voľby modelu manažmentu dvoch alebo viacerých prístavov v tej istej geografickej oblasti, ktorá by mohla byť zahrnutá do systému prístavov.
- (12) Členské štáty by mali určiť kompetentný orgán alebo kompetentné orgány na účely vykonávania tejto smernice. Tento orgán alebo tieto orgány môžu byť verejné alebo súkromné a môžu byť zodpovedné za jednu alebo viac úloh, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, a za jeden alebo viac prístavov.
- (13) Uplatňovanie národnej sociálnej legislatívy, vrátane príslušných pravidiel pre zdravie, bezpečnosť a zamestnávanie personálu poskytovateľmi služieb a vlastnými manipulantmi, by nemalo byť žiadnym spôsobom ovplyvnené touto smernicou.
- (14) Táto smernica by nemala žiadnym spôsobom ovplyvňovať práva a povinnosti členských štátov alebo kompetentných orgánov, ktoré menovali, pokiaľ ide o právo a poriadok, bezpečnosť a ochranu v prístavoch, a ochranu životného prostredia.
- (15) Ak oprávnenie podľa tejto smernice nadobúda formu kontraktu spadajúceho do rozsahu smernice Rady 92/50/EHS zo dňa 18. júna 1992, ktorá súvisí s koordináciou postupov pre udeľovanie kontraktov verejnej služby<sup>11</sup>, smernice Rady 93/36/EHS zo dňa 14. júna 1993, ktorá koordinuje postupy pre udeľovanie kontraktov verejnej služby<sup>12</sup>, smernice Rady 93/37/EHS zo dňa 14. júna 1993, ktorá sa týka koordinácie postupov pre udeľovanie kontraktov verejných prác<sup>13</sup> a smernice Rady 93/38/EHS, ktorá koordinuje postupy obstarávania subjektov, ktoré pôsobia v sektore vodného hospodárstva, energie, dopravy a telekomunikácií<sup>14</sup>, mali by sa uplatňovať tieto smernice. Rovnako, kde nadobúda oprávnenie podľa tejto smernice formu kontraktu verejnej služby spadajúceho do rámca nariadenia (EHS) č. 3577/92, malo by sa uplatňovať dané nariadenie. Nakoniec, kde je to vhodné by sa mali uplatňovať smernice Rady 89/48/EHS<sup>15</sup> a 92/51/EHS<sup>16</sup> a smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/42/ES<sup>17</sup> o vzájomnom uznávaní odborného vzdelávania a výcviku.
- (16) Zmluvy pre prístavné služby, ktoré boli udelené po dodržaní postupu verejnej súťaže na základe iného nástroja práva spoločenstva, by nemali podliehať výberovému konaniu v súlade s touto smernicou.
- (17) V záujme efektívneho a bezpečného riadenia prístavov by mali členské štáty vyžadovať, aby poskytovatelia prístavných služieb získali povolenia. Kritériá pre udeľovanie takýchto oprávnení by mali byť objektívne, transparentné, nediskriminačné, relevantné a úmerné, a mali by byť zverejnené. Kompetentné orgány by mali udeliť povolenia efektívnym a výhodným spôsobom a v súlade s ustanoveniami tejto smernice.

---

<sup>11</sup> Ú.v. ES L 209, 24.7.92, s. 1. Smernica v aktuálnom znení smernice Komisie 2001/78/ES (Ú.v. ES L 285, 29.10.2001, s. 1).

<sup>12</sup> Ú.v. ES L 199, 9.8.93, s.1. Smernica v aktuálnom znení Aktu o pristúpení z roku 2003.

<sup>13</sup> Ú.v. ES L 199, 9.8.1993, s. 54. Smernica v aktuálnom znení Aktu o pristúpení z roku 2003.

<sup>14</sup> Ú.v. ES L 199, 9.8.1993 s. 84. Smernica v aktuálnom znení Aktu o pristúpení z roku 2003.

<sup>15</sup> Ú.v. ES L 19, 24.1.1989, s. 16. Smernica v aktuálnom znení smernice 2004/108/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú.v. ES L 32, 5.2.2004, s. 15).

<sup>16</sup> Ú.v. ES L 209, 24.7.1992, s. 25. Smernica v aktuálnom znení smernice 2001/19/ES.

<sup>17</sup> Ú.v. ES L 201, 31.7.1999, s. 77.

- (18) Aby sa zabezpečil adekvátny prístup k relevantnému vzdelávaniu pre žiadateľov - poskytovateľov služieb, ak požadované technické odborné kvalifikácie zahŕňajú špecifické miestne vedomosti alebo skúsenosti s miestnymi podmienkami, členské štáty môžu uložiť poskytovateľom služieb s takýmito vedomosťami alebo skúsenosťami, aby ponúkali takéto relevantné vzdelávanie, kde je to vhodné, a to za úplatu.
- (19) Poskytovatelia prístavných služieb a vlastní manipulanti, by mali mať právo zamestnávať personál podľa svojho výberu, pri dodržiavaní relevantných pravidiel týkajúcich sa zamestnanosti, pracovných podmienok a iných sociálnych vecí, ako aj vzdelávania a odbornej pôsobnosti.
- (20) Keďže prístavy sa skladajú z obmedzených geografických oblastí, prístup k trhu môže, v niektorých prípadoch, podliehať obmedzeniam súvisiacim s priestorom alebo kapacitou, otázkami bezpečnosti súvisiacimi s dopravou alebo požiadavkami v súlade s environmentálnymi pravidlami. V takýchto prípadoch, a aby sa zabezpečila celková efektívnosť, môže byť preto nutné obmedziť počet autorizovaných poskytovateľov prístavných služieb, pričom sa rešpektujú povinnosti verejnej služby poskytovateľa služieb alebo riadiaceho orgánu prístavu, ako aj environmentálne pravidlá. Kritériá pre obmedzenia by mali byť objektívne, transparentné, nediskriminačné, relevantné a úmerné.
- (21) V prípadoch, keď kompetentný orgán, v súlade so zverejnenou politikou rozvoja prístavu, určuje rozsah komerčných aktivít, ktoré by sa mali vykonávať v prístave alebo časti prístavu, nemalo by sa to považovať za obmedzenie počtu poskytovateľov služieb.
- (22) V prípade obmedzenia počtu poskytovateľov služieb, tento počet by mal byť najvyšším vhodným za daných okolností. Poskytovateľov služieb by mal vyberať kompetentný orgán v rámci transparentného, objektívneho, otvoreného a spravodlivého výberového konania s nediskriminačnými pravidlami.
- (23) Aby bolo výberové konanie otvorené a transparentné, malo by byť zverejnené dotknutým sektorom a úplná dokumentácia by mala byť oznámená zainteresovaným stranám. Rozhodnutie vyplývajúce z výberového konania by malo byť zverejnené.
- (24) Súčasná situácia v prístavoch spoločenstva, s množstvom oprávnení a výberových metód a období a potreba právnej istoty si vyžaduje, aby sa všetkým existujúcim poskytovateľom služieb vydalo oprávnenie v rámci špecifikovaného časového rámca. Po ukončení tohto časového rámca, všetky oprávnenia by mali byť udelené v súlade s touto smernicou.
- (25) Ak tak rozhodne prístavný orgán, alebo ak to požaduje existujúci poskytovateľ služieb, kvôli udeleniu oprávnenia by sa mal uskutočniť výberové konanie.
- (26) V prípade, že sa obmedzenia objavia po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, oprávnenia neudelené prostredníctvom výzvy na predkladanie ponúk vo verejnej súťaži by sa mali zrušiť a mal by sa uskutočniť výber.
- (27) Členské štáty by mali prijať ustanovenia, prostredníctvom ktorých bude existujúci poskytovateľ služby, ktorý nebol vybraný po výberovom konaní, kompenzovaný novo

vybraným poskytovateľom služby za **minulé investície, ktoré ešte neboli plne amortizované**, a ktoré novo vybraný poskytovateľ služieb preberá, berúc do úvahy celkovú hospodársku bilanciu služieb poskytnutých počas predchádzajúceho obdobia, podľa jasných a vopred stanovených kritérií..

- (28) Je veľmi dôležité zabezpečiť, aby boli prijaté rozhodnutia a procedurálne opatrenia podľa tejto smernice, a aby boli prijaté na základe princípov transparentnosti a nediskriminovania. Preto, ak je kompetentný orgán, ktorý rozhoduje o obmedzeniach týkajúcich sa jednej alebo viacerých prístavných služieb v špecifickom prístave, sám poskytovateľom takej istej alebo podobnej služby v danom prístave, akékoľvek rozhodnutie o obmedzeniach, alebo schválenie alebo dozor nad takýmto rozhodnutím by mali byť zverené do rúk iného a nezávislého kompetentného orgánu. Ak kompetentný orgán, ktorý vykonáva výberové konanie v prístave, je sám poskytovateľom tej istej alebo podobnej služby v danom prístave, konanie alebo jeho schválenie alebo dozor nad takýmto konaním, by tiež mal byť zverený do rúk iného a nezávislého kompetentného orgánu.
- (29) Riadiaci orgán prístavu by nemal diskriminovať poskytovateľov služieb. Mimoriadne dôležité je vyhnúť sa akejkolvek diskriminácii v prospech podniku alebo orgánu, v ktorom má podiel.
- (30) V prípadoch, keď sa nedá v dôsledku výberového konania nájsť žiaden poskytovateľ služieb, riadiaci orgán prístavu by mal mať možnosť vyhradiť si poskytovanie tejto služby pre seba na obmedzené obdobie, za predpokladu, že spĺňa kritériá stanovené pre udelenie oprávnenia a dodržiava kritériá transparentnosti, ako sú ustanovené v tejto smernici. Na konci tohto obdobia by sa malo začať nové výberové konanie. Riadiaci orgán prístavu by mal byť kompenzovaný novo vybraným poskytovateľom služby za **minulé investície, ktoré ešte neboli plne amortizované**, a ktoré novo vybraný poskytovateľ služieb preberá, berúc do úvahy celkovú hospodársku bilanciu služieb poskytnutých počas predchádzajúceho obdobia, podľa jasných a vopred stanovených kritérií.
- (31) Udelené oprávnenia by mali byť časovo obmedzené, napriek tomu by mali byť udeľované na obdobia, ktoré umožnia normálne odpisovanie a návratnosť realizovaných investícií. Pri určovaní obdobia platnosti oprávnenia je rozumné brať do úvahy to, či musel alebo nemusel poskytovateľ investovať do majetku, a ak áno, či je tento majetok hnutel'ný alebo nie.
- (32) Investíciám do porovnateľného hnutel'ného kapitálového majetku, ako sú kontajnerové mosty, portálové žeriavy pre presun nákladu medzi loďou a pobrežím, mostové vykladače a špecializované remorkéry, by sa malo dostať rovnakého základu ako investíciám do nehnuteľného majetku.
- (33) Členské štáty môžu vytvoriť postup, ktorý umožňuje poskytovateľovi služieb, ktorý chce realizovať alebo sa neodvolateľne zaviazať k realizácii významných investícií do nehnuteľného majetku počas 10 rokov pred koncom platnosti existujúceho oprávnenia a môže dokázať, že tieto investície budú viesť k zlepšeniu celkovej efektívnosti dotknutých služieb, aby žiadal kompetentný orgán o začatie výberového konania v súlade s článkom 8 pre nové oprávnenie, skôr ako predmetné oprávnenie vyprší.

- (34) Kde je to možné, vlastná manipulácia by mala byť povolená v súlade s podmienkami ustanovenými v tejto smernici, a všetky kritériá stanovené pre vlastných manipulantov by mali byť tie isté ako kritériá stanovené pre poskytovateľov prístavných služieb toho istého alebo podobného druhu.
- (35) Pokiaľ ide o operácie manipulácie s tovarom a službami pre cestujúcich pri autorizovanej pravidelnej službe námornej dopravy vykonávanej v kontexte námornej prepravy na krátke vzdialenosti a prevádzky morských diaľnic<sup>18</sup>, členské štáty by mali uznať právo podnikov na vlastnú manipuláciu s využitím posádky lodí s pravidelnou premávkou ako doplnku ich pozemného personálu. Vlastná manipulácia by mala podliehať predchádzajúcemu schváleniu v súlade s kritériami, ktoré okrem iného súvisia so zamestnanosťou, odbornými kvalifikáciami a sociálnymi a environmentálnymi otázkami. Kompetentné orgány by mali udeliť oprávnenia pre vlastnú manipuláciu efektívnym a výhodným spôsobom. Oprávnenia udelené pre vlastných manipulantov by mali zostať v platnosti pokiaľ vlastný manipulant plní kritériá pre ich udelenie.
- (36) Vlastná manipulácia by nemala brániť celkovej efektívnosti prístavných operácií alebo nižším štandardom pre zdravie v práci, sociálnym a bezpečnostným štandardom alebo úrovňami vzdelávania v porovnaní s tými, ktoré sa vzťahujú na existujúci personál.
- (37) Mimoriadna dôležitosť služieb vedenia lodí kvôli bezpečnosti námornej dopravy a tým pádom kvôli ochrane životného prostredia hlavne v zraniteľných regiónoch si vyžaduje uplatňovanie špecifických pravidiel. Členské štáty by mali predkladať správu o činnosti zameranú na väčšiu efektívnosť služieb vedenia lodí.
- (38) V tomto kontexte by malo byť kompetentným orgánom dovolené uznávať povinný charakter vedenia lodí a iných technicko-námorných služieb.
- (39) Výnimka z povinného vedenia lodí alebo vyňatie určitých kategórií plavidiel z povinného vedenia lodí, pravdepodobne prostredníctvom osvedčení o oslobodení od vedenia lodí, by tiež mala predstavovať vlastnú manipuláciu. Kde takéto výnimky podliehajú špeciálnemu povoleniu, jeho podmienky musia byť vhodné, objektívne, transparentné a nediskriminačné.
- (40) Prenajímanie zariadení nepredstavuje prístavnú službu. Napriek tomu by malo rešpektovať princípy transparentnosti a nediskriminovania.
- (41) Je nevyhnutné uvaliť na riadiace orgány prístavov, na ktoré sa vzťahuje táto smernica, ktoré tiež pôsobia ako poskytovatelia služieb, povinnosť viesť účty pre aktivity vykonávané v rámci ich pôsobnosti riadiaceho orgánu oddelene od tých ktoré vykonávajú na konkurenčnej báze.
- (42) Požiadavka vedenia samostatných účtov pre každú autorizovanú prístavnú službu by sa mala vzťahovať na všetky podniky, ktoré boli vybrané, aby poskytovali takéto služby.

---

<sup>18</sup>

Ako je definované v rozhodnutí č. 884/2004/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 29. apríla 2004, ktorým sa mení rozhodnutie č. 1692/96/ES o smerniciach spoločenstva pre vytváranie transeurópskej dopravnej siete, Ú.v. ES L 167, 30.04.2004.

- (43) Do praxe by sa mali zaviesť postupy pre odvolania sa proti rozhodnutiam kompetentných orgánov.
- (44) Táto smernica by nemala žiadnym spôsobom ovplyvňovať práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o medzinárodný status prístavov, vodných ciest a námorných zón.
- (45) Je dôležité zabezpečiť, aby táto smernica podporila vytváranie nových prístavov a prístavných zariadení. Akékoľvek takého investície realizované podnikateľským subjektom v súlade s národnými pravidlami o nadobudnutí majetku by sa mali považovať za všeobecne dostupné.
- (46) Táto smernica by nemala žiadať členský štát, aby vykonal opatrenie, ktoré dáva za vznik vyvlastnenie majetku alebo zásah do majetku na rozdiel od všeobecných princípov práva spoločenstva, pokiaľ takéto vyvlastnenie alebo zásah nie je oprávnený v súlade s takýmito všeobecnými princípmi a od autorizovaného alebo vybraného poskytovateľa služieb sa môže žiadať, aby zaplatil kompenzáciu za dané vyvlastnenie alebo zásah v súlade s týmito všeobecnými princípmi.
- (47) Táto smernica neovplyvňuje uplatňovanie pravidiel Zmluvy. Hlavne Komisia by mala pokračovať v dodržiavaní týchto pravidiel vykonávaním všetkých právomocí, ktoré jej boli udelené článkom 86 Zmluvy, ak je to potrebné.
- (48) Na základe správ členských štátov o uplatňovaní tejto smernice by mala Komisia urobiť hodnotenie doplnené, ak je to vhodné, návrhom revízie smernice. Komisia by tiež mala zhodnotiť otázky vzdelávania, odborných kvalifikácií a sociálnych podmienok personálu, ktorý vykonáva operácie manipulácie s nákladom v prístavoch ako aj podmienok, ktoré prevládajú pri vlastnej manipulácii.
- (49) Keďže cieľ opatrenia, ktoré sa má prijať, ktorým je prístup pre všetky fyzické alebo právnické osoby založené v spoločenstve k trhu pre prístavné služby, nemôžu členské štáty dostatočne dosiahnuť kvôli rozmeru opatrenia a preto sa dá lepšie dosiahnuť na úrovni spoločenstva, spoločenstvo môže prijať opatrenia v súlade s princípom podriadenosti, ako je uvedené v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom úmernosti, ako je uvedené v danom článku, táto smernica nejde nad rámec toho, čo je potrebné, aby sa dosiahol daný cieľ.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

*Článok 1*  
*Cieľ*

1. Sloboda poskytovať prístavné služby v námorných prístavoch sa bude vzťahovať na poskytovateľov prístavných služieb spoločenstva podľa ustanovení ustanovených v tejto smernici.
2. Sloboda poskytovania prístavných služieb môže podliehať obmedzeniam prístavu alebo systému prístavov, ktoré súvisia s dostupným priestorom alebo kapacitou, bezpečnosťou súvisiacou s námornou dopravou, bezpečnosťou alebo rozvojovou politikou prístavu v súlade s požiadavkami týkajúcimi sa bezpečnosti, ochrany životného prostredia a povinností verejnej služby. Služby súvisiace s prístupom cez

vodné cesty k prístavu alebo systému prístavov alebo z neho, môžu rovnako podliehať špecifickým bezpečnostným obmedzeniam.

3. Poskytovatelia prístavných služieb a samostatní manipulanti budú mať nediskriminačný prístup k prístavnej infraštruktúre, ktorá je vo všeobecnosti dostupná, v rozsahu potrebnom na vykonávanie ich činností.

## *Článok 2* *Pôsobnosť*

1. Táto smernica sa bude uplatňovať na tie operácie prístavných služieb, ktoré sú uvedené v článku 3, a ktoré sa poskytujú za úplatu používateľom prístavu.
2. Táto smernica sa bude uplatňovať na akýkoľvek námorný prístav alebo systém prístavov nachádzajúci sa na území členského štátu otvorený pre všeobecnú komerčnú námornú dopravu, za predpokladu, že priemerný ročný objem námornej dopravy individuálneho prístavu počas predchádzajúcich troch rokov nie je nižší ako 1,5 milióna ton nákladu a/alebo 200 000 cestujúcich.

Na tento účel, a ak je to vhodné, sa členské štáty môžu rozhodnúť, že prístavy, ktoré nie sú otvorené pre všeobecnú komerčnú dopravu, sa nebudú brať do úvahy.

3. Ak prístav dosiahne jeden z dvoch dopravných prahov uvedených v odseku 2 bez toho, že by dosiahol druhý prah, táto smernica sa bude uplatňovať len na prah dopravy, ktorý bol dosiahnutý.
4. Členské štáty tiež môžu uplatňovať túto smernicu na iné prístavy.
5. Členské štáty môžu vylúčiť prístavy s vysokým sezónnym charakterom z pôsobnosti tejto smernice za podmienky, že sú spokojné s tým, že je zabezpečený adekvátny prístup trhu k prístavným službám.

Zoznam týchto prístavov sa bude pravidelne revidovať, po prvýkrát v lehote piatich rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice, a potom každé tri roky, a všetky zmeny budú dané Komisii na vedomie.

6. Komisia uverejní pre informácie v Úradnom vestníku Európskej únie a na základe informácií poskytovaných členskými štátmi, zoznam systémov prístavov, na ktorý sa odvoláva tento článok. Zoznam bude uverejnený po prvýkrát v lehote troch mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, a potom ročne.
7. Členské štáty môžu žiadať, aby sa plavidlá používané hlavne na poskytovanie prístavných služieb registrovali a plavili pod vlajkou členského štátu.
8. Členské štáty môžu vylúčiť z pôsobnosti tejto smernice služby, na ktoré sa vzťahuje článok 296 Zmluvy, alebo ktoré sú prehlásené za tajomstvo, alebo ktorých vykonanie musí byť doplnené špeciálnymi bezpečnostnými opatreniami v súlade so zákonmi, nariadeniami alebo administratívnymi ustanoveniami platnými v dotknutom členskom štáte, alebo keď si to vyžiada ochrana základných záujmov bezpečnosti štátu.

### Článok 3 Definície

Na účely tejto smernice:

1. „Námorný prístav“ alebo „prístav“ znamená oblasť zeme a vody, ktorý tvoria také diela a zariadenia, ktoré v zásade dovoľujú príjem lodí, ich nakládku a vykládku, skladovanie tovaru, prijímanie tohto tovaru a nastupovanie a vystupovanie cestujúcich;
2. „Prístup cez vodné cesty do prístavu a z neho“ znamená prístup po vode k prístavu z otvoreného mora a naopak, napríklad cez splavné kanály, rieky, kanály a fjordy;
3. „Systém prístavov“ znamená dva alebo viac prístavov v tej istej geografickej oblasti, ktoré riadi jeden riadiaci orgán;
4. „Prístav s vysoko sezónnym charakterom“ znamená akýkoľvek prístav, ktorý dosahuje 50% priemerného celkového ročného objemu námornej dopravy počas predchádzajúcich troch rokov počas akýchkoľvek troch po sebe idúcich mesiacov;
5. „Riadiaci orgán prístavu“ alebo „prístavný orgán“ (ďalej len „riadiaci orgán prístavu“) znamená orgán, ktorý bez spojitosti alebo v spojitosti s inými aktivitami, má za cieľ v rámci národného zákona alebo nariadení správu a riadenie infraštruktúr prístavu a koordináciu, a kde je to vhodné aj kontrolu, aktivít operátorov, ktorí sa nachádzajú v dotknutom prístave alebo systéme prístavov. Môže pozostávať z niekoľkých samostatných orgánov, alebo môže byť zodpovedný za viac ako jeden prístav;
6. „Prístavné služby“ znamená technicko-námorné služby vedenia lodí (v rámci obmedzení článku 14), ťahania a kotvenia; všetky operácie manipulácie s nákladom (vrátane nakládky a vykládky, nakladania nákladu na loď, skladovania, prekládky a inej vnútroterminálvej dopravy) a služby pre cestujúcich (vrátane nastupovania na loď a vystupovania z lode). Poskytujú sa alebo vo vnútri oblasti prístavu alebo na vodnom prístupe k prístavu alebo systému prístavov, na ktoré sa vzťahuje táto smernica.
7. „Poskytovateľ prístavných služieb“ alebo poskytovateľ služieb“ znamená akúkoľvek fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá poskytuje alebo chce poskytnúť za úplatu jednu alebo viac kategórií prístavných služieb;
8. „Požiadavka verejnej služby“ znamená požiadavku prijatú kompetentným orgánom, aby sa zabezpečilo adekvátne poskytovanie určitých kategórií prístavných služieb;
9. „Vlastná manipulácia“ znamená situáciu, v ktorej si podnik (vlastný manipulant), ktorý si normálne môže kupovať prístavné služby, poskytuje sám pre seba, s využitím vlastného pozemného personálu, s výnimkou situácie predvídanej v článku 3.2, a svojho vlastného zariadenia, jednu alebo viac kategórií prístavných služieb v slade s kritériami stanovenými v tejto smernici;
10. Pozemný personál znamená osoby zamestnané vlastným manipulantom, ktoré nie sú členmi jeho námornej posádky.

11. „Osvedčenie o oslobodení od vedenia“ znamená dokument vydaný kompetentným orgánom, ktorým sa udeľuje oslobodenie od povinného vedenia lodí alebo jeho úprava;
12. „Oprávnenie“ znamená akékoľvek povolenie, vrátane zmluvy, ktorý umožňuje fyzickej alebo právnickej osobe poskytovať jednu alebo viac kategórií prístavných služieb alebo vykonávať vlastnú manipuláciu;
13. „Obmedzenie počtu poskytovateľov“ znamená situáciu, v ktorej kompetentný orgán neumožňuje poskytovateľovi, ktorý spĺňa kritéria pre oprávnenie uvedené v súlade s článkom 7, aby poskytoval jednu alebo viac kategórií služieb. Je to možné urobiť len z dôvodov alebo kvôli obmedzeniam, ktoré súvisia s dostupným priestorom alebo kapacitou, bezpečnostnými otázkami alebo požiadavkami, ktoré vyplývajú z environmentálnych predpisov.
14. „Autorizovaná služba pravidelnej námornej dopravy“ je pravidelná služba námornej dopravy na krátku vzdialenosť, ktorá funguje výhradne medzi prístavmi, ktoré sa nachádzajú v colnom území spoločenstva. Služba nemôže pochádzať z prístavov mimo colné územie spoločenstva (napr. v tretej krajine) alebo voľnej zóny prístavu (ak je voľná zóna v podstate oddelená plotom), nesmie do nich smerovať ani vstupovať).
15. „Kompetentný orgán alebo orgány“ znamená orgán určený členskými štátmi, ktorý v spojitosti alebo bez spojitosti s inými aktivitami, má za cieľ v rámci národného práva alebo predpisov vykonávanie tejto smernice. Môže pozostávať z niekoľkých samostatných orgánov alebo môže byť zodpovedný za viac ako jeden prístav.

#### *Článok 4 Sociálna ochrana*

Táto smernica nebude žiadnym spôsobom ovplyvňovať uplatňovanie sociálnej legislatívy členských štátov, vrátane príslušných národných pravidiel pre zdravie, bezpečnosť a zamestnávanie personálu. Sociálne normy nesmú byť nižšie ako tie, ktoré ustanovuje platná legislatíva spoločenstva.

#### *Článok 5 Bezpečnosť ochrana a ochrana životného prostredia*

Táto smernica nebude žiadnym spôsobom ovplyvňovať práva a povinnosti členských štátov alebo kompetentných orgánov, ktoré menovali, pokiaľ ide o právo a poriadok, bezpečnosť a ochranu v prístavoch alebo ochranu životného prostredia.

#### *Článok 6 Iná legislatíva*

1. Táto smernica sa nebude dotýkať povinnosť kompetentných orgánov, ktoré vyplývajú zo smernice 92/50/EHS, smernice 93/36/EHS, smernice 93/37/EHS a smernice 93/38/EHS.

Táto smernica sa rovnako nebude dotýkať kontraktov verejnej služby uzatvorených na základe nariadenia (EHS) č. 3577/92.

2. Ak jedna zo smerníc uvedených v odseku 1 zavádza povinnú verejnú súťaž pre zmluvu o poskytovaní služby, články 11, 17 a 21 odsek 1 a odsek 2 tejto smernice sa nebudú uplatňovať na udelenie daného kontraktu.
3. Táto smernica sa nebude dotýkať, kde je to vhodné, povinností kompetentných orgánov, ktoré vyplývajú zo smerníc 89/48/EHS, 92/51/EHS a 1999/42/ES o vzájomnom uznávaní odborného vzdelávania a výcviku medzi členskými štátmi.

### *Článok 7*

#### *Oprávnenie*

1. Najneskôr osemnásť mesiacov po dátume uvedenom v článku 22 budú všetci poskytovatelia prístavných služieb v prístave fungovať na základe oprávnenia udeleného kompetentným orgánom, v rámci maximálnej doby trvania uvedenej v článku 12.
2. Ak sa tak kompetentný orgán rozhodne, alebo ak si to žiada existujúci a/alebo nový potenciálny poskytovateľ služby, na udeľovanie oprávnenia sa bude uplatňovať postup uvedený v článku 8.
3. Kritériá pre udeľovanie oprávnení kompetentným orgánom musia byť transparentné, nediskriminačné, objektívne, relevantné a úmerné. Kde to bude vhodné, kritériá sa budú vzťahovať len na:
  - (a) profesionálne kvalifikácie poskytovateľa a služieb a jeho personálu, jeho zdravá finančná situácia a dostatočné poistné krytie,
  - (b) námorná bezpečnosť a ochrana prístavov alebo prístup k nej, jej technickým zariadeniam, zariadeniam a osobám,
  - (c) dodržiavanie pravidiel zamestnanosti a sociálnych pravidiel, vrátane tých, ktoré sú ustanovené v kolektívnych zmluvách, za predpokladu, že sú kompatibilné s právom spoločenstva,
  - (d) dodržiavanie miestnych, národných a medzinárodných environmentálnych požiadaviek,
  - (e) rozvojovú politiku prístavu.

Oprávnenie môže obsahovať požiadavky verejnej služby, ktoré súvisia s bezpečnosťou, pravidelnosťou, kontinuitou, kvalitou, cenou a podmienkami, za akých sa služba môže poskytovať.

4. Kritériá uvedené v odseku 3 budú zverejnené a poskytovatelia prístavných služieb budú informovaní vopred o postupe pre získanie oprávnenia. Táto požiadavka sa bude uplatňovať rovnako tam, kde oprávnenie spája poskytovanie služby s investíciou do nehnuteľného majetku.

5. Členské štáty môžu prijať pravidlá o prístupe k povolaniu a osvedčeniach o spôsobilosti, ktoré sa budú získavať na základe preskúšania.

Okrem toho, kde vyžadované technické odborné kvalifikácie zahŕňajú špecifické miestne vedomosti alebo skúsenosti s miestnymi podmienkami, členské štáty zabezpečia, že existuje adekvátny prístup k príslušnému vzdelávaniu pre žiadateľov - poskytovateľov služieb za transparentných a nediskriminačných podmienok, a kde je to vhodné, za úplatu.

6. Poskytovateľ prístavných služieb, ktorý vykonáva služby, na ktoré sa vzťahuje oprávnenie, bude mať právo zamestnávať personál podľa svojho výberu, za predpokladu, že spĺňa kritériá ustanovené v súlade s odsekom 3 a s legislatívou členského štátu, v ktorom poskytovateľ služby poskytuje predmetné služby, za predpokladu, že takáto legislatíva je kompatibilná s právom spoločenstva.
7. Kompetentný orgán upraví alebo zruší oprávnenie, ak kritériá uvedené v odseku 3 už nie sú ďalej splnené, výrazným spôsobom, alebo ak sociálna legislatíva členského štátu nie je alebo nie je ďalej dodržiavaná.

#### Článok 8

##### *Postup pri udeľovaní oprávnení*

1. Kdekoľvek je uvedený odkaz na tento článok, kompetentný orgán prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie transparentného a objektívneho výberového konania, s využitím úmerných, nediskriminačných a relevantných kritérií.
2. Kompetentný orgán zverejní, kvôli všeobecnému informovaniu dotknutých sektorov v spoločenstve, výzvu pre zainteresované strany, aby sa zúčastnili výberového konania.

Toto zverejnenie sa vykoná v Úradnom vestníku Európskej únie pre oprávnenia týkajúce sa článku 12 odsek 2(b) a pre všetky ostatné oprávnenia akýmkoľvek vhodným spôsobom, ktorý sprístupňuje všetky nevyhnutné informácie načas akejkoľvek osobe, ktorá je do procesu zainteresovaná.

3. Kompetentný orgán zabezpečí, že úplná dokumentácia bude oznámená zainteresovaným stranám, ktoré o ňu požadujú. Dokumentácia odovzdaná potenciálnym poskytovateľom bude obsahovať aspoň nasledovné prvky:
  - (a) schvaľovacie kritériá prijaté v súlade s článkom 7 odsek 3, ako aj výberové kritériá, ktoré definujú minimálne požiadavky orgánu;
  - (b) kritériá udelenia, ktoré definujú základy, na ktorých orgán učiní svoj výber spomedzi návrhov, ktoré spĺňajú kritériá výberu;
  - (c) regulačné a organizačné podmienky pre poskytovanie služby, vrátane požiadaviek, ktoré bude oprávnenie pokrývať, identifikáciu akýchkoľvek hmotných a nehmotných aktív, ktoré majú byť dané k dispozícii zvoleného poskytovateľa služieb spolu s príslušnými podmienkami a platnými pravidlami;

- (d) pokuty a termíny, ktoré riadia zrušenie v prípade nedodržovania predpisov; a
  - (e) dobu platnosti oprávnenia.
4. Postup ustanoví interval aspoň 52 dní medzi predložením výzvy na predkladanie návrhov a poslednou lehotou na ich prijatie.
  5. Pre každý postup kompetentný orgán uverejní rozhodnutie, ktoré vyplýva z výberového konania.
  6. Ak v dôsledku výberového konania pre udelenie oprávnenia nie je možné nájsť žiadneho vhodného poskytovateľa služieb pre špecifickú prístavnú službu, riadiaci orgán prístavu môže, za podmienok článku 19, vyhradiť poskytovanie tejto služby pre seba na obdobie, ktoré nesmie prekročiť päť rokov, po ktorej sa začne nové výberové konanie pre udelenie oprávnenia. Riadiaci orgán prístavu bude kompenzovaný novo vybraným poskytovateľom služieb pre všetky relevantné investície, ktoré realizoval počas daného obdobia, ktoré ešte neboli plne amortizované, a ktoré novo vybraný poskytovateľ služby preberá, berúc do úvahy celkovú hospodársku bilanciu služieb poskytnutých počas predchádzajúceho obdobia, podľa jasných a vopred stanovených kritérií.
  7. Ak kompetentný orgán, ktorý vykonáva výberové konanie pre jednu alebo viac prístavných služieb v špecifickom prístave je sám poskytovateľom tej istej alebo podobnej služby, alebo ním chce byť, alebo má priamu alebo nepriamu kontrolu nad poskytovateľom alebo potenciálnym poskytovateľom tej istej alebo podobnej služby alebo služieb v danom prístave, členské štáty určia iný a nezávislý kompetentný orgán a poveria ho vykonaním výberového konania alebo schválením takéhoto konania alebo dohľadom nad ním.
  8. Keď oprávnenie v dôsledku výberového konania prevezme iný poskytovateľ služby, príslušné pravidlá pre zamestnávanie personálu predchádzajúceho poskytovateľa služieb tým nebudú ovplyvnené. Sociálne štandardy nesmú byť nižšie ako štandardy ustanovené platnou legislatívou spoločenstva.

#### Článok 9

##### *Obmedzenie počtu poskytovateľov jednej alebo viacerých prístavných služieb*

1. Členské štáty zabezpečia, že v prípade obmedzenia počtu poskytovateľov kompetentný orgán musí:
  - (a) informovať zainteresované strany o kategórii alebo kategóriách prístavných služieb, a kde je to vhodné, o špecifickej časti prístavu, na ktoré sa obmedzenia uplatňujú ako aj dôvody takýchto obmedzení;
  - (b) umožniť najvyšší počet poskytovateľov služieb vhodný za daných okolností.
2. Kompetentný orgán môže, ak je to vhodné, určiť rozsah komerčných aktivít, ktoré sa majú vykonávať v prístave alebo častiach prístavu, hlavne kategórie nákladu, s ktorým sa má manipulovať, a vyčlenenie priestoru alebo kapacity prístavu pre takéto aktivity, podľa zverejnenej rozvojovej politiky prístavu, bez vytvorenia obmedzenia počtu poskytovateľov.

3. Ak kompetentný orgán, ktorý rozhoduje o obmedzeniach vo vzťahu k jednej alebo viacerým prístavným službám v špecifickom prístave, je sám poskytovateľom tej istej alebo podobnej služby alebo služieb, alebo má priamu alebo nepriamu kontrolu nad poskytovateľom tej istej alebo podobnej služby alebo služieb v danom prístave, členské štáty určia iný a nezávislý kompetentný orgán a poveria ho rozhodnutím o obmedzeniach alebo schvaľovaním takéhoto rozhodnutia alebo dohľadom nad ním.

### *Článok 10 Udeľovanie oprávnení*

1. Ak sa obmedzenia objavia po dátume uvedenom v článku 7 odsek 1 pre jednu alebo viac prístavných služieb a podmienka uvedená v článku 7 odsek 2 bola splnená, všetky existujúce oprávnenia pre túto službu alebo služby v momente objavenia sa týchto obmedzení zostanú v platnosti dokiaľ nevypršia.
2. Ak sa obmedzenia objavia po dátume uvedenom v článku 7 odsek 1 pre jednu alebo viac prístavných služieb a podmienka uvedená v článku 7 odsek 2 nebola splnená, všetky existujúce oprávnenia pre túto službu alebo služby v momente objavenia sa týchto obmedzení budú musieť byť ukončené a postup uvedený v článku 8 sa začne do 6 mesiacov odo dňa, kedy došlo k obmedzeniu.

Členské štáty prijímajú ustanovenia, ktorými existujúci poskytovateľ služieb, ktorý nie je vybraný po uplatnení tohto článku, bude kompenzovaný novo vybraným poskytovateľom služieb pre tie minulé investície, ktoré realizoval a ešte neboli plne amortizované, a ktoré novo vybraný poskytovateľ služieb preberá, berúc do úvahy celkovú hospodársku bilanciu služby poskytovanej počas predchádzajúceho obdobia, podľa jasných a vopred stanovených kritérií.

3. Existujúce oprávnenia, ktoré zahŕňajú práva odvodené z vlastníctva prístavu alebo majetku v prístave, môžu zostať v platnosti bezo zmeny po dátume uvedenom v článku 7 odsek 1. V tomto prípade sa nemusia uplatňovať ustanovenia článku 12.

Ak sa však obmedzenia objavia po dátume uvedenom v článku 7 odsek 1 pre jednu alebo viac prístavných služieb, existujúce oprávnenia pre túto službu alebo služby v momente objavenia sa týchto obmedzení, medzi ktoré patria práva odvodené z vlastníctva prístavu alebo majetku v prístave, zostanú v platnosti bezo zmeny dokiaľ netratia platnosť, ale v rámci lehôt uvedených v článku 12 so začiatkom od dátumu uvedeného v článku 7.1.

### *Článok 11 Nové prístavy alebo nové časti prístavu*

1. Investor alebo investori, ktorí komerčne financovali a spoločne vybudovali nový prístav alebo novú časť prístavu, vrátane základnej infraštruktúry pred dátumom uvedeným v článku 7 odsek 1, a ktorí chcú poskytovať prístavné služby, bez technicko-námorných služieb, ako je definované v článku 3.6 tohto dokumentu, dostanú príslušné oprávnenie v lehote uvedenej v článku 12, ktorá sa počíta od dátumu uvedeného v článku 7.1.

V prípade, že sa obmedzenia objavia po dátume uvedenom v článku 7.1, pre jednu alebo viac prístavných služieb a za predpokladu, že investičná príležitosť bola všeobecne dostupná, všetky existujúce oprávnenia pre túto službu alebo služby v momente, keď sa tieto obmedzenia objavia, zostanú v platnosti dokiaľ nevypršia.

2. Ak po dátume uvedenom v článku 7 odsek 1 rozhodnutie o výstavbe nového prístavu alebo novej časti prístavu závisí od paralelného rozhodnutia budúceho poskytovateľa služieb neodvolateľne sa zmluvne zaviazat' k významným investíciám v danom novom prístave alebo novej časti prístavu, aj do novej základnej infraštruktúry, oprávnenia sa budú udeľovať na obmedzenú dobu podľa ustanovení článku 12, bez akýchkoľvek ďalších požiadaviek na daného budúceho poskytovateľa služieb.
3. V prípade neskoršieho obmedzenia počtu poskytovateľov služieb na jednu alebo viac prístavných služieb, všetky existujúce oprávnenia pre túto službu alebo služby v momente vzniku týchto obmedzení zostanú v účinnosti dokiaľ nestratia platnosť, za predpokladu, že investičná príležitosť bola všeobecne dostupná.
4. Technicko-námorné služby, ako sú definované v článku 3.6, sú vylúčené nariadením tohto článku.

#### *Článok 12 Doba trvania*

Oprávnenia budú udelené na obmedzené obdobie a obnoviteľná doba bude určená v súlade s nasledovnými kritériami:

1. V prípadoch, keď nie sú zahrnuté žiadne investície, ktoré kompetentný orgán považuje za významné pre poskytovanie služieb, maximálna doba jeho oprávnenia bude 8 rokov.
2. V prípadoch, keď sa investície, ktoré kompetentný orgán považuje za významné, týkajú:
  - (a) hnutel'ného majetku, maximálna doba bude 12 rokov;
  - (b) nehnuteľného majetku a porovnateľného hnutel'ného kapitálového majetku, ako napríklad kontajnerové mosty, portálové žeriavy pre presun nákladu medzi loďou a pobrežím, mostové vykladače a špecializované remorkéry, maximálna doba bude 30 rokov, bez ohľadu na to, či ich vlastníctvo pripadne riadiacemu orgánu prístavu.

Ak medzi investície realizované poskytovateľom služieb patrí hnutel'ný a nehnuteľný majetok, maximálna doba bude dlhšia z predmetných maximálnych dôb.

3. Členské štáty môžu vytvorit' postup, ktorý umožní poskytovateľovi služieb, ktorý chce alebo sa zmluvne neodvolateľne zaviazá k významným investíciám do nehnuteľného majetku počas posledných 10 rokov pred koncom platnosti existujúceho oprávnenia a môže dokázať, že tieto investície budú viesť k celkovej efektívnosti dotknutej služby, žiadať kompetentný orgán, aby začal výberové konanie v súlade s článkom 8 vo veci nového oprávnenia pred ukončením platnosti predmetného oprávnenia.

4. Kompetentné orgány uverejnia, na účely všeobecnej informovanosti dotknutých sektorov v spoločenstve, oprávnenia, ktoré majú stratit' platnosť, aspoň šesť mesiacov pred ich dátumom vypršania.

### *Článok 13* *Vlastná manipulácia*

1. Členské štáty prijímú nevyhnutné opatrenia na to, aby umožnili vykonanie vlastnej manipulácie, kdekoľvek je to možné, v súlade s touto smernicou.

Členské štáty zabezpečia, že kompetentný orgán zamietne vlastnú manipuláciu pre jednu alebo viac kategórií prístavných služieb len vtedy, keď existujú objektívne dôvody alebo obmedzenia súvisiace s dostupným priestorom alebo kapacitou, bezpečnostnými otázkami alebo požiadavkami odvodenými od environmentálnych predpisov.

2. Pokiaľ ide o operácie manipulácie s tovarom a služby pre cestujúcich pre autorizovanú službu pravidelnej námornej dopravy vykonávanú v kontexte s námornou prepravou na krátke vzdialenosti a prevádzkou morských diaľnic<sup>19</sup>, členské štáty budú uznávať právo na vlastnú manipuláciu aj s využitím posádky lodí s pravidelnou premávkou.
3. Vlastná manipulácia bude podliehať schvaľovaniu. Kritériá pre takéto schvaľovanie musia byť tie isté ako kritériá vzťahujúce sa na poskytovateľov tej istej alebo porovnateľnej prístavnej služby **a ako je uvedené v článku 7 odsek 3**, za predpokladu, že sú relevantné. Kompetentné orgány udedia takéto oprávnenia vlastným manipulantom efektívnym a výhodným spôsobom. Zostanú v platnosti pokiaľ vlastný manipulant spĺňa kritériá pre ich udelenie.
4. Táto smernica nebude žiadnym spôsobom ovplyvňovať uplatňovanie národných pravidiel, ktoré sa týkajú požiadaviek na vzdelávanie a odborné kvalifikácie, zamestnanosť a sociálne záležitosti, vrátane kolektívnych zmlúv, za predpokladu, že sú kompatibilné s právom spoločenstva a medzinárodnými povinnosťami spoločenstva a dotknutého členského štátu.
5. Kde vlastná manipulácia podlieha úhrade poplatku ako príspevku k povinnostiam verejnej služby pre technicko-námorné služby, ktoré vlastní manipulant nemôžu splniť, poplatok bude určený v súlade s príslušnými, objektívnymi, transparentnými a nediskriminačnými kritériami a bude úmerný nákladom na udržiavanie povinností verejnej služby.

---

<sup>19</sup> Ako je definované v rozhodnutí č. 884/2004/ES Európskeho parlamentu a Rady zo dňa 29. apríla 2004, ktorým sa mení rozhodnutie č. 1692/96/ES o smerniciach spoločenstva pre vytváranie transeurópskej dopravnej siete, Ú.v. ES L 167, 30.04.2004.

#### *Článok 14* *Riadenie lodí*

1. S ohľadom na službu riadenia lodí, členské štáty môžu podriaadiť udelenie oprávnenia uvedeného v článku 7 mimoriadne prísnyim kritériám súvisiacim s námornou bezpečnosťou a požiadavkami verejnej služby.

Kompetentné orgány môžu tiež uznávať povinný charakter vedenia lodí a predpisujú takéto organizačné pravidlá pre službu, ktoré považujú za vhodné z dôvodov bezpečnosti a požiadaviek verejnej služby, vrátane, ak to vyžadujú okolnosti v prístave alebo skupine prístavov a/alebo jej prístup, možnosť vyhradiť si predmetnú službu alebo priradiť ju, priamo, ak je to vhodné, jednému poskytovateľovi. Konkrétne môžu žiadať, aby boli takéto služby poskytované kompetentnými osobami, ktoré spĺňajú spravodlivé a nediskriminačné podmienky ustanovené v národnom práve.

2. Výnimka z povinného vedenia lodí alebo výnimka z povinného vedenia lodí pre určité kategórie plavidiel, pravdepodobne prostredníctvom osvedčení o oslobodení od riadenia lodí, bude predstavovať vlastnú manipuláciu. Ak takéto výnimky podliehajú špeciálnemu schvaľovaniu, podmienky pre toto schvaľovanie musia byť vhodné, objektívne, transparentné a nediskriminačné.

Členské štáty podajú správu Komisii najneskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice o opatreniach na zlepšenie efektívnosti služieb vedenia lodí.

#### *Článok 15* *Odvovania*

1. Členské štáty zabezpečia, že akákoľvek strana s legitímnym záujmom bude mať právo na odvolanie sa proti rozhodnutiam alebo individuálnym opatreniam prijatým podľa tejto smernice kompetentnými orgánmi alebo riadiacim orgánom prístavu.
2. Ak je žiadosť o prístup k poskytovaniu prístavných služieb podľa tejto smernice zamietnutá, žiadatelia budú informovaní o dôvodoch, prečo neboli autorizovaní alebo vybraní. Takéto dôvody musia byť objektívne, nediskriminačné, opodstatnené a odôvodnené. Odvolacie postupy musia byť dané žiadateľovi k dispozícii. Musí existovať možnosť predložiť odvolanie pred národný súd alebo verejný orgán, t.j. v jej organizácii, financovaní, právnej štruktúre a rozhodovaní, nezávisle od kompetentného orgánu alebo riadiaceho orgánu predmetného prístavu a od akéhokoľvek iného poskytovateľa služieb.
3. Členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že rozhodnutia prijaté odvolacími orgánmi, budú podliehať súdnej revízii.

#### *Článok 16* *Transparentnosť finančných vzťahov*

1. Aby sa vytvorili spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže v prístavoch spoločenstva a medzi nimi, každý prístav a systém prístavov v zmysle článku 2 bude povinný predložiť podrobné údaje požadované podľa smernice Komisie 80/723/EHS

<sup>20</sup> členským štátom a Komisii v predpísaných časových lehotách. To isté sa bude uplatňovať na finančné vzťahy medzi členskými štátmi a poskytovateľmi prístavných služieb bez ohľadu na to, či sa na ne uplatňujú ostatné ustanovenia smernice 80/723/EHS.

2. Komisia a členské štáty budú používať údaje predložené prístavmi a systémami prístavov, aby sa prijali opatrenia vyžadované podľa práva spoločenstva na vytvorenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže v prístavoch spoločenstva a medzi nimi.
3. Najneskôr tri roky odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice a následne každé tri roky Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o transparentnosti finančných vzťahov v prístavoch a systémoch prístavov a opatreniach prijatých vo vzťahu k nim členskými štátmi a Komisiou.

#### *Článok 17*

##### *Transparentnosť štátneho financovania*

Komisia zostaví, najneskôr jeden rok odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice, spoločné smernice pre financovanie poskytnuté prístavom členskými štátmi a naznačí, ktoré financovanie prístavov je kompatibilné s vnútorným trhom.

#### *Článok 18*

##### *Účtovnícke ustanovenia*

Vybraní poskytovateľa služieb budú viesť oddelené účty pre každú prístavnú službu, pre ktorú vlastní oprávnenie. Účty musia byť zostavené v súlade so súčasnou komerčnou praxou a všeobecne uznávanými účtovnými princípmi.

#### *Článok 19*

##### *Transparentnosť účtov riadiaceho orgánu prístavu*

1. Ak riadiaci orgán prístavu poskytuje prístavné služby, musí spĺňať kritériá ustanovené v článku 7 odsek 3 a viesť účty všetkých svojich aktivít prístavnej služby oddelene od účtov svojich ostatných aktivít. Účty musia byť zostavené v súlade so súčasnou komerčnou praxou a všeobecne uznávanými účtovnými princípmi, aby sa zaistilo, že:
  - (a) vnútorné účty zodpovedajúce odlišným aktivitám sú oddelené;
  - (b) všetky náklady a výnosy sú správne priradené alebo vyčlenené na základe neustále uplatňovaných a objektívne obhájitelných princípov nákladového účtovníctva;

---

<sup>20</sup> Ú.v. ES L 195, 29.7.1980, s. 35. Smernica v aktuálnom znení smernice 2000/52/ES (Ú.v. ES L 193, 29.7.2000, s. 75).

- (c) princípy nákladového účtovníctva, pomocou ktorých sú oddelené účty vedené, sú jasne identifikované.
2. Audítorská správa o ročnej závierke musí naznačovať existenciu všetkých finančných tokov medzi aktivitou prístavných služieb riadiaceho orgánu prístavu a jeho ostatnými aktivitami. Audítorskú správu musia uchovávať členské štáty a na požiadanie musí byť daná Komisii k dispozícii.
- Samostatná audítorská správa sa môže považovať za dostatočnú, za predpokladu, že obsahuje tie isté informácie.
3. Smernica nebude žiadnym spôsobom ovplyvňovať práva a povinnosti členských štátov podľa smernice 80/723/EHS.

#### *Článok 20* *Medzinárodný status*

Táto smernica nebude žiadnym spôsobom ovplyvňovať práva a povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o medzinárodný status prístavov, vodných ciest a námorných zón.

#### *Článok 21* *Informačná správa a revízia*

Členské štáty zašlú Komisii správu o uplatňovaní tejto smernice najneskôr 36 mesiacov odo dňa jej nadobudnutia účinnosti.

Na základe správy členského štátu Komisia vykoná hodnotenie vykonávania tejto smernice členskými štátmi, ktoré bude, kde je to vhodné, doplnené návrhom jej revízie.

#### *Článok 22* *Vykonávanie*

Členské štáty prijímú zákony, iné predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr [18 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti smernice]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom overení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty .

Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

#### *Článok 23*

Táto smernica nadobúda účinnosť v dvadsiaty deň od jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

*Článok 24*

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli,

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*