



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

**millega luuakse sadamateenuste valdkonnas turulepääsu ja sadamate
finantslähbipaistvuse raamistik**

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

1.1 Taustteave

Euroopa on üks tihedamini sadamatega kaetud piirkondi maailmas. Samas on sadamasektor väga mitmetahuline ning seda iseloomustavad suured erinevused sadamate liikides ja korralduses. Käesolevas määruses arvestatakse selle mitmekesisusega ning selle eesmärk ei ole kehtestada ühetaolist sadamamudelit.

Liidu ligikaudu 70 000 kilomeetri pikkusel rannikul tegutseb üle 1 200 kaubasadama. 2011. aastal veeti läbi Euroopa sadamate ligikaudu 3,7 miljardit tonni kaupa (üle 60 000 kaubalaevade sadamakülastuse).

EL on oma sadamatest väga sõltuv kaubavahetuses ülejäänud maailmaga, samuti on neil oluline roll ELi siseturul. Nimelt hõlmab lähimerevedu 60 % ELi sadamates käideldud kaubakogustest. Meresadamad on olulised sõlmpunktid ELi ühendvedude ahelates, kus kasutatakse lähimerevedu alternatiivina ülekasutatud maismaatranspordi marsruutidele ning äärealade ja saarte ühendusteena.

Reisijaveo valdkonnas teenindati ELi sadamates 2011. aastal 385 miljonit merereisijat.

Sadamate tegevus aitab otseselt kaasa tööhõivele, välisinvesteeringute sissevoolule ja SKP kasvule. 2 200 sadamaoperaatorit annavad praegu tööd umbes 110 000 sadamatöötajale. Kokku on sadamatega seotud kuni 3 miljonit (otsest ja kaudset) töökohta 22 mereäärses liikmesriigis ning nad kujutavad endast kohalikele, piirkondlikele või riigivalitsustele olulist maksutulu allikat.

96 % kogu lastist ja 93 % kõigist reisijatest ELi sadamates liiguvad läbi 319 meresadama, mis on loetletud komisjoni ettepanekus üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) suuniste kohta¹.

1.2 Lahendamist vajavad probleemid

Kuigi vajadus töötada välja ühendused sisemaaga on selgelt sõnastatud kui oluline probleem, millega TEN-T poliitika raames juba tegeldakse, on veel lahendamata muud olulised TEN-T sadamatega seotud probleemid. Esiteks asjaolu, et praegu ei paku kõik TEN-T sadamad ühtviisi kõrgetasemelist teenust. Teiseks ei ole praegune sadamate juhtimise raamistik investorite jaoks alati piisavalt atraktiivne. Need asjaolud on seotud viie konkreetse probleemiga.

1.2.1 Allpool optimaalset taset olevad sadamateenused ja -toimingud teatavates TEN-T sadamates

Tõhusad sadamateenused on TEN-T sadamate toimimisel keskse tähtsusega. Komisjon on koos sadamasektoriga teinud kindlaks kolm tegurit, mis võivad takistada sadamateenuste optimaalset korraldamist: 1) paljude sadamateenuste puhul on konkurentsiturule pääsu piirangute tõttu nõrk; 2) monopolne või oligopoolne seisund, mis on paljudel juhtudel küll põhjendatud, võib põhjustada turu kuritarvitamist ning 3) teatavates sadamates on kasutajatele tekitatud liiga suur halduskoormus, mis tuleneb puudulikust koordineerimisest sadamates.

¹ KOM(2011) 650, lõplik/2. TEN-T sadamate lõplik arv sõltub käimasoleva seadusandliku menetluse tulemusest.

1.2.2 Sadamate juhtimise raamistik ei ole kõikide TEN-T sadamate puhul investeringute kaasamiseks piisavalt atraktiivne

Investeeringud, mida on vaja sadamate läbilaskevõime kohandamiseks muutuvate vajadustega, on võimalikud üksnes stabiilse poliitika ja reguleeriva raamistiku korral, millega vähendatakse majanduslikku ebakindlust ja tagatakse võrdsed tingimused. Kõikides TEN-T sadamates aga ei ole seda saavutatud. Seda saab seletada mitme teguriga: a) õiguslik ebakindlus, mis tuleneb eespool kirjeldatud turupiirangutest, ning b) vajadus infrastruktuuri parema planeerimise järele. Olukorda on võimalik lahendada rangemate TEN-T eeskirjade abil.

Kuid praegune üldiselt ebaatraktiivne investeerimiskliima mitmes TEN-T sadamas on seletatav veel kahe olulise teguriga: 4) ebaselged finantssuhted ametiasutuste, sadama pidajate ja sadamateenuste osutajate vahel ning 5) sadamate vähene sõltumatus infrastruktuuri kasutustasude määramisel ja läbipaistmatud seosed sadamatele juurdepääsu tagava infrastruktuuriga seotud kuludega.

1.3 Eesmärk

Eesmärk on aidata saavutada TEN-T tõhusam, ühendatud ja jätkusuutlik toimimine, luues raamistiku, mis parandab kõigi sadamate tööd ning aitab neil toime tulla muutuvate transpordi- ja logistikanõuetega. TEN-T sadamad peavad aitama arendada lähimerevedusid ühendveomarsruutide osana, aidates seega kaasa säästvale transpordile, mis on transpordipoliitika valge raamatu üks peamisi eesmärke, ning andma ressursitõhusa kasvu osas oma panuse strateegiasse „Euroopa 2020”, ergutades kaubanduse ja kaubaveo kasvu.

Käesoleva algatusega tagatakse õiguslike meetmete ja nn pehme lähenemisviisi (nt sotsiaaldialoog) vaheline tasakaal. See on saavutatud tänu sidusrühmadega peetud põhjalikele ja asjakohastele konsultatsioonidele, mis võimaldasid keskenduda määruses ELi suure lisaväärtusega meetmetele. Käesoleva määrusega ei tekitata lisakoormust juba hästi toimivatele sadamatele ning luuakse ülejäänud sadamatele tingimused struktuuriprobleemide lahendamiseks.

1.4 Kooskõla ELi muude tegevuspõhimõtete ja eesmärkidega

Ettepanek on kooskõlas transpordi käsitlevas valges raamatus (2011) komisjoni poolt esitatud põhimõtetega ning seda on sõnaselgelt nimetatud alapunktides „Ühtse Euroopa transpordipiirkond” ja „Pääs sadamateenuste turule”. Valges raamatus on selgelt sõnastatud komisjoni kavatsus vaadata läbi sadamateenuste osutamise piirangud ning suurendada sadamate rahastamise läbipaistvust, muutes selgemaks eri sadamatoimingute avalikest vahenditest rahastamise, et hoida ära konkurentsimoonutusi. Ettepanekut on nimetatud ka teise ühtse turu meetmepaketi üheks olulisemaks meetmeks ja see aitab kaasa Euroopa ühtse turu väljaarendamisele.

Ettepanekuga täiendatakse järgmisi olemasolevaid poliitikastrateegiaid või juba esitatud ettepanekuid: ettepanekud üleeuroopalise transpordivõrgu suuniste ning Euroopa ühendamise rahastu kohta, millega luuakse raamistik, et toetada sadamate ühendamist sisemaaga, direktiivi ettepanek kontsessioonilepingute sõlmimise kohta, mida kohaldatakse sadamate kontsessioonilepingute suhtes, ning ettevalmistustöö seoses sinise vööndi algatusega, mille eesmärk on lihtsustada tolliprotseduure, mida rakendatakse ELi sadamates peatuvate laevade veetavate ELi kaupade suhtes.

Ettepanek hõlmab kõiki TEN-T sadamaid, kuna neil on Euroopa transpordisüsteemis juba oma olemuse tõttu oluline roll liikmesriikide vahelise teabevahetuse hõlbustamisel või saarte või äärealade piirkondliku ligipääsetavuse parandamisel. Tuleb siiski rõhutada, et Euroopa Liidu toimimise lepingu kohased mittediskrimineerimise ja asutamisvabaduse põhimõtted

ning konkurentsieeskirjad kehtivad ka muudele sadamatele, mis ei kuulu küll üleeuroopalisse transpordivõrku, kuid millel võib olla oluline osa kohalikul tasandil või muudele sektoritele kui transpordisektor, näiteks kalandusele või turismile. Liikmesriigid võivad otsustada kohaldada käesoleva kavandatava määruse sätteid ka nende sadamate suhtes.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

2.1 Konsulteerimine huvitatud isikutega

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat on pidanud dialoogi riikide sadamapoliitika eest vastutavate asutustega (transpordiministeeriumid). Ta korraldas kohtumisi sadamasektori peamiste ametiliitudega, muu hulgas järgmistega: sadama pidajad (ESPO), erasadamate operaatorid (FEPORT), siseveesadamad (EFIP), laevaomanikud (ECSA), lootsid (EMPA), puksiiriomanikud ja haldajad (ETA), sildamisettevõtjad (EBA), laevaagendid (ECASBA), lastisaatjad (ESC), bagerid (EuDA) ja logistikaettevõtjad (CLECAT). Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat korraldas kohtumisi ka kahe peamise sadamatöötajate liiduga, Rahvusvahelise Sadamatöötajate Nõukoguga (International Dockers Council – IDC) ja Euroopa Transporditöötajate Föderatsiooniga (European Transport Workers Federation – ETF) sadamatöötajate sektsiooniga. Valdkondliku sotsiaaldialoogi komiteega ei olnud võimalik konsulteerida, kuna see on alles loomisjärgus.

Ettevalmistavat tööd toetati Euroopa sadamate kvaliteeti ja tõhusust käsitleva majandusanalüüsiga (PwC). Töös võeti arvesse ulatuslikke uuringuid transpordimajanduse, sadamate ja logistika valdkonnas ning selle käigus peeti mitu arutelu valdkonna ja teaduseksperptidega.

Sidusrühmadega konsulteeriti põhjalikult kahe veebipõhise uuringu kaudu ja sidusrühmade kahepäevasel avatud konverentsil Brüsselis (25.–26. september 2012). Lõplik sihipärane avalik arutelu, kus tutvustati peamisi probleeme ning arutati poliitikavõimalusi ja nende võimalikku mõju, toimus 18. jaanuaril 2013. Konsulteerimisprotsessi (2012–2013) peamised tulemused võib kokku võtta järgmiselt.

- Kõik sidusrühmad rõhutasid vajadust stabiilsete ja võrdsete tingimuste järele nii sadamatevahelise konkurentsi kui ka sadamatesisese konkurentsi (st konkurents sadamas sama sadamateenuse osutajate vahel) jaoks ELis. Kõigi sidusrühmade arvates on esmatähtis õiguskindlus ja võimalikult vähese halduskoormusega ettevõtjasõbralik keskkond.
- Suurt muret tuntakse sadamatevahelise ebaausa konkurentsi pärast, mis on seotud sadamainfrastruktuuride avaliku rahastamise tavadega. Liikmesriigid ja sadama pidajad nõuavad riigiabi ranget kontrollimist.
- Märkimisväärne osa sadamateenuste kasutajatest, laevandusettevõtjatest ja ekspordi-impordiettevõtjatest leiab, et sadamateenuste hind, kvaliteet ja halduskoormus ei ole paljudes ELi sadamates rahuldavad.
- 30 % Euroopa sadamate pidajatest peab praegust olukorda mitterahuldavaks. Siiski on enamik neist vastu ELi selliste menetluste kehtestamisele, millega piiratakse ametiasutuste võimalusi sõlmida sadamateenuste osutajatega otselepinguid ja anda neile otse lubasid. ELi kontsessioonieskirjade kohaldamine teatavate sadamalepingute suhtes on mõnes liikmesriigis väga vaieldav.
- Sadamatöötajate ametiühingud on kategooriliselt vastu igasugustele ELi sätetele, mis puudutavad teatavates liikmesriikides kehtivat sadamate töökorda. Lootsiteenuste

esindajad väidavad, et lootsimine, mida tehakse küll tasu eest, ei ole majanduslik teenus ning et see peaks konkurentsivõimest kõrvale jääma.

- Suurem osa sidusrühmi nõustub, et ELi sadamasüsteemi tuleb arendada ja kohendada lähtuvalt sellistest olulistest probleemidest nagu napid rahastamisvahendid, sadamate konkurentsivõime võrreldes naabruses asuvate kolmandate riikide ja maailma muude piirkondade sadamatega, lisaväärtus ja uute töökohtade loomine ning keskkonnamõjuga tegelemine. Kõik sidusrühmad on ühel meelel, et sadamate ja meretranspordi toetuseks on oluline tagada ELi-poolne rahastamine ja võimaluse korral seda suurendada.

2.2 Mõju hindamine

Mõju hindamisel määrati kindlaks viis tegevuseesmärki, mis on seotud kahe eespool kirjeldatud probleemiga.

2.2.1 Ajakohastada sadamateenuseid ja -toiminguid

Esiteks suudaksid paljud TEN-T sadamad olemasoleva infrastruktuuri juures käitada või meelitada ligi rohkem lasti ja reisijaid, kui nad optimeeriksid sadamateenuseid ja -toiminguid. See tähendab kolme tegevuseesmärki.

- (1) Muuta juurdepääs sadamateenuste turule selgemaks ja lihtsamaks.

Selleks peaks vähendatama juurdepääsupiiranguid sadamateenuste turule ning kõrvaldatama aluslepingu ja riigihankealastest horisontaaleeskirjadest tulenev praegune õiguslik ebakindlus.

- (2) Hoida ära määratud sadamateenuste osutajate poolne turu kuritarvitamine.

See peaks tagama, et määratud teenuseosutajad osutavad teenuseid kulutõhusal viisil ning täidavad samas jätkuvalt oma rolli ja võimalikku avaliku teenindamise ülesannet, eelkõige ohutuse, turvalisuse ja keskkonna alal.

- (3) Parandada kooskõlastusmehhanisme sadamates.

See peaks tagama lastisaatjatele, logistikaettevõtjatele ja lasti omanikele tõrgeteta toimingud, vähendades sadamakasutuse aega ja kulusid. Kooskõlastamisest peaks kasu olema ka sadamas asuvatel ettevõtjatel, kuna hõlbustatakse sünergiaid ja hoitakse ära dubleeriv tegevus samade klientide teenindamisel.

2.2.2 Luua raamtingimused investeeringute meelitamiseks sadamatesse

Teiseks peaks sadamate suurem finantslähbipaistvus ja sõltumatus looma võrdsed võimalused, soodustama tõhusamat tasude määramist ning kokkuvõttes meelitama ligi rohkem investeeringuid. See omakorda tähendab veel kaht tegevuseesmärki.

- (4) Muuta ametiasutuste, sadama pidajate ja sadamateenuste osutajate finantssuhted läbipaistvaks.

See peaks tagama finantslähbipaistvuse ametiasutuste toimingute ja äritehingute vahel, et hoida ära olukord, kus sadamad ja teenuseosutajad saavad kasu ebaausatest konkurentsieelistest.

- (5) Tagada sõltumatul viisil kindlaksmääratud ja läbipaistvad sadama infrastruktuuri kasutustasud.

See peaks aitama saavutada infrastruktuuri tõhusama kasutamise ja suurema majandusliku otstarbekuse sadama infrastruktuuri kavandamisel, investeeringutes, hoolduses ja toimimises, võimaldades anda keskkonnavaliseid ja sotsiaalseid hinnasignaale.

Sellest lähtuvalt kaaluti nelja poliitikavalikut.

(1) Poliitikapakett 1: läbipaistvus

Poliitikapakett 1 hõlmab nõrke meetmeid (mittesiduv teatis), mille abil muudetakse turulepääsu sadamateenuste valdkonnas selgemaks ja lihtsamaks. Monopoolse või oligopoolse seisundi puhul kasutatakse siiski ka siduvaid sätteid: sel juhul tuleks teha järelevalvet teenuste hindade üle, et hoida ära liiga kõrgete või diskrimineerivate tasude kehtestamine. Rahastamine ja sadamatasude kehtestamine on jäetud pädevate asutuste ülesandeks, kes peavad tagama minimaalse läbipaistvuse. Teenuste sadamasisese koordineerimise tagab sadamakasutajate komitee.

(2) Poliitikapakett 2: reguleeritud konkurents

Poliitikapakett 2 sisaldab teenuste osutamise vabaduse põhimõtet reguleeritud turulepääsu kava raames. Reguleeritud turulepääsu raames võib teenuste osutamise vabadust piirata, kui see on põhjendatud ruumipuudusega sadamaalal või avaliku teenindamise kohustusega (kättesaadavus, juurdepääs jne). Sellistel juhtudel tuleb uute ja määratud teenuste suhtes kohaldada avalikku pakkumismenetlust ja omateeninduse korral peab teenus vastama teatud piirangutele. Monopoolse või oligopoolse seisundi korral tuleb teha järelevalvet teenuste hindade üle. Ametiasutuste, sadama pidajate ja sadamateenuse osutajate vaheliste finantssuhete läbipaistvus saavutatakse eraldi arvepidamise abil ning kehtestatakse eeskirjad, millega tagatakse, et infrastruktuuri kasutustasud vastavad tegelikele kuludele. Teenuste sadamasisese koordineerimise tagab sadamakasutajate komitee.

(3) Poliitikapakett 2a: reguleeritud konkurents ja sadamate sõltumatus

Poliitikapakett 2a sisaldab poliitikapaketti 2 järgmiste erinevustega.

Kohustus kasutada avalikku pakkumismenetlust ruumi vähesuse või avaliku teenindamise kohustuste korral ei kehti mitte ainult uute lepingute suhtes, vaid ka olemasolevate lepingute oluliste muutuste korral. Monopoolses seisundis olevate teenuseosutajate regulatiivse järelevalve ulatus on kitsam: see kehtib ainult selliste turgude suhtes, kus ei saa konkureerida, st turgudel, mille jaoks ei ole korraldatud avalikku pakkumismenetlust. Sadamatele antakse suurem sõltumatus: infrastruktuuri kasutustasude osas ei seata nõuet, et tasud peavad vastama tegelikele kuludele, vaid antakse igale sadamale endale õigus kehtestada sadamatasude struktuur ja määr, tingimusel et tasude kehtestamise põhimõtted on läbipaistvad. Samuti soovitatakse algatuses eristada laevu nende keskkonnatoime alusel.

(4) Poliitikapakett 3: täielik konkurents ja sadamate sõltumatus

Poliitikapakett 3 põhineb poliitikapaketil 2a, kuid lisaks on selles kohustus, et iga sadamateenuse jaoks peab juhul, kui ettevõtjate arvu on ruumipuuduse tõttu piiratud, olema vähemalt kaks konkureerivat ja sõltumatut ettevõtjat. Samuti nähakse sellega ette ülesannete ja õiguslik lahusus. See lahusus tooks kaasa sadamas tegutsejate arvu suurenemise. Sadama töö jätkamise tagamiseks tuleks tugevdada sadama pidaja keskset koordineerivat rolli. Sarnaselt poliitikapaketiga 2a oleks igal sadama pidajal vabadus määrata infrastruktuuri kasutustasude struktuur ja määr oma äritavadest lähtuvalt.

Pärast eri valikuvõimaluste ja võimaliku mõju uurimist jõudis komisjon järeldusele, et parim valikuvõimalus oleks poliitikapakett 2a koos lastikäitluse ja reisijaveo variandiga. Lastikäitluse ja reisijaveo valdkonnas turulepääsuga seotud meetmete puhul ei ole vaja kavandada uusi õigussätteid. Praegusi eeskirju ja nõudeid selgitatakse teatistes. Lastikäitluse ja reisijaveo suhtes kohaldataks siiski eeskirju, mis käsitlevad monopoolses või oligopoolses seisundis olevate teenuseosutajate hindade regulatiivset järelevalvet ning arvepidamise läbipaistvust.

Mõjuhinnaangus tuuakse esile võimalikku kasu kulude kokkuhoiu näol (kuni 2030. aastani 10 miljardit eurot), lähimereveo arengut ning ummikute vähendamist maanteedel ja töökohtade loomist. Selles märgitakse, et käesolev ettepanek ei too kaasa otseseid olulisi muutusi sadamate halduskoormuses. Teenuste osutamise vabaduse juurutamine vähendab sadamate halduskulusid, kuid hinnajärelevalve teatavatel juhtudel ja kasutajatega konsulteerimine võib tähendada uut halduskoormust. Siiski tuleb rõhutada, et käesolev ettepanek aitab kaudselt kaasa lihtsustamisele piirangute kaotamise näol. Täiendavaid lihtsustamisvõimalusi pakutakse välja ka edaspidises sinist vööndit käsitlevas algatuses.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

3.1 Kavandatud meetmete kokkuvõte

Ettepanek sisaldab järgmisi põhipunkte.

- Määrust kohaldatakse kõigi meresadamate suhtes, mis on määratud kindlaks komisjoni ettepanekus üleeuroopalist transpordivõrku käsitlevate liidu suuniste kohta.
- Teenuste osutamise vabadus on kohaldatav sadamateenuste valdkonnas. Sadama pidajad võivad siiski kehtestada miinimumnõuded konkreetsete sadamateenuste osutajatele. Kehtestatud nõuded võivad olla seotud üksnes kutsekvalifikatsiooniga, vajaliku varustuse või meresõiduohutusega, üldise ohutuse ja turvalisusega sadamas ning asjakohaste keskkonnanõuetega. Neid nõudeid ei tohiks kasutada kaudsete turutõkete seadmise vahendina ning seega peaksid kriteeriumid olema objektiivsed ja proportsionaalsed, et tagada kõigi, nii olemasolevate kui ka potentsiaalsete ettevõtjate õiglane kohtlemine. Võimalikel ettevõtjatel peaks olema juurdepääs koolitusele, et omandada asjakohased eriteadmised kohalike olude kohta.
- Eespool nimetatud sätet ei kehtestata lastikäitlusteenuste ega reisisadamate suhtes. Need teenused on sageli korraldatud kontsessioonilepingute alusel, mis kuuluvad komisjoni kavandatava kontsessioonilepingute sõlmimise direktiivi² reguleerimisalasse. Pealegi võiksid täiendavad õigussätted takistada liidu tasandil sotsiaalse dialoogi algatamisel tehtavaid jõupingutusi. Erinevalt sadamasse sisenemisel ja sealt väljumisel osutatavatest lootsiteenustest ei mõjuta avamere lootsiteenused otseselt sadama tõhusust ega pea seega olema hõlmatud käesoleva määrusega.
- Vajaduse korral võib nimetatud teenuste osutamise vabaduse suhtes kohaldada teenuseosutajate arvu piiramist. See piirang peaks põhinema kahel teguril: sadama territooriumil tegutsevate ettevõtjate arvu piiramist võib põhjendada kas ruumipuuduse või reserveeritud maakasutusega, mis on selgelt dokumenteeritud sadama ametlikus arengukavas, või ettevõtjale pandud avaliku teenindamise kohustusega, mille eesmärk peaks olema selge ja üldsusele kättesaadav.
- Liikmesriigil peaks olema võimalik määrata avaliku teenuse osutamise kohustuse kehtestamiseks pädevad asutused kooskõlas kohaldatavate riigiabi-eeskirjadega. Avaliku teenindamise kohustused peavad olema selgelt määratletud, läbipaistvad, mittediskrimineerivad ja kontrollitavad ning hõlmama sadamateenuse kättesaadavust (katkematus), juurdepääsetavust (kõigile kasutajatele) või taskukohasust (teatavate kasutajarühmade jaoks).

² KOM(2011) 897 (lõplik).

- Kui pädev asutus kehtestab ühes või mitmes sadamas avaliku teenindamise kohustused, võib see asutus ise korraldada ja ärilisel eesmärgil kasutada teatavaid sadamateenuseid, tingimusel et tema tegevus piirdub sadama või sadamatega, kus ta on avaliku teenindamise kohustused kehtestanud.
- Tuleks kaitsta töötajate õigusi ja liikmesriikidel peaks olema võimalus neid õigusi tugevdada ettevõtjate ülemineku korral ja vana ettevõtja asjaomaste töötajate puhul.
- Kui sadama pidajat rahastatakse avalikest vahenditest, peab tema arvepidamine olema läbipaistev, et oleks näha, kas avalikke vahendeid on kasutatud tõhusalt ja asjakohaselt.
- Juhul kui määratud sadamateenuse osutajaid ei ole valitud avatud avaliku pakkumismenetluse teel ja kui on tegemist sõltuvate teenuseosutajatega, tuleks tagada, et teenuse hind on läbipaistev ja mittediskrimineeriv ning et see on kehtestatud tavapärase turutingimuste kohaselt eelkõige nii, et kogutasud ei ületa kogukulusid ja mõistlikku kasumit.
- Sadama pidajad määravad sadama infrastruktuuri kasutustasud sõltumatult ning vastavalt oma äri- ja investeerimisstrateegiale.
- Sadama infrastruktuuri kasutustasud võivad olla diferentseeritud vastavalt äritavadele, mis eeldavad sadama sagedast kasutust, või selleks, et edendada sadama infrastruktuuri tõhusamat kasutust, lähimerevedu või veoteenuste head keskkonnatoimet, energiatõhusust või CO₂-tõhusust.
- Igas sadamas moodustatakse sadamakasutajate nõuandekomitee. Kõnealune komitee koosneb veesõidukite käitajate, lasti omanike või muude selliste sadamakasutajate esindajatest, kes peavad maksma sadama infrastruktuuri kasutustasu või sadamateenuse tasu. Komiteega konsulteeritakse sadama infrastruktuuri kasutustasude struktuuri ja määra ning teatavatel juhtudel sadamateenuse tasude osas.
- Sadama pidaja konsulteerib sidusrühmadega, näiteks sadamas asuvate ettevõtjate, sadamateenuste osutajate ja sadamakasutajatega sellistes küsimustes nagu sadamateenuste koordineerimine, ühendused sisemaaga või haldusmenetlused.
- Liikmesriigid tagavad, et sõltumatu järelevalveasutus jälgib ja kontrollib käesoleva määruse kohaldamist. Järelevalveasutuseks võib olla juba olemasolev asutus. Riiklikud sõltumatud järelevalveasutused vahetavad teavet oma töö ja otsustuspõhimõtete kohta ning teevad tihedat koostööd, osutades vastastikust abi oma ülesannete täitmisel.

3.2 Õiguslik alus

Käesoleva ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

3.3 Subsidiaarsuse põhimõte

Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 58, 90 ja 100 laiendatakse tõelise siseturu eesmärgid ühise transpordipoliitika raames sadamatele.

Suur osa TEN-T sadamates toimuvast merekaubandusest on seotud liikmesriikide vahelise või rahvusvahelise kaubandusega. Sadamate toimimises on Euroopal selge osatähtsus. Ligikaudu pool sadamates käideldavast lastist tuuakse meritsi või maad mööda liikmesriigist või viiakse

liikmesriiki, mis ei ole liikmesriik, mille sadamast kaup läbi veetakse³. Üksnes liikmesriikide võetavad meetmed ei suuda tagada võrdseid võimalusi ELi siseturul, samuti ei saa liikmesriigid võtta meetmeid, et parandada samas üleeuroopalises transpordikoridoris, kuid teistes liikmesriikides asuvate sadamate toimimist.

Seega on kavandatud algatus siseturuga seotud põhjustel, võrgustiku mõju ja sadamasektori rahvusvahelise mõõtmega tõttu kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega, ehkki tunnustatakse sadamasektori eripära ning selle pikaajalist kohalikku ajalugu ja kultuuri.

3.4 Proportsionaalsuse põhimõte

Määrus hõlmab ainult TEN-T sadamaid. See tagab proportsionaalsuse, kuna välditakse tarbetute eeskirjade kehtestamist väga väikestele sadamatele, millel ei ole Euroopa transpordisüsteemis olulist osa. Seevastu TEN-T meresadamates toimub suurem osa liiklusest; need on oma olemuselt väga olulised rahvusvahelises ja Euroopa-siseses kaubavahetuses ning seega Euroopa siseturu ja/või ELi ühtekuuluvuse seisukohalt. Lisaks on TEN-T sadamatel õigus saada ELi rahalisi vahendeid.

Reguleerimisala ei ole piiratud põhisadamatega, et hoida ära põhisadamate ja muude TEN-T sadamate vaheliste konkurentsimoontuste tekitamise oht. Lisaks on võrgustiku tõhusaks toimimiseks piirkondlikus jaotuses vaja nii põhisadamaid (tavaliselt sõlmsadamad) kui ka vähem tähtsaid TEN-T sadamaid.

3.5 Õigusakti valik

Traditsiooniliselt on sadama infrastruktuuri arendamise ja haldamisega olnud seotud peamiselt liikmesriigid ning piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused; see olukord on aga järk-järgult muutunud. Sadamate arendamises, juhtimises ja korraldamises on olulisteks osalisteks muutunud ka veoettevõtjad, autonoomsed avalik-õiguslikud asutused ja üksused ning muud era- ja avaliku sektori üksused. Seetõttu on oluline tagada, et käesolev õigusakt, milles käsitletakse turulepääsu sadamateenuste valdkonnas ja sadamate finantslähipeavast, oleks üldkohaldatav. Lisaks peaks õigusakt tervikuna olema otseselt siduv, et tagada selle ühesugune rakendamine ja jõustamine ning ühesugused tingimused siseturul. Komisjon on seepärast pidanud käesoleval juhul kõige sobivamaks vahendiks määrust. Sellega hoitakse ära ka liikmesriikide ja komisjoni täiendav halduskoormus.

3.6 Euroopa Majanduspiirkond

Kavandatavas määrukses käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonnaga seotud küsimust, mistõttu tuleks seda kohaldada ka Euroopa Majanduspiirkonnas.

³

St tuleneb liikmesriikide vahelisest kaubandusest ning kaubandusest, mis toimub liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel mõne teise liikmesriigi kaudu.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS

millega luuakse sadamateenuste valdkonnas turulepääsu ja sadamate finantslähbipaistvuse raamistik

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
pärast õigusakti eelnõu esitamist riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,⁴
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,⁵
tegutsedes seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Sadamate täielik integreerimine tõrgeteta logistika- ja transpordiahelatesse on vajalik selleks, et aidata kaasa majanduskasvule ning üleeuroopalise transpordivõrgu ja siseturu tõhusamale kasutamisele ja toimimisele. See nõuab tänapäevaseid sadamateenuseid, mis aitavad kaasa sadamate tõhusale kasutamisele ning soodsale investeerimiskliimale, et arendada sadamaid vastavalt praegustele ja tulevastele transpordi- ja logistikanouetele.
- (2) Teatises „Ühtse turu akt II. Üheskoos uue majanduskasvu eest”⁶ tuletas komisjon meelde, et meretranspordi atraktiivsus sõltub sadamateenuste kättesaadavusest, tõhususest ja usaldusväärsusest, samuti vajadust lahendada probleemid seoses avalikest vahenditest rahastamise ja sadamatasude lähbipaistvusega, haldusmenetluste lihtsustamisega sadamates ja sadamateenuste osutamise piirangute lähivaatamisega.
- (3) Hõlbustades liidu tasandil juurdepääsu sadamateenuste turule ning juurutades meresadamate finantslähbipaistvust ja sõltumatust, parandatakse sadamakasutajatele osutatava teenuse kvaliteeti ja tõhusust ning aidatakse luua sadamatesse investeerimiseks soodsam keskkond; sellega aidatakse vähendada transpordikasutajate kulusid ja edendada lähimerevedusid ning meretranspordi paremat lõimimist raudtee-, sisevee- ja maanteetranspordiga.
- (4) Valdav enamik liidu mereliiklusest toimub läbi üleeuroopalise transpordivõrgu sadamate. Selleks et tagada käesoleva määruse eesmärgi saavutamine proportsionaalsel viisil, tekitamata sadamatele tarbetut koormust, tuleks käesolevat

⁴ ELT C ..., ..., lk

⁵ ELT C ..., ..., lk

⁶ COM(2012) 573 final, 3.10.2012.

määrust kohaldada üleeuroopalise transpordivõrgu sadamate suhtes, millest igaühel on oluline roll Euroopa transpordisüsteemis kas seetõttu, et seal käideldakse rohkem kui 0,1 % kogu ELi lastist või teenindatakse üle 0,1 % kõigist reisijatest, või kuna sadam aitab parandada saarte ja äärealade piirkondlikku juurdepääsetavust; seejuures ei tohiks piirata liikmesriikide võimalust otsustada kohaldada käesolevat määrust ka muude sadamate suhtes. Avamere lootsiteenustel ei ole otsest mõju sadamate tõhususele, kuna neid ei kasutata otseselt sadamasse sisenemisel ega sealt väljumisel, ning seetõttu ei pea need kuuluma käesoleva määruse reguleerimisalasse.

- (5) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 56 eesmärk on kõrvaldada liidus piirangud teenuste osutamise vabadusele. Vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 58 tuleks transporditeenuste osutamise vabadus saavutada transpordi jaotise sätete, täpsemalt artikli 100 lõike 2 raamistikus.
- (6) Omateenindust, mis tähendab, et laevandusettevõtjad või sadamateenuste osutajad võtavad tööle oma personali ja osutavad sadamateenuseid ise, reguleeritakse mitmes liikmesriigis ohutusega seotud või sotsiaalsetel põhjustel. Sidusrühmad, kellega komisjon ettepaneku koostamise käigus konsulteeris, tõid välja, et üldine omateeninduse lubamine liidu tasandil nõuaks täiendavaid ohutus- ja sotsiaaleeskirju, et hoida ära võimalik negatiivne mõju kõnealustele valdkondadele. Seepärast näib praeguses etapis asjakohane seda küsimust liidu tasandil mitte reguleerida ning jätta sadamateenuste valdkonna omateeninduse reguleerimise küsimus liikmesriikide otsustada. Seetõttu peaks käesolev määrus hõlmama vaid sadamateenuste osutamist tasu eest.
- (7) Tõhusa, ohutu ja keskkonnahoidliku sadamahalduse huvides peaks sadama pidajal olema võimalus nõuda, et sadamateenuste osutajad tõendaksid, et nad täidavad teenuse nõuetekohaseks osutamiseks vajalikke miinimumnõudeid. Kõnealused miinimumnõuded peaksid piirduma selgelt määratletud tingimustega ettevõtjate kutsekvalifikatsiooniga, sealhulgas koolituse, ja nõutavate seadmete kohta, kusjuures need nõuded peaksid olema läbipaistvad, mittediskrimineerivad, objektiivsed ja sadamateenuste osutamise jaoks asjakohased.
- (8) See, et sadamateenuse osutaja käsutuses on vajalikud seadmed, peaks tähendama, et ta omab, rendib või liisib neid ja et tal on seadmete üle igal juhul otsene ja vaieldamatu kontroll tagamaks, et ta saab neid seadmeid vajaduse korral alati kasutada.
- (9) Menetlus, millega antakse õigus sadamateenuste osutamiseks juhul, kui nõutakse miinimumnõuete täitmist, peaks olema läbipaistev, objektiivne ja mittediskrimineeriv ning peaks võimaldama sadamateenuste osutajatel alustada sadamateenuste osutamist õigeaegselt.
- (10) Kuna sadamad asuvad piiratud geograafilisel alal, võidakse turulepääsu suhtes teatavatel juhtudel kohaldada maa vähesusest tulenevaid piiranguid; samuti juhul, kui maa on reserveeritud teatavat liiki tegevuse jaoks vastavalt ametlikule arengukavale, milles maakasutus on kavandatud läbipaistval viisil ja vastavalt asjaomastele siseriiklikele õigusaktidele, mis on seotud näiteks linna ja riigi planeerimiseesmärkidega.
- (11) Pädev asutus peaks tegema varem avalikuks mis tahes kavatsuse piirata sadamateenuse osutajate arvu ning seda tuleks täielikult põhjendada, et anda huvitatud isikutele võimalus esitada märkusi. Piirangutega seotud kriteeriumid peaksid olema objektiivsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad.

- (12) Avatuse ja läbipaistvuse eesmärgil tuleks sadamateenuste osutajate valimise menetlus ja selle tulemused avalikustada ning huvitatud isikutele tuleks edastada kõik dokumendid.
- (13) Juhul kui sadamateenuse osutajate arv on piiratud, tuleks nimetatud teenuseosutajate valimise menetluses järgida direktiivis/... [kontsessioonid]⁷ kindlaks määratud põhimõtteid ja lähenemisviisi, sealhulgas piirmäär ja lepingute väärtuse määramise meetod, samuti oluliste muudatuste määratlus ja lepingu kestusega seotud üksikasjad.
- (14) Selliste avaliku teenindamise kohustuste seadmine, mis põhjustavad sadamateenuse osutajate arvu piiramist, peaks olema põhjendatav üksnes avaliku huviga, et tagada sadamateenuse kättesaadavus kõigile kasutajatele, sadamateenuse osutamine aastaringselt või sadamateenuse taskukohasus teatavate kasutajarühmade jaoks.
- (15) Kui sadamateenuste osutajate arvu on vaja piirata, võib liikmesriik anda piirangu üle otsustamise ülesandeks mõnele muule ametiasutusele, et kaitsta konkurentsi. Sadamateenuste osutajate arvu piiramisel tuleks järgida avatud, läbipaistvat ja mittediskrimineerivat menetlust. See ei peaks siiski kehtima juhul, kui avaliku teenindamise kohustused antakse otse pädevale asutusele või sõltuvale teenuseosutajale.
- (16) Käesolevas määruses ei välistata pädevate asutuste võimalust anda hüvitist avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, tingimusel et seda tehakse vastavalt kohaldatavatele riigiabi eeskirjadele. Kui avaliku teenindamise kohustusi loetakse üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, tuleks tagada vastavus komisjoni 20. novembri 2011. aasta otsusele Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele avalike teenuste eest makstava hüvitisena antava riigiabi suhtes,⁸ komisjoni 25. aprilli 2012. aasta määrusele (EL) nr 360/2012 Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid osutavatele ettevõtjatele antava vähese tähtsusega abi suhtes⁹ ning Euroopa Liidu raamistikule riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena¹⁰.
- (17) Sadama pidaja ei tohiks teha vahet sadamateenuse osutajate vahel, eelkõige sellise ettevõtja või asutuse kasuks, milles tal on osalus.
- (18) Liikmesriigis määratud pädevatel asutustel peaks olema võimalus teha otsus osutada sadamateenuseid avaliku teenindamise kohustusena ise või usaldada selliste teenuste osutamine otse sõltuvale teenusepakkujale. Kui pädev asutus otsustab teenust ise osutada, võib see hõlmata teenuste osutamist pädeva asutuse värvatud või tema volitatud isikute abil. Kui kõnealust piirangut kohaldatakse kõigis ühe liikmesriigi territooriumil asuvates TEN-T sadamates, tuleks komisjoni sellest teavitada. Kui liikmesriigi pädevatel asutustel on õigus selline valik teha, tuleks sadamateenuste osutamist sõltuvate teenuseosutajate poolt piirata üksnes sadama või -sadamatega, mille jaoks need sõltuvad teenusepakkujad on määratud. Sellistel juhtudel peaks sellise teenuseosutaja kohaldatavad sadamateenuse tasud kuuluma sõltumatu järelevalveasutuse järelevalve alla.

⁷ Ettepanek: direktiiv kontsessioonilepingute sõlmimise kohta, KOM(2011) 897 lõplik.

⁸ ELT L 7, 11.1.2012, lk 3.

⁹ ELT L 114, 26.4.2012, lk 8.

¹⁰ ELT C 8, 11.1.2012.

- (19) Liikmesriikidel peaks olema õigus tagada piisaval tasemel sotsiaalkaitse sadamateenuseid osutava ettevõtja töötajatele. Käesolev määrus ei mõjuta liikmesriikide sotsiaal- ega tööeeskirjade kohaldamist. Kui sadamateenuse osutajate arvu piiramise korral võib sadamateenuse lepingu sõlmimisega kaasneda sadamateenuse osutaja vahetus, peaks pädevatel asutustel olema võimalik nõuda valitud teenuseosutajalt nõukogu direktiivi 2001/23/EÜ (ettevõtjate, ettevõtete või nende osade üleminekul töötajate õigusi kaitsvate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta)¹¹ sätete rakendamist.
- (20) Paljudes sadamates võimaldatakse lastikäitlusteenuste ja reisisadamas reisijaveoteenuste osutajatel turule pääseda avalike kontsessioonilepingute alusel. Seda tüüpi lepinguid käsitletakse direktiivis [kontsessioonid]. Sellest tulenevalt ei peaks käesoleva määruse II peatükki kohaldama lastikäitlus- ega reisijaveoteenuste suhtes, kuid liikmesriikidele peaks siiski jääma õigus teha otsus kohaldada nimetatud peatükis sätestatud eeskirju nende kahe teenuse suhtes. Muud liiki lepingute puhul, mida ametiasutused kasutavad lastikäitlusteenuste ja reisisadamas osutatavate reisijaveoteenuste valdkonnas turulepääsu võimaldamiseks, on Euroopa Liidu Kohus kinnitanud, et pädevad asutused on nende lepingute sõlmimisel kohustatud järgima läbipaistvuse ja mittediskrimineerimise põhimõtet. Neid põhimõtteid tuleb täielikult kohaldada kõigi sadamateenuste osutamisel.
- (21) Finantssuhted ühelt poolt avalikest vahenditest rahastatavate meresadamate ja sadamateenuste osutajate ning teiselt poolt ametiasutuste vahel tuleks muuta läbipaistvaks, et tagada võrdsed tingimused ja vältida turumoonutusi. Sellega seoses laiendatakse käesoleva määrusega finantssuhete läbipaistvuse põhimõtteid, mis on sätestatud komisjoni direktiivis 2006/111/EÜ liikmesriikide ja riigi osalusega äriühingute vaheliste finantssuhete läbipaistvuse ning teatavate ettevõtjate finantsläbipaistvuse kohta,¹² muud liiki adressaatidele, ilma et piirataks selle reguleerimisala.
- (22) Avalikest vahenditest rahastatavale sadama pidajale, kes tegutseb ka teenuse osutajana, tuleb kehtestada kohustus pidada eraldi arvestust tegevuse kohta, mida ta viib ellu sadama pidajana, ja tegevuse kohta, mis põhineb konkurentsil, et tagada võrdsed võimalused, läbipaistvus avalike vahendite eraldamisel ja kasutamisel ning vältida turumoonutusi. Igal juhul tuleks tagada riigiabi-eeskirjade järgimine.
- (23) Sadamateenuse tasudega, mida kohaldavad sadamateenuste osutajad, keda ei ole määratud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetlusega, kaasneb suurem ebaõiglaste hindade risk, arvestades teenuseosutajate monopolset või oligopoolset seisundit ja asjaolu, et nende turul ei ole võimalik konkureerida. Sama kehtib tasude kohta, mida koguvad käesoleva määruse kohased sõltuvad teenuseosutajad. Kõnealuste teenuste suhtes tuleks õiglase turu mehhanismide puudumisel kehtestada kord, millega tagatakse, et kogutavad tasud kajastavad asjaomase turu tavatingimusi ning on kehtestatud läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil.
- (24) Selleks et iga üksiku sadama infrastruktuuri kasutustasud oleksid tõhusad, tuleks need kehtestada läbipaistval ja sõltumatul viisil kooskõlas asjaomase sadama enda äri- ja investeerimisstrateegiaga.

¹¹ EÜT L 82, 22.3.2001, lk 16.

¹² ELT L 318, 17.11.2006, lk 17.

- (25) Lubatud peaks olema sadama infrastruktuuri kasutustasude diferentseerimine, et edendada lähimerevedusid ja meelitada ligi veesõidukeid, mille keskkonnatoime või mille transporditoimingute, eelkõige avamerel või kaldal toimuvate meretransporditoimingute energia- ja CO₂-tõhusus on keskmisest parem. See peaks aitama kaasa keskkonna- ja kliimamuutuste poliitikale ning sadama ja selle ümbruse säästvale arengule, aidates eelkõige vähendada sadamat külastavate ja seal peatuvate veesõidukite keskkonnajalajälge.
- (26) Olemas peaksid olema sobivad vahendid, millega tagatakse, et sadamakasutajatega, kes peavad maksma sadama infrastruktuuri kasutustasu ja/või sadamateenuse tasu, konsulteeritakse korrapäraselt sadama infrastruktuuri kasutustasu ja sadamateenuse tasu kindlaksmääramise ja muutmise korral. Sadama pidajad peaksid ka teiste sidusrühmadega regulaarselt konsulteerima olulistes küsimustes, mis on seotud sadama mõistliku arenguga, selle toimimise ja võimega meelitada ligi ja tekitada majandustegevust, näiteks sadamateenuste koordineerimine sadamaalal ning tõhusad ühendused sisemaaga ja tõhusad haldusmenetlused sadamates.
- (27) Selleks et tagada käesoleva määruse nõuetekohane ja tõhus kohaldamine, tuleks igas liikmesriigis määrata sõltumatu järelevalveasutus, milleks võib olla juba olemasolev asutus.
- (28) Sõltumatud järelevalveasutused peaksid vahetama tööalast teavet ja tegema koostööd, et tagada käesoleva määruse ühetaoline kohaldamine.
- (29) Selleks et täiendada ja muuta käesoleva määruse teatavaid vähem olulisi üksikasju ja eelkõige selleks, et edendada keskkonnatasude ühetaolist kohaldamist ja tugevdada üleliidulist sidusust keskkonnatasude võtmisel ning tagada ühised tasude kehtestamise põhimõtted seoses lähimereveo edendamise, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, milles käsitletakse laevade, kütuste ja tegevuste liikide ühist klassifikatsiooni, mille alusel diferentseerida infrastruktuuri kasutustasusid, ning sadama infrastruktuuri kasutustasude määramise ühispõhimõtteid. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistustöö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon peaks delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal tagama asjakohaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (30) Selleks et tagada käesoleva määruse rakendamisel ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused seoses sõltumatute järelevalveasutuste vahelise teabevahetuse asjakohase korraga. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrusega (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes¹³.
- (31) Kuna käesoleva määruse eesmärke, nimelt ajakohastada sadamateenuseid ja asjakohast raamistikku, et meelitada ligi vajalikke investeeringuid kõikides üleeuroopalise transpordivõrgu sadamates, ei saa sadamate ja nendega seotud merendusettevõtlike Euroopa-mõõtme ning rahvusvahelise ja piiriülese olemuse tõttu piisaval määral saavutada liikmesriikide tasandil ja seega on neid lähtuvalt vajadusest saavutada kogu Euroopas võrdsed tingimused parem saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid

¹³

ELT L 55, 28.2.2011, lk 13.

vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele, nagu on sätestatud Euroopa Liidu lepingu artiklis 5. Kooskõlas kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõttega ei lähe käesolev määrus kaugemale sellest, mis on vajalik nimetatud eesmärkide saavutamiseks.

- (32) Käesolevas määruses austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

I PEATÜKK – Reguleerimisese, reguleerimisala ja mõisted

Artikkel 1

Reguleerimisese ja reguleerimisala

1. Käesoleva määrusega kehtestatakse:
 - (a) selge raamistik sadamateenuste turulepääsu valdkonnas;
 - (b) ühised eeskirjad finantslähipaistvuse kohta ning sadama pidajate või sadamateenuste osutajate kohaldatavate tasude kohta.
2. Käesolevat määrust kohaldatakse kas sadama territooriumil või sadamasse ja sadamast välja viival veeteel osutatavate järgmist liiki sadamateenuste suhtes:
 - (a) punkerdamine;
 - (b) lastikäitlus;
 - (c) süvendamine;
 - (d) sildumine;
 - (e) reisijavedu;
 - (f) sadama vastuvõturajatised;
 - (g) lootsimine ning
 - (h) pukseerimine.
3. Käesolevat määrust kohaldatakse kõigis üleeuroopalise transpordivõrgu sadamates, mis on kindlaks määratud määruse XXX [määrus TEN-T suuniste kohta] I lisas.
4. Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada ka muude meresadamate suhtes. Kui liikmesriigid otsustavad kohaldada käesolevat määrust muude meresadamate suhtes, teatavad nad oma otsusest komisjonile.

Artikkel 2

Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1. „punkerdamine” – varustamine tahke, vedela või gaasilise kütuse või mis tahes muu energiaallikaga, mida kasutatakse veesõiduki käitamiseks ning sildunud veesõiduki üldiseks ja eriotstarbeliseks energiaga varustamiseks;
2. „lastikäitlusteenused” – lasti korraldamine ja käitlemine seda vedava veesõiduki ja kalda vahel impordi, ekspordi või transiidi eesmärgil, sealhulgas lasti töötlemine, vedamine ja ajutine ladustamine asjaomases lastikäitlusterminalis ja otseselt lasti vedamisega seoses, välja arvatud ladustamine, lahtipakkimine, ümberpakendamine või mis tahes muud käideldava lastiga seotud lisaväärtusteenused;
3. „süvendus” – liiva, sette või muude ainete eemaldamine sadama sissesõidutee põhjast, et võimaldada veesõiduki juurdepääsu sadamale; see hõlmab nii esialgset eemaldamist (algsüvendus) kui ka hooldussüvendust, et hoida veeteel läbitavana;
4. „oluline sadamarajatis” – rajatis, millele juurdepääs on hädavajalik sadamateenuse osutamiseks ja mida ei saa tavapärares turutingimustes reprodutseerida;

5. „sadama pidaja” – avalik-õiguslik või eraõiguslik asutus, kelle eesmärk, kas lisaks muudele tegevusaladele või mitte, on siseriiklike õigus- või haldusnormide kohaselt sadamainfrastruktuuride ja sadamaliikluse haldamine ja juhtimine ning asjaomases sadamas asuvate ettevõtjate tegevuse koordineerimine ja vajaduse korral kontrollimine;
6. „sildumine” – sildumise ja lahtisildumise teenused, mida osutatakse ankurdatud või kalda külge kinnitatud veesõidukile sadamas või sadamasse viival veeteel;
7. „reisijaveeteenused” – reisijate veesõiduki ja kalda vahelise liikumise korraldamine ja nende teenindamine, k.a isikuandmete töötlemine ja reisijate vedamine asjaomases reisisadamas;
8. „lootsimine” – lootsi või lootsikeskuse osutatav veesõiduki juhendamise teenus, et tagada laevade ohutu sisenemine või väljumine sadama sissesõiduteel;
9. „sadama infrastruktuuri kasutustasu” – sadama pidaja otsese või kaudse kasu eesmärgil kogutav tasu, mida maksavad veesõidukite käitajad või lasti omanikud selliste rajatiste ja teenuste kasutamise eest, mis võimaldavad laevadel sadamasse siseneda ja sealt väljuda, näiteks sadama sissesõiduteed ning juurdepääs reisijate teenindamisele ja lastikäitlusele;
10. „sadama vastuvõturajatised” – kõik paigsed, ujuv- või liikuvrajatised, kus saab vastu võtta laevaheitmeid või lastijäätmeid, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates¹⁴;
11. „sadamateenuse tasu” – sadamateenuste osutaja kasu eesmärgil kogutav tasu, mida maksavad asjaomase teenuse kasutajad;
12. „sadamateenuse leping” – sadamateenuse osutaja ja pädeva asutuse vaheline ametlik ja õiguslikult siduv leping, millega pädev asutus määrab sadamateenuse osutaja sadamateenuste osutamiseks, järgides menetlust, millega piiratakse sadamateenuste osutajate arvu;
13. „sadamateenuste osutaja” – füüsiline või juriidiline isik, kes osutab või soovib osutada tasu eest üht või mitut liiki artikli 1 lõikes 2 loetletud sadamateenust;
14. „avaliku teenindamise kohustus” – määratletud või kindlaksmääratud nõue, millega tagatakse selliste üldist huvi pakkuvate sadamateenuste osutamine, mida teenusepakkuja oma majanduslikest huvidest lähtuvalt ei osutaks või ei osutaks samas mahus või samadel tingimustel;
15. „lähimerevedu” – lasti ja reisijate meritsi vedu geograafilises Euroopas asuvate sadamate vahel või nimetatud sadamate ja sadamate vahel, mis asuvad Euroopaga külgnevate sisemere äärses Euroopa-välistes riikides;
16. „meresadam” – maismaa- ja veeala, kus rajatised ja seadmed võimaldavad laevade vastuvõtmist, nende laadimist ja lossimist, kauba ladustamist, vastuvõtmist ja väljasaatmist, samuti reisijate pardalminekut ja mahatulekut, ning muu sadamaalal asuv transpordiettevõtjatele vajalik infrastruktuur;
17. „pukseerimine” – veesõidukile manööverdamisel osutatav puksiiriabi, et tagada selle ohutu sadamasse sisenemine või sealt väljumine;

¹⁴ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81–90.

18. „sadama sissesõidutee” – avamerelt sadamasse viiv veetee, näiteks sadama lähiala, laevatee, jõgi, merekanal ja fjord.

II PEATÜKK – Turulepääs

Artikkel 3

Teenuste osutamise vabadus

1. Meresadamates teenuste osutamise vabadust, mida käesolev määrus hõlmab, kohaldatakse liidus asutatud sadamateenuste osutajate suhtes vastavalt käesolevas peatükis sätestatud tingimustele.
2. Sadamateenuste osutajatel on juurdepääs olulistele sadamarajatistele ulatuses, mis on vajalik nende tegevuseks. Juurdepääsu tingimused peavad olema õiglasel, mõistlikul ja mittediskrimineerival.

Artikkel 4

Sadamateenuste osutamise miinimumnõuded

1. Sadama pidaja võib nõuda, et sadamateenuste osutajad täidaksid asjaomase sadamateenuse osutamiseks miinimumnõudeid.
2. Lõikes 1 sätestatud miinimumnõuded võivad kohaldamise korral olla seotud üksnes järgmisega:
 - (a) sadamateenuse osutaja, tema töötajate või selliste füüsiliste isikute kutsekvalifikatsioon, kes tegelikult ja pidevalt juhivad sadamateenuse osutaja tegevust;
 - (b) seadmed, mis on vajalikud asjaomase sadamateenuse osutamiseks tavapärastes ja ohututes tingimustes, ning suutlikkus hoida need seadmed vajalikul tasemel;
 - (c) meresõiduohutusega või sadama või selle juurdepääsu, selle rajatiste ja seadmete ning isikute ohutuse ja turvalisusega seotud nõuete täitmine;
 - (d) kohalike, siseriiklike, liidu ja rahvusvaheliste keskkonnanõuete täitmine.
3. Miinimumnõuded peavad olema läbipaistvad, mittediskrimineerivad, objektiivsed ning vastama asjaomaste sadamateenuste liigile ja laadile.
4. Kui miinimumnõuded hõlmavad kohalikke eriteadmisi või kohalike olude tundmist, tagab sadama pidaja läbipaistvatel ja mittediskrimineerivatel tingimustel juurdepääsu asjakohasele koolitusele, v.a juhul, kui kõnealuse koolituse tagab liikmesriik.
5. Lõikes 1 sätestatud juhtudel avaldab sadama pidaja lõikes 2 osutatud miinimumnõuded ja nendel tingimustel sadamateenuste osutamise õiguse andmise korra 1. juuliks 2015 või juhul, kui miinimumnõudeid hakatakse kohaldama pärast nimetatud kuupäeva, vähemalt kolm kuud enne nende kohaldamise alguskuupäeva. Sadamateenuste osutajaid teavitatakse varem igast kriteeriumides ja korras tehtavast muudatusest.

Artikkel 5

Kord miinimumnõuete täitmise tagamiseks

1. Sadama pidaja kohtleb sadamateenuste osutajaid võrdselt ja tegutseb läbipaistval viisil.

2. Sadama pidaja annab sadamateenuste osutamise loa või keeldub selle loa andmisest artikli 4 kohaselt kehtestatud miinimumnõuete alusel ühe kuu jooksul alates kõnealuse loa saamiseks esitatud taotluse saamisest. Keeldumist tuleb objektiivsete, läbipaistvate, mittediskrimineerivate ja proportsionaalsete kriteeriumide alusel nõuetekohaselt põhjendada.
3. Lõike 2 kohaselt tehtud otsuse kestusega seotud piiranguid võib põhjendada üksnes sadamateenuste liigist ja laadist tulenevate põhjustega.

Artikkel 6

Sadamateenuste osutajate arvu piiramine

1. Erandina artiklist 3 võib sadama pidaja piirata sadamateenuste osutajate arvu asjaomase sadamateenuse puhul ühel või mitmel järgmistest põhjustest:
 - (a) maa vähesus või reserveeritud maakasutus, tingimusel et sadama pidaja suudab tõestada, et maa on sadamateenuse osutamiseks oluline sadamarajatis ning et piirang on kooskõlas sadama pidaja poolt ja vajaduse korral mis tahes muude pädevate ametiasutuste poolt vastavalt siseriiklikele õigusaktidele heakskiidetud sadama ametliku arengukavaga;
 - (b) artiklis 8 sätestatud avaliku teenindamise kohustused, kui piirangu puudumine võib takistada sadamateenuste osutajatele määratud kohustuste täitmist.
2. Sadama pidaja avaldab kõik ettepanekud kohaldada lõiget 1 vähemalt kuus kuud ette koos põhjendustega, andes huvitatud isikutele võimaluse esitada mõistliku aja jooksul märkusi.
3. Sadama pidaja avaldab vastuvõetud otsuse.
4. Kui sadama pidaja osutab sadamateenuseid ise või õiguslikult eraldiseisva üksuse kaudu, mida ta otse või kaudselt kontrollib, võib liikmesriik teha sadamateenuste osutajate arvu piiramist käsitleva otsuse tegemise ülesandeks sadama pidajast sõltumatule asutusele. Kui liikmesriik ei tee sadamateenuste osutajate arvu piiramist käsitleva otsuse tegemist ülesandeks sellisele asutusele, ei tohi teenuseosutajate arv olla väiksem kui kaks.

Artikkel 7

Sadamateenuste osutajate arvu piiramise kord

1. Sadamateenuse osutajate arvu piiramine vastavalt artiklile 6 toimub kõigile huvitatud isikutele avatud, mittediskrimineeriva ja läbipaistva valikumenetluse teel.
2. Kui sadamateenuse hinnanguline väärtus ületab lõikes 3 määratletud piirmäära, kohaldatakse direktiiviga .../... [kontsessioonid] ette nähtud kontsessiooni andmise eeskirju, menetluslikke tagatise ja kontsessioonide maksimaalset kestust.
3. Sadamateenuse väärtuse määramiseks kasutatakse direktiivi .../... [kontsessioonid] asjakohastes ja kohaldatavates sätetes kehtestatud piirväärtuseid ja meetodeid.
4. Sadama pidaja sõlmib välja valitud teenuseosutaja(te)ga sadamateenuse lepingu.
5. Käesoleva määruse kohaldamisel käsitatakse sadamateenuse lepingu olulist muutmist selle kehtivusajal uue sadamateenuse lepinguna direktiivi .../... [kontsessioonid] tähenduses ning selleks on vaja uut lõike 2 kohast menetlust.
6. Käesoleva artikli lõikeid 1–5 ei kohaldata artiklis 9 osutatud juhtudel.

7. Käesolev määrus ei piira direktiivi .../... [kontsessioonid],¹⁵ direktiivi .../... [kommunaalteenused]¹⁶ ega direktiivi .../... [riigihanked]¹⁷ kohaldamist.

Artikkel 8

Avaliku teenindamise kohustused

1. Liikmesriigid võivad teha otsuse kehtestada teenuseosutajatele sadamateenustega seotud avaliku teenindamise kohustused, et tagada järgmine:
 - (a) teenuse pidev kättesaadavus ööpäeva-, nädala- ja aastaringselt;
 - (b) teenuse kättesaadavus kõigile kasutajatele;
 - (c) teenuse taskukohasus teatavatele kasutajarühmadele.
2. Lõikes 1 osutatud kohustused peavad olema selgelt määratletud, läbipaistvad, mittediskrimineerivad ja kontrollitavad ning tagama võrdse juurdepääsu kõigile liidus asuvatele sadamateenuste osutajatele.
3. Liikmesriigid määravad oma territooriumil pädevad asutused, kes kehtestavad avaliku teenindamise kohustused. Pädev asutus võib olla sadama pidaja.
4. Kui vastavalt lõikele 3 määratud pädev asutus ei ole sadama pidaja, kasutab see pädev asutus artiklites 6 ja 7 sätestatud õigust piirata sadamateenuste osutajate arvu, lähtudes avaliku teenindamise kohustustest.
5. Kui pädev asutus otsustab kehtestada avaliku teenindamise kohustused ühe liikmesriigi kõigis sadamates, mis kuuluvad käesoleva määruse reguleerimisalasse, teatab ta nendest kohustustest komisjonile.
6. Kui katkevad sadamateenused, mille suhtes on kehtestatud avaliku teenindamise kohustused, või sellise olukorra tekkimise otsese riski korral võib pädev asutus võtta erakorralisi meetmeid. Erakorraliseks meetmeks võib olla otselepingu sõlmimine, et anda teenuse osutamine kuni üheks aastaks mõne muu teenuseosutaja kätte. Kõnealuse ajavahemiku jooksul algatab pädev asutus vastavalt artiklile 7 uue menetluse sadamateenuse osutaja valimiseks või kohaldab artiklit 9.

Artikkel 9

Sõltuv teenuseosutaja

1. Artikli 6 lõike 1 punktis b sätestatud juhtudel võib pädev asutus teha otsuse osutada sadamateenust avaliku teenindamise kohustuste raames ise või seada sellised kohustused otse õiguslikult eraldiseisvale üksusele, mille üle ta teostab kontrolli, mis sarnaneb tema enda osakondade üle teostatava kontrolliga. Sel juhul loetakse sadamateenuse osutajat käesoleva määruse kohaldamisel sõltuvaks teenusepakkujaks.
2. Pädevat asutust loetakse õiguslikult eraldiseisva üksuse üle sellist kontrolli teostavaks, mis sarnaneb tema enda osakondade üle teostava kontrolliga, üksnes juhul, kui tal on otsustav mõju nii kontrollitava üksuse strateegilistele eesmärkidele kui ka olulistele otsustele.

¹⁵ Ettepanek: direktiiv kontsessioonilepingute sõlmimise kohta, KOM(2011) 897 lõplik.

¹⁶ Ettepanek: direktiiv, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste hankeid, KOM(2011) 0895 (lõplik).

¹⁷ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv riigihangete kohta, KOM(2011) 0896 (lõplik).

3. Sõltuv teenusepakkuja peab piirduma määratud sadamateenuse osutamisega üksnes sadama(te)s, mille jaoks talle on sadamateenuse osutamise õigus määratud.
4. Kui pädev asutus otsustab kohaldada lõiget 1 liikmesriigi kõigis käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvates meresadamates, teatab ta sellest komisjonile.
5. Käesolev artikkel ei piira direktiivi [kontsessioonid] kohaldamist.

Artikkel 10

Töötajate õiguste kaitse

1. Käesolev määrus ei mõjuta liikmesriikide sotsiaal- ega tööeeskirjade kohaldamist.
2. Ilma et see piiraks liikmesriikide ja liidu õigust, sealhulgas tööturu osapoolte vahel sõlmitud kollektiivlepinguid, võivad sadama pidajad nõuda, et artikliga 7 kehtestatud korra kohaselt määratud sadamateenuste osutaja annaks juhul, kui see teenuseosutaja on muu kui ametisolev sadamateenuste osutaja, viimase poolt varem tööle võetud töötajatele õigused, mis neil oleks juhul, kui oleks toimunud direktiivi 2001/23/EÜ kohane üleminek.
3. Kui sadama pidaja nõuab sadamateenuste osutajatelt sadamateenuste osutamisel teatavate sotsiaalsete standardite järgimist, peavad hankedokumendid ja sadamateenuse lepingud sisaldama asjaomaste töötajate nimekirja ning läbipaistvaid üksikasju töötajate lepingujärgsete õiguste ja selle kohta, millistel tingimustel on töötajad sadamateenustega seotud.

Artikkel 11

Erand

Käesolevat peatükki ega artikli 24 üleminekusätteid ei kohaldata lastikäitlusteenuste ega reisijaveo suhtes.

III PEATÜKK — Finantslähbipaistvus ja sõltumatus

Artikkel 12

Finantssuhete läbipaistvus

1. Ametiasutuste ja avalikest vahenditest rahastatavate sadama pidajate vahelisi finantssuhteid kajastatakse raamatupidamises läbipaistval viisil, et anda selget teavet järgmise kohta:
 - (a) avalikud vahendid, mille ametiasutused teevad asjaomastele sadama pidajatele vahetult kättesaadavaks;
 - (b) avalikud vahendid, mille ametiasutused teevad kättesaadavaks riigi osalusega äriühingute või riiklike finantsasutuste vahendusel, ning
 - (c) teave selle kohta, milleks kõnealused avalikud vahendid on määratud.
2. Kui avalikest vahenditest rahastatav sadama pidaja osutab sadamateenuseid ise, peab ta iga sadamateenusega seotud tegevuse kohta raamatupidamisarvestust eraldi oma muu tegevusega seotud arvepidamisest järgmisel viisil:
 - (a) kõigi kulude ja tulude assigneerimine ja jaotamine toimub järjepidevalt kohaldatavate ja objektiivselt põhjendatud kuluarvestuspõhimõtete alusel ning

- (b) eraldi raamatupidamisarvestuse pidamise kuluarvestuspõhimõtted on selgelt kindlaks määratud.
3. Lõikes 1 osutatud avalikud vahendid hõlmavad aktsia- või osakapitali või kvaasikapitali vahendeid, tagastamatuid toetusi, ainult teatavatel tingimustel tagastatavaid toetusi, antavaid laene, sealhulgas arvelduskrediit ja kapitalisüstide ettemaksed, ametiasutuste poolt sadama pidajale antavaid tagatise, väljamakstavaid dividende ja jaotamata kasumit või mis tahes muus vormis avalikku rahalist toetust.
 4. Sadama pidaja hoiab käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud teavet finantssuhete kohta kättesaadavana komisjonile ja artiklis 17 osutatud pädevale sõltumatule järelevalveasutusele viie aasta jooksul alates selle majandusaasta lõpust, mille kohta kõnealune teave käib.
 5. Sadama pidaja teeb komisjonile ja pädevale sõltumatule järelevalveasutusele taotluse korral kättesaadavaks mis tahes lisateabe, mida viimased peavad vajalikuks esitatud andmete põhjalikuks hindamiseks ja käesoleva määruse nõuetele vastavuse hindamiseks. Teave tuleb esitada kahe kuu jooksul alates taotluse saamise kuupäevast.
 6. Sadama pidaja, keda ei ole rahastatud avalikest vahenditest eelmistel aruandeaastatel, kuid keda hakatakse avalikest vahenditest rahastama, kohaldab lõikeid 1 ja 2 alates avalike vahendite ülekandmisele järgnevast aruandeaastast.
 7. Kui avalikke vahendeid antakse avaliku teenindamise kohustuse hüvitamiseks, tuleb neid asjaomases raamatupidamisarvestuses eraldi näidata ja neid ei või üle kanda muule teenusele või äritegevusele.

Artikkel 13

Sadamateenuse tasu

1. Kui piiratakse selliste teenuseosutajate arvu, keda ei ole määratud avatud, läbipaistva ega mittediskrimineeriva menetluse alusel, kehtestatakse tasud artiklis 9 osutatud sõltuva teenuseosutaja osutatavate teenuste eest ja sadamateenuse osutajate nõutav tasu läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil. Nimetatud tasus kajastuvad asjaomasel konkurentsiturul kehtivad tingimused ja see ei ole võrreldes osutatava teenuse majandusliku väärtusega ebaproportsionaalne.
2. Sadamateenuse tasu võib sisalduda muudes maksetes, näiteks sadama infrastruktuuri kasutustasu makses. Sel juhul tagab sadamateenuse osutaja ja vajaduse korral sadama pidaja, et sadamateenuse kasutajatel on võimalik sadamateenuse tasu suurus hõlpsalt kindlaks teha.
3. Sadamateenuse osutaja teeb artiklis 17 osutatud sõltumatule pädevale järelevalveasutusele taotluse korral kättesaadavaks teabe üksikasjade kohta, mille alusel määratakse kindlaks käesoleva artikli lõike 1 reguleerimisalasse kuuluva sadamateenuse tasu struktuur ja määr. See teave peab sisaldama sadamatasu kehtestamisel kasutatud meetodeid, pidades silmas rajatise ja teenuseid, millega see sadamateenuse tasu on seotud.

Artikkel 14

Sadama infrastruktuuri kasutustasud

1. Sadama pidaja nõuab sadama infrastruktuuri kasutustasu. See ei takista sadama infrastruktuuri kasutavatel sadamateenuste osutajatel nõuda sadamateenuse tasusid.

2. Sadama infrastruktuuri kasutustasu võib sisalduda muudes maksetes, näiteks sadamateenuse tasude makses. Sel juhul tagab sadama pidaja, et sadama infrastruktuuri kasutajatel on võimalik sadama infrastruktuuri kasutustasu hõlpsasti kindlaks teha.
3. Selleks et infrastruktuuri kasutustasude määramise süsteem oleks tõhus, määrab sadama pidaja sadama infrastruktuuri tasude struktuuri ja määra kindlaks sõltumatult vastavalt oma äristrateegiale ja asjaomase turu konkurentsitingimusi kajastavale investeerimiskavale ning kooskõlas riigiabi eeskirjadega.
4. Ilma et see piiraks lõiget 3, võivad sadama infrastruktuuri kasutustasud olla diferentseeritud vastavalt sagedase kasutusega seotud äritavadele või selleks, et edendada sadama infrastruktuuri tõhusamat kasutust, lähimerevedu või veotoimingute head keskkonnatoimet, energiatõhusust või CO₂-tõhusust. Selliseks diferentseerimiseks kasutatavad kriteeriumid peavad olema asjakohased, objektiivsed, läbipaistvad ja mittediskrimineerivad ning võtma piisavalt arvesse konkurentsieeskirju. Eelkõige peab diferentseerimine kehtima võrdsetel tingimustel kõigi asjaomaste sadamateenuste kasutajate suhtes.
5. Komisjonile antakse õigus võtta vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakte vastavalt artiklis 21 osutatud menetlusele seoses laevade, kütuste ja tegevuse liikide ühise klassifikatsiooniga, mille alusel võivad infrastruktuuri kasutustasud olla diferentseeritud, ning sadama infrastruktuuri kasutustasude määramise ühispõhimõtetega.
6. Sadama pidaja teavitab sadama kasutajaid ja sadama kasutajate esindajaid või ühendusi sadama infrastruktuuri kasutustasude struktuurist ja nende määra kindlaksmääramise kriteeriumidest, sealhulgas kogukulud ja -tulud, mille alusel sadama infrastruktuuri kasutustasude struktuur ja määr kindlaks määratakse. Ta teavitab sadama infrastruktuuri kasutajaid vähemalt kolm kuud ette igast muudatusest sadama infrastruktuuri kasutustasude suuruses või struktuuris või nende kindlaksmääramise kriteeriumides.
7. Sadama pidaja teeb pädevale sõltumatule järelevalveasutusele ja komisjonile taotluse korral kättesaadavaks lõikes 4 osutatud teabe ning üksikasjalikud kulud ja tulud, mille alusel määratakse kindlaks sadama infrastruktuuri kasutustasude struktuur ja määr, samuti sadama infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise meetodid lähtuvalt rajatistest ja teenustest, millega need sadamatasud on seotud.

IV PEATÜKK – Üld- ja lõppsätted

Artikkel 15

Sadama kasutajatega konsulteerimine

1. Sadama pidaja moodustab veesõidukite käitajate, lasti omanike või teiste selliste sadamakasutajate esindajate komitee, kes peavad maksma sadama infrastruktuuri kasutustasu, sadamateenuse tasu või mõlemat. Kõnealust komiteed nimetatakse sadamakasutajate nõuandekomiteeks.
2. Sadama pidaja konsulteerib igal aastal enne sadama infrastruktuuri kasutustasude kehtestamist sadamakasutajate nõuandekomiteega nende tasude struktuuri ja määra osas. Artiklites 6 ja 9 osutatud sadamateenuste osutajad konsulteerivad igal aastal enne sadamateenuse tasude kehtestamist sadamakasutajate nõuandekomiteega nende

tasude struktuuri ja määra üle. Sadama pidaja tagab konsulteerimiseks sobivad ruumid ja sadamateenuste osutajad teavitavad teda konsulteerimise tulemustest.

Artikkel 16

Teiste sidusrühmadega konsulteerimine

1. Sadama pidaja konsulteerib korrapäraselt sadamaalal tegutsevate sidusrühmadega, näiteks sadamas asuvate ettevõtjate, sadamateenuste osutajate, veesõidukite käitajate, lasti omanike, maismaatranspordi ettevõtjate ja ametiasutustega järgmistes küsimustes:
 - (a) sadamateenuste nõuetekohane koordineerimine sadamaalal;
 - (b) meetmed ühenduse parandamiseks sisemaaga ja vajaduse korral meetmed, millega arendada ja tõhustada ühendusi raudteede ja siseveeteedega;
 - (c) sadama halduskorra tõhusus ja vajaduse korral võimalikud meetmed selle lihtsustamiseks.

Artikkel 17

Sõltumatu järelevalveasutus

1. Liikmesriigid tagavad, et sõltumatu järelevalveasutus jälgib ja kontrollib käesoleva määruse kohaldamist kõigis käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluvates meresadamates iga liikmesriigi territooriumil.
2. Sõltumatu järelevalveasutus on õiguslikult eraldiseisev ja funktsionaalselt sõltumatu kõigist sadama pidajatest või sadamateenuste osutajatest. Liikmesriigid, kes säilitavad omandiõiguse või kontrolli sadama või sadama pidaja üle, tagavad, et käesoleva määruse kohaldamise jälgimise ja kontrollimisega seotud ülesanded ning nimetatud omandiõiguse või kontrolliga seotud tegevus on struktuuriliselt tõhusalt eraldatud. Sõltumatu järelevalveasutus teostab oma volitusi erapooletult ja läbipaistvalt ning austades nõuetekohaselt õigust tegeleda vabalt ettevõtlusega.
3. Sõltumatu järelevalveasutus käsitleb õigustatud huviga iga poole esitatud kaebusi ja talle esitatud vaidlusi, mis on tekkinud seoses käesoleva määruse kohaldamisega.
4. Kui tekib vaidlus eri liikmesriikides asuvate poolte vahel, on vaidluse lahendamisel pädevaks asutuseks selle liikmesriigi sõltumatu järelevalveasutus, kelle sadamas vaidlus eeldatavalt alguse sai.
5. Sõltumatul järelevalveasutusel on õigus nõuda sadama pidajatelt, sadamateenuste osutajatelt ja sadamakasutajatelt käesoleva määruse kohaldamise jälgimise ja kontrollimise tagamiseks vajaliku teabe esitamist.
6. Sõltumatu järelevalveasutus võib esitada liikmesriigi pädeva asutuse taotlusel arvamusi kõigis käesoleva määruse kohaldamisega seotud küsimustes.
7. Sõltumatu järelevalveasutus võib kaebuste ja vaidluste lahendamisel konsulteerida asjaomase sadamakasutajate nõuandekomiteega.
8. Sõltumatu järelevalveasutuse otsused on siduvad, ilma et see piiraks kohtulikku läbivaatamist.
9. Liikmesriigid teatavad komisjonile sõltumatu järelevalveasutuse andmed hiljemalt 1. juuliks 2015 ja teavitavad komisjoni edaspidi kõigist nendega seotud muudatustest.

Komisjon avaldab sõltumatute järelevalveasutuste loetelu ja ajakohastab seda oma veebisaidil.

Artikkel 18

Sõltumatute järelevalveasutuste vaheline koostöö

1. Sõltumatud järelevalveasutused vahetavad teavet oma töö ja otsustuspõhimõtete ning tavade kohta, et hõlbustada käesoleva määruse ühetaolist rakendamist. Sel eesmärgil osalevad ja teevad nad koostööd korrapäraselt ja vähemalt kord aastas kokku tulevas võrgustikus. Komisjon osaleb võrgustiku töös ning koordineerib ja toetab seda.
2. Sõltumatud järelevalveasutused teevad oma ülesannete täitmisel vastastikust abi pakkudes tihedat koostööd, sealhulgas korraldades eri liikmesriikide sadamaid hõlmavate kaebuste ja vaidluste lahendamiseks vajalikke uurimisi. Selleks teevad sõltumatud järelevalveasutused teistele sellistele asutustele põhjendatud taotluse korral kättesaadavaks vajaliku teabe, mis võimaldab nendel asutustel täita käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi.
3. Liikmesriigid tagavad, et sõltumatud järelevalveasutused esitavad komisjonile põhjendatud taotluse korral teabe, mida tal on vaja oma ülesannete täitmiseks. Komisjoni nõutav teave peab olema kõnealuste ülesannete täitmise seisukohast proportsionaalne.
4. Kui sõltumatu järelevalveasutus loeb teavet liidu või liikmesriigi ärisaladuse-eeskirjade alusel konfidentsiaalseks, tagavad teine riiklik järelevalveasutus ja komisjon selle teabe konfidentsiaalsuse. Kõnealust teavet võib kasutada üksnes palutud eesmärgil.
5. Komisjon võib sõltumatute järelevalveasutuste kogemuse ja lõikes 1 osutatud võrgustiku tegevuse põhjal ning tõhusa koostöö tagamiseks võtta vastu ühispõhimõtted sõltumatute järelevalveasutuste vahelise teabevahetuse asjakohase korra kohta. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 22 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Artikkel 19

Kaebused

1. Igal õigustatud huvi omaval isikul on õigus esitada asjaomastest pooltest sõltumatule apellatsiooniasutusele kaebus pädevate asutuste, sadama pidaja või sõltumatu järelevalveasutuse tehtud otsuste või üksikute käesoleva määruse alusel võetud meetmete kohta. Kõnealune apellatsiooniasutus võib olla kohus.
2. Kui lõikes 1 nimetatud apellatsiooniasutus ei ole oma olemuselt õigustmõistev, peab ta oma otsuste põhjendused esitama kirjalikult. Tema otsuste peale võib esitada kaebuse liikmesriigi kohtule.

Artikkel 20

Karistused

Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad käesoleva määruse sätete rikkumise korral kohaldatavate karistuste kohta ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Ettenähtud karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teatavad nendest sätetest komisjonile hiljemalt 1. juuliks 2015 ja annavad viivitamata teada nende edaspidistest muudatustest.

Artikkel 21

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 14 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 14 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses kindlaksmääratud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 14 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda tähtaega pikendada 2 kuu võrra.

Artikkel 22

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
2. Käesolevale lõikele osutamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

Artikkel 23

Aruandlus

Hiljemalt kolm aastat pärast käesoleva määruse jõustumist esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva määruse toimimise ja mõju kohta, lisades sellele vajaduse korral asjakohased ettepanekud.

Artikkel 24

Üleminekumeetmed

1. Enne [määruse vastuvõtmise kuupäev] sõlmitud sadamateenuste lepingud, mis on sõlmitud avatud, läbipaistva ja mittediskrimineeriva menetluse raames valitud sadamateenuste osutajatega või on muul viisil kooskõlas käesoleva määruse eeskirjadega, kehtivad kuni oma kehtivustähtaja lõpuni.
2. Enne [määruse vastuvõtmise kuupäev] sõlmitud sadamateenuste lepingud, mis ei vasta lõikes 1 sätestatud tingimustele, kehtivad kuni oma kehtivustähtaja lõpuni, kuid mitte kauem kui 1. juulini 2025.

Artikkel 25
Jõustumine

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 1. juulist 2015.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja