



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości
finansowej portów**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1 Przebieg procedury

Europa jest jednym z regionów o największym zagęszczeniu portów na świecie. Jednocześnie sektor portowy jest bardzo zróżnicowany i charakteryzuje się dużą różnorodnością typów i form organizacji. Niniejsze rozporządzenie uwzględnia tę różnorodność i nie zmierza do narzucenia jednolitego modelu w odniesieniu do portów.

Wzdłuż wybrzeży Unii Europejskiej, których długości wynosi ok. 70 000 kilometrów, działa ponad 1200 portów handlowych. W 2011 r. przez europejskie porty przeszło około 3,7 mld ton ładunków (ponad 60 000 zawinięć statków handlowych do portów).

UE jest w dużej mierze uzależniona od swoich portów, jeśli chodzi o handel z resztą świata, a ponadto odgrywają one kluczową rolę w przypadku jej własnego rynku wewnętrznego. Tak więc na żeglugę morską bliskiego zasięgu przypada 60 % ton obsługiwanych w portach UE. Porty morskie stanowią kluczowe punkty węzłowe w łańcuchach transportu intermodalnego UE wykorzystujących żeglugę morską bliskiego zasięgu jako alternatywę dla nasyconych tras transportu lądowego oraz jako sposób na połączenie obszarów peryferyjnych lub wyspiarskich.

Jeśli chodzi o transport pasażerski, w 2011 r. porty UE obsługiwały 385 mln pasażerów.

Działalność portów przyczynia się bezpośrednio do zwiększenia zatrudnienia, napływu inwestycji i wzrostu PKB. 2 200 operatorów portów zatrudnia obecnie około 110 000 dokerów portowych. Ogółem porty odpowiadają za nawet 3 miliony (bezpośrednich i pośrednich) miejsc pracy w 22 nadmorskich państwach członkowskich i są głównym źródłem dochodów podatkowych dla władz lokalnych, regionalnych i krajowych.

96 % całego frachtu i 93 % wszystkich pasażerów w portach UE przechodzi przez 319 portów morskich wskazanych we wniosku Komisji dotyczącym wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)¹.

1.2 Wyzwania

Podczas gdy konieczność rozwijania połączeń z zapleczem została dobrze zidentyfikowana jako kluczowe wyzwanie i była już poruszana w ramach polityki TEN-T, inne kluczowe wyzwania dla portów TEN-T pozostają nierozwiązane. Po pierwsze, faktem jest, że nie wszystkie porty TEN-T oferują obecnie tę samą usługę na wysokim poziomie. Po drugie, aktualne ramy zarządzania portami nie są we wszystkich przypadkach dostatecznie atrakcyjne dla inwestorów. Ma to związek z pięcioma konkretnymi wyzwaniami:

1.2.1 Nieoptymalne usługi i operacje portowe w niektórych portach morskich TEN-T

Efektywne usługi portowe mają zasadnicze znaczenie dla wydajności portów morskich TEN-T. Komisja określiła wspólnie z sektorem trzy zagadnienia, które mogą uniemożliwiać optymalną organizację usług portowych: (1) wiele usług portowych poddanych jest słabej presji konkurencyjnej z uwagi na ograniczenia w dostępie do rynku; (2) rozwiązania monopolistyczne lub oligopolistyczne, chociaż uzasadnione w wielu sytuacjach, mogą prowadzić do nadużyć na rynku oraz (3) w niektórych portach użytkownicy mają do czynienia ze zbyt dużym obciążeniem administracyjnym wynikającym z braku koordynacji w obrębie portów.

¹ COM(2011) 650 final/2. Ostateczna liczba portów TEN-T będzie zależeć od wyniku trwającej procedury ustawodawczej.

1.2.2 Ramy dla zarządzania portami nie są dostatecznie atrakcyjne dla inwestowania we wszystkich portach morskich TEN-T

Inwestycje niezbędne do dostosowania przepustowości portów do zmieniających się potrzeb są możliwe wyłącznie w przypadku stabilnych ram w zakresie polityki i regulacji, które ograniczą niepewność gospodarczą i zapewnią równe warunki działania. Nie wydaje się jednakże, by miało to miejsce w przypadku wszystkich portów TEN-T. Wyjaśnieniem jest kilka czynników: a) niepewność prawna spowodowana przez ograniczenia rynkowe opisane powyżej oraz b) potrzeba lepszego planowania infrastruktury, którą można realizować poprzez bardziej rygorystyczne zasady TEN-T.

Wyjaśnienie ogólnie nieatrakcyjnego obecnego klimatu inwestycyjnego w kilku portach TEN-T stanowią natomiast dwie inne fundamentalne kwestie: (4) niejasne stosunki finansowe między organami publicznymi, organami portowymi i dostawcami usług portowych oraz (5) słaba autonomia portów w zakresie określania opłat za korzystanie z infrastruktury, jak i nieprzejrzyste powiązania z kosztami związanymi z dostępem do infrastruktury portowej.

1.3 Cel

Celem jest przyczynienie się do bardziej efektywnego, zintegrowanego i zrównoważonego funkcjonowania sieci TEN-T poprzez stworzenie ram, które poprawią wydajność wszystkich portów i pomogą im radzić sobie ze zmianami w zakresie potrzeb transportowych i logistycznych. Porty TEN-T muszą wspomagać rozwijanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach tras intermodalnych, wnosząc tym samym wkład w rozwój zrównoważonego transportu, co jest jednym z głównych celów białej księgi w sprawie transportu, a także przyczyniać się do realizacji unijnej strategii „Europa 2020” na rzecz wzrostu gospodarczego uwzględniającego efektywne wykorzystanie zasobów, która pobudzi zwiększenie wymiany handlowej i ilości ładunków.

Niniejsza inicjatywa zapewnia równowagę między działaniami ustawodawczymi i „miękkim” podejściem, której przykładem jest dialog społeczny. Jest ona wynikiem intensywnych i tematycznych konsultacji z zainteresowanymi stronami, które pozwoliły ukierunkować rozporządzenie na środki przedstawiające wysoką wartość dodaną dla UE. Niniejsze rozporządzenie powoli uniknąć dodatkowych obciążeń dla portów, które już dobrze funkcjonują, oraz stworzy pozostałym portom warunki do rozwiązania ich problemów strukturalnych.

1.4 Spójność z pozostałymi obszarami polityki i celami Unii

Wniosek wpasowuje się w politykę ogłoszoną przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu (z 2011 r.) i został wyraźnie zapowiedziany w ramach pozycji dotyczącej jednolitego europejskiego obszaru transportu i dostępu rynkowego do portów. W białej księdze wyraźnie wskazano, iż Komisja zamierza dokonać przeglądu ograniczeń dotyczących przepisów w zakresie świadczenia usług portowych oraz zwiększyć przejrzystość finansowania portów poprzez doprecyzowanie, w jaki sposób środki publiczne są przeznaczane na różne rodzaje działalności w portach, tak aby uniknąć wszelkich zakłóceń konkurencji. Wniosek został również uznany za jedno z kluczowych działań w ramach Aktu o jednolitym rynku II i przyczyni się do urzeczywistnienia jednolitego rynku w Europie.

Wniosek stanowi zwięźczenie i uzupełnienie bieżących strategii lub przedstawionych już propozycji: wniosków dotyczących wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej oraz instrumentu „Łącząc Europę”, które stanowią ramy dla wspierania rozwoju połączeń portów z zapleczem, wniosku dotyczącego dyrektywy w sprawie umów koncesji, która ma zastosowanie do umów koncesyjnych w portach, a także prac przygotowawczych realizowanych w związku z inicjatywą „Niebieski pas” mającą na celu uproszczenie procedur

celnych stosowanych do unijnych towarów przewożonych przez statki zawijające do portów UE.

Wniosek dotyczy wszystkich portów TEN-T, ponieważ ze względu na swój charakter wszystkie one odgrywają znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportowego, ułatwiając wymianę między państwami członkowskimi albo poprawiając, na poziomie regionalnym, dostępność do obszarów peryferyjnych lub wyspiarskich. Należy jednak podkreślić, że zasady niedyskryminacji i swobody przedsiębiorczości wynikające z Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz reguły konkurencji mają również zastosowanie do innych portów, które – choć nie w ramach sieci transeuropejskiej – mogą odgrywać istotną rolę na szczeblu lokalnym lub w odniesieniu do sektorów innych niż transport, np. rybołówstwa bądź turystyki. Państwa członkowskie mogą zdecydować o stosowaniu rozporządzenia będącego przedmiotem niniejszego wniosku również do takich portów.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1 Konsultacje z zainteresowanymi stronami

DG MOVE prowadziła dialog z organami administracji krajowych odpowiedzialnymi za politykę portową (ministerstwa transportu). Komisja odbyła szereg spotkań z przedstawicielami głównych stowarzyszeń branżowych w sektorze portowym, między innymi: organów portowych (ESPO), prywatnych operatorów terminali (FEPORT), portów śródlądowych (EFIP), właścicieli statków (ECSA), pilotów (EMPA), właścicieli i operatorów holowników (ETA), operatorów usług cumowniczych (EBA), agentów okrętowych (ECASBA), spedytatorów (ESC), podmiotów zajmujących się pogłębianiem zbiorników wodnych (EuDA) i operatorów logistycznych (CLECAT). DG MOVE spotkała się także z dwoma głównymi związkami zawodowymi pracowników portowych: Międzynarodową Radą Dokerów (IDC) oraz sekcją ds. robotników dokowych Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF). Nie było możliwe skonsultowanie się z sektorowym komitetem ds. dialogu społecznego, ponieważ jest on nadal na etapie tworzenia.

Prace przygotowawcze zostały wsparte analizą ekonomiczną na temat jakości i efektywności portów europejskich (PwC). W pracach uwzględniono wyniki obszernych badań dotyczących ekonomiki transportu, portów i logistyki oraz licznych dyskusji z przedstawicielami branży i ekspertów w dziedzinie badań naukowych.

Przeprowadzono szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami za pomocą dwóch ankiet internetowych oraz otwartej dwudniowej konferencji zainteresowanych stron w Brukseli (25-26 września 2012 r.). Końcowe ukierunkowane wysłuchanie publiczne, podczas którego przedstawiono kluczowe problemy i przedyskutowano warianty polityki i ich możliwe skutki, odbyło się w dniu 18 stycznia 2013 r. Główne wyniki procesu konsultacji (2012-2013), można podsumować w następujący sposób:

- Wszystkie zainteresowane strony podkreślały potrzebę stworzenia stabilnych i równych warunków działania w celu zapewnienia konkurencji międzyportowej (między portami) oraz konkurencji wewnątrzportowej (między dostawcami tych samych usług portowych w danym porcie) w UE. Priorytetem dla wszystkich zainteresowanych stron jest konieczność zapewnienia pewności prawa oraz otoczenia przyjaznego dla biznesu, przy jak najmniejszym obciążeniu administracyjnym.

- Istnieje poważna obawa co do nieuczciwej konkurencji między portami w związku z praktykami dotyczącymi finansowania infrastruktury portowej. Państwa członkowskie i organy portowe domagają się ścisłej kontroli pomocy państwa.
- Znaczna część użytkowników usług portowych, przedsiębiorstwa żeglugowe oraz branża eksportowo-importowa uważają, że usługi portowe w wielu portach UE nie są zadowalające pod względem cen, jakości i obciążeń administracyjnych.
- 30 % europejskich organów portowych nie sądzi, że obecna sytuacja jest zadowalająca. Większość z nich sprzeciwia się jednakże wprowadzeniu unijnych procedur ograniczających możliwości organów publicznych w zakresie przyznawania umów i zezwoleń operatorom usług portowych w drodze bezpośredniego udzielenia zamówienia. Stosowanie unijnych przepisów koncesyjnych do pewnych zamówień udzielanych w portach budzi w niektórych państwach członkowskich duże kontrowersje.
- Związki zawodowe pracowników portów sprzeciwiają się unijnym przepisom regulującym kwestie systemów pracy i zatrudnienia obowiązujących w portach państw członkowskich. Przedstawiciele podmiotów świadczących usługi pilotażowe argumentują, że pilotaż, chociaż zapewniany odpłatnie, nie jest usługą o charakterze ekonomicznym i powinien być wyłączony spod presji konkurencyjnej.
- Większość zainteresowanych stron zgadza się, że system portów UE musi się zmieniać i dostosowywać do istotnych wyzwań w kontekście ograniczonych środków finansowych, konkurencyjności w stosunku do portów w sąsiednich krajach trzecich i w innych regionach świata, tworzenia wartości dodanej oraz miejsc pracy, jak również radzenia sobie ze skutkami środowiskowymi. Wszystkie one zgadzają się co do znaczenia kwestii zapewnienia bezpieczeństwa i, w miarę możliwości, zwiększenia finansowania przez UE wydatków służących wsparciu portów i transportu morskiego.

2.2 Ocena skutków

W ocenie skutków zidentyfikowano pięć celów operacyjnych związanych z dwoma głównymi wyzwaniami, o których mowa powyżej.

2.2.1 Modernizacja usług i operacji portowych:

Po pierwsze, poprzez dalszą optymalizację usług i operacji portowych szereg portów TEN-T powinno być w stanie obsłużyć lub przyciągnąć większą liczbę pasażerów i ładunków przy istniejącej infrastrukturze. Przekłada się to na trzy cele operacyjne:

- (1) ustalenie jasnych i prostych zasad dostępu do rynku usług portowych:

powinno to zmniejszyć ograniczenia dostępu do rynku usług portowych, a jednocześnie wyjaśnić i wyeliminować obecną niepewność prawną wynikającą z zasad horyzontalnych Traktatu oraz reguł zamówień publicznych;

- (2) zapobieganie nadużyciom na rynku przez wyznaczonych dostawców usług portowych:

powinno to zagwarantować, że wyznaczeni dostawcy usług będą oferować swoje usługi w sposób oszczędny, wypełniając w dalszym ciągu swoją rolę, a także umożliwić im realizację służby publicznej, w szczególności w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony oraz środowiska naturalnego;

- (3) poprawa mechanizmów koordynacji w portach:

powinno to ułatwić sprawne przeprowadzanie operacji przez spedytatorów, operatorów logistycznych i właścicieli ładunków, redukując czas i środki pieniężne niezbędne do korzystania z portu. Wysiłki podejmowane na rzecz koordynacji powinny również przynieść korzyści operatorom mającym siedzibę na terenie portu, co ułatwi tworzenie synergii i unikanie powielania działań ukierunkowanych na obsługę tych samych klientów.

2.2.2 *Stworzenie ramowych warunków dla przyciągania inwestycji do portów:*

Po drugie, większa przejrzystość i autonomia finansowa portów powinny stworzyć równe warunki działania, stymulować bardziej efektywne pobieranie opłat, a ostatecznie przyciągnąć większe inwestycje. To z kolei przekłada się na dwa dodatkowe cele operacyjne:

- (4) zwiększenie przejrzystości stosunków finansowych między organami publicznymi, organami portowymi i dostawcami usług portowych:

powinno to zapewnić przejrzystość finansową między funkcjami organów publicznych i działalnością handlową, aby zapobiec czerpaniu korzyści z nieuczciwej przewagi konkurencyjnej przez dostawców usług;

- (5) zapewnienie niezależnie ustalanych i przejrzystych opłat za korzystanie z infrastruktury portowej:

powinno to doprowadzić do bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury i większej racjonalności ekonomicznej w zakresie planowania, inwestycji, utrzymania i eksploatacji infrastruktury portowej, umożliwiając jednocześnie wysyłanie środowiskowych i społecznych sygnałów cenowych.

W oparciu o powyższe rozpatrzono 4 warianty strategiczne:

- (6) Pakiet strategiczny nr 1: „Przejrzystość”

Pakiet strategiczny nr 1 (PP1) obejmuje „miękki środek” (niewiążący komunikat), który ma doprecyzować i ułatwić dostęp do rynku usług portowych. Wiążące przepisy są jednak wprowadzane w sytuacjach monopolistycznych i oligopolistycznych: w takich przypadkach usługi powinny podlegać kontroli cenowej w celu uniknięcia pobierania nadmiernych lub dyskryminacyjnych opłat. Finansowanie i ustalanie opłat portowych pozostawia się właściwym organom pod warunkiem zapewnienia podstawowej przejrzystości. Koordynację usług w porcie gwarantuje komitet użytkowników portu.

- (7) Pakiet strategiczny nr 2: „Regulowana konkurencja”

Pakiet strategiczny nr 2 (PP2) wprowadza zasadę swobody świadczenia usług w ramach systemu regulowanego dostępu do rynku. W ramach tego regulowanego dostępu do rynku swoboda świadczenia usług może zostać ograniczona, jeżeli uzasadnia to brak miejsca w obszarze portu lub obowiązek świadczenia usługi publicznej (dostępność, osiągalność itp.). W takich przypadkach nowo przyznawane i wyznaczane usługi podlegają procedurze przetargu publicznego, a w przypadku operacji wewnętrznych usługa ma pozostać ograniczona. Usługi w ramach monopolu lub oligopolu objęte są nadzorem nad cenami. Przejrzystość stosunków finansowych między organami publicznymi, organami portowymi i dostawcami usług portowych zostaje uwzględniona dzięki odrębnym rachunkom, a powiązanie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej z kosztami rzeczywistymi zapewniają odpowiednie przepisy. Koordynację usług w porcie ułatwia komitet użytkowników portu.

- (8) Pakiet strategiczny nr 2a: „Regulowana konkurencja i autonomia portów”

Pakiet strategiczny nr 2a (PP2a) obejmuje PP2 z następującymi różnicami:

Obowiązek organizowania przetargów publicznych w przypadku ograniczeń przestrzeni lub obowiązków świadczenia usługi publicznej ma zastosowanie nie tylko do nowych umów, lecz

także w przypadku istotnych zmian w istniejących umowach. Nadzór regulacyjny nad dostawcami usług zajmującymi pozycję monopolistyczną ma bardziej ograniczony zakres: dotyczy jedynie rynków, o które nie można rywalizować, tj. rynków, dla których nie są organizowane przetargi publiczne. Zapewnia się większą autonomię portów: jeśli chodzi o pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury, zamiast narzucenia wymogu powiązania opłat z kosztami rzeczywistymi, każdy port zyskuje prawo do samodzielnego ustalania struktury i poziomu opłat portowych, pod warunkiem że polityka pobierania opłat będzie przejrzysta. Inicjatywa sprzyja także różnicowaniu opłat w zależności od efektywności środowiskowej statków.

(9) Pakiet strategiczny nr 3: „Pełna konkurencja i autonomia portów”

Pakiet strategiczny nr 3 (PP3) rozwija PP2a poprzez wprowadzenie dodatkowego obowiązku przewidującego co najmniej dwóch konkurujących i niezależnych operatorów w odniesieniu do każdej usługi portowej, jeżeli liczba operatorów jest ograniczona w wyniku ograniczeń przestrzeni. Wprowadza się także rozdział funkcjonalny/prawny. Rozdział ten doprowadzi do zwielokrotnienia podmiotów portowych: aby zapewnić dalsze funkcjonowanie portu, konieczne będzie wzmocnienie roli organów portowych jako centralnego koordynatora. Podobnie jak w przypadku PP2a, każdy organ portowy miałby swobodę określania struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury zgodnie z własnymi praktykami handlowymi.

Po analizie poszczególnych wariantów i ich potencjalnych skutków Komisja stwierdziła, że najlepszym rozwiązaniem byłby wariant PP2a z podwariantem dotyczącym usług przeładunkowych i usług pasażerskich. Jeśli chodzi o środki dotyczące dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, nie ma potrzeby proponowania nowych przepisów prawnych. Istniejące przepisy i wymogi zostaną wyjaśnione w komunikacie. Przepisy dotyczące nadzoru regulacyjnego nad cenami dostawców usług zajmujących pozycję monopolistyczną lub oligopolistyczną oraz przejrzystości rachunków miałyby jednak zastosowanie do usług przeładunkowych i usług pasażerskich.

W ocenie skutków podkreśla się potencjalne korzyści związane z oszczędnością kosztów (10 mld EUR do 2030 r.), rozwojem żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz zmniejszeniem zatorów drogowych i tworzeniem miejsc pracy. Ocena skutków wskazuje, że niniejszy wniosek nie pociąga za sobą bezpośrednich i znaczących zmian obciążeń administracyjnych w portach. Wprowadzenie swobody świadczenia usług spowoduje zmniejszenie kosztów administracyjnych dla portów, natomiast kontrola cen w pewnych przypadkach i konsultacje z użytkownikami mogą wymagać podjęcia nowych wysiłków administracyjnych. Należy jednakże podkreślić, że niniejszy wniosek przyczyni się pośrednio do uproszczenia systemu poprzez zniesienie ograniczeń. Dalsze działania zmierzające do uproszczenia zostaną ponadto zaproponowane w ramach planowanej inicjatywy „Niebieski pas”.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

3.1 Krótki opis proponowanych środków

Wniosek zawiera następujące główne elementy:

- Rozporządzenie dotyczy wszystkich portów morskich wskazanych we wniosku Komisji dotyczącym unijnych wytycznych dla transeuropejskiej sieci transportowej.
- Swoboda świadczenia usług będzie miała zastosowanie do usług portowych. Jednakże podmioty zarządzające portem mogą nałożyć minimalne wymogi dotyczące dostawców określonych usług portowych. W takim przypadku wymogi te powinny odnosić się jedynie do kwalifikacji zawodowych, niezbędnego wyposażenia lub bezpieczeństwa morskiego, ogólnego bezpieczeństwa i ochrony w porcie oraz

odpowiednich wymogów w zakresie ochrony środowiska. Wymogi te nie powinny być wykorzystywane jako sposób pośredniego wprowadzania barier rynkowych i w związku z tym przedmiotowe kryteria powinny być obiektywne i proporcjonalne, zapewniając sprawiedliwe traktowanie wszystkich istniejących i potencjalnych operatorów. Potencjalni operatorzy powinni mieć dostęp do szkoleń w celu uzyskania odpowiedniej szczegółowej wiedzy lokalnej.

- Wyżej opisany przepis nie będzie dotyczyć usług przeładunkowych ani terminali pasażerskich. Usługi te są często organizowane w drodze koncesji objętych zakresem zastosowania przyszłej dyrektywy w sprawie udzielania koncesji zaproponowanej przez Komisję². Ponadto wprowadzenie dodatkowych przepisów mogłoby podważyć wysiłki podejmowane w celu zainicjowania dialogu społecznego na szczeblu Unii. W przeciwieństwie do usług pilotażowych dotyczących wejścia do portu i wyjścia z portu, pilotaż wykonywany na pełnym morzu nie ma bezpośredniego wpływu na efektywność portu i w związku z tym nie ma potrzeby włączania go do niniejszego rozporządzenia.
- W odpowiednich przypadkach wspomniana swoboda świadczenia usług mogłaby podlegać ograniczeniu liczby dostawców usług. Ograniczenie to powinno być oparte na dwóch elementach: w przypadku ograniczeń lub zastrzeżenia przestrzeni, które – o ile wyraźnie udokumentowane w planie rozwoju portu – mogą uzasadniać ograniczenie liczby operatorów działających na terenie portu, albo w przypadku obowiązku świadczenia usługi publicznej nałożonego na operatora, przy czym zamiar taki powinien być jasny i podany do wiadomości publicznej.
- Państwo członkowskie powinno mieć możliwość wyznaczenia organów właściwych w sprawach nakładania obowiązku świadczenia usługi publicznej, zgodnie ze stosownymi przepisami w zakresie pomocy państwa. Obowiązki świadczenia usługi publicznej muszą być jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne, weryfikowalne i muszą odnosić się do dostępności (bez przerwy), osiągalności (dla wszystkich użytkowników) lub przystępności (dla określonych kategorii użytkowników) usługi portowej.
- W przypadku nakładania przez właściwy organ obowiązku świadczenia usługi publicznej w danym porcie lub w kilku portach, organ będzie mógł samodzielnie organizować i komercyjnie wykorzystywać określone usługi portowe, pod warunkiem że jego działalność pozostanie ograniczona do portu lub portów, w którym(-ych) nakłada on obowiązek świadczenia usługi publicznej.
- Prawa pracowników powinny być chronione, a państwa członkowskie powinny mieć możliwość dalszego wzmocnienia tych praw w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa i odpowiednich osób pracujących dla starego przedsiębiorstwa.
- W przypadkach, w których podmioty zarządzające portem korzystają ze środków publicznych, należy zapewnić przejrzystą rachunkowość w celu wykazania efektywnego i właściwego wykorzystania tych środków.
- W przypadkach, w których wyznaczeni dostawcy usług portowych nie byli poddani otwartej procedurze przetargu publicznego, a także w przypadku operatorów wewnętrznych, należy dopilnować, aby cena usługi była przejrzysta, niedyskryminacyjna oraz ustalana zgodnie z normalnymi warunkami rynkowymi, w

² COM(2011)897 final

szczegółności w taki sposób, aby łączne opłaty nie przekraczały całkowitej kwoty poniesionych kosztów i rozsądnego zysku.

- Podmioty zarządzające portem muszą określać opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej w niezależny sposób i zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.
- Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych dotyczących częstego korzystania z portu lub w celu promowania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu bądź wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej lub niskoemisyjności operacji transportowych.
- W każdym porcie zostaje powołany komitet doradczy użytkowników portu. W skład tego komitetu wejdą przedstawiciele operatorów statków, właściciele ładunków lub inni użytkownicy portu, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej lub opłaty z tytułu usługi portowej. Komitet ten jest konsultowany w sprawach struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej oraz, w określonych przypadkach, opłat z tytułu usług portowych.
- Podmiot zarządzający portem konsultuje się z zainteresowanymi stronami, takimi jak przedsiębiorstwa mające siedzibę w porcie, dostawcy usług portowych i użytkownicy portu, w kwestiach takich jak koordynacja usług portowych, połączenia z zapleczem czy procedury administracyjne.
- Państwa członkowskie dopilnowują, aby niezależny organ nadzorujący monitorował i nadzorował stosowanie niniejszego rozporządzenia. It can be an existing body. Poszczególne krajowe niezależne organy nadzorujące wymieniają informacje o swojej pracy i zasadach podejmowania decyzji oraz współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji ich zadań.

3.2 Podstawa prawna

Podstawę prawną wniosku stanowi art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

3.3 Zasada pomocniczości

Artykuły 58, 90 i 100 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej rozszerzają na porty cele dotyczące stworzenia prawdziwego rynku wewnętrznego w kontekście wspólnej polityki transportowej.

Znakomita większość handlu morskiego obsługiwanego w portach TEN-T pochodzi z wymiany handlowej między państwami członkowskimi lub na poziomie międzynarodowym. Porty spełniają wyraźną funkcję europejską: z każdych dwóch ton przeładowywanych w portach mniej więcej jedna tona jest nadawana, drogą morską lub lądową, z lub do państwa członkowskiego innego niż państwo portu, przez który przechodzą towary³. Wysiłki podejmowane przez same państwa członkowskie nie są w stanie zapewnić równych warunków działania na rynku wewnętrznym UE, a państwa te nie mogą podjąć działań w celu poprawy wydajności portów położonych na terenie tego samego korytarza transeuropejskiego, ale w innych państwach członkowskich.

W związku z tym, pomimo uznania specyficznego charakteru sektora portowego i głęboko zakorzenionej tradycji i kultury na poziomie lokalnym, z powodów dotyczących rynku

³ Jest to wynikiem wymiany handlowej między państwami członkowskimi oraz między państwem członkowskim a państwem spoza UE przechodzącej przez inne państwo członkowskie.

wewnętrznego, skutków dla sieci oraz międzynarodowego wymiaru sektora portowego, proponowana inicjatywa jest zgodna z zasadą pomocniczości.

3.4 Zasada proporcjonalności

Rozporządzenie obejmuje jedynie porty morskie TEN-T. Zapewni to uwzględnienie zasady proporcjonalności, o ile pozwoli uniknąć nałożenia zbędnych przepisów dotyczących bardzo małych portów, które nie odgrywają znaczącej roli w ramach europejskiego systemu transportu. Natomiast porty morskie TEN-T obsługują zdecydowaną większość ruchu i z definicji mają kluczowe znaczenie dla międzynarodowej i wewnątrzeuropejskiej wymiany handlowej, a co za tym idzie — również europejskiego rynku wewnętrznego i/lub spójności w UE. Porty TEN-T kwalifikują się ponadto do finansowania przez UE.

Zakres zastosowania nie został jeszcze bardziej ograniczony do portów bazowych, aby nie powodować ryzyka powstania zakłóceń konkurencji między portami bazowymi a pozostałymi portami TEN-T. Co więcej, do sprawnego funkcjonowania sieci potrzebne są zarówno porty bazowe (zazwyczaj węzły), jak i niebazowe porty TEN-T na potrzeby regionalnej dystrybucji.

3.5 Wybór instrumentu

O ile tradycyjnie głównymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój infrastruktury portowej i zarządzanie tą infrastrukturą były państwa członkowskie, regionalne i lokalne władze publiczne, obecnie sytuacja ta ulega stopniowo zmianie. Przedsiębiorstwa transportowe, niezależne organy i podmioty publiczne oraz inne podmioty prywatne i publiczne zaczęły również odgrywać kluczową rolę w rozwoju portów, zarządzaniu nimi i ich organizacji. Ważne jest zatem, aby zapewnić powszechne stosowanie niniejszych przepisów w zakresie dostępu do rynku usług portowych i przejrzystości finansowej portów. Ponadto, aby zapewnić jednolite wdrożenie i egzekwowanie przepisów oraz równe warunki działania na rynku wewnętrznym, regulacje powinny być bezpośrednio wiążące w całości. W związku z powyższym Komisja wybrała rozporządzenie jako właściwy instrument prawny dla niniejszego wniosku. Pozwoli to również uniknąć dodatkowych obciążeń administracyjnych dla państw członkowskich i Komisji.

3.6 Europejski Obszar Gospodarczy

Proponowane rozporządzenie dotyczy kwestii związanych z EOG i z tego względu powinno obejmować Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁴,
uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁵,
stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,
a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Potrzebna jest pełna integracja portów w płynne łańcuchy logistyczne i transportowe, aby przyczynić się do rozwoju i bardziej efektywnego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i rynku wewnętrznego. Wymaga to nowoczesnych usług portowych wspomagających efektywne wykorzystanie portów oraz stworzenia klimatu przychylnego inwestycjom na rzecz rozwoju portów zgodnie z obecnymi i przyszłymi potrzebami transportowymi i logistycznymi.
- (2) W komunikacie „Akt o jednolitym rynku II – Razem na rzecz nowego wzrostu gospodarczego”⁶ Komisja przypomniała, że atrakcyjność transportu morskiego uzależniona jest od dostępności, efektywności i niezawodności usług portowych oraz konieczności rozwiązania kwestii dotyczących przejrzystości finansowania publicznego i opłat portowych, działań na rzecz uproszczenia formalności administracyjnych w portach, a także przeglądu ograniczeń dotyczących świadczenia usług w portach.
- (3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ COM (2012) 573 final z 3.10.2012.

promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żegluga śródlądową i transportem drogowym.

- (4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.
- (5) Celem art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej jest wyeliminowanie ograniczeń w swobodzie świadczenia usług w Unii. Zgodnie z art. 58 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinno to zostać osiągnięte w ramach stosowania przepisów tytułu dotyczącego transportu, w szczególności art. 100 ust. 2.
- (6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym stosowne wydaje się na tym etapie zrezygnowanie z uregulowania tej kwestii na poziomie unijnym oraz pozostawienie państwom członkowskim swobody regulowania kwestii samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.
- (7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem, podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymagania niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymagania powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymagania te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.
- (8) Posiadanie niezbędnego sprzętu należy rozumieć w ten sposób, że dostawca usług portowych jest jego właścicielem, wynajmuje lub dzierżawi go i że w każdym przypadku sprawuje nad nim bezpośrednią i niepodważalną kontrolę, co gwarantuje, że może z niego korzystać zawsze, gdy zajdzie taka potrzeba.
- (9) Procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych, w przypadku gdy wymagana jest zgodność z minimalnymi wymogami, powinna być przejrzysta, obiektywna i niedyskryminacyjna oraz powinna umożliwiać dostawcom usług portowych rozpoczęcie świadczenia przez nich usług portowych w sposób terminowy.

- (10) Ponieważ porty obejmują ograniczone obszary geograficzne, dostęp do rynku może w niektórych przypadkach podlegać ograniczeniom związanym z niedoborem dostępnej powierzchni lądowej lub w przypadku, gdy grunt jest zastrzeżony dla określonego rodzaju działalności zgodnie z formalnym planem rozwoju, który określa w przejrzysty sposób użytkowanie gruntów, oraz z odpowiednimi przepisami krajowymi, odnoszącymi się np. do celów zagospodarowania przestrzennego.
- (11) Zamiar ograniczenia liczby dostawców usług portowych powinien być ogłaszany z wyprzedzeniem przez właściwy organ i powinien być w pełni uzasadniony, aby dać zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia swoich uwag. Kryteria jakiegokolwiek ograniczenia powinny być obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.
- (12) Aby zapewnić otwartość i przejrzystość, procedura selekcji dostawców usług portowych i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej, a pełna dokumentacja powinna być udostępniana zainteresowanym stronom.
- (13) Procedura selekcji dostawców usług portowych, w przypadku gdy ogranicza się ich liczbę, powinna uwzględniać zasady i podejście określone w dyrektywie... [w sprawie udzielania koncesji]⁷, w tym próg oraz metodę ustalania wartości zamówień, jak również definicję istotnych modyfikacji oraz elementy dotyczące czasu trwania umowy.
- (14) Odwołanie się do obowiązków świadczenia usługi publicznej, prowadzące do ograniczenia liczby dostawców usług portowych, może być uzasadnione jedynie ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników.
- (15) W przypadku gdy zachodzi konieczność ograniczenia liczby dostawców usług portowych, państwo członkowskie może powierzyć innemu organowi podjęcie decyzji w sprawie takiego ograniczenia w celu ochrony konkurencji. Wszelkie ograniczenia liczby dostawców usług portowych powinny być rezultatem procedury, która jest otwarta, przejrzysta i niedyskryminacyjna. Nie powinno to jednak mieć miejsca wtedy, gdy obowiązek świadczenia usługi publicznej ma zostać powierzony bezpośrednio właściwemu organowi lub operatorowi wewnętrznemu.
- (16) Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza możliwości przyznawania przez właściwe organy rekompensaty za realizację obowiązków świadczenia usługi publicznej, pod warunkiem że jest ona zgodna ze stosownymi przepisami w zakresie pomocy państwa. W przypadku gdy obowiązek świadczenia usługi publicznej kwalifikuje się jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, należy zapewnić zgodność z decyzją Komisji z dnia 20 listopada 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym⁸, rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym

⁷ Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji [(COM(2011) 897 final]

⁸ Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3.

usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym⁹ oraz zasadami ramowymi Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych¹⁰.

- (17) Podmiot zarządzający portem nie powinien wprowadzać dyskryminacji pomiędzy dostawcami usług portowych, w szczególności na korzyść przedsiębiorstwa lub podmiotu, w których posiada interes.
- (18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub bezpośredniego powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać kontroli ze strony niezależnego organu nadzorującego.
- (19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów¹¹.
- (20) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i usług pasażerskich, a państwa członkowskie powinny zachować swobodę podejmowania decyzji o ewentualnym stosowaniu przepisów tego rozdziału do tych dwóch kategorii usług. Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.

⁹ Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8.

¹⁰ Dz.U. C 8 z 11.1.2012.

¹¹ Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

- (21) Stosunki finansowe między portami morskimi, które korzystają ze środków publicznych, i dostawcami usług portowych, z jednej strony, a organami publicznymi, z drugiej strony, należy uczynić przejrzystymi, aby zapewnić równe warunki działania i uniknąć zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W tym względzie rozporządzenie rozszerza na inne kategorie adresatów zasady przejrzystości stosunków finansowych określone w dyrektywie Komisji 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw¹², bez uszczerbku dla zakresu jej stosowania.
- (22) Należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia odrębnych rachunków dla działalności prowadzonej w ramach jego właściwości jako podmiotu zarządzającego portem oraz dla działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych, w celu zapewnienia równych warunków działania, przejrzystości w przyznawaniu i wykorzystaniu środków publicznych oraz uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.
- (23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.
- (24) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, każdy indywidualny port powinien ustalać je w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.
- (25) Należy dopuścić możliwość różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury w celu promowania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.
- (26) Należy wprowadzić odpowiednie udogodnienia, aby zagwarantować, że użytkownicy portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, są regularnie konsultowani na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług

¹²

Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17.

portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

- (27) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć w każdym państwie członkowskim niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.
- (28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (29) W celu uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
- (30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹³.
- (31) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie modernizacji usług portowych oraz odpowiednie ramy dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie ze względu na europejski wymiar, międzynarodowy i transgraniczny charakter portu i powiązanej działalności morskiej i mogą w związku z tym, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (32) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej,

¹³

Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I – Przedmiot, zakres stosowania i definicje

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:
 - a) jasne ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;
 - b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:
 - a) bunkrowanie;
 - b) przeładunek towarów;
 - c) pogłębianie;
 - d) cumowanie;
 - e) usługi pasażerskie;
 - f) portowe urządzenia odbiorcze;
 - g) pilotaż; oraz
 - h) holowanie.
3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].
4. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. „bunkrowanie” oznacza zaopatrywanie statku w paliwo stałe, ciekłe lub gazowe bądź dowolne inne źródła energii używane do napędzania statku, jak również na potrzeby ogólnych i specjalnych dostaw energii na pokład statku podczas postoju w porcie;
2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z wyłączeniem magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych przedstawiających wartość dodaną usług dotyczących obsługiwanego ładunku;

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania dostępności drogi wodnej;
4. „istotne urządzenie portowe” oznacza urządzenie, do którego dostęp jest niezbędny do wykonania usługi portowej i które nie może być powielane w normalnych warunkach rynkowych;
5. „podmiot zarządzający portem” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny, którego zadaniem – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych – jest, ewentualnie w połączeniu z innymi rodzajami działalności, administrowanie oraz zarządzanie infrastrukturą portową i ruchem portowym, a także koordynacja oraz, w stosownych przypadkach, kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie;
6. „cumowanie” oznacza usługi zacumowania i odcumowania statku zakotwiczonego lub w inny sposób przymocowanego do lądu w porcie lub na drodze wodnej do portu;
7. „usługi pasażerskie” oznaczają organizację i obsługę pasażerów między przewożącym pasażerów statkiem a lądem i obejmują również przetwarzanie danych osobowych i przewóz pasażerów wewnątrz odpowiedniego terminalu pasażerskiego;
8. „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu;
9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;
10. „portowe urządzenie odbiorcze” oznacza każde – zamocowane na stałe, pływające lub ruchome – urządzenie, które może odbierać odpady wytwarzane przez statki i pozostałości ładunku zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku¹⁴;
11. „opłata z tytułu usługi portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz dostawcy usług portowych i uiszczaną przez użytkowników danej usługi;
12. „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalne i prawnie wiążące porozumienie między dostawcą usług portowych a właściwym organem, zgodnie z którym organ ten wyznacza dostawcę usług portowych do świadczenia usług portowych w drodze procedury ograniczającej liczbę dostawców usług portowych;
13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;
14. „obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych, których

¹⁴ Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81-90.

świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;

15. „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;
16. „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;
17. „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu poprzez zapewnienie wsparcia podczas manewrów statku;
18. „droga wodna do portu” oznacza wodny dostęp do portu od strony otwartego morza, taki jak podejścia do portu, tory wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy.

ROZDZIAŁ II — Dostęp do rynku

Artykuł 3

Swoboda świadczenia usług

1. Swobodę świadczenia usług w portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem stosuje się do dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii oraz na warunkach określonych w niniejszym rozdziale.
2. Dostawcy usług portowych uzyskują dostęp do istotnych urządzeń portowych w zakresie niezbędnym do prowadzenia przez nich działalności. Warunki dostępu muszą być sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.

Artykuł 4

Minimalne wymogi dotyczące świadczenia usług portowych

1. Organ zarządzający portem może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.
2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku:
 - a) kwalifikacji zawodowych dostawcy usług portowych, jego personelu lub osób fizycznych, które w sposób rzeczywisty i ciągły kierują działaniami dostawcy usług portowych;
 - b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;
 - c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób;

- d) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska.
- 3. Minimalne wymogi muszą być przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do kategorii i charakteru danej usługi portowej.
- 4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.
- 5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca 2015 r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

Artykuł 5

Procedura zapewniania zgodności z minimalnymi wymogami

- 1. Podmiot zarządzający portem traktuje dostawców usług portowych jednakowo oraz działa w przejrzysty sposób.
- 2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych kryteriów.
- 3. Wszelkie ograniczenia okresu obowiązywania decyzji wydanej zgodnie z ust. 2 mogą zostać uzasadnione wyłącznie z powodów odnoszących się do rodzaju i charakteru usługi portowej.

Artykuł 6

Ograniczenia liczby dostawców usług portowych

- 1. Na zasadzie odstępstwa od art. 3, podmiot zarządzający portem może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub kilku poniższych powodów:
 - a) niedobór lub zastrzeżone użytkowanie gruntu, pod warunkiem że podmiot zarządzający potrafi wykazać, że grunt stanowi istotne urządzenie portowe dla świadczenia usługi portowej oraz że ograniczenie jest zgodne z formalnym planem rozwoju portu, uzgodnionym przez podmiot zarządzający portem oraz, w stosownym przypadkach, wszelkie inne właściwe organy publiczne zgodnie z przepisami krajowymi;
 - b) istnienie obowiązków świadczenia usługi publicznej przewidzianych w art. 8, o ile brak ograniczenia może utrudniać wykonywanie obowiązków powierzonych dostawcom usług portowych.
- 2. Podmiot zarządzający portem publikuje wszelkie propozycje zastosowania ust. 1 z co najmniej z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem, wraz z uzasadniającymi je

powodami, zapewniając wszystkim zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag w rozsądnym terminie.

3. Podmiot zarządzający portem publikuje przyjętą decyzję.
4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, państwo członkowskie może powierzyć podjęcie decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem. Jeżeli państwo członkowskie nie powierza podjęcia decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych takiemu organowi, liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa.

Artykuł 7

Procedura ograniczenia liczby dostawców usług portowych

1. Jakikolwiek ograniczenie liczby dostawców usług portowych zgodnie z art. 6 musi zostać poprzedzone procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta.
2. Jeżeli szacunkowa wartość usługi portowej przekracza próg określony w ust. 3, zastosowanie mają przepisy dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia, gwarancje proceduralne oraz maksymalny czas trwania koncesji określone w dyrektywie..../..... [w sprawie udzielania koncesji].
3. Proóg oraz metoda określania wartości usługi portowej wynikają z odpowiednich i mających zastosowanie przepisów dyrektywy..../.... [w sprawie udzielania koncesji].
4. Wyłoniony dostawca lub wyłonieni dostawcy oraz podmiot zarządzający portem zawierają umowę o świadczenie usługi portowej.
5. Do celów niniejszego rozporządzenia, istotna modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usługi portowej w okresie jej obowiązywania w rozumieniu dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji] jest uznawana za nową umowę o świadczenie usługi portowej oraz wymaga przeprowadzenia nowego postępowania, o którym mowa w ust. 2.
6. Ustępy 1-5 niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9.
7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy .../... [w sprawie udzielania koncesji]¹⁵, dyrektywy/..... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności publicznej]¹⁶ oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień publicznych]¹⁷.

¹⁵ Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji [(COM(2011) 897 final]

¹⁶ Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (COM/2011/0895 final)

¹⁷ Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień publicznych (COM/2011/0896 final)

Artykuł 8

Obowiązki świadczenia usługi publicznej

1. Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych, aby zagwarantować:
 - a) dostępność usługi bez przerwy w ciągu dnia, nocy, tygodnia i roku;
 - b) osiągalność usługi dla wszystkich użytkowników;
 - c) przystępność usługi dla określonych kategorii użytkowników.
2. Obowiązki, o których mowa w ust. 1, muszą być jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne, weryfikowalne oraz muszą gwarantować równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.
3. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy w obrębie swoich terytoriów w zakresie nakładania tego rodzaju obowiązków świadczenia usługi publicznej. Podmiot zarządzający portem może być właściwym organem.
4. W przypadku gdy właściwym organem wyznaczonym zgodnie z ust. 3 jest organ inny niż podmiot zarządzający portem, ten właściwy organ wykonuje uprawnienia przewidziane w art. 6 i 7 odnośnie do ograniczenia liczby dostawców usług portowych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej.
5. W przypadku gdy właściwy organ podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.
6. W przypadku zakłócenia świadczenia usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia zamówienia w celu powierzenia świadczenia usługi innemu dostawcy na okres do jednego roku. W tym okresie właściwy organ wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych zgodnie z art. 7 albo stosuje przepisy art. 9.

Artykuł 9

Operator wewnętrzny

1. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. b), właściwy organ może postanowić, że będzie samodzielnie świadczyć usługę portową w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej albo że powierzy tego rodzaju obowiązek odrębnej prawnie jednostce, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.
2. Uznaje się, że właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje kontrolowanej jednostki prawnej.

3. Operator wewnętrzny ogranicza się do realizacji powierzonej usługi portowej wyłącznie w porcie (-tach), w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia usługi portowej.
4. Jeżeli właściwy organ podejmuje decyzję o stosowaniu przepisów ust. 1 we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tym Komisję.
5. Niniejszy artykuł pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy..../.... [w sprawie udzielania koncesji].

Artykuł 10

Ochrona praw pracowników

1. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich.
2. Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem może wymagać, aby wyznaczony dostawca usług portowych powołany zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziało go dostawcę usług portowych prawa, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.
3. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem wymaga od dostawców usług portowych spełnienia określonych norm socjalnych w odniesieniu do świadczenia odpowiednich usług portowych, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się pracowników, których to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.

Artykuł 11

Zwolnienie

Niniejszy rozdział oraz przepisy przejściowe zawarte w art. 24 nie mają zastosowania do usług przeładunkowych i usług pasażerskich.

ROZDZIAŁ III – Przejrzystość i autonomia finansowa

Artykuł 12

Przejrzystość stosunków finansowych

1. Stosunki finansowe między organami publicznymi a podmiotem zarządzającym portem, który otrzymuje środki publiczne, muszą być odzwierciedlone w sposób przejrzysty w rachunkach, tak aby wyraźnie wskazywać:
 - a) środki publiczne udostępniane bezpośrednio przez organy publiczne podmiotowi zarządzającemu danym portem;
 - b) środki publiczne udostępniane przez organy publiczne za pośrednictwem przedsiębiorstw publicznych lub publicznych instytucji finansowych; oraz
 - c) przeznaczenie przyznanych środków publicznych.

2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, świadczy usługę portową samodzielnie, musi on prowadzić rachunkowość dla poszczególnych rodzajów działalności dotyczących usług portowych odrębnie od rachunkowości związanej z innymi rodzajami działalności, w taki sposób aby:
 - a) wszystkie dochody i koszty były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz
 - b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone.
3. Środki publiczne, o których mowa w ust. 1, obejmują kapitał akcyjny lub fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, przyznane pożyczki, w tym przekroczenia kredytu overdraftowego i zaliczkowe wypłaty zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne, wypłacone dywidendy oraz zatrzymane zyski lub inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.
4. Podmiot zarządzający portem przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, do dyspozycji Komisji i właściwego niezależnego organu nadzorującego, o którym mowa w art. 17, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.
5. Podmiot zarządzający portem udostępnia Komisji i właściwemu niezależnemu organowi nadzorującemu, na wniosek, wszelkie dodatkowe informacje, które instytucje te uznają za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Informacje są przekazywane w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku.
6. Podmioty zarządzające portem, które nie otrzymały środków publicznych w poprzednich latach obrachunkowych, ale które zaczynają korzystać z finansowania publicznego, stosują przepisy ust. 1 i 2 od roku obrachunkowego następującego po przekazaniu środków publicznych
7. W przypadku gdy środki publiczne są wypłacane jako rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej, muszą być wykazywane osobno w odpowiednich rachunkach i nie mogą być przekazywane na potrzeby jakiegokolwiek innej usługi lub działalności gospodarczej.

Artykuł 13

Oplaty z tytułu usług portowych

1. Oplaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego, o którym mowa w art. 9, oraz opłaty pobierane przez dostawców usług portowych, w przypadku ograniczenia liczby dostawców, którzy nie zostali wyznaczeni na podstawie otwartych, przejrzystych i niedyskryminacyjnych procedur, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Oplaty te odzwierciedlają warunki na konkurencyjnym rynku właściwym i nie mogą być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonej usługi.
2. Płatności dotyczące opłat z tytułu usług portowych mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. W takim przypadku dostawca usług portowych oraz, w stosownych

przypadkach, podmiot zarządzający portem muszą upewnić się, że kwota opłaty z tytułu usługi portowej pozostaje łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika usługi portowej.

3. Dostawca usług portowych udostępnia właściwemu niezależnemu organowi nadzorującemu, o którym mowa w art. 17, na wniosek, informacje dotyczące elementów stanowiących podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1 niniejszego artykułu. Informacje te muszą obejmować metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat portowych w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty z tytułu usług portowych.

Artykuł 14

Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej

1. Podmiot zarządzający portem pobiera opłatę za korzystanie z infrastruktury portowej. Nie uniemożliwia to dostawcom usług portowych, którzy korzystają z infrastruktury portowej, pobierania opłat z tytułu usług portowych.
2. Płatności dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat z tytułu usług portowych. W takim przypadku podmiot zarządzający portem upewnia się, że kwota opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej pozostaje łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika infrastruktury portowej.
3. Aby wzmocnić efektywność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, podmiot zarządzający portem określa w niezależny sposób strukturę i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, zgodnie z własną strategią handlową i planem inwestycyjnym, odzwierciedlając konkurencyjne warunki rynku właściwego, oraz zgodnie z zasadami pomocy państwa.
4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych związanych z częstymi użytkownikami bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne oraz muszą w należyty sposób uwzględniać reguły konkurencji. Wynikające z powyższego zróżnicowanie opłat musi być w szczególności dostępne dla wszystkich odpowiednich użytkowników usług portowych na równych warunkach.
5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania w razie konieczności, zgodnie z procedurą określoną w art. 21, aktów delegowanych dotyczących wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.
6. Podmiot zarządzający portem informuje użytkowników portu oraz przedstawicieli lub stowarzyszenia użytkowników portu o strukturze i kryteriach stosowanych do określenia kwot opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, w tym o całkowitych kosztach i przychodach stanowiących podstawę dla ustalenia struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Informuje on użytkowników infrastruktury portowej, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, o wszelkich

zmianach w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury portowej bądź w strukturze lub kryteriach stosowanych w celu określenia tych opłat.

7. Podmiot zarządzający portem udostępnia właściwemu niezależnemu organowi nadzorującemu, o którym mowa w art. 17, na wniosek, informacje określone w ust. 4 oraz szczegółowe koszty i przychody stanowiące podstawę dla określenia struktury i poziomu opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.

ROZDZIAŁ IV — Przepisy ogólne i końcowe

Artykuł 15

Konsultacje z użytkownikami portu

1. Podmiot zarządzający portem ustanawia komitet przedstawicieli operatorów statków, właścicieli ładunków lub innych użytkowników portu, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury lub opłaty z tytułu usługi portowej albo obu tych opłat. Komitet ten nosi nazwę: „komitet doradczy użytkowników portu”.
2. Podmiot zarządzający portem konsultuje się corocznie, przed ustaleniem opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, z komitetem doradczym użytkowników portu w sprawie struktury i poziomu takich opłat. Dostawcy usług portowych, o których mowa w art. 6 i 9, konsultują się corocznie, przed ustaleniem opłat z tytułu usług portowych, z komitetem doradczym użytkowników portu w sprawie struktury i poziomu takich opłat. Podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiednie zaplecze na potrzeby takich konsultacji i jest informowany o ich wynikach przez dostawców usług portowych.

Artykuł 16

Konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami

1. Podmiot zarządzający portem regularnie konsultuje z zainteresowanymi stronami, takimi jak przedsiębiorstwa mające siedzibę w porcie, dostawcy usług portowych, operatorzy statków, właściciele ładunków, operatorzy transportu lądowego i instytucje administracji publicznej działający w obszarze portu, następujące kwestie:
 - a) właściwa koordynacja usług portowych w obrębie obszaru portowego;
 - b) środki służące poprawie połączeń z zapleczem oraz, w stosownych przypadkach, środki służące rozwojowi i poprawie efektywności połączeń kolejowych i żeglugi śródlądowej;
 - c) efektywność procedur administracyjnych w porcie oraz, w stosownych przypadkach, możliwe środki służące ich uproszczeniu.

Artykuł 17

Niezależny organ nadzorujący

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależny organ nadzorujący monitorował i nadzorował stosowanie niniejszego rozporządzenia we wszystkich portach morskich

objętych niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego.

2. Niezależny organ nadzorujący musi być prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie działań nadzorujących i monitorujących w związku z niniejszym rozporządzeniem oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny organ nadzorujący wykonuje swoje uprawnienia w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należytym poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.
3. Niezależny organ nadzorujący rozpatruje skargi składane przez wszelkie strony mające uzasadniony interes prawny oraz spory wnoszone do niego w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.
4. W razie sporu między stronami mającymi siedziby w różnych państwach członkowskich, kompetencje do rozstrzygnięcia sporu posiada niezależny organ nadzorujący państwa członkowskiego portu, w którym spór ma swoje domniemane źródło.
5. Niezależny organ nadzorujący ma prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu przekazywania informacji niezbędnych dla zapewnienia monitorowania i nadzoru w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.
6. Na wniosek właściwego organu w państwie członkowskim, niezależny organ nadzorujący może wydawać opinie w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.
7. Niezależny organ nadzorujący może konsultować się z komitetem doradczym użytkowników danego portu podczas rozpatrywania skarg i rozwiązywania sporów.
8. Decyzje niezależnego organu nadzorującego mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.
9. Państwa członkowskie przekazują Komisji dane identyfikacyjne niezależnych organów nadzorujących najpóźniej do dnia 1 lipca 2015 r., a następnie powiadamiają o wszelkich związanych z nimi modyfikacjach. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz niezależnych organów nadzorujących na swojej stronie internetowej.

Artykuł 18

Współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi

1. Niezależne organy nadzorujące wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach podejmowania decyzji i praktykach w celu ułatwienia jednolitego wykonania niniejszego rozporządzenia. W tym celu uczestniczą i współdziałają w sieci, której spotkania odbywają regularnie i przynajmniej raz w roku. Komisja uczestniczy, koordynuje i wspiera działalność sieci.
2. Niezależne organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji zadań, w tym w zakresie prowadzenia niezbędnych dochodzeń w związku z rozpatrywaniem skarg i rozwiązywaniem sporów w sprawach dotyczących portów znajdujących się w różnych państwach członkowskich. W tym

celu niezależny organ nadzorujący udostępnia innemu takiemu organowi, na uzasadniony wniosek, informacje niezbędne temu organowi do realizacji jego obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy nadzorujące przekazywały Komisji, na jej uzasadniony wniosek, informacje niezbędne do realizacji jej zadań. Informacje, o udzielenie których występuje Komisja, muszą być proporcjonalne do realizacji przedmiotowych zadań.
4. W przypadku gdy informacje są uznawane za poufne przez niezależny organ nadzorujący zgodnie z unijnymi lub krajowymi przepisami dotyczącymi tajemnicy handlowej, inny krajowy organ nadzorujący oraz Komisja zapewniają taką poufność. Informacje te mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów wskazanych we wniosku.
5. Na podstawie doświadczeń niezależnych organów nadzorujących oraz działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a także w celu zapewnienia efektywnej współpracy, Komisja może przyjąć wspólne zasady dotyczące odpowiednich rozwiązań na potrzeby wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.

Artykuł 19

Odwołania

1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes prawny ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy, przez podmiot zarządzający portem lub przez niezależny organ nadzorujący do organu odwoławczego, który jest niezależny od zaangażowanych stron. Wspomnianym organem odwoławczym może być sąd.
2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.

Artykuł 20

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 1 lipca 2015 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich dotyczących ich zmianach.

Artykuł 21

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 14, powierza się Komisji na czas nieokreślony.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 14, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 14 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 22

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga Komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 23

Sprawozdanie

Nie później niż trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia wraz z ewentualnymi odpowiednimi wnioskami.

Artykuł 24

Środki przejściowe

1. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed [data przyjęcia rozporządzenia], które zostały powierzone wyłoniom dostawcom usług portowych na podstawie otwartej, przejrzystej i niedyskryminacyjnej procedury oraz są pod innymi względami zgodne z zasadami niniejszego rozporządzenia, zachowują ważność do czasu ich wygaśnięcia.
2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed [data przyjęcia rozporządzenia], które nie spełniają warunków przewidzianych w ust. 1, pozostają ważne do czasu ich wygaśnięcia, ale najdłużej do dnia 1 lipca 2025 r.

Artykuł 25

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca 2015 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*