



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 16 декември 2016 г.
(OR. en)

2013/0157 (COD)

PE-CONS 41/16

TRANS 369
MAR 248
FIN 621
CODEC 1368

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за финансовата прозрачност на пристанищата

РЕГЛАМЕНТ (ЕС).../...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

**за създаване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и общи правила за
финансовата прозрачност на пристанищата**

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,

в съответствие с обикновената законодателна процедура³,

¹ ОВ С 327, 12.11.2013 г., стр. 111.

² ОВ С 114, 15.4.2014 г., стр. 57.

³ Позиция на Европейския парламент от 14 декември 2016 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от

като имат предвид, че:

- (1) Пълното интегриране на пристанищата в непрекъснати транспортни и логистични вериги е необходимо с цел да се допринесе за растежа и по-ефективното използване и функциониране на трансевропейската транспортна мрежа и на вътрешния пазар. Това изисква съвременни пристанищни услуги, които да допринасят за ефективното използване на пристанищата и за създаването на благоприятен климат за инвестиции с цел развитие на пристанищата в съответствие с настоящите и бъдещите транспортни и логистични изисквания.
- (2) Пристанищата допринасят за дългосрочната конкурентоспособност на европейската промишленост на световните пазари, като същевременно създават добавена стойност и работни места във всички крайбрежни региони на Съюза. За справяне с предизвикателствата, пред които е изправен секторът на морския транспорт, и за подобряване на ефикасността и устойчивостта на транспортните и логистични вериги, е от изключително значение действията, свързани с опростяването на административните процедури, посочени в съобщението на Комисията от 23 май 2013 г., озаглавено „Пристанищата: двигател на растежа“, да се прилагат заедно с настоящия регламент.
- (3) В съобщението си от 3 октомври 2012 г., озаглавено „Акт за единния пазар II — Заедно за нов растеж“, Комисията припомни, че привлекателността на морския транспорт зависи от достъпността, ефективността и надеждността на пристанищните услуги и че е необходимо да се разгледат въпросите, свързани с прозрачността на публичното финансиране и пристанищните такси, както и усилията за опростяване на административните процедури, свързани с обслужването в пристанищата и прегледа на ограниченията за предоставяне на услуги на пристанищата.

- (4) Улесняването на достъпа до пазара на пристанищни услуги и въвеждането на финансова прозрачност и самостоятелност на морските пристанища ще подобрят качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанищата, и ще допринесат за създаването на по-благоприятни условия за инвестиции в пристанищата, като по този начин ще спомогнат за намаляване на разходите за ползвателите на транспортни услуги и ще допринесат за насърчаване на морските превози на къси разстояния, както и за по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт.
- (5) Опростяването на митническите процедури може да създаде важни икономически преимущества за морските пристанища от гледна точка на конкурентоспособността. За да се насърчи лоялната конкуренция и да се намалят митническите формалности, е важно компетентните органи на държавите членки да възприемат подходящ и ефективен подход, основан на анализ на риска. В този контекст е необходимо Комисията да разгледа потребността от въвеждане на подходящи мерки за намаляване на формалностите за даване на сведения в морските пристанища и за справяне с нелоялната конкуренция.
- (6) Установяването на ясна рамка от прозрачни, справедливи и недискриминационни разпоредби, свързани с финансирането и таксуването на пристанищните инфраструктури и пристанищните услуги, изпълнява основна роля, за да се гарантира, че собствената търговска стратегия и инвестиционни планове на пристанищата, както и, когато е относимо, общата рамка на националната политика по отношение на пристанищата, са в пълно съответствие с правилата за конкуренцията. По-специално, прозрачността на финансовите отношения позволява справедлив и ефективен контрол върху държавната помощ, като по този начин се предотвратява изкривяването на пазара. За тази цел в заключенията на Съвета от 5 юни 2014 г. Комисията беше призована да проучи насоки относно държавната помощ за морските пристанища, с цел да се осигури лоялна конкуренция и стабилна правна рамка за инвестиции в пристанищата.

- (7) По-голямата част от морския трафик в Съюза преминава през морските пристанища на трансевропейската транспортна мрежа, създадена с Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета¹. За да се постигне целта на настоящия регламент по пропорционален начин, без да се налага ненужна тежест върху другите пристанища, настоящият регламент следва да се прилага за морските пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, всяко от които играе съществена роля в европейската транспортна система — или защото обслужва над 0,1 % от общия обем товарни превози в ЕС или от общия брой пътници, или защото подобрява регионалния достъп до островни или периферни области. Независимо от това обаче, с настоящия регламент следва да се даде възможност на държавите членки да решат дали да прилагат настоящия регламент по отношение на морските пристанища от широкообхватната мрежа, разположени в най-отдалечените региони. Държавите членки следва също така да имат възможността да въвеждат дерогации, за да се избегне непропорционалната административна тежест за тези морски пристанища от широкообхватната мрежа, чийто годишен обем товарни превози не оправдава пълното прилагане на настоящия регламент.
- (8) Услугите по пилотаж, извършвани в открито море, не оказват пряко влияние върху ефективността на пристанищата, тъй като те не се използват за пряко влизане в и излизане от пристанищата и следователно не е необходимо да бъдат включени в настоящия регламент.
- (9) Настоящият регламент не следва по никакъв начин да засяга правилата на държавите членки относно режима на собственост, приложим към морските пристанища, и следва да допуска различни пристанищни структури в държавите членки.

¹ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (OBL 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

- (10) Настоящият регламент не налага конкретен модел за управление на морските пристанища и не засяга по никакъв начин компетентността на държавите членки да предоставят нестопански услуги от общ интерес в съответствие с правото на Съюза. Възможно е да се прилагат различни модели за управление на пристанищата, при условие че се спазва рамката за предоставянето на пристанищни услуги, както и общите правила относно финансовата прозрачност, определени в настоящия регламент.
- (11) В съответствие с общите принципи, установени в Договорите, доставчиците на пристанищни услуги следва да са свободни да предоставят своите услуги в морските пристанища, обхванати от настоящия регламент. Следва обаче да бъде възможно налагането на определени условия при упражняването на тази свобода.
- (12) Настоящият регламент не следва да ограничава управителния орган на пристанището или компетентния орган при установяването на неговата система за таксуване, доколкото таксите за ползване на пристанищната инфраструктура, заплащани от операторите на плавателни съдове или собствениците на товари, са прозрачни, и по-специално лесно установими и недискриминационни и допринасят за поддържането и развитието на инфраструктурата и обслужващите съоръжения и за предоставянето на услуги, необходими за извършване или за улесняване на операции по превоз в зоната на пристанището и по водните пътища, осигуряващи достъп до тези пристанища, които попадат в обхвата на компетентност на управителния орган на пристанището.

- (13) В интерес на ефикасното, безопасно и съобразено с околната среда управление на пристанищата управителният орган на пристанището или компетентният орган следва да има правото да изисква от доставчиците на пристанищни услуги да могат да покажат, че отговарят на минималните изисквания за извършване на услугата по подходящ начин. Тези минимални изисквания следва да бъдат ограничени до ясно определен набор от условия, доколкото тези изисквания са прозрачни, обективни, недискриминационни, пропорционални и имащи отношение към предоставянето на пристанищната услуга. В съответствие с общите цели на настоящия регламент, минималните изисквания следва да допринасят за постигането на високо качество на пристанищните услуги и следва да не създават пречки на пазара.
- (14) Важно е всички доставчици на пристанищни услуги, по искане на управителния орган на пристанището, да могат да покажат способността си да обслужват минимален брой плавателни съдове, като предоставят необходимия персонал и оборудване. Те следва да спазват приложимите разпоредби и правила, включително приложимото трудово право и съответните колективни споразумения, както и изискванията за качество на съответното пристанище.
- (15) При вземането на решение дали доставчик на пристанищни услуги отговаря на изискването за добра репутация, компетентният орган или управителният орган на пристанището следва да вземе предвид дали съществуват сериозни основания да се съмнява в надеждността на доставчика на пристанищни услуги, като например наличие на присъди или санкции за тежки престъпления или сериозни нарушения на приложимото право на Съюза и на приложимото национално право.

- (16) Държавите членки следва да могат да изискват спазването на задълженията в областта на социалното и трудовото право при извършването на пристанищни услуги в съответното пристанище.
- (17) Държавите членки следва да информират Комисията предварително за всяко решение да наложат изискване относно знамето за плавателни съдове, които се използват предимно за операции по теглене на буксир и акостиране. Подобно решение следва да бъде недискриминационно, следва да почива на прозрачни и обективни основания и следва да не създава несъразмерни пречки на пазара.
- (18) Когато се изисква да бъдат спазени минимални изисквания, процедурата за предоставяне на правото да се извършват пристанищни услуги, следва да бъде прозрачна, обективна, недискриминационна и пропорционална, както и да позволява на доставчиците на пристанищни услуги да започнат своевременно да предоставят съответните пристанищни услуги.
- (19) Тъй като пристанищата обхващат ограничени географски зони, броят на доставчиците на пристанищни услуги би могъл в определени случаи да подлежи на ограничения, свързани с недостига на земна или крайбрежна площ, или характеристиките на пристанищната инфраструктура или естеството на пристанищния трафик, или потребността да се осигурят безопасни, сигурни или екологично устойчиви пристанищни операции.
- (20) Всяко ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги следва да се основава на ясни и обективни причини и следва да не създава несъразмерни пречки на пазара.

- (21) Управителният орган на пристанището или компетентният орган следва да публикува намерението си да проведе процедура за подбор за предоставяне на пристанищна услуга, включително в интернет и, ако е целесъобразно, в Официален вестник на Европейския съюз. Тази публикация следва да съдържа информация за процедурата за подбор, крайния срок за подаване на оферти, съответните критерии за възлагане и информация за достъпа до съответните документи, необходими за подготовка на заявлението.
- (22) За да се гарантира прозрачност и равнопоставеност, измененията на разпоредбите на договор по време на срока му на действие следва да се считат за ново възлагане на договор, когато те водят до съществени различия в материалноправното съдържание на договора в сравнение с това на първоначалния договор и следователно могат да изразяват волята на страните да договорят отново съществения елементи на този договор.
- (23) Настоящият регламент следва да не засяга правото на държавите членки да налагат задължения за извършване на обществена ~~услуга~~ във връзка с пристанищните услуги.
- (24) Съюзът разполага с голямо разнообразие от морски пристанища с различни модели на организация на пристанищните услуги. Във връзка с това налагането на един-единствен модел не би било подходящо. Управителният орган на пристанището или компетентният орган следва да може да ограничи броя на доставчиците на дадена пристанищна услуга, ако това е обосновано поради една или повече причини.

- (25) Член 34 от Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹ предвижда, че посочената директива не се прилага по отношение на поръчки, чиято цел е да се позволи осъществяването на определени дейности, ако държавата членка или възложителите могат да докажат, че в държавата членка, в която се осъществява, дейността е изложена пряко на конкуренцията на пазари, достъпът до които не е ограничен. Процедурата за установяване дали е налице такъв случай следва да бъде процедурата, предвидена в член 35 от Директива 2014/25/ЕС. Следователно, ако чрез тази процедура се установи, че пристанищен сектор или подсектор, заедно с предоставяните пристанищни услуги, е пряко изложен на такава конкуренция, целесъобразно е той да не е подчинен на правилата, уреждащи ограниченията върху достъпа до пазара съгласно настоящия регламент.
- (26) Освен в случаите, в които се прилага дерогация, свързана с конкурентни пазари, всяко намерение да се ограничи броят на доставчиците на пристанищни услуги следва да се публикува предварително от управителния орган на пристанището или от компетентния орган и да е напълно обосновано, за да се даде възможност на заинтересованите страни да изразят позицията си.
- (27) Ако управителният орган на пристанище или компетентният орган предоставя пристанищни услуги сам или чрез юридически обособено образувание, което пряко или косвено контролира, следва да се предприемат мерки за избягване на конфликти на интереси и гарантиране на справедлив и прозрачен достъп до пазара на пристанищни услуги, когато броят на доставчиците на пристанищни услуги е ограничен. Тези мерки могат да се изразяват, наред с другото, във възлагане на приемането на решението за ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги на съответен национален орган, който е независим от управителния орган на пристанището или от компетентния орган.

¹ Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги, и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

- (28) Възможността за налагане на минимални изисквания и ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги, която държавите членки продължават да ползват, не следва да ги възпрепятства да гарантират неограничена свобода на предоставяне на услуги в своите пристанища.
- (29) Процедурата за избор на доставчици на пристанищни услуги и резултатът от нея следва да се оповестяват публично и да бъдат недискриминационни, прозрачни и открити за всички заинтересовани страни.
- (30) Единственото оправдание за налагането на задължения за извършване на обществена услуга, водещи до ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги, следва да бъдат причини, свързани с обществен интерес, с цел да се осигури достъп до пристанищната услуга за всички ползватели, наличие на пристанищната услуга през цялата година, достъпност на пристанищната услуга за определена категория ползватели, безопасност, сигурност или екологична устойчивост на пристанищните операции, както и териториално сближаване.
- (31) Докато задълженията за извършване на обществена услуга се определят и посочват от националните органи, наложеното от правото на Съюза или от националното право общо задължение пристанището да приема всеки плавателен съд, който физически е пригоден да влиза и акостира в него, без дискриминация и безпрепятствено, не следва да се възприема като задължение за извършване на обществена услуга за целите на настоящия регламент.

- (32) Настоящият регламент не следва да изключва възможността компетентните органи да предоставят компенсация за действия, предприети за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, при условие че тази компенсация е в съответствие с приложимите правила за държавна помощ. Когато задълженията за извършване на обществена услуга биха могли да бъдат определени като услуги от общ икономически интерес, е необходимо да се гарантира съответствие с Решение 2012/21/ЕС на Комисията¹, и с Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията², както и съобразяване със съобщение на Комисията от 11 януари 2012 г., озаглавено „Рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги“.
- (33) Когато има повече от един доставчик на пристанищни услуги, управителният орган на пристанището или компетентният орган не следва да допуска дискриминация спрямо доставчиците на пристанищни услуги, по-специално в полза на предприятие или орган, в които притежава дялово участие.

¹ Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

² Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (de minimis) за предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес (ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8).

- (34) Управителният орган на пристанището или компетентният орган следва да може да избира между това той самият да предоставя пристанищни услуги или да възлага предоставянето на такива услуги пряко на вътрешен оператор. Когато има ограничение на броя на доставчиците на пристанищни услуги, предоставянето на пристанищни услуги от вътрешните оператори следва да се ограничава само до пристанището или пристанищата, за които са били определени тези вътрешни оператори, освен в случаите, в които се прилага дерогация, свързана с конкурентни пазари.
- (35) Държавите членки следва да запазят правото си да гарантират подходящо равнище на социална защита за персонала на предприятията, предоставящи пристанищни услуги. Настоящият регламент не следва да засяга прилагането на социалното и трудовото законодателство на държавите членки. Целесъобразно е да се поясни, че в случаите, в които Директива 2001/23/ЕО на Съвета¹ не се прилага, когато сключването на договор за пристанищна услуга води до промяна на доставчика на пристанищни услуги, управителният орган на пристанището или компетентният орган следва да може въпреки това да изисква правата и задълженията на предишния доставчик на пристанищни услуги, които произтичат от трудов договор или друго правоотношение, свързано с предоставяне на труд, и съществуват към датата на тази промяна, да бъдат прехвърлени на новоизбрания доставчик на пристанищни услуги.
- (36) Когато мерките, предвидени в настоящия регламент, включват обработване на лични данни, това обработване следва да се извършва в съответствие с приложимото право на Съюза и по-специално с Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета².

¹ Директива 2001/23/ЕО на Съвета от 12 март 2001 г. относно сближаването на законодателствата на държавите членки във връзка с гарантирането на правата на работниците и служителите при прехвърляне на предприятия, стопански дейности или части от предприятия или стопански дейности (ОВ L 82, 22.3.2001 г., стр. 16).

² Регламент (ЕС) 2016/679 на Европейския парламент и на Съвета от 27 април 2016 г. относно защитата на физическите лица във връзка с обработването на лични данни и относно свободното движение на такива данни и за отмяна на Директива 95/46/ЕО (Общ регламент относно защитата на данните) (ОВ L 119, 4.5.2016 г., стр. 1).

- (37) В един сложен и конкурентен сектор като сектора на пристанищните услуги, първоначалното и периодичното обучение на персонала е от основно значение за гарантиране на качеството на услугите и за защита на здравето и безопасността на пристанищните работници. Ето защо държавите членки следва да гарантират, че доставчиците на пристанищни услуги осигуряват подходящо обучение на своите работници и служители.
- (38) В редица пристанища достъпът до пазара за доставчиците на услуги по обработка на товари и пътнически услуги се предоставя посредством обществени поръчки. Съдът на Европейския съюз потвърди, че компетентните органи са задължени да спазват принципите на прозрачност и недискриминация при възлагането на тези поръчки. Във връзка с това, макар че глава II от настоящия регламент не следва да се прилага за предоставянето на услуги по обработка на товари и пътнически услуги, държавите членки следва да запазят свободата си да решават дали да прилагат правилата на глава II по отношение на тези два вида услуги или да продължат да се придържат към съществуващото национално право относно достъпа до пазара по отношение на обработката на товари и пътническите услуги, като същевременно спазват основните принципи, установени в съдебната практика на Съда.

- (39) Съгласно Резолюция А.960 на Международната морска организация всеки район на пилотаж изисква високоспециализиран опит и познаване на местните условия от страна на пилота. Освен това пилотажът по принцип е задължителен и често се организира или осигурява от самите държави членки. Наред с това Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹ възлага на пилотите да информират компетентните органи за явни нередности, които могат да се отразят неблагоприятно на безопасното плаване на плавателния съд или да представляват заплаха или възможност за увреждане на морската среда. В допълнение, когато условията за безопасност позволяват това, е важно всички държави членки да насърчават използването на сертификати за освобождаване от пилотаж или равностойни на тях механизми, с цел да се подобри ефикасността в пристанищата, по-специално за насърчаване на морските превози на къси разстояния. За да се избегнат потенциални конфликти на интереси между функциите от обществен интерес и търговските съображения, глава II от настоящия регламент следва да не се прилага по отношение на пилотажа. Държавите членки обаче следва да останат свободни да вземат решение да прилагат глава II по отношение на пилотажа. Ако вземат такова решение, Комисията следва да бъде информирана с цел да се осигури разпространението на съответната информация.
- (40) Без да се засягат правилата на Съюза относно конкуренцията, настоящият регламент не следва да нарушава правото на държавите членки, където е приложимо, да регламентируют таксите, с оглед да се избегнат прекомерните такси за пристанищни услуги в случаи, в които положението на пазара на пристанищни услуги е такова, че не може да се постигне действителна конкуренция.

¹ Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния пристанищен контрол (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57).

- (41) Финансовите отношения между морските пристанища, които получават публични средства, и доставчиците на пристанищни услуги, от една страна, и публичните органи, от друга страна, следва да бъдат прозрачни, с цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция, както и да се избегне изкривяването на пазара. В това отношение настоящият регламент следва да разшири с нови категории кръга на адресатите на принципите на прозрачност на финансовите отношения, посочени в Директива 2006/111/ЕО на Комисията¹, без да се засяга нейният обхват.
- (42) Необходимо е в настоящия регламент да бъдат въведени правила за прозрачността на финансовите отношения, за да се предотврати нелоялната конкуренция между пристанищата в Съюза, по-специално поради факта, че пристанищата в трансевропейската транспортна мрежа отговарят на условията за кандидатстване за финансиране от Съюза посредством Механизма за свързване на Европа, създаден с Регламент (ЕС) 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета².
- (43) С цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция и прозрачност при разпределянето и използването на публични средства, както и да се избегне изкривяване на пазара, е необходимо на управителния орган на пристанището, който получава публични средства, в случай че той също така действа като доставчик на услуги, да се наложи задължение да води сметки за финансираните с публични средства дейности, извършвани в качеството му на управителен орган на пристанището, отделни от сметките за дейностите, които се осъществяват на конкурентни начала. Във всички случаи, спазването на правилата за държавна помощ следва да бъде гарантирано.

¹ Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

² Регламент (ЕС) № 1316/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. за създаване на Механизъм за свързване на Европа, за изменение на Регламент (ЕС) № 913/2010 и за отмяна на регламенти (ЕО) № 680/2007 и (ЕО) № 67/2010 (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 129).

- (44) С оглед да се гарантира прозрачността, когато пристанище или друго образувание предоставя драгиране в рамките на пристанищната зона, сметките за драгирането следва да се водят отделно от сметките за други дейности.
- (45) Без да се засягат правото на Съюза и правомощията на Комисията, е важно Комисията своевременно и чрез консултации с всички заинтересовани страни, да определи кои публични инвестиции в пристанищна инфраструктура попадат в обхвата на Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията¹ (Общ регламент за групово освобождаване) и кои инфраструктури не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ, като се вземе под внимание неикономическият характер на определени инфраструктури, включително инфраструктурата за достъп и отбрана, при условие че те са достъпни за всички потенциални ползватели при равни и недискриминационни условия.
- (46) Таксите за пристанищни услуги, прилагани от доставчиците на пристанищни услуги в рамките на задълженията за извършване на обществена услуга, и таксите за услуги по пилотаж, които не са подложени на ефективна конкуренция, биха могли да носят по-голям риск от ценови злоупотреби при наличието на монополно положение. За тези услуги следва да се създадат механизми, които да гарантират, че таксите се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и че са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга.

¹ Регламент (ЕС) № 651/2014 на Комисията от 17 юни 2014 г. за обявяване на някои категории помощи за съвместими с общия пазар в приложение на членове 107 и 108 от Договора (ОВ L 187, 26.6.2014 г., стр. 1).

- (47) За да бъдат ефикасни, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура на всяко отделно пристанище следва да се определят по прозрачен начин в съответствие със собствената търговска стратегия и инвестиционни планове на пристанището, и, когато е целесъобразно, с общите изисквания, предвидени в рамките на общата пристанищна политика на съответната държава членка.
- (48) Настоящият регламент не следва да засяга правото, където е приложимо, на пристанищата и техните клиенти да договарят отстъпки, които представляват търговска тайна. Настоящият регламент няма за цел да изисква разкриването на такива отстъпки пред обществеността или трети страни. Управителният орган на пристанището или компетентният орган следва обаче поне да публикува стандартните такси преди всяко диференциране на цените.
- (49) Следва да бъде разрешено диференцирането в таксите за ползване на пристанищната инфраструктура с цел насърчаване на морските превози на къси разстояния и привличане на плавателни съдове, чиито екологични характеристики, енергийна или въглеродна ефективност при транспортните операции надхвърлят средните, по-специално при транспортни операции в крайбрежни зони или на брега. Това следва да помогне да се допринесе за постигането на целите на политиките за опазване на околната среда и политиките в областта на изменението на климата, както и за устойчивото развитие на съответното пристанище и неговите околности, по-специално като се допринесе за намаляване на въздействието върху околната среда на плавателните съдове, акостиращи и извършващи престой в пристанището.

- (50) В зависимост от икономическата стратегия на пристанището, политиката му на пространствено планиране или търговските му практики, и, когато е относимо, общата пристанищна политика на съответната държава членка, диференцирането в таксите за ползване на пристанищната инфраструктура може да доведе до определяне на нулеви такси за някои категории ползватели. Тези категории ползватели могат да включват, наред с другото, кораби болници, плавателни съдове на научни, културни или хуманитарни мисии, влекачи и плаващи обслужващи съоръжения на пристанището.
- (51) Комисията в сътрудничество с държавите членки следва да изготви насоки относно общите критерии за класификация на плавателните съдове за целите на доброволните екологични такси, като се съобразява с международно приетите стандарти.
- (52) Необходимо е да се гарантира, че с ползвателите на пристанищата и с другите заинтересовани страни се провеждат консултации по съществените въпроси, свързани със стабилното развитие на пристанището, неговата политика на таксуване, неговото функциониране и способността му да привлича и поражда икономически дейности. Тези съществени въпроси включват координиране на пристанищните услуги в рамките на пристанищната зона и ефикасност както на връзките с хинтерланда, така и на административните процедури в пристанищата, както и по екологичните въпроси. Такива консултации следва да не засягат евентуални други специфични компетентности по тези въпроси, нито възможността държавите членки да провеждат посочените консултации на национално равнище. Управителният орган на пристанището следва по-специално да се консултира с ползвателите на пристанищата и другите имащи отношение заинтересовани страни във връзка с плановете за развитие на пристанището.

- (53) С оглед да се осигури правилното и ефективно прилагане на настоящия регламент, държавите членки следва да гарантират, че е въведена ефективна процедура за разглеждане на жалби.
- (54) Органите на държавите членки следва да си сътрудничат при разглеждането на жалби по спорове, които включват страни, установени в различни държави членки, и следва да обменят информация от общ характер за разглеждането на жалби, с цел да се улесни единното прилагане на настоящия регламент.
- (55) Доколкото целите на настоящия регламент, а именно осигуряване на рамка за предоставянето на пристанищни услуги и на подходяща рамка за привличане на необходимите инвестиции във всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради европейското измерение, международния и трансграничен характер на пристанищата и свързаните с тях морски търговски дейности, а поради необходимостта от равнопоставени условия на европейско равнище, могат да бъдат по-добре постигнати на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в посочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.

- (56) Секторният комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС дава на социалните партньори рамка за разработването на съвместен подход към социалните предизвикателства, свързани с трудовите правоотношения в пристанищата, включително условията на труд, здравето и безопасността, изискванията за обучение и професионалната квалификация. Тази рамка следва бъде разработена по-специално в светлината на пазарните и технологичните промени и следва да увеличи привлекателността на сектора за младите хора и за жените, като в същото време се има предвид, че е важно да се запази конкурентоспособността на европейските морски пристанища и да се насърчават добрите условия на труд. При пълно зачитане на автономността на социалните партньори и като се отчита технологичният напредък и напредъкът в транспортната логистика, Секторният комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС се приканва да разработи насоки относно съставянето на изисквания за обучение с цел предотвратяване на злоупотреби на работното място и гарантиране на най-високо равнище на опазване на здравето и безопасността на пристанищните работници. Социалните партньори следва също така да проучат различни модели за организация на труда в морските пристанища, които да осигуряват качествени работни места и безопасни условия на труд и да са насочени към справяне с колебанията в търсенето на пристанищни услуги. Важно е Комисията да подкрепя и улеснява работата на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС.
- (57) Настоящият регламент зачита основните права и спазва принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I

Предмет, обхват и определения

Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящият регламент установява:
 - а) рамка за предоставянето на пристанищни услуги;
 - б) общи правила относно финансовата прозрачност и таксите за пристанищни услуги и за ползване на пристанищната инфраструктура.
2. Настоящият регламент се прилага за предоставянето на следните категории пристанищни услуги („пристанищни услуги“), независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до пристанището:
 - а) зареждане с гориво;
 - б) обработка на товари;
 - в) акостиране и швартоване;
 - г) пътнически услуги;
 - д) събиране на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари;
 - е) пилотаж; и
 - ж) теглене на буксир.

3. Член 11, параграф 2 се прилага и за услугите по драгиране.
4. Настоящият регламент се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, изброени в приложение II към Регламент (ЕС) № 1315/2013.
5. Държавите членки могат да решат да не прилагат настоящия регламент спрямо морските пристанища от широкообхватната мрежа, разположени в най-отдалечените региони, посочени в член 349 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Когато държавите членки решат да не прилагат настоящия регламент спрямо такива морски пристанища, те уведомяват Комисията за това решение.
6. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент и за други морски пристанища. В случай че държавите членки решат да прилагат настоящия регламент спрямо други морски пристанища, те уведомяват Комисията за това решение.
7. Настоящият регламент не засяга Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹, Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета² и Директива 2014/25/ЕС.

¹ Директива 2014/23/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за възлагане на договори за концесия (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 1).

² Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

Член 2
Определения

За целите на настоящия регламент:

- 1) „зареждане с гориво“ означава предоставянето на твърди, течни или газообразни горива или на друг източник на енергия, използван за задвижването на плавателния съд, както и за общи и специфични доставки на енергия на борда на плавателния съд, когато е на котвена стоянка;
- 2) „обработка на товари“ означава организацията и обработката на товарите между превозващия ги плавателен съд и брега, независимо дали става дума за внос, износ или транзитно преминаване на товара, включително обработката, закрепването, освобождаването, товаренето, транспортирането и временното съхраняване на товара в съответния терминал за обработка на товари в пряка връзка с превоза на товарите, но с изключение — освен ако държавите членки не са решили друго — на складиране, разтоварване, препакетиране или всякакви други услуги с добавена стойност, свързани с товарите;
- 3) „компетентен орган“ означава всеки публичен или частен орган, който е оправомощен на местно, регионално или национално равнище, съгласно националното право или правни инструменти, да извършва дейности, свързани с организацията и администрирането на пристанищните дейности, съвместно с или вместо управителния орган на пристанището;

- 4) „драгиране“ означава отстраняване на пясъка, седимента или други вещества от дъното на водните пътища за достъп до пристанището, в рамките на пристанищната зона, която попада в компетентността на управителния орган на пристанището, включително изхвърлянето на отстранените материали, с цел да се осигури на плавателните съдове достъп до пристанището; то включва както първоначалното отстраняване (капитално драгиране), така и поддържащото драгиране, извършвано с цел поддържане на водните пътища достъпни, като същевременно не представлява пристанищна услуга, предоставена на ползвателите;
- 5) „управителен орган на пристанището“ означава всеки публичен или частен орган, който, съгласно националното право или правни инструменти, има за цел или е оправомощен да извършва на местно равнище, в съчетание или не с други дейности, администрирането и управлението на пристанищната инфраструктура и на една или повече от следните задачи в съответното пристанище: координиране на пристанищния трафик, управление на пристанищния трафик, координиране на дейностите на операторите, които присъстват в съответното пристанище, и контрол върху дейността на операторите, представени в съответното пристанище;
- 6) „акостиране/швартоване“ означава услугите по заставане на кораба в пристанището, включително преместването по кея, необходими за безопасното функциониране на даден плавателен съд в пристанището или във водните пътища за достъп до пристанището;

- 7) „пътнически услуги“ означава организацията, обслужването и обработката на пътници, техния багаж и техните моторни превозни средства между превозващия ги плавателен съд и брега и също така включва обработката на лични данни и превоза на пътниците в съответния пътнически терминал;
- 8) „пилотаж“ означава услуги за насочване на плавателния съд от пилот или от пилотска станция, за да се даде възможност за безопасно влизане или излизане на плавателния съд по водните пътища за достъп до пристанището или за безопасно корабоплаване в рамките на пристанището;
- 9) „такса за ползване на пристанищната инфраструктура“ означава такса, събирана в полза — пряко или непряко — на управителния орган на пристанището или на компетентния орган, за ползването на инфраструктура, съоръжения и услуги, включително водните пътища за достъп до съответните пристанища, както и за достъпа до обслужването на пътници и товари, но с изключение на сумите за отдаване на земя под наем и таксите с еквивалентно действие;
- 10) „събиране на отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари“ означава приемането на отпадъци от експлоатацията на кораби и на остатъци от товари във всяко съоръжение, което е закрепено неподвижно, плаващо или подвижно и може да приема отпадъци от експлоатацията на корабите или остатъци от товари, както е определено в Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹;
- 11) „такса за пристанищна услуга“ означава такса, събирана в полза на доставчика на пристанищни услуги и заплащана от ползвателите на съответната услуга;

¹ Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 ноември 2000 г. относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари (ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81).

- 12) „договор за пристанищна услуга“ означава официално и правно обвързващо споразумение или акт с еквивалентно правно действие между доставчик на пристанищни услуги и управителен орган на пристанището или компетентен орган, който има за предмет предоставянето на една или повече пристанищни услуги, без това да засяга формата, под която се определят доставчиците на пристанищни услуги;
- 13) „доставчик на пристанищни услуги“ означава всяко физическо или юридическо лице, което предоставя или желае да предоставя срещу възнаграждение една или повече от категориите пристанищни услуги;
- 14) „задължение за извършване на обществена услуга“ означава изискване, формулирано или определено с цел да се гарантира предоставянето на тези пристанищни услуги или дейности от общ интерес, които даден оператор, ако отчита само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел в същата степен или при същите условия;
- 15) „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географската територия на Европа, или между такива пристанища и пристанища, намиращи се в държави извън Европа, които имат брегова линия със затворените морски басейни, граничещи с Европа;
- 16) „морско пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от такава инфраструктура и оборудване, позволяващи главно приемане, товарене и разтоварване на плавателни съдове, складиране, получаване и предаване на стоки, както и качване и слизване от борда на пътници, екипаж и други лица и всяка друга инфраструктура, необходима за транспортните оператори в рамките на пристанищната зона;

- 17) „теглене на буксир“ означава подпомагане на плавателен съд чрез влекач с цел да се даде възможност за безопасно влизане или напускане на пристанището или за безопасно корабоплаване в рамките на пристанището, като се предоставя помощ за маневрирането на плавателния съд;
- 18) „водни пътища за достъп“ означава достъп по вода до пристанището от открито море, като например подходи към пристанища, фарватери, реки, морски канали и фиорди, при условие че подобни водни пътища попадат в компетентността на управителния орган на пристанището.

ГЛАВА II

Предоставяне на пристанищни услуги

Член 3

Организация на пристанищните услуги

1. В съответствие с настоящия регламент достъпът до пазара за предоставяне на пристанищни услуги в морските пристанища може да подлежи на:
- а) минимални изисквания за предоставянето на пристанищни услуги;
 - б) ограничения на броя на доставчиците;
 - в) задължения за извършване на обществена услуга;
 - г) ограничения във връзка с вътрешните оператори.

2. Държавите членки могат да решат посредством националното си право да не налагат нито едно от условията, посочени в параграф 1, за една или повече категории пристанищни услуги.
3. Условията за достъп до съоръженията, инсталациите и оборудването на пристанището са справедливи, разумни и недискриминационни.

Член 4

Минимални изисквания за предоставянето на пристанищни услуги

1. Управителният орган на пристанището или компетентният орган може да наложи на доставчиците на пристанищни услуги, включително подизпълнителите, да спазват минималните изисквания за извършването на съответната пристанищна услуга.
2. Минималните изисквания, предвидени в параграф 1, могат да се отнасят единствено до:
 - а) професионалната квалификация на доставчика на пристанищни услуги, неговите служители или физическите лица, които действително и постоянно управляват дейностите на доставчика на пристанищни услуги;
 - б) финансовия капацитет на доставчика на пристанищни услуги;
 - в) оборудването, което е необходимо за предоставяне на съответната пристанищна услуга в нормални и безопасни условия, и капацитета за поддържане на това оборудване на изискваното ниво;

- г) наличността на съответната пристанищна услуга за всички ползватели, на всички котвени стоянки и кейове и без прекъсване през деня и през нощта в продължение на цялата година;
- д) спазване на изискванията относно морската безопасност или безопасността и сигурността на пристанището или достъпа до него, неговите съоръжения, оборудването, работниците и други лица;
- е) спазване на екологичните изисквания на местно и национално равнище, на равнището на Съюза и на международно равнище;
- ж) спазване на задълженията в областта на социалното и трудовото право, които се прилагат в държавата членка на съответното пристанище, в това число условията на приложимите колективни споразумения, изискванията относно набирането на екипаж и изискванията, свързани с работното време и времето за почивка на моряците и с приложимите правила за инспекциите по труда;
- з) добрата репутация на доставчика на пристанищни услуги, както е определена в съответствие с приложимото национално право относно добрата репутация, като се вземат под внимание всички сериозни основания за съмнения в надеждността на доставчика на пристанищни услуги.

3. Без да се засяга параграф 4, когато дадена държава членка счита за необходимо да наложи изискване относно знамето с цел да се гарантира пълно спазване на параграф 2, буква ж) за плавателни съдове, използвани предимно за операции по теглене на буксир или акостиране в пристанища, разположени на нейна територия, тя информира Комисията за своето решение преди публикуването на обявлението за обществена поръчка или, при липса на обявление за обществена поръчка, преди да наложи изискване относно знамето.
4. Минималните изисквания
- а) са прозрачни, обективни, недискриминационни, пропорционални и съответстващи на категорията и естеството на пристанищната услуга, за която се отнасят;
 - б) се спазват до изтичането на правото за извършване на пристанищна услуга.
5. Когато минималните изисквания включват специфични познания за местните условия, управителният орган на пристанището или компетентният орган гарантира, че е налице адекватен достъп до информация в условията на прозрачност и недискриминация.
6. В случаите, предвидени в параграф 1, управителният орган на пристанището или компетентният орган публикува минималните изисквания, посочени в параграф 2 и процедурата за предоставяне на правото за извършване на пристанищни услуги съгласно тези изисквания до ... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент], или в случай на минимални изисквания, които ще станат приложими след тази дата—поне три месеца преди датата, на която тези изисквания ще станат приложими. Управителният орган на пристанището или компетентният орган информират предварително доставчиците на пристанищни услуги за всяка промяна на критериите или на процедурата.
7. Настоящият член се прилага, без да засяга член 7.

Член 5

Процедура за гарантиране на спазването на минималните изисквания

1. Управителният орган на пристанището или компетентният орган третира доставчиците на пристанищни услуги по прозрачен, обективен, недискриминационен и пропорционален начин.
2. Управителният орган на пристанището или компетентният орган предоставя или отказва да предостави правото да се извършват пристанищни услуги въз основа на минималните изисквания, установени в съответствие с член 4, в разумен срок, който във всички случаи не е по-дълъг от четири месеца от получаването на искане за предоставянето на такова право и на необходимите документи.
3. Всеки такъв отказ от управителния орган на пристанището или от компетентния орган се обосновава надлежно въз основа на минималните изисквания, посочени в член 4, параграф 2.
4. Всяко ограничаване на времетраенето или прекратяване на правото за извършване на пристанищна услуга от управителния орган на пристанището или от компетентния орган се обосновава надлежно и е в съответствие с параграф 1.

Член 6

Ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги

1. Управителният орган на пристанището или компетентният орган може да ограничи броя на доставчиците на пристанищни услуги за дадена пристанищна услуга на основание една или няколко от изброените по-долу причини:
 - а) недостиг на земна площ или запазено земеползване или ползване на крайбрежни площи, при условие че ограничаването е в съответствие с решенията или планове, приети от управителния орган на пристанището и, когато е уместно, други публични органи, компетентни в съответствие с националното право;
 - б) липсата на такова ограничаване пречи на изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, както е предвидено в член 7, включително когато тази липса води до прекомерно високи разходи, свързани с изпълнението на тези задължения за управителния орган на пристанището, компетентния орган или ползвателите на пристанището;
 - в) липсата на такова ограничаване пречи на задоволяването на необходимостта да се осигурят безопасни, сигурни или екологично устойчиви пристанищни операции;
 - г) характеристиките на пристанищната инфраструктура или естеството на пристанищния трафик са такива, че операции на повече от един доставчик на пристанищни услуги в пристанището не биха били възможни;

д) когато е установено съгласно член 35 от Директива 2014/25/ЕС, че пристанищен сектор или подсектор, заедно с пристанищните услуги в него, осъществява в рамките на дадена държава членка дейност, която е пряко изложена на конкуренция в съответствие с член 34 от посочената директива. В такива случаи параграфи 2 и 3 от настоящия член не се прилагат.

2. С цел да предостави на заинтересованите страни възможността да представят коментарите си в разумен срок, управителният орган на пристанището или компетентният орган публикува всяко предложение за ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги в съответствие с параграф 1 заедно с основанията за това най-малко три месеца преди приемането на решението за ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги.
3. Управителният орган на пристанището или компетентният орган публикува приетото решение за ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги.
4. Когато управителният орган на пристанището или компетентният орган решава да ограничи броя на доставчиците на пристанищна услуга, той следва процедура на подбор, която е отворена за всички заинтересовани страни, недискриминационна и прозрачна. Управителният орган на пристанището или компетентният орган публикува информация за пристанищната услуга, която ще се предоставя, както и за процедурата за подбор и гарантира, че цялата съществена информация, която е необходима за изготвянето на заявленията, е ефективно достъпна за всички заинтересовани страни. На заинтересованите страни се дава достатъчно дълъг срок, така че да им се позволи да извършат разумна оценка и да подготвят заявленията си. При нормални обстоятелства минималният такъв срок е 30 дни.

5. Параграф 4 не се прилага в случаите, посочени в параграф 1, буква д) и в параграф 7 от настоящия член, както и в член 8.
6. Когато управителният орган на пристанище или компетентният орган предоставя пристанищни услуги сам или чрез юридически обособено образувание, което пряко или косвено контролира, съответната държава членка предприема такива мерки за избягване на конфликти на интереси, каквито са необходими. Ако такива мерки не са налице, броят на доставчиците е не по-малък от двама, освен ако поради една или повече от изброените в параграф 1 причини ограничаването на броя на доставчиците на пристанищни услуги до един доставчик е обосновано.
7. Държавите членки могат да решат, че намиращите се на тяхна територия пристанища от широкообхватната мрежа, които не отговарят на критериите по член 20, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 1315/2013, могат да ограничат броя на доставчиците на услуги за дадена пристанищна услуга. Държавите членки информират Комисията за това си решение.

Член 7

Задължения за извършване на обществена услуга

1. Държавите членки могат да решат да наложат на доставчиците на пристанищни услуги задължения за извършване на обществена услуга във връзка с пристанищните услуги, както и да поверят на управителния орган на пристанището или на компетентния орган правото да налага такива задължения, за да се гарантира изпълнението на най-малко едно от следните условия:
 - а) наличност на пристанищната услуга за всички ползватели, на всички котвени стоянки и кейове, без прекъсване, през деня и през нощта в продължение на цялата година;
 - б) наличност на услугата за всички ползватели при равни условия;
 - в) ценова достъпност на услугата за определени категории ползватели;
 - г) безопасност, сигурност или екологична устойчивост на пристанищните операции;
 - д) предоставяне на адекватни транспортни услуги на обществеността; и
 - е) териториално сближаване.
2. Задълженията за извършване на обществена услуга, посочени в параграф 1, са ясно определени, прозрачни, недискриминационни и проверими и гарантират равни условия на достъп за всички доставчици на пристанищни услуги, установени в Съюза.

3. В случай че държава членка реши да наложи задължения за извършване на обществена услуга за една и съща услуга във всички свои морски пристанища, обхванати от настоящия регламент, тя уведомява Комисията за тези задължения.
4. В случай на смущения в осъществяването на пристанищни услуги, за които са наложени задължения за извършване на обществена услуга, или когато възникне непосредствен риск от такава ситуация, управителният орган на пристанището или компетентният орган може да предприеме спешна мярка. Спешната мярка може да бъде под формата на пряко възлагане на услугата на друг доставчик за срок до две години. В този период управителният орган на пристанището или компетентният орган или започва нова процедура за избор на доставчик на пристанищни услуги, или прилага член 8. Колективните действия при трудови спорове, предприети в съответствие с националното право, не се считат за прекъсване на пристанищните услуги, по отношение на които да могат да се предприемат спешни мерки.

Член 8

Вътрешен оператор

1. Без да се засяга член 6, параграф 6, управителният орган на пристанището или компетентният орган може да реши или да предоставя дадена пристанищна услуга сам или да я предоставя чрез юридически обособено образувание, над което упражнява степен на контрол, сходна с тази, която упражнява върху собствените си подразделения, при условие че член 4 се прилага при равни условия за всички оператори, предоставящи съответната пристанищна услуга. В такива случаи доставчикът на пристанищни услуги се счита за вътрешен оператор за целите на настоящия регламент.

2. Управителният орган на пристанището или компетентният орган се разглежда като упражняващ степен на контрол над юридически обособено образование, сходна с тази, която упражнява над своите собствени подразделения, само ако има решаващо влияние както върху стратегическите цели, така и върху съществените решения на съответното юридическо образование.
3. В случаите, предвидени в член 6, параграф 1, букви а) — г), вътрешният оператор е ограничен да предоставя възложената му пристанищна услуга само в пристанището или пристанищата, за които му е възложена тази услуга.

Член 9

Гарантиране на правата на работниците и служителите

1. Настоящият регламент не засяга прилагането на социалното и трудовото законодателство на държавите членки.
2. Без да се засягат разпоредбите на правото на Съюза и на националното право, включително приложимите колективни споразумения между социалните партньори, управителният орган на пристанището или компетентният орган изисква от определения доставчик на пристанищни услуги да предостави на персонала работни условия в съответствие с приложимите задължения в областта на социалното и трудовото право и да спазва социалните стандарти, установени в правото на Съюза, националното право или колективни споразумения.

3. В случай на промяна на доставчика на пристанищни услуги в резултат на възлагането на договор за концесия или обществена поръчка, управителният орган на пристанището или компетентният орган може да изисква правата и задълженията на предишния доставчик на пристанищни услуги, които произтичат от трудов договор или друго правоотношение, свързано с предоставяне на труд, както е определено в националното право, и съществуват към датата на тази промяна, да бъдат прехвърлени на новоизбрания доставчик на пристанищни услуги. В такъв случай персоналят, нает по-рано от предишния доставчик на пристанищни услуги, получава същите права, с които би се ползвал в случай на прехвърляне на предприятие по смисъла на Директива 2001/23/ЕО.
4. Когато в контекста на предоставянето на пристанищни услуги се извърши прехвърляне на персонал, в тръжните документи и в договорите за пристанищни услуги се изброява засегнатият персонал и се предоставят прозрачни подробности за договорните му права и условията, при които заетите лица се смятат за свързани с пристанищните услуги.

Член 10

Освобождавания

1. Настоящата глава и член 21 не се прилагат за услуги по обработка на товари, пътнически услуги и пилотаж.
2. Държавите членки могат да решат да прилагат разпоредбите на настоящата глава и на член 21 по отношение на пилотажа. Държавите членки информират Комисията за това си решение.

ГЛАВА III

Финансова прозрачност и самостоятелност

Член 11

Прозрачност на финансовите отношения

1. Финансовите отношения между държавните органи и управителния орган на пристанище или друго образувание, което предоставя пристанищни услуги от негово име, получавайки публични средства, се отразяват по прозрачен начин в счетоводната система с цел ясно да се показва следното:
 - а) публичните средства, които държавните органи предоставят пряко на управителния орган на съответното пристанище;
 - б) публичните средства, които държавните органи предоставят чрез посредничеството на публични предприятия или публични финансови институции; и
 - в) предназначението, за което са предоставени тези публични средства.
2. Когато управителният орган на пристанище, получаващо публични средства, предоставя пристанищни услуги или драгиране, или друго образувание предоставя такива услуги от негово име, той води отчетност за тази финансирана с публични средства пристанищна услуга или драгиране отделно от отчетността за останалите си дейности по такъв начин, че:
 - а) всички разходи и приходи са обособени или разпределени правилно на основата на последователно прилагани и обективно обосновани принципи за осчетоводяване на разходите; и
 - б) принципите за осчетоводяване на разходите, на чиято основа се водят отделните сметки, са ясно установени.

3. Публичните средства, посочени в параграф 1, включват акционерен капитал и квазикапиталови средства, безвъзмездно предоставени средства, средства, които следва да бъдат възстановени само при определени обстоятелства, отпускане на заеми, включително овърдрафт и аванси за инжектиране на капитали, гаранции, предоставени на управителния орган на пристанището от държавните органи и каквато и да е друга форма на публична финансова подкрепа.
4. Управителният орган на пристанището или друго образувание, предоставящо пристанищни услуги от негово име, съхранява информацията за финансовите отношения по параграфи 1 и 2 в продължение на пет години след изтичането на финансовата година, за която се отнася информацията.
5. Управителният орган на пристанището или друго образувание, предоставящо пристанищни услуги от негово име, представя, в случай на официална жалба и при поискване, на компетентния орган на съответната държава членка посочената в параграфи 1 и 2 информация и всякаква допълнителна информация, която смята за необходима с оглед извършването на цялостна оценка на предоставените данни и оценка на спазването на настоящия регламент в съответствие с правилата за конкуренцията. При поискване тази информация се предоставя от компетентния орган на Комисията. Информацията се предава в срок от три месеца, считано от датата на искането.
6. Когато управителният орган на пристанището или друго образувание, предоставящо пристанищни услуги от негово име не е получило публични средства през предходните счетоводни години, но започва да ползва публични средства, прилага параграфи 1 и 2, считано от счетоводната година след прехвърлянето на публичните средства.
7. Когато публичните средства са платени като компенсация за задължение за извършване на обществена услуга, те се посочват отделно в съответните отчети и не могат да се прехвърлят към друга услуга или стопанска дейност.

8. Държавите членки могат да решат, че в случай на несъразмерна административна тежест параграф 2 от настоящия член не се прилага за тези техни пристанища от широкообхватната мрежа, които не отговарят на критериите по член 20, параграф 2, буква б) от Регламент (ЕС) № 1315/2013, при условие че всички получени публични средства и тяхното използване за предоставяне на пристанищни услуги са отразени по напълно прозрачен начин в счетоводната система. Държавите членки информират Комисията за това си решение..

Член 12

Такси за пристанищни услуги

1. Таксите за услугите, предоставяни от вътрешен оператор съгласно задължение за извършване на обществена услуга, таксите за услуги по пилотаж, които не са изложени на ефективна конкуренция, както и таксите, които се събират от доставчиците на пристанищни услуги, посочени в член 6, параграф 1, буква б), се определят по прозрачен, обективен и недискриминационен начин и са пропорционални на себестойността на предоставяната услуга.
2. Заплащането на таксите за пристанищни услуги може да бъде включено в други плащания, като например заплащане на такси за ползване на пристанищната инфраструктура. В такъв случай доставчикът на пристанищни услуги и, когато е уместно, управителният орган на пристанището правят необходимото размерът на таксата за пристанищната услуга да може да бъде лесно установен от ползвателя на пристанищната услуга.
3. Доставчикът на пристанищни услуги предоставя, в случай на официална жалба и при поискване, на релевантния орган в съответната държава членка всяка имаща отношение информация относно елементите, които служат като основа за определяне на структурата и нивото на таксите за пристанищни услуги, които попадат в обхвата на параграф 1.

Член 13

Такси за ползване на пристанищната инфраструктура

1. Държавите членки гарантират, че се събира такса за ползване на пристанищната инфраструктура. Това не възпрепятства доставчиците на пристанищни услуги, които ползват пристанищната инфраструктура, да начисляват такси за пристанищни услуги.
2. Заплащането на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура може да бъде включено в други плащания, като например заплащане на такси за пристанищни услуги. В този случай управителният орган на пристанището прави необходимото размерът на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура да може да бъде лесно установен от ползвателя на пристанищната инфраструктура.
3. С цел да се допринесе за изграждането на ефективна система за таксуване за ползване на инфраструктурата, структурата и равнището на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура се определят в съответствие със собствената търговска стратегия и инвестиционни планове на пристанището и са в съответствие с правилата за конкуренцията. Когато е релевантно, тези такси отговарят на общите изисквания, установени в рамките на общата политика за пристанищата на съответната държава членка.

4. Без да се засяга параграф 3, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура могат да варират в зависимост от собствената икономическа стратегия на съответното пристанище и политиката му за пространствено планиране, свързани, наред с останалото, с определени категории ползватели, или с цел насърчаване на по-ефикасното използване на пристанищната инфраструктура, морските превози на къси разстояния или постигането на високи екологични резултати, енергийна или въглеродна ефективност на транспортните операции. Критериите, използвани за това диференциране, са прозрачни, обективни и недискриминационни и са съвместими с конкурентното право, включително правилата за държавните помощи. Таксите за ползване на пристанищната инфраструктура могат да вземат предвид външните разходи и да се променят в зависимост от търговските практики.
5. Управителният орган на пристанището или компетентният орган гарантира, че ползвателите на пристанището и техните представители или сдружения са информирани за естеството и равнището на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура. Управителният орган на пристанището или компетентният орган гарантира, че ползвателите на пристанищната инфраструктура са информирани за всякакви промени в естеството или равнището на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура най-малко два месеца преди влизането в сила на тези промени. Управителният орган на пристанището или компетентният орган не е длъжен да оповестява диференцирането в таксите, което е резултат от индивидуални преговори.
6. Управителният орган на пристанището, в случай на официална жалба и при поискване, предоставя на релевантния орган в съответната държава членка информацията, посочена в параграфи 4 и 5, и всяка имаща отношение информация относно елементите, които служат за основа при определянето на структурата и равнището на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура. При поискване посоченият орган предоставя информацията на Комисията.

ГЛАВА IV

Общи и заключителни разпоредби

Член 14

Обучение на персонала

Доставчиците на пристанищни услуги гарантират, че работниците получават необходимото обучение за придобиване на знанията, които са особено важни за тяхната работа, като се обръща особено внимание на аспектите, свързани със здравето и безопасността, както и на редовното актуализиране на изискванията за обучение, така че да се отговори на предизвикателствата на технологичните иновации.

Член 15

Консултации с ползвателите на пристанищата и други заинтересовани страни

1. Управителният орган на пристанището, в съответствие с приложимото национално право, се консултира с ползвателите на пристанището относно политиката си на таксуване, включително в случаите, посочени в член 8. Тези консултации обхващат всяка съществена промяна в таксите за ползване на пристанищната инфраструктура и таксите за пристанищни услуги в случаи, когато вътрешни оператори предоставят пристанищни услуги в рамките на задълженията за извършване на обществена услуга.

2. Управителният орган на пристанището, в съответствие с приложимото национално право, се консултира с ползвателите на пристанището и други имащи отношение заинтересовани страни по съществени въпроси от своята компетентност относно:
- а) координацията на пристанищните услуги в зоната на пристанището;
 - б) мерките за подобряване на връзките с хинтерланда, включително мерките, имащи за цел да се развие и подобри ефикасността на връзките с железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища;
 - в) ефикасността на административните процедури в пристанището и мерките за тяхното опростяване;
 - г) въпроси във връзка с околната среда;
 - д) пространственото планиране; и
 - е) мерките за гарантиране на безопасността в зоната на пристанището, включително, когато е целесъобразно, здравето и безопасността на пристанищните работници.
3. Доставчиците на пристанищни услуги предоставят на ползвателите на пристанището адекватна информация относно естеството и равнището на таксите за пристанищни услуги.
4. Управителният орган на пристанището или доставчиците на пристанищни услуги спазват поверителността на чувствителната търговска информация при изпълнението на своите задължения съгласно настоящия член.

Член 16

Разглеждане на жалби

1. Всяка държава членка гарантира, че е въведена ефективна процедура за разглеждане на жалбите, произтичащи от прилагането на настоящия регламент, в нейните морски пристанища, обхванати от настоящия регламент.
2. Разглеждането на жалбите се извършва по начин, който избягва конфликти на интереси и който е функционално независим от който и да е управляващ орган на пристанището или доставчиците на пристанищни услуги. Държавите членки гарантират, че е налице ефективно функционално разграничение между разглеждането на жалбите, от една страна, и собствеността и управлението на пристанищата, доставките на пристанищни услуги и ползването на пристанищата, от друга. Разглеждането на жалбите е безпристрастно и прозрачно и надлежно зачита правото на свобода на стопанската инициатива.
3. Жалбите се подават в държавата членка на пристанището, където се приема, че е възникнал спорът. Държавите членки гарантират, че ползвателите на пристанищата и другите имащи отношение заинтересовани страни са информирани за мястото, на което се подават жалбите, и за начина на подаването им, както и за това кои органи са отговорят за разглеждането на жалбите.
4. Органите, които отговарят за разглеждането на жалбите, си сътрудничат, когато е целесъобразно, с цел взаимно подпомагане при спорове, включващи страни, установени в различни държави членки.

5. Органите, които отговарят за разглеждането на жалбите, в съответствие с националното право, имат правомощието да изискат от управителните органи на пристанищата, доставчиците на пристанищни услуги и ползвателите на пристанищата да им предоставят информация, имаща отношение към жалбата.
6. Органите, които отговарят за разглеждането на жалбите, в съответствие с националното право имат правомощието да вземат решения, които са задължителни, при съдебен контрол, когато е приложимо.
7. Държавите членки информират Комисията за процедурата за разглеждане на жалбите и за посочените в параграф 3 органи до ... [24 месеца от датата на влизането в сила на настоящия регламент] и впоследствие за всякакви изменения във връзка с тази информация. Комисията публикува и актуализира редовно тази информация на своя уебсайт.
8. Когато е целесъобразно, държавите членки обменят информация от общ характер относно прилагането на настоящия член. Комисията подкрепя това сътрудничество.

Член 17

Компетентни органи

Държавите членки гарантират, че ползвателите на пристанищата и другите имащи отношение заинтересовани страни са информирани за компетентните органи, посочени в член 11, параграф 5, член 12, параграф 3 и член 13, параграф 6. Държавите членки също така информират Комисията за тези органи до ... [24 месеца от датата на влизането в сила на настоящия регламент] и впоследствие за всякакви изменения във връзка с тази информация. Комисията публикува и актуализира редовно тази информация на своя уебсайт.

Член 18

Жалби

1. Всяка страна със законен интерес има право да обжалва решения или отделни мерки, приети по силата на настоящия регламент от управителния орган на пристанището, компетентния орган или друг компетентен национален орган. Апелативните органи са независими от участващите страни, като тази функция може да се изпълнява и от съдилища.
2. Когато апелативният орган, посочен в параграф 1, не е съдебен орган, той мотивира писмено своите решения. Неговите решения подлежат на обжалване пред национален съд.

Член 19

Санкции

Държавите членки изготвят разпоредбите относно санкциите, приложими в случай на нарушение на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки уведомяват за тези мерки Комисията до ... {24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент} и своевременно я уведомяват за всяко тяхно последващо изменение.

Член 20

Доклад

Не по-късно от ...[72 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент]

Комисията представя доклад пред Европейския парламент и пред Съвета относно функционирането и въздействието на настоящия регламент.

Този доклад взема под внимание напредъка, постигнат в рамките на Секторния комитет за социален диалог за пристанищния сектор на равнището на ЕС.

Член 21
Преходни мерки

1. Настоящият регламент не се прилага по отношение на договорите за пристанищни услуги, сключени преди ... [датата на приемане на настоящия регламент] и които са ограничени във времето.
2. Сключените преди ... [датата на приемане на настоящия регламент] договори за пристанищни услуги, чието действие не е ограничено във времето или които пораждат сходно действие, се изменят с оглед привеждането им в съответствие с настоящия регламент до 1 юли 2025 г.

Член 22
Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в Официален вестник на Европейския съюз.

Той се прилага от ... [24 месеца след датата на влизане в сила на настоящия регламент].

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в ...на

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
