EUROPOS SĄJUNGA

EUROPOS PARLAMENTAS **TARYBA**

Briuselis, 2016 m. gruodžio 16 d.
(OR. en)

2013/0157 (COD) **PE-CONS 41/16**

TRANS 369
MAR 248
FIN 621
CODEC 1368

TEISĖS AKTAI IR KITI DOKUMENTAI

Dalykas:	EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS, kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS
REGLAMENTAS (ES) 2016/…

… m. … … d.

kuriuo nustatoma uosto paslaugų teikimo sistema ir bendros finansinio uostų skaidrumo taisyklės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 100 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę[1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros[3],

---

1 OL C 327, 2013 11 12, p. 111.
2 OL C 114, 2014 4 15, p. 57.
3 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir … m. … … d. Tarybos sprendimas..

kadangi:

(1) siekiant skatinti augimą ir užtikrinti efektyvesnį transeuropinio transporto tinklo bei vidaus rinkos naudojimą ir veikimą, uostus būtina visiškai integruoti į vientisas transporto ir logistikos grandines. Tam būtinos šiuolaikiškos uosto paslaugos, kurios padėtų efektyviai naudoti uostus ir kurti investicijoms palankias sąlygas, kad uostus būtų galima plėtoti atsižvelgiant į esamus ir būsimus transporto ir logistikos reikalavimus;

(2) uostai prisideda prie ilgalaikio Europos pramonės konkurencingumo pasaulio rinkose, kartu sukurdami pridėtinę vertę ir darbo vietas visuose Sąjungos pakrančių regionuose. Siekiant reaguoti į iššūkius jūrų transporto sektoriuje bei padidinti transporto ir logistikos grandinių veiksmingumą ir tvarumą, labai svarbu, kad 2013 m. gegužės 23 d. Komisijos komunikate „Uostai – augimo variklis“ nurodyti veiksmai, susiję su administracinių formalumų supaprastinimu, būtų įgyvendindami kartu su šiuo reglamentu;

(3) savo 2012 m. spalio 3 d. komunikate „II bendrosios rinkos aktas. Drauge už naująjį augimą“ Komisija primena, kad jūrų transporto patrauklumas priklauso nuo to, ar turimos uostų paslaugos yra veiksmingos ir patikimos, taip pat kad būtina spręsti klausimus, susijusius su viešojo finansavimo ir uosto mokesčių skaidrumu bei administracinių formalumų supaprastinimu uostuose, ir paslaugų teikimui uostuose taikomų apribojimų peržiūra;

(4) palengvinus sąlygas patekti į uosto paslaugų rinką ir užtikrinus jūrų uostų finansinį skaidrumą ir autonomiją pagerės uosto naudotojams teikiamų paslaugų kokybė ir efektyvumas, taip pat bus sudarytos palankesnės sąlygos investicijoms į uostus, o tai padės sumažinti transporto naudotojų išlaidas, skatinti trumpųjų nuotolių laivybą ir geriau integruoti jūrų transportą su geležinkelių, vidaus vandens kelių ir kelių transportu;

(5) muitinės procedūrų supaprastinimas gali duoti didelės ekonominės naudos jūrų uostams konkurencingumo atžvilgiu. Siekiant skatinti sąžiningą konkurenciją ir mažinti muitinės formalumus, svarbu, kad valstybių narių kompetentingos institucijos laikytųsi tinkamo ir veiksmingo rizika grindžiamo požiūrio. Šiame kontekste būtina, kad Komisija apsvarstytų, ar nevertėtų nustatyti atitinkamų priemonių, kuriomis būtų sumažinti pranešimo formalumai jūrų uostuose ir kovojama su nesąžininga konkurencija;

(6) aiškios skaidrių, teisingų ir nediskriminacinių nuostatų, susijusių su uosto infrastruktūros ir uosto paslaugų finansavimu bei mokesčiais, sistemos nustatymas yra pagrindinis veiksnys užtikrinant, kad pačių uostų komercijos strategija bei investicijų planai ir, jei tinka, bendra nacionalinė uostų politikos sistema visiškai atitiktų konkurencijos taisykles. Visų pirma užtikrinant finansinių santykių skaidrumą sudaromos sąlygos vykdyti teisingą ir veiksmingą valstybės pagalbos kontrolę, taip užkertant kelią rinkos iškraipymui. Tuo tikslu 2014 m. birželio 5 d. Tarybos išvadose Komisija raginama išnagrinėti galimybę parengti jūrų uostams skirtas valstybės pagalbos gaires siekiant užtikrinti sąžiningą konkurenciją ir stabilią investicijų į uostus teisinę sistemą;

(7) didžioji dalis Sąjungos jūrų transporto operacijų vykdoma tranzitu per transeuropinio transporto tinklo, įsteigto Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1315/2013[1], jūrų uostus. Kad šio reglamento tikslas būtų pasiektas proporcingai, nenustatant jokių nereikalingų reikalavimų kitiems uostams, šis reglamentas turėtų būti taikomas transeuropinio transporto tinklo jūrų uostams, kurių kiekvienas atlieka svarbų vaidmenį Europos transporto sistemoje, t. y. arba dėl to, kad tame uoste aptarnaujama daugiau kaip 0,1 % visų ES krovinių ar visų keleivių, arba dėl to, kad jis padeda užtikrinti geresnį regioninį susisiekimą su salomis ar periferinėmis vietovėmis. Tačiau šiuo reglamentu valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė nuspręsti, ar šį reglamentą taikyti atokiausiuose regionuose esantiems visuotinio tinklo jūrų uostams, ar ne. Valstybėms narėms taip pat turėtų būti suteikta galimybė nustatyti nukrypti leidžiančias nuostatas, kad tiems visuotinio tinklo jūrų uostams, kuriuose metiniai krovinių eismo rodikliai nėra tokie, kad reikėtų visapusiškai taikyti šį reglamentą, nebūtų užkrauta neproporcinga administracinė našta;

(8) atviroje jūroje teikiamos laivo vedimo paslaugos neturi tiesioginio poveikio uostų efektyvumui, nes tomis paslaugomis nėra naudojamasi tiesioginiam įplaukimui į uostus ir išplaukimui iš jų, todėl tokių paslaugų į šį reglamentą įtraukti nereikia;

(9) šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis taisyklėms, kurios valstybėse narėse taikomos turto nuosavybės sistemai jūrų uostuose, ir turėtų būti leidžiamos skirtingos uostų struktūros valstybėse narėse;

---

[1] 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

(10) šiuo reglamentu nenustatomas joks specialus jūrų uostų valdymo modelis ir jis neturi jokio poveikio valstybių narių kompetencijai nustatyti, laikantis Sąjungos teisės, visuotinės svarbos neekonomines paslaugas. Galima taikyti skirtingus uostų valdymo modelius su sąlyga, kad laikomasi šiame reglamente išdėstytos uosto paslaugų teikimo sistemos ir finansinio skaidrumo bendrųjų taisyklių;

(11) laikantis Sutartyse nustatytų bendrųjų principų, uosto paslaugų teikėjams turėtų būti leidžiama teikti paslaugas jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas. Tačiau turėtų būti nustatyta galimybė taikyti tam tikras sąlygas naudojimuisi ta laisve;

(12) šiuo reglamentu neturėtų būti ribojami uosto valdymo įstaigos arba kompetentingos institucijos veiksmai nustatant apmokestinimo sistemą, jeigu uosto infrastruktūros mokesčiai, kuriuos moka laivų naudotojai arba krovinio savininkai, yra skaidrūs, visų pirma lengvai identifikuojami ir nediskriminaciniai bei jais prisidedama prie infrastruktūros ir paslaugų infrastruktūros priežiūros ir plėtojimo bei paslaugų, reikalingų transporto operacijoms vykdyti ar joms palengvinti uosto teritorijoje ir įplaukimo į tuos uostus vandens keliuose, kurie priklauso uosto valdymo įstaigos kompetencijai, teikimo;

(13) siekiant užtikrinti, kad uostai būtų valdomi efektyviai, saugiai ir nekenkiant aplinkai, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų turėti galimybę reikalauti, kad uosto paslaugų teikėjai galėtų įrodyti, jog tenkina būtiniausius tinkamam paslaugų teikimui keliamus reikalavimus. Tie būtiniausi reikalavimai turėtų apimti tik aiškiai apibrėžtas sąlygas tiek, kiek tokie reikalavimai yra skaidrūs, objektyvūs, nediskriminaciniai, proporcingi ir susiję su uosto paslaugų teikimu. Laikantis bendrųjų šio reglamento tikslų, būtiniausi reikalavimai turėtų padėti užtikrinti aukštą uosto paslaugų kokybę ir jais neturėtų būti sukuriamos kliūtys rinkoje;

(14) svarbu, kad visi uosto paslaugų teikėjai uosto valdymo įstaigos prašymu galėtų įrodyti savo galimybes aptarnauti minimalų laivų skaičių, užtikrindami reikiamą personalą ir įrangą. Jie turėtų taikyti atitinkamas nuostatas ir taisykles, įskaitant taikytinus darbo teisės aktus bei atitinkamus kolektyvinius susitarimus ir atitinkamo uosto taikomus kokybės reikalavimus;

(15) spręsdama, ar uosto paslaugų teikėjas atitinka nepriekaištingos reputacijos reikalavimus, kompetentinga institucija arba uosto valdymo įstaiga turėtų apsvarstyti, ar yra pagrįstų priežasčių abejoti uosto paslaugų teikėjo patikimumu, pavyzdžiui, ar jis yra teistas ar baustas už sunkią nusikalstamą veiką arba yra padaręs sunkių taikytinos Sąjungos ir nacionalinės teisės pažeidimų;

(16) valstybės narės turėtų turėti galimybę reikalauti, kad norint teikti uosto paslaugas atitinkamame uoste būtų laikomasi įsipareigojimų socialinės ir darbo teisės srityje;

(17) valstybės narės turėtų informuoti Komisiją prieš priimdamos bet kokį sprendimą nustatyti vėliavos valstybės reikalavimą laivams, kurie daugiausia naudojami vilkimo ir švartavimo operacijoms. Toks sprendimas turėtų būti nediskriminacinis, turėtų būti grindžiamas skaidriomis ir objektyviomis priežastimis, ir juo neturėtų būti sukuriamos neproporcingos kliūtys rinkoje;

(18) kai reikalaujama įvykdyti būtiniausius reikalavimus, teisės teikti uosto paslaugas suteikimo procedūra turėtų būti skaidri, objektyvi, nediskriminacinė ir proporcinga, ir ji turėtų sudaryti sąlygas uosto paslaugų teikėjams pradėti teikti uosto paslaugas laiku;

(19) uostai apima riboto ploto geografines teritorijas, todėl tam tikrais atvejais būtų galima apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių – dėl žemės arba pakrantės ploto stygiaus, uosto infrastruktūros ypatumų ar uosto eismo pobūdžio arba dėl to, kad reikia užtikrinti saugią, patikimą ar ekologiškai tvarią uosto veiklą;

(20) visi uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai turėtų būti pagrįsti aiškiomis ir objektyviomis priežastimis, ir jais neturėtų būti sukuriamos neproporcingos kliūtys rinkoje;

(21) uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų paskelbti apie savo ketinimą taikyti atrankos procedūrą dėl uosto paslaugos teikimo, be kita ko, internete, ir prireikus Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Tokiame skelbime turėtų būti nurodyta informacija apie atrankos procedūrą, pasiūlymų pateikimo terminas, atitinkami sutarties skyrimo kriterijai ir informacija apie tai, kaip galima susipažinti su atitinkamais dokumentais, reikalingais paraiškai parengti;

(22) siekiant užtikrinti skaidrumą ir vienodas sąlygas, sutarties nuostatų pakeitimai jos galiojimo laikotarpiu turėtų būti laikomi naujai paskirta sutartimi, jei dėl jų sutartis savo pobūdžiu iš esmės skiriasi nuo pirminės sutarties ir todėl gali parodyti šalių valią iš naujo derėtis dėl esminių tos sutarties sąlygų;

(23) šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis valstybių narių teisei nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su uosto paslaugomis;

(24) Sąjunga turi įvairiausių jūrų uostų; juose taikomų uosto paslaugų organizavimo modeliai yra skirtingi. Todėl nustatyti vieną bendrą modelį būtų netikslinga. Uosto valdymo įstaiga ar kompetentinga institucija turėtų galėti apriboti tam tikros uosto paslaugos teikėjų skaičių, jei tai būtų pagrįsta dėl vienos ar kelių priežasčių;

(25) Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES[1] 34 straipsnyje nustatyta, kad vykdytinoms sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti tam tikrą veiklą, ta direktyva yra netaikoma tuo atveju, jei valstybė narė arba perkantieji subjektai gali įrodyti, kad atitinkama veikla valstybėje narėje, kurioje veikla yra vykdoma, yra veikiama tiesioginės konkurencijos rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų. Ar tai toks atvejis turėtų būti nustatoma pagal Direktyvos 2014/25/ES 35 straipsnyje išdėstytą procedūrą. Todėl, jei taikant tą procedūrą nustatoma, kad uosto sektorius arba subsektorius, įskaitant jame teikiamas uosto paslaugas, yra tiesiogiai veikiamas tokios konkurencijos, jam neturėtų būti taikomos taisyklės dėl patekimo į rinką apribojimų pagal šį reglamentą;

(26) išskyrus atvejus, kai taikoma nuo konkurencingos rinkos principų nukrypti leidžianti nuostata, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų iš anksto paskelbti apie bet kokį ketinimą apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių, ir tas ketinimas turėtų būti visapusiškai pagrįstas, kad suinteresuotosios šalys turėtų galimybę pateikti pastabų;

(27) jei uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija teikia uosto paslaugas pati arba per teisiškai atskirą subjektą, kurį ji tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja, turėtų būti imamasi priemonių, kad būtų išvengta interesų konfliktų ir būtų užtikrintas sąžiningas ir skaidrus patekimas į uosto paslaugų rinką tuo atveju, kai uosto paslaugų teikėjų skaičius yra apribotas. Tokios priemonės galėtų būti, *inter alia*, sprendimo, kuriuo apribojamas uosto paslaugų teikėjų skaičius, priėmimo pavedimas atitinkamai nacionalinei institucijai, kuri yra nepriklausoma nuo uosto valdymo įstaigos arba kompetentingos institucijos;

[1] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

(28) valstybių narių turima galimybė nustatyti būtiniausius reikalavimus ir apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių neturėtų užkirsti kelio joms užtikrinti neribotą laisvę teikti paslaugas savo uostuose;

(29) apie uosto paslaugų teikėjų atrankos procedūrą ir jos rezultatus turėtų būti skelbiama viešai, procedūra ir rezultatai turėtų būti nediskriminaciniai, skaidrūs ir atviri visoms suinteresuotosioms šalims;

(30) viešųjų paslaugų įsipareigojimų tvarka, dėl kurios taikymo būtų apribotas uosto paslaugų teikėjų skaičius, turėtų būti pateisinama tik viešojo intereso priežastimis, taip siekiant užtikrinti uosto paslaugų prieinamumą visiems naudotojams, uosto paslaugų teikimą visus metus, uosto paslaugų įperkamumą tam tikrų kategorijų naudotojams ar saugią, patikimą arba ekologiškai tvarią uosto veiklą bei teritorinę sanglaudą;

(31) nors viešųjų paslaugų įsipareigojimus nustato nacionalinės institucijos, Sąjungos ar nacionalinėje teisėje nustatytas bendras uosto įpareigojimas nediskriminuojant ir nesudarant kliūčių priimti bet kurį laivą, fiziškai galintį įplaukti ir švartuotis, neturėtų būti suprantamas kaip viešųjų paslaugų įsipareigojimas šio reglamento tikslais;

(32) šiuo reglamentu kompetentingoms institucijoms neturėtų būti užkertama galimybė skirti kompensaciją už veiksmus, kurių buvo imtasi viešųjų paslaugų įpareigojimams įvykdyti, jei tokia kompensacija skiriama laikantis galiojančių valstybės pagalbos taisyklių. Jeigu viešųjų paslaugų įsipareigojimai kvalifikuojami kaip visuotinės ekonominės svarbos paslaugos, būtina užtikrinti atitiktį Komisijos sprendimui 2012/21/ES[1] ir Komisijos reglamentui (ES) Nr. 360/2012[2], taip pat atsižvelgti į 2012 m. sausio 11 d. Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“;

(33) tais atvejais, kai uosto paslaugų teikėjų yra daug, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija neturėtų jų diskriminuoti, ir visų pirma sudarydama palankesnes sąlygas įmonėms ar įstaigoms, kuriose ji turi dalį;

---

[1] 2011 m. gruodžio 20 d. Komisijos sprendimas 2012/21/ES dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 106 straipsnio 2 dalies taikymo valstybės pagalbai, kompensacijos už viešąją paslaugą forma skiriamai tam tikroms įmonėms, kurioms pavesta teikti visuotinės ekonominės svarbos paslaugas (OL L 7, 2012 1 11, p. 3).

[2] 2012 m. balandžio 25 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 360/2012 dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo *de minimis* pagalbai, skiriamai visuotinės ekonominės svarbos paslaugas teikiančioms įmonėms (OL L 114, 2012 4 26, p. 8).

(34) uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų turėti galimybę nuspręsti, ar ji teiks uosto paslaugas pati, ar paves tokių paslaugų teikimą tiesiogiai vidaus veiklos vykdytojui. Jeigu uosto paslaugų teikėjų skaičius yra apribotas, vidaus veiklos vykdytojai uosto paslaugas galėtų teikti tik uoste arba uostuose, į kuriuos jie yra paskirti, išskyrus atvejus, kai taikoma nuo konkurencingos rinkos principų nukrypti leidžianti nuostata;

(35) valstybėms narėms turėtų būti palikta teisė užtikrinti uosto paslaugas teikiančių įmonių darbuotojų deramo lygio socialinę apsaugą. Šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis valstybių narių socialinių ir darbo taisyklių taikymui. Tikslinga paaiškinti, kad tais atvejais, kai Tarybos direktyva 2001/23/EB[1] netaikoma, tačiau sudarant uosto paslaugų sutartį pakeičiamas uosto paslaugų teikėjas, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų vis tik galėti reikalauti, kad pasitraukiančio uosto paslaugų teikėjo teisės ir pareigos, kylančios iš darbo sutarties arba darbo santykių ir galiojančios to pasikeitimo dieną, būtų perleistos naujai paskirtam uosto paslaugų teikėjui;

(36) kai šiame reglamente numatytos priemonės yra susijusios su asmens duomenų tvarkymu, toks tvarkymas turėtų būti atliekamas pagal taikytiną Sąjungos teisę, ir visų pirma pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2016/679[2];

---

[1] 2001 m. kovo 12 d. Tarybos direktyva 2001/23/EB dėl valstybių narių įstatymų, skirtų darbuotojų teisių apsaugai įmonių, verslo arba įmonių ar verslo dalių perdavimo atveju, suderinimo (OL L 82, 2001 3 22, p. 16).

[2] 2016 m. balandžio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/679 dėl fizinių asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo ir kuriuo panaikinama Direktyva 95/46/EB (Bendrasis duomenų apsaugos reglamentas) (OL L 119, 2016 5 4, p. 1).

(37) tokiame sudėtingame ir konkurencingame sektoriuje kaip uosto paslaugos pirminis ir periodinis personalo mokymas yra labai svarbus veiksnys siekiant užtikrinti paslaugų kokybę ir apsaugoti uosto darbuotojų sveikatą bei užtikrinti jų saugą. Todėl valstybės narės turėtų užtikrinti, kad uosto paslaugų teikėjai teiktų savo darbuotojams tinkamą mokymą;

(38) daugelyje uostų krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugų teikėjams teisė patekti į rinką suteikiama sudarant viešąsias sutartis. Europos Sąjungos Teisingumo Teismas patvirtino, kad kompetentingos institucijos, sudarydamos tokias sutartis, turi laikytis skaidrumo ir nediskriminavimo principų. Todėl, nors šio reglamento II skyrius neturėtų būti taikomas krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugų teikimui, valstybėms narėms turėtų būti palikta galimybė pačioms nuspręsti, ar tų dviejų rūšių paslaugoms taikyti II skyriaus taisykles, ar toliau taikyti savo galiojančius nacionalinės teisės aktus, reglamentuojančius patekimą į krovinių tvarkymo ir keleivių aptarnavimo paslaugų rinką, tuo pat metu laikantis pagrindinių principų, nustatytų Teisingumo Teismo praktikoje;

(39) pagal Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliuciją A.960 kiekviename laivo vedimo ruože turi dirbti labai specializuotą patirtį ir vietos lygmens žinių turintis locmanas. Be to, laivo vedimas paprastai yra privalomas ir dažnai organizuojamas arba vykdomas pačių valstybių narių. Be to, Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB[1] locmanams yra pavesta pranešti kompetentingoms institucijoms apie akivaizdžius defektus, dėl kurių gali kilti grėsmė saugiam laivo plaukiojimui arba gali kilti grėsmė jūros aplinkai ar gali būti padaryta jai žala. Be to, kai tai įmanoma atsižvelgiant į saugos sąlygas, svarbu, kad visos valstybės narės skatintų naudoti atleidimo nuo laivavedybos sertifikatus arba lygiaverčius mechanizmus, kad padidintų uostų veiklos veiksmingumą, visų pirma paskatintų trumpųjų nuotolių laivybą. Siekiant išvengti galimų interesų konfliktų tarp tokių viešojo intereso funkcijų ir komercinių sumetimų, šio reglamento II skyrius neturėtų būti taikomas laivo vedimo paslaugoms. Tačiau valstybėms narėms turėtų būti palikta galimybė pačioms nuspręsti, ar taikyti II skyrių ir laivo vedimo paslaugoms. Jei jos taip nuspręstų, Komisija turėtų būti atitinkamai apie tai informuojama, kad būtų užtikrinta atitinkamos informacijos sklaida;

(40) nedarant poveikio Sąjungos konkurencijos taisyklėms, šiuo reglamentu neturėtų būti pažeidžiama valstybių narių teisė atitinkamais atvejais reguliuoti mokesčius siekiant išvengti uosto paslaugų apmokestinimo pernelyg dideliais mokesčiais tais atvejais, kai uosto paslaugų rinkos padėtis yra tokia, kad neįmanoma užtikrinti veiksmingos konkurencijos;

[1] 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

(41) viešąsias lėšas gaunančių jūrų uostų bei uosto paslaugų teikėjų ir valdžios institucijų finansiniai santykiai turėtų būti skaidrūs, kad būtų galima užtikrinti vienodas konkurencijos sąlygas ir išvengti rinkos iškraipymo. Tuo atžvilgiu šiuo reglamentu turėtų būti numatyta Komisijos direktyvoje 2006/111/EB[1] nustatytus finansinių santykių skaidrumo principus taikyti ir kitų kategorijų adresatams, nedarant poveikio tos direktyvos taikymo sričiai;

(42) į šį reglamentą būtina įtraukti finansinių santykių skaidrumo taisykles, kad būtų išvengta nesąžiningos Sąjungos uostų konkurencijos, visų pirma dėl to, kad transeuropinio transporto tinklo uostai gali teikti paraiškas Sąjungos finansavimui gauti pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, įsteigtą Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1316/2013[2];

(43) siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, viešųjų lėšų skyrimo ir naudojimo skaidrumą ir išvengti rinkos iškraipymo, tais atvejais, kai viešąsias lėšas gaunanti uosto valdymo įstaiga dar vykdo ir paslaugų teikėjo veiklą, ją reikia įpareigoti sąskaitas, susijusias su viešosiomis lėšomis finansuojama veikla, kurią ji vykdo kaip uosto valdymo įstaiga, tvarkyti atskirai nuo sąskaitų, susijusių su veikla, kurią ji vykdo konkurencijos sąlygomis. Bet kuriuo atveju turėtų būti užtikrinta atitiktis valstybės pagalbos taisyklėms;

---

[1] 2006 m. lapkričio 16 d. Komisijos direktyva 2006/111/EB dėl finansinių santykių tarp valstybių narių ir valstybės įmonių skaidrumo ir dėl finansinio skaidrumo tam tikrose įmonėse (OL L 318, 2006 11 17, p. 17).

[2] 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1316/2013, kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 (OL L 348, 2013 12 20, p. 129).

(44) siekiant užtikrinti skaidrumą, kai uostas ar kitas subjektas uosto teritorijoje vykdo dugno gilinimo darbus, sąskaitos už dugno gilinimo darbus turėtų būti tvarkomos atskirai nuo kitos veiklos sąskaitų;

(45) nedarant poveikio Sąjungos teisei ir Komisijos prerogatyvoms, svarbu, kad Komisija, pasikonsultavusi su visomis suinteresuotomis šalimis, tinkamu laiku nustatytų, kurios viešosios investicijos į uosto infrastruktūrą patenka į Komisijos reglamento (ES) Nr. 651/2014[1] (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) taikymo sritį ir kurios infrastruktūra nepatenka į valstybės pagalbos taikymo sritį, atsižvelgiant į tam tikros infrastruktūros, įskaitant prieigos ir gynybos infrastruktūrą, neekonominį pobūdį, su sąlyga, kad visiems galimiems naudotojams jos būtų prieinamos vienodomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis;

(46) uosto paslaugų mokesčiai, kuriuos uosto paslaugų teikėjai taiko pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ir mokesčiai už laivo vedimo paslaugas, kurių neveikia veiksminga konkurencija, gali būti susiję su didesne rizika, kad kainos bus pernelyg aukštos atvejais, kai egzistuoja monopolinė galia. Toms paslaugoms teikti turėtų būti nustatyta tvarka, siekiant užtikrinti, kad mokesčiai būtų nustatomi skaidriai, objektyviai ir nediskriminuojant ir kad jie būtų proporcingi teikiamos paslaugos sąnaudoms;

[1] 2014 m. birželio 17 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 651/2014, kuriuo tam tikrų kategorijų pagalba skelbiama suderinama su vidaus rinka taikant Sutarties 107 ir 108 straipsnius (OL L 187, 2014 6 26, p. 1).

(47) siekiant efektyvumo, kiekvieno atskiro uosto infrastruktūros mokesčiai turėtų būti nustatomi skaidriai, laikantis paties uosto komercinės strategijos bei investicijų planų ir, jei taikoma, bendrų reikalavimų, nustatytų pagal atitinkamos valstybės narės bendrą uostų politikos sistemą;

(48) šiuo reglamentu neturėtų būti daromas poveikis uostų ir jų klientų teisėms (kai taikytina) susitarti dėl komerciniu požiūriu konfidencialių nuolaidų. Šiuo reglamentu nesiekiama reikalauti visas tokias nuolaidas atskleisti visuomenei ar tretiesiems asmenims. Vis dėlto, prieš diferencijuodama kainas, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija turėtų bent paskelbti standartinius mokesčius;

(49) diferencijuoti uosto infrastruktūros mokesčius turėtų būti leidžiama siekiant propaguoti trumpųjų nuotolių laivybą ir pritraukti laivų, kurių vykdomų transporto operacijų, ypač atviroje jūroje arba krante vykdomų jūrų transporto operacijų aplinkosauginio veiksmingumo, energijos vartojimo efektyvumo ar anglies dioksido efektyvumo rodiklis yra geresnis už vidutinį. Tai turėtų padėti siekti aplinkosaugos ir kovos su klimato kaita politikos tikslų ir užtikrinti uosto bei jo apylinkių darnų vystymąsi, visų pirma padedant sumažinti į uostą įplaukiančių ir ten stovinčių laivų aplinkosauginį pėdsaką;

(50) atsižvelgiant į uosto ekonominę strategiją, uosto teritorijų planavimo politiką ar uosto komercinę praktiką ir, kai taikytina, į atitinkamos valstybės narės bendrą uostų politiką, diferencijuojant uosto infrastruktūros mokesčius tam tikrų kategorijų naudotojams gali būti nustatyti nuliniai tarifai. Tokios naudotojų kategorijos galėtų, be kita ko, apimti laivus-ligonines, laivus, naudojamus mokslinėse, kultūrinėse ar humanitarinėse misijose, vilkikus ir uosto plūduriuojančiuosius aptarnavimo įrenginius;

(51) Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, turėtų parengti gaires dėl laivų klasifikavimo bendrų kriterijų, naudotinų neprivalomų aplinkosaugos mokesčių nustatymui, atsižvelgdama į tarptautiniu mastu sutartus standartus;

(52) būtina užtikrinti, kad su uosto naudotojais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais būtų konsultuojamasi dėl esminių klausimų, susijusių su darniu uosto vystymusi, jo mokesčių politika, jo veiklos rezultatais ir pajėgumu pritraukti ir sukurti ekonominę veiklą, Tokie esminiai klausimai apima uosto paslaugų koordinavimą uosto teritorijoje, jungčių su žemynu efektyvumą bei administracinių uosto procedūrų efektyvumą, taip pat aplinkosaugos klausimus. Tokiomis konsultacijomis neturėtų būti daromas poveikis jokiai kitai su tais klausimais susijusiai specialiai kompetencijai, taip pat valstybių narių galimybei surengti tas konsultacijas nacionaliniu lygmeniu. Uosto valdymo įstaiga su uosto naudotojais ir kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais turėtų visų pirma konsultuotis dėl uosto vystymo planų;

(53) siekiant užtikrinti tinkamą ir veiksmingą šio reglamento taikymą, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad būtų taikoma veiksminga skundų nagrinėjimo procedūra;

(54) siekdamos sudaryti palankesnes sąlygas vienodam šio reglamento taikymui, valstybių narių institucijos turėtų bendradarbiauti nagrinėjant skundus ginčuose, susijusiuose su skirtingose valstybėse narėse įsisteigusiomis šalimis, ir keistis bendra skundų nagrinėjimo informacija;

(55) kadangi šio reglamento tikslų, t. y. nustatyti uosto paslaugų teikimo sistemą ir sukurti tinkamas sąlygas reikiamų investicijų į visus transeuropinio transporto tinklo jūrų uostus pritraukimui, valstybės narės negali deramai pasiekti dėl europinio jų masto ar tarptautinio ir tarpvalstybinio uostų bei su uostais susijusio jūrų verslo pobūdžio, ir todėl, siekiant užtikrinti vienodas sąlygas Europoje, tų tikslų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(56) ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komitetas nurodo socialiniams partneriams pagrindinius principus, kuriais remiantis būtų galima plėtoti bendrą požiūrį į socialinius iššūkius, susijusius su darbo uoste santykiais, įskaitant darbo sąlygas, sveikatos ir saugos klausimus, mokymo reikalavimus ir profesinę kvalifikaciją. Tie pagrindiniai principai turėtų būti plėtojami visų pirma atsižvelgiant į rinkos ir technologinius pokyčius, ir turėtų padidinti šio sektoriaus patrauklumą jauniems darbuotojams ir darbuotojoms moterims, tuo pat metu atsižvelgiant į Europos jūrų uostų konkurencingumo užtikrinimo ir gerų darbo sąlygų skatinimo svarbą. Visapusiškai atsižvelgiant į socialinių partnerių autonomiją ir į technologinę pažangą bei transporto logistikos patobulinimus, ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto prašoma parengti mokymo reikalavimų rengimo gaires, siekiant apsisaugoti nuo nelaimingų atsitikimų darbo vietoje ir užtikrinti aukščiausią uosto darbuotojų sveikatos ir saugos lygį. Be to, socialiniai partneriai turėtų išnagrinėti įvairius darbo jūrų uostuose organizavimo modelius, kuriais būtų užtikrintos kokybiškos darbo vietos bei saugios darbo sąlygos ir būtų sprendžiamas darbo uoste paklausos svyravimų klausimas. Svarbu, kad Komisija remtų ir palengvintų ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto darbą;

(57) šiuo reglamentu gerbiamos pagrindinės teisės ir principai, įtvirtinti pirmiausia Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I SKYRIUS

Dalykas, taikymo sritis ir terminų apibrėžtys

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

1. Šiuo reglamentu nustatoma:

   a) uosto paslaugų teikimo sistema;

   b) bendros finansinio skaidrumo ir uosto paslaugų bei uosto infrastruktūros mokesčių taisyklės.

2. Šis reglamentas taikomas toliau nurodytų kategorijų uosto paslaugų (toliau – uosto paslaugos) teikimui uosto teritorijoje arba įplaukimo į uostą vandens kelyje:

   a) bunkeriavimui;

   b) krovinių tvarkymui;

   c) švartavimui;

   d) keleivių aptarnavimo paslaugoms;

   e) laivuose susidariusių atliekų ir krovinio likučių surinkimui;

   f) laivo vedimui, ir

   g) laivo vilkimui.

3. 11 straipsnio 2 dalis taip pat taikoma dugno gilinimo paslaugai.

4. Šis reglamentas taikomas visiems Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II priede išvardytiems transeuropinio transporto tinklo jūrų uostams.

5. Valstybės narės gali nuspręsti netaikyti šio reglamento visuotinio tinklo jūrų uostams, esantiems Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 349 straipsnyje nurodytuose atokiausiuose regionuose. Jei valstybės narės nusprendžia netaikyti šio reglamento tokiems jūrų uostams, apie tokį sprendimą jos praneša Komisijai.

6. Valstybės narės taip pat gali taikyti šį reglamentą kitiems jūrų uostams. Jei valstybės narės nusprendžia taikyti šį reglamentą kitiems jūrų uostams, jos praneša apie savo sprendimą Komisijai.

7. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/23/ES[1], Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/24/ES[2] ir Direktyvai 2014/25/ES.

[1] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/23/ES dėl koncesijos sutarčių suteikimo (OL L 94, 2014 3 28, p. 1).

[2] 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 65).

2 straipsnis

Terminų apibrėžtys

Šiame reglamente:

1) bunkeriavimas – kietojo, skystojo arba dujinio kuro ar kitos rūšies energijos šaltinio, naudojamo laivui varyti, taip pat prišvartuotam laivui aprūpinti bendrosios ir specialiosios paskirties energija, tiekimas laivui;

2) krovinių tvarkymas – tiesiogiai su krovinių vežimu susijęs importuojamų, eksportuojamų ar tranzitu gabenamų krovinių krovos iš laivo į krantą ir atvirkščiai darbų organizavimas ir krovinių tvarkymas, įskaitant krovinių paruošimą, pritvirtinimą, atlaisvinimą, patalpinimą, vežimą ir laikiną saugojimą atitinkamame krovinių tvarkymo terminale; prie krovinių tvarkymo paslaugų nepriskiriamas, nebent valstybė narė nustato kitaip, sandėliavimas, konteinerių ištuštinimas, pakartotinis pakavimas arba kitos pridėtinės vertės paslaugos, susijusios su tuo kroviniu;

3) kompetentinga institucija – viešoji arba privačioji įstaiga, kuri vietos, regioniniu arba nacionaliniu lygiu turi teisę pagal nacionalinę teisę ar kitus teisės aktus vykdyti veiklą, susijusią su uosto veiklos organizavimu ir administravimu, kartu su uosto valdymo įstaiga arba vietoje jos;

4) dugno gilinimas – smėlio, nuosėdų ar kitų medžiagų šalinimas nuo dugno vandens kelyje, kuriuo įplaukiama į uostą arba toje uosto teritorijoje, kuri priklauso uosto valdymo įstaigos kompetencijai, įskaitant pašalintų medžiagų tvarkymą, kad laivai galėtų patekti į uostą; dugno gilinimas apima pirminį iškasimą (kapitalinį dugno gilinimą) ir tvarkomąjį dugno gilinimą, atliekamą, kad vandens kelią būtų galima naudoti, tačiau tai nėra uosto paslauga, teikiama naudotojui;

5) uosto valdymo įstaiga – viešoji arba privačioji įstaiga, kurios tikslas, laikantis nacionalinės teisės ar kitų priemonių,, neatsižvelgiant į tai, vykdoma kita veikla ar ne, vykdyti vietos lygiu uosto infrastruktūros administravimą ir valdymą bei vykdyti vieną ar keletą iš šių užduočių atitinkamame uoste: koordinuoti eismą uoste, valdyti eismą uoste, koordinuoti atitinkamame uoste veikiančių veiklos vykdytojų veiklą ir (arba) kontroliuoti atitinkamame uoste veikiančių veiklos vykdytojų veiklą, arba kuri yra įgaliota vykdyti pirmiau nurodytą veiklą;

6) švartavimas – prišvartavimo ir atšvartavimo paslaugos, įskaitant perkėlimą palei prieplauką, kurios reikalingos saugiam laivo eksploatavimui uoste arba vandens kelyje, kuriuo įplaukiama į uostą;

7) keleivių aptarnavimo paslaugos – su keleivių išlaipinimu, jų bagažo ir jų transporto priemonių iškrovimu iš juos plukdančio laivo į krantą ir jų įlaipinimu ir pakrovimui į plukdantį laivą susijusių darbų organizavimas ir tų keleivių aptarnavimas ir jų bagažo bei privačių transporto priemonių tvarkymas; tokios paslaugos taip pat apima asmens duomenų tvarkymą ir keleivių pervežimą atitinkamo keleivinio terminalo viduje;

8) laivo vedimas – locmano arba locmanų tarnybos teikiama laivo vedimo paslauga, kuria siekiama, kad laivas būtų saugiai įvestas į vandens kelią, kuriuo įplaukiama į uostą, arba išvestas iš jo, ar būtų saugiai vedamas uoste;

9) uosto infrastruktūros mokestis – tiesioginei arba netiesioginei uosto valdymo įstaigos ar kompetentingos institucijos naudai renkamas mokestis už naudojimąsi infrastruktūra, įrenginiais ir paslaugomis, įskaitant vandens kelius, kuriais įplaukiama į atitinkamą uostą, taip pat už galimybę aptarnauti keleivius ir krovinius, tačiau neįskaitant žemės nuomos mokesčių ir lygiaverčio poveikio mokesčių;

10) laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių rinkimas – laivuose susidarančių atliekų ir krovinių likučių priėmimas į stacionarius, plūdriuosius ar mobilius įrenginius, galinčius priimti tokias atliekas ar likučius, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2000/59/EB,[1];

11) uosto paslaugų mokestis – uosto paslaugų teikėjo naudai renkamas mokestis, kurį moka atitinkamos paslaugos naudotojai;

[1] 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (OL L 332, 2000 12 28, p. 81).

12) uosto paslaugų sutartis – oficiali ir teisiškai privaloma uosto paslaugų teikėjo ir uosto valdymo įstaigos ar kompetentingos institucijos sutartis ar kitas lygiaverčio teisinio poveikio aktas, kurio dalykas yra vienos ar kelių uosto paslaugų teikimas ir kuriuo nedaromas poveikis uosto paslaugų teikėjų skyrimo formai;

13) uosto paslaugų teikėjas – fizinis ar juridinis asmuo, teikiantis ar pageidaujantis už atlygį teikti vienos ar kelių kategorijų uosto paslaugas;

14) viešųjų paslaugų įsipareigojimas – apibrėžtas ar nustatytas reikalavimas, kuriuo siekiama užtikrinti, kad būtų teikiamos tokios visuotinės svarbos uosto paslaugos ar vykdoma veikla, kurių veiklos vykdytojas neįsipareigotų teikti ar vykdyti arba neįsipareigotų teikti ar vykdyti tokiu pat mastu ar tokiomis pat sąlygomis, jei paisytų savo verslo interesų;

15) trumpųjų nuotolių laivyba – krovinių ir keleivių gabenimas jūra tarp Europos žemyne esančių uostų arba tarp tų uostų ir uostų ne Europos šalyse, kurių uždarų jūrų pakrantė ribojasi su Europa;

16) jūrų uostas – žemės ir vandens teritorija, kurioje veikia tokia infrastruktūra ir įranga, kurią naudojant iš esmės galima priimti laivus, juos pakrauti ir iškrauti, sandėliuoti prekes, priimti ir pristatyti tas prekes, taip pat įlaipinti ir išlaipinti keleivius, įgulą ir kitus asmenis, taip pat bet kokia kita infrastruktūra, būtina transportavimo veiklos vykdytojams uosto teritorijoje;

17) laivo vilkimas – pagalba, suteikta laivui naudojant vilkiką, kuris padeda laivui manevruoti taip, kad šis galėtų saugiai įplaukti į uostą arba išplaukti iš jo, ar jį saugiai vesti uoste;

18) įplaukimo kelias – vandens kelias, kuriuo į uostą įplaukiama iš atviros jūros, pavyzdžiui, uosto laivakelis, farvateris, upė, jūros kanalas ir fjordas, jei toks vandens kelias priklauso uosto valdymo įstaigos kompetencijai.

II SKYRIUS

Uosto paslaugų teikimas

3 straipsnis

Uosto paslaugų organizavimas

1. Patekimui į rinką siekiant teikti uosto paslaugas jūrų uostuose pagal šį reglamentą gali būti taikoma:

a) būtiniausi reikalavimai, taikomi uosto paslaugų teikimui;

b) teikėjų skaičiaus apribojimai;

c) viešųjų paslaugų įsipareigojimai;

d) suvaržymai, susiję su vidaus veiklos vykdytojais.

2. Valstybės narės gali nuspręsti nacionalinėje teisėje nenustatyti 1 dalyje nurodytų sąlygų vienai ar kelioms kategorijoms uosto paslaugų.

3. Sąlygos, taikomos galimybėms naudotis uosto infrastruktūra, įrenginiais ir įranga, turi būti sąžiningos, pagrįstos ir nediskriminacinės.

4 straipsnis

Uosto paslaugų teikimui taikomi būtiniausi reikalavimai

1. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali reikalauti, kad uosto paslaugų teikėjai, įskaitant subrangovus, įvykdytų būtiniausius reikalavimus, kad galėtų teikti atitinkamą uosto paslaugą.

2. 1 dalyje numatyti būtiniausi reikalavimai gali būti susiję tik su:

a) profesine uosto paslaugų teikėjo, jo personalo arba fizinių asmenų, kurie faktiškai ir nuolatos valdo uosto paslaugų teikėjo veiklą, kvalifikacija;

b) uosto paslaugų teikėjo finansiniu pajėgumu;

c) įranga, kurios reikia atitinkamai uosto paslaugai teikti įprastomis ir saugiomis sąlygomis, ir pajėgumu išlaikyti reikiamą tokios įrangos būklę;

d) atitinkamos uosto paslaugos prieinamumu visiems naudotojams, visose švartavimosi vietose, be pertrūkių, dieną ir naktį, visus metus;

e) atitiktimi reikalavimams dėl jūrų saugumo arba reikalavimams dėl uosto ar prieigos prie jo, uosto įrenginių, įrangos ir darbuotojų bei kitų asmenų saugos ir saugumo;

f) atitiktimi vietos, nacionaliniams, Sąjungos ir tarptautiniams aplinkosaugos reikalavimams;

g) įsipareigojimų socialinės ir darbo teisės, taikomos atitinkamo uosto valstybėje narėje, srityje laikymusi, įskaitant taikytinų kolektyvinių susitarimų sąlygas, įgulų komplektavimo reikalavimus ir reikalavimus, susijusius su jūrininkų darbo valandomis ir poilsio valandomis, bei taikytinų taisyklių darbo inspekcijos srityje laikymusi;

h) nepriekaištinga uosto paslaugų teikėjo reputacija, kaip nustatyta pagal taikytiną nacionalinę teisę dėl nepriekaištingos reputacijos, atsižvelgiant į pagrįstas priežastis, verčiančias abejoti uosto paslaugų teikėjo patikimumu.

3. Nedarant poveikio 4 daliai, jei valstybė narė mano, kad reikia nustatyti vėliavos valstybės reikalavimą, kad būtų užtikrinta laivų, daugiausia naudojamų vilkimo arba švartavimo operacijoms uostuose, esančiuose jos teritorijoje, visiška atitiktis 2 dalies g punktui, ji informuoja Komisiją apie savo sprendimą prieš paskelbdama pranešimą apie uosto paslaugų sutarties skyrimą arba, jei pranešimo apie uosto paslaugų sutarties skyrimą nėra, prieš nustatydama vėliavos valstybės reikalavimą.

4. Būtiniausi reikalavimai:

   a) turi būti skaidrūs, objektyvūs, nediskriminaciniai, proporcingi ir susiję su atitinkamos uosto paslaugos kategorija ir pobūdžiu;

   b) jų turi būti laikomasi iki teisės teikti uosto paslaugą galiojimo pabaigos.

5. Tais atvejais, kai būtiniausi reikalavimai apima konkrečias žinias, susijusias su vietos sąlygomis, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija užtikrina deramas galimybes susipažinti su informacija skaidriomis ir nediskriminacinėmis sąlygomis.

6. 1 dalyje numatytais atvejais uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija paskelbia 2 dalyje nurodytus būtiniausius reikalavimus ir teisės teikti uosto paslaugas suteikimo pagal tuos reikalavimus tvarką ne vėliau kaip … [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos] arba, jeigu būtiniausi reikalavimai turi būti taikomi po tos dienos, – likus bent trims mėnesiams iki dienos, nuo kurios tie reikalavimai turi būti pradėti taikyti. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija iš anksto informuoja uosto paslaugų teikėjus apie bet kokį kriterijų ir tvarkos pasikeitimą.

7. Šis straipsnis taikomas nedarant poveikio 7 straipsniui.

5 straipsnis

Atitikties būtiniausiems reikalavimams užtikrinimo tvarka

1. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija uosto paslaugų teikėjams taiko skaidrią, objektyvią, nediskriminacinę ir proporcingą tvarką.

2. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija, remdamasi pagal 4 straipsnį nustatytais būtiniausiais reikalavimais, suteikia teisę teikti uosto paslaugas arba atsisako suteikti tokią teisę per pagrįstą laikotarpį, kuris bet kokiu atveju neviršija keturių mėnesių nuo prašymo suteikti tokią teisę ir reikalingų dokumentų gavimo dienos.

3. Bet kuris toks uosto valdymo įstaigos arba kompetentingos institucijos atsisakymas turi būti deramai pagrindžiamas remiantis 4 straipsnio 2 dalyje nustatytais būtiniausiais reikalavimais.

4. Bet koks uosto valdymo įstaigos arba kompetentingos institucijos nustatomas teisės teikti uosto paslaugas galiojimo trukmės apribojimas ar nutraukimas turi būti deramai pagrindžiamas ir turi atitikti 1 dalį.

6 straipsnis

Uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimai

1. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali apriboti uosto paslaugų teikėjų, teikiančių konkrečią uosto paslaugą, skaičių dėl vienos ar kelių toliau nurodytų priežasčių:

   a) žemės arba pakrantės ploto stygiaus arba žemės arba pakrantės ploto naudojimo iš anksto numatytai paskirčiai, jei tas apribojimas atitinka sprendimus ar planus, dėl kurių susitarė uosto valdymo įstaiga ir, atitinkamais atvejais, kitos institucijos, kompetentingos pagal nacionalinę teisę;

   b) nenustačius tokio apribojimo trukdoma vykdyti 7 straipsnyje numatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, be kita ko, kai dėl tokio nenustatymo uosto valdymo įstaiga, kompetentinga institucija ar uosto naudotojai patiria pernelyg dideles išlaidas, susijusias su tokių įsipareigojimų vykdymu;

   c) nenustačius tokio apribojimo trukdoma poreikiui užtikrinti saugią, patikimą ar ekologiškai tvarią uosto veiklą;

   d) uosto infrastruktūros ypatumai ar uosto eismo pobūdis yra tokie, jog uoste negali veikti keli uosto paslaugų teikėjai;

e) kai pagal Direktyvos 2014/25/ES 35 straipsnį nustatyta, kad tam tikras uosto sektorius ar subsektorius, įskaitant jame teikiamas uosto paslaugas, tam tikroje valstybėje narėje vykdo veiklą, kuriai tiesioginę įtaką daro konkurencija, kaip numatyta tos direktyvos 34 straipsnyje. Tokiais atvejais šio straipsnio 2 ir 3 dalys netaikomos.

2. Siekiant visoms suinteresuotosioms šalims suteikti galimybę pateikti pastabas per pagrįstą laikotarpį, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija paskelbia pasiūlymą apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių pagal 1 dalį kartu su jį pagrindžiančiomis priežastimis bent prieš tris mėnesius iki sprendimo apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių priėmimo.

3. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija paskelbia priimtą sprendimą apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių.

4. Jei uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija nusprendžia apriboti uosto paslaugų teikėjų skaičių, ji taiko atrankos procedūrą, kuri turi būti atvira visoms suinteresuotosioms šalims, nediskriminacinė ir skaidri. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija skelbia informaciją apie uosto paslaugą, kuri turi būti teikiama, bei atrankos procedūrą, ir užtikrina, kad visos suinteresuotos šalys galėtų veiksmingai susipažinti su visa svarbia informacija, reikalinga jų paraiškoms parengti. Paraiškų pateikimo terminas turi būti pakankamai ilgas, kad suinteresuotosios šalys galėtų atlikti tinkamą įvertinimą ir parengti savo paraiškas. Įprastomis aplinkybėmis trumpiausias toks terminas yra 30 dienų.

5. 4 dalis netaikoma šio straipsnio 1 dalies e punkte ir 7 dalyje bei 8 straipsnyje nurodytais atvejais.

6. Jei uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija teikia uosto paslaugas pati arba per teisiškai atskirą subjektą, kurį ji tiesiogiai arba netiesiogiai kontroliuoja, atitinkama valstybė narė imasi reikiamų priemonių, kad būtų išvengta interesų konfliktų. Jei tokių priemonių nesiimama, teikėjų skaičius negali būti mažesnis negu du, nebent uosto paslaugų teikėjų skaičiaus apribojimas paliekant vieną teikėją pagrindžiamas viena ar daugiau priežasčių, išvardytų 1 dalyje.

7. Valstybės narės gali nuspręsti, kad jų visuotinio tinklo uostai, kurie neatitinka Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 20 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų kriterijų, gali konkrečių uosto paslaugų atžvilgiu riboti paslaugų teikėjų skaičių. Valstybės narės apie tokį sprendimą praneša Komisijai.

7 straipsnis

Viešųjų paslaugų įpareigojimai

1. Valstybės narės gali nuspręsti nustatyti uosto paslaugų teikėjams su uosto paslaugomis susijusius viešųjų paslaugų įpareigojimus, taip pat gali patikėti tokius įpareigojimus nustatyti uosto valdymo įstaigai arba kompetentingai institucijai, kad užtikrintų bent vieną iš šių galimybių:

   a) uosto paslaugos prieinamumą visiems uosto naudotojams, visose švartavimosi vietose, be pertrūkių, dieną ir naktį, visus metus;

   b) paslaugos prieinamumą visiems naudotojams vienodomis sąlygomis;

   c) paslaugos įperkamumą tam tikrų kategorijų naudotojams;

   d) uosto veiklos saugą, saugumą ir aplinkosauginį tvarumą;

   e) atitinkamų transporto paslaugų visuomenei teikimą, ir

   f) teritorinę sanglaudą.

2. 1 dalyje nurodyti viešųjų paslaugų įpareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti, skaidrūs, nediskriminaciniai ir juos turi būti įmanoma patikrinti bei jais garantuojamos vienodos patekimo sąlygos visiems Sąjungoje įsisteigusiems uosto paslaugų teikėjams.

3. Jeigu valstybė narė nusprendžia nustatyti viešųjų paslaugų įpareigojimus tos pačios paslaugos atžvilgiu visuose valstybės narės jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas, ji praneša apie tuos įpareigojimus Komisijai.

4. Jeigu sutrinka uosto paslaugų, kurios teikiamos pagal viešųjų paslaugų įpareigojimus, teikimas arba kai atsiranda tiesioginis tokios padėties susidarymo pavojus, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali taikyti neatidėliotiną priemonę. Kaip neatidėliotina priemonė gali būti taikomas tiesioginis skyrimas siekiant paslaugos teikimą pavesti kitam paslaugų teikėjui ne ilgesniam kaip dvejų metų laikotarpiui. Per tą laikotarpį uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija pradeda naują procedūrą, kad atrinktų uosto paslaugų teikėją, arba taiko 8 straipsnį. Kolektyviniai veiksmai, kurių imamasi atsižvelgiant į nacionalinę teisę, nelaikomi uosto paslaugų teikimo trikdžiais, dėl kurių galima taikyti neatidėliotiną priemonę.

8 straipsnis

Vidaus veiklos vykdytojas

1. Nedarydama poveikio 6 straipsnio 6 daliai, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali nuspręsti teikti uosto paslaugą pati arba per teisiškai atskirą subjektą, kurį ji kontroliuoja taip pat kaip savo padalinius, su sąlyga, kad 4 straipsnis vienodai taikomas visiems veiklos vykdytojams, teikiantiems atitinkamą uosto paslaugą. Tokiu atveju, taikant šį reglamentą, uosto paslaugų teikėjas laikomas vidaus veiklos vykdytoju.

2. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija laikoma kontroliuojančia teisiškai atskirą subjektą taip pat kaip ji kontroliuoja savo padalinius tik tuo atveju, jei ji daro lemiamą įtaką atitinkamo teisinio subjekto strateginiams tikslams ir svarbiems jo sprendimams.

3. 6 straipsnio 1 dalies a–d punktuose numatytais atvejais vidaus veiklos vykdytojas teikia uosto paslaugą tik uoste (-uose), kuriame (-iuose) jam pavesta teikti uosto paslaugą.

9 straipsnis

Darbuotojų teisių apsauga

1. Šiuo reglamentu nedaromas poveikis valstybių narių socialinių ir darbo taisyklių taikymui.

2. Nedarydama poveikio Sąjungos ir nacionalinei teisei, įskaitant taikytinus socialinių partnerių kolektyvinius susitarimus, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija reikalauja, kad paskirtasis uosto paslaugų teikėjas sudarytų darbuotojams darbo sąlygas vykdydamas taikytinas prievoles socialinės bei darbo teisės srityje ir kad jos atitiktų socialinius standartus, nustatytus Sąjungos teisėje, nacionalinėje teisėje arba kolektyviniuose susitarimuose.

3. Kai uosto paslaugų teikėjo pasikeitimas yra susijęs su koncesijos ar viešosios sutarties skyrimu, uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija gali reikalauti, kad pasitraukiančio uosto paslaugų teikėjo teisės ir pareigos, kylančios iš darbo sutarties arba darbo santykių, kaip apibrėžta nacionalinėje teisėje, ir galiojančios to pasikeitimo dieną, būtų perkeltos naujai paskirtam uosto paslaugų teikėjui. Tokiu atveju anksčiau paslaugoms teikti pasitraukiančio uosto paslaugų teikėjo įdarbintiems darbuotojams suteikiamos tokios pat teisės, kurias jie būtų turėję, jei būtų buvęs atliktas įmonės perdavimas, kaip apibrėžta Direktyvoje 2001/23/EB.

4. Kai teikiant uosto paslaugas įvykdomas darbuotojų perkėlimas, konkurso dokumentuose ir uosto paslaugų sutartyse nurodomi susiję darbuotojai ir pateikiama skaidri informacija apie jų sutartines teises ir sąlygas, kuriomis darbuotojai laikomi susijusiais su uosto paslaugomis.

10 straipsnis

Išimtys

1. Šis skyrius ir 21 straipsnis netaikomi krovinių tvarkymo, keleivių aptarnavimo paslaugoms ir laivo vedimo paslaugai.

2. Valstybės narės gali nuspręsti taikyti šį skyrių ir 21 straipsnį laivo vedimo paslaugai. Valstybės narės apie tokį sprendimą praneša Komisijai.

III SKYRIUS

Finansinis skaidrumas ir autonomija

11 straipsnis

Finansinių santykių skaidrumas

1. Valdžios institucijų ir viešąsias lėšas gaunančios uosto valdymo įstaigos ar kito subjekto, jos vardu teikiančio uosto paslaugas, finansiniai santykiai skaidriai atspindimi apskaitos sistemoje, kad būtų aiškiai matyti šie elementai:

   a) viešosios lėšos, kurias valdžios institucijos tiesiogiai skyrė atitinkamo uosto valdymo įstaigoms,

   b) viešosios lėšos, kurias valdžios institucijos skyrė tarpininkaujant valstybinėms įmonėms arba valstybinėms finansų įstaigoms, ir

   c) tų viešųjų lėšų naudojimo paskirtis.

2. Tais atvejais, kai viešąsias lėšas gaunanti uosto valdymo įstaiga pati teikia uosto paslaugas ar atlieka dugno gilinimą arba kitas subjektas jos vardu teikia tokias paslaugas, tas viešosiomis lėšomis finansuojamos uosto paslaugos veiklos ar dugno gilinimo veiklos sąskaitas ji tvarko atskirai nuo kitos savo veiklos sąskaitų, kad:

   a) visos išlaidos ir įplaukos būtų teisingai priskirtos arba paskirstytos pagal nuosekliai taikomus ir objektyviai pagrįstus išlaidų apskaitos principus, ir

   b) būtų aiškiai nustatyti išlaidų apskaitos principai, pagal kuriuos tvarkomos atskiros sąskaitos.

3. 1 dalyje nurodytos viešosios lėšos apima akcinio kapitalo ir kvazikapitalo lėšas, negrąžintinas dotacijas, tik tam tikromis aplinkybėmis grąžintinas dotacijas, paskolas, įskaitant paskolos viršijimą bei kapitalo investicijų avansines sumas, valdžios institucijų uosto valdymo įstaigai suteiktas garantijas ir kokios nors kitokios rūšies viešąją finansinę paramą.

4. Uosto valdymo įstaiga ar kitas jos vardu uosto paslaugas teikiantis subjektas saugo informaciją apie 1 ir 2 dalyse nurodytus finansinius santykius penkerius metus nuo tų finansinių metų, su kuriais ta informacija yra susijusi, pabaigos.

5. Uosto valdymo įstaiga ar kitas jos vardu uosto paslaugas teikiantis subjektas, gavę oficialų skundą ir prašymą, atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai sudaro galimybę susipažinti su 1 ir 2 dalyse nurodyta informacija ir papildoma informacija, kuri, jos manymu, reikalinga norint išsamiai išnagrinėti pateiktus duomenis ir įvertinti atitiktį šiam reglamentui laikantis konkurencijos taisyklių. Gavusi prašymą ta atitinkama institucija sudaro galimybę Komisijai susipažinti su tokia informacija. Informacija perduodama per tris mėnesius nuo prašymo pateikimo dienos.

6. Jei uosto valdymo įstaiga ar kitas jos vardu uosto paslaugas teikiantis subjektas negavo viešųjų lėšų ankstesniais ataskaitiniais metais, bet pradeda naudotis viešosiomis lėšomis, 1 ir 2 dalys taikomos nuo ataskaitinių metų po viešųjų lėšų pervedimo.

7. Jeigu viešosios lėšos mokamos kaip kompensacija už viešųjų paslaugų įsipareigojimo vykdymą, jos atskirai nurodomos atitinkamose sąskaitose ir negali būti pervestos jokiai kitai paslaugų teikimo ar komercinei ūkinei veiklai.

8. Valstybės narės gali nuspręsti šio straipsnio 2 dalies netaikyti visuotiniam tinklui priklausantiems savo uostams, neatitinkantiems Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 20 straipsnio 2 dalies b punkte nurodytų kriterijų, jei tai jiems sukeltų neproporcingą administracinę naštą, su sąlyga, kad visos gautos viešosios lėšos ir jų naudojimas teikiant uosto paslaugas apskaitos sistemoje išliktų visiškai skaidrūs. Valstybės narės apie tokį sprendimą iš anksto praneša Komisijai.

12 straipsnis

Uosto paslaugų mokesčiai

1. Mokesčiai už paslaugas, kurias vidaus veiklos vykdytojas teikia pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimą, mokesčiai už laivo vedimo paslaugas, kurioms nedaro įtakos veiksminga konkurencija, ir uosto paslaugų teikėjų taikomi mokesčiai, nurodyti 6 straipsnio 1 dalies b punkte, turi būti nustatomi skaidriu, objektyviu ir nediskriminaciniu būdu ir turi būti proporcingi teikiamos paslaugos sąnaudoms.

2. Uosto paslaugų mokesčių mokėjimas gali būti integruotas į kitus mokėjimus, pavyzdžiui, uosto infrastruktūros mokesčių mokėjimą. Tokiu atveju uosto paslaugų teikėjas ir tam tikrais atvejais uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad uosto paslaugos mokesčio sumą uosto paslaugos naudotojas galėtų lengvai identifikuoti.

3. Uosto paslaugų teikėjas, gavęs oficialų skundą ir prašymą, atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai sudaro galimybę susipažinti su visa susijusia informacija apie elementus, kuriais remiantis galima nustatyti uosto paslaugos mokesčių, kuriems taikoma 1 dalis, struktūrą ir dydį.

13 straipsnis

Uosto infrastruktūros mokesčiai

1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų renkamas uosto infrastruktūros mokestis. Tai netrukdo uosto paslaugų teikėjams, kurie naudoja uosto infrastruktūrą, rinkti uosto paslaugų mokesčių.

2. Uosto infrastruktūros mokesčių mokėjimas gali būti integruotas į kitus mokėjimus, pavyzdžiui, uosto paslaugų mokesčių mokėjimą. Tokiu atveju uosto valdymo įstaiga užtikrina, kad uosto infrastruktūros mokesčio sumą uosto infrastruktūros naudotojas galėtų lengvai identifikuoti.

3. Siekiant užtikrinti infrastruktūros apmokestinimo sistemos veiksmingumą, uosto infrastruktūros mokesčių struktūra ir dydis nustatomi remiantis paties uosto komercine strategija bei investicijų planais, ir tai turi atitikti konkurencijos taisykles. Tam tikrais atvejais tokie mokesčiai taip pat turi tenkinti bendrus reikalavimus, nustatytus atitinkamos valstybės narės bendros uostų politikos sistemoje.

4. Nedarant poveikio 3 daliai, uosto infrastruktūros mokesčiai gali būti diferencijuojami, laikantis paties uosto ekonominės strategijos ir jo teritorijų planavimo politikos, *inter alia*, tam tikrų naudotojų kategorijų atžvilgiu, arba siekiant paskatinti veiksmingiau naudoti uosto infrastruktūrą, plėtoti trumpųjų nuotolių laivybą arba užtikrinti, kad vykdant transportavimo veiklą būtų daromas mažas poveikis aplinkai, energija vartojama efektyviai arba išmetama mažai anglies dioksido. Tokio diferencijavimo kriterijai turi būti skaidrūs, objektyvūs, nediskriminaciniai ir suderinami su konkurencijos teise, įskaitant valstybės pagalbos taisykles. Nustatant uosto infrastruktūros mokesčius gali būti atsižvelgiama į išorės sąnaudas ir jie gali būti diferencijuojami atsižvelgiant į komercinę praktiką.

5. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija užtikrina, kad uosto naudotojai ir uosto naudotojų atstovai ar jų asociacijos būtų informuoti apie uosto infrastruktūros mokesčių pobūdį ir dydį. Uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija užtikrina, kad uosto infrastruktūros naudotojai būtų informuoti apie uosto infrastruktūros mokesčių pobūdžio ar dydžio pokyčius bent prieš du mėnesius iki tų pokyčių įsigaliojimo. Nereikalaujama, kad uosto valdymo įstaiga arba kompetentinga institucija atskleistų mokesčių skirtumus, kurie yra individualių derybų rezultatas.

6. Uosto valdymo įstaiga, gavusi oficialų skundą ir prašymą, atitinkamos valstybės narės atitinkamai institucijai sudaro galimybę susipažinti su 4 ir 5 dalyse nurodyta informacija ir visa susijusia informacija apie elementus, kuriais grindžiamas uosto infrastruktūros mokesčių struktūros ir dydžio nustatymas. Ta institucija sudaro galimybę Komisijai, jos prašymu, susipažinti su ta informacija.

IV SKYRIUS

Bendrosios ir baigiamosios nuostatos

14 straipsnis

Darbuotojų mokymas

Uosto paslaugų teikėjai užtikrina, kad darbuotojai dalyvautų reikiamuose mokymuose, kuriuose įgytų jų darbui itin svarbių žinių, ypač daug dėmesio skiriant sveikatos ir saugos aspektams, ir kad mokymo reikalavimai būtų reguliariai atnaujinami atsižvelgiant į technologinių inovacijų iššūkius.

15 straipsnis

Konsultacijos su uosto naudotojais ir kitais suinteresuotaisiais subjektais

1. Uosto valdymo įstaiga**,** remdamasi taikytina nacionaline teise, konsultuojasi su uosto naudotojais savo mokesčių politikos klausimais, įskaitant atvejus, kuriems taikomas 8 straipsnis. Tokios konsultacijos apima uosto infrastruktūros mokesčių ir uosto paslaugų mokesčių esminius pakeitimus, kai uosto paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus teikia vidaus veiklos vykdytojai.

2. Uosto valdymo įstaiga, remdamasi taikytina nacionaline teise, konsultuojasi su uosto naudotojais ir kitais atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais svarbiais klausimais šiose jos kompetencijai priklausančiose srityse:

a) uosto paslaugų teikimo uosto teritorijoje koordinavimas;

b) priemonės, skirtos susisiekimui žemyno gilumoje gerinti, įskaitant priemones, skirtas vežimui geležinkeliais ir vidaus vandens keliais plėtoti bei tokio vežimo efektyvumui didinti;

c) uoste taikomų administracinių procedūrų efektyvumas ir priemonės toms procedūroms supaprastinti;

d) aplinkosauginiai klausimai;

e) teritorijų planavimas ir

f) priemonės saugai uosto teritorijoje užtikrinti, įskaitant prireikus uosto darbuotojų sveikatą bei saugą.

3. Uosto paslaugų teikėjai sudaro uosto naudotojams galimybę susipažinti su atitinkama informacija apie uosto paslaugų mokesčių pobūdį ir dydį.

4. Uosto valdymo įstaiga ir uosto paslaugų teikėjai, vykdydami įsipareigojimus pagal šį straipsnį, saugo neskelbtinos komercinės informacijos konfidencialumą.

16 straipsnis

Skundų nagrinėjimas

1. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad būtų nustatyta veiksminga skundų, susijusių su šio reglamento taikymu jos jūrų uostuose, kuriems taikomas šis reglamentas, nagrinėjimo procedūra.

2. Skundai nagrinėjami išvengiant interesų konflikto ir funkciniu požiūriu nepriklausomai nuo uosto valdymo įstaigos arba uosto paslaugų teikėjų. Valstybės narės užtikrina, kad skundų nagrinėjimas būtų veiksmingai funkciniu požiūriu atskirtas nuo uostų nuosavybės ir valdymo, uosto paslaugų teikimo ir uosto naudojimo. Skundai nagrinėjami nešališkai ir skaidriai, tinkamai atsižvelgiant į teisę laisvai vykdyti komercinę ūkinę veiklą.

3. Skundai pateikiami uosto, kuriame, manoma, kilo ginčas, valstybėje narėje. Valstybės narės užtikrina, kad uostų naudotojai ir kiti atitinkami suinteresuotieji subjektai būtų informuoti apie tai, kur ir kaip pateikti skundą, taip pat apie institucijas, atsakingas už skundų nagrinėjimą.

4. Institucijos, atsakingos už skundų nagrinėjimą, prireikus bendradarbiauja savitarpio pagalbos tikslais, kai nagrinėjami ginčai, susiję su skirtingose valstybėse narėse įsisteigusiomis šalimis.

5. Už skundų nagrinėjimą atsakingos institucijos, atsižvelgiant į nacionalinę teisę, turi teisę prašyti uostų valdymo įstaigų, uosto paslaugų teikėjų ir uosto naudotojų pateikti joms su skundu susijusią informaciją.

6. Už skundų nagrinėjimą atsakingos institucijos, laikydamosi nacionalinės teisės, turi teisę priimti sprendimus, kurie yra privalomojo pobūdžio ir kuriems atitinkamais atvejais taikoma teisminė priežiūra.

7. Valstybės narės praneša Komisijai apie skundų nagrinėjimo procedūrą ir apie 3 dalyje nurodytas institucijas ne vėliau kaip … [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – apie visus tos informacijos pasikeitimus. Komisija skelbia ir reguliariai atnaujina tokią informaciją savo interneto svetainėje.

8. Valstybės narės prireikus keičiasi bendra informacija apie šio straipsnio taikymą. Komisija remia tokį bendradarbiavimą.

17 straipsnis

Atitinkamos institucijos

Valstybės narės užtikrina, kad uosto naudotojai ir kiti atitinkami suinteresuotieji subjektai būtų informuoti apie atitinkamas institucijas, nurodytas 11 straipsnio 5 dalyje, 12 straipsnio 3 dalyje ir 13 straipsnio 6 dalyje. Valstybės narės taip pat praneša Komisijai apie tas institucijas ne vėliau kaip … [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos], o vėliau – apie visus tos informacijos pasikeitimus. Komisija skelbia ir reguliariai atnaujina tokią informaciją savo interneto svetainėje.

18 straipsnis

Apeliaciniai skundai

1. Bet kuri teisėtą interesą turinti šalis turi teisę apskųsti uosto valdymo įstaigos, kompetentingos institucijos arba kitos atitinkamos nacionalinės institucijos pagal šį reglamentą priimtus sprendimus ar individualias priemones. Apeliacinės įstaigos yra nepriklausomos nuo susijusių šalių ir jos gali būti teismai.

2. Kai 1 dalyje nurodyta apeliacinė įstaiga nėra teisminio pobūdžio, ji raštu išdėsto savo sprendimų priežastis. Jos sprendimus taip pat kontroliuoja nacionalinis teismas.

19 straipsnis

Sankcijos

Valstybės narės nustato taisykles, kuriomis reglamentuojamos už šio reglamento pažeidimus taikytinos sankcijos, ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad jos būtų įgyvendinamos. Nustatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos. Valstybės narės apie tas priemones praneša Komisijai ne vėliau kaip … [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos] ir nedelsdamos jai praneša apie visus vėlesnius joms įtakos turinčius pakeitimus.

20 straipsnis

Ataskaita

Komisija ne vėliau kaip … [72 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos] Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia šio reglamento įgyvendinimo ir jo poveikio ataskaitą.

Rengiant tą ataskaitą atsižvelgiama į pažangą, padarytą ES uostų sektoriaus socialinio dialogo komiteto veiklos kontekste.

21 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio priemonės

1. Šis reglamentas netaikomas uosto paslaugų sutartims, kurios buvo sudarytos anksčiau nei … [šio reglamento priėmimo diena] ir yra ribotos trukmės.

2. Anksčiau nei … [šio reglamento priėmimo diena] sudarytos neribotos trukmės ar panašaus poveikio uosto paslaugų sutartys iš dalies pakeičiamos ne vėliau kaip iki 2025 m. liepos 1 d., kad atitiktų šį reglamentą.

22 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja dvidešimtą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje.

Jis taikomas nuo … [24 mėnesiai po šio reglamento įsigaliojimo dienos].

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta …

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*