



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

Briselē, 2016. gada 16. decembrī
(OR. en)

2013/0157 (COD)

PE-CONS 41/16

TRANS 369
MAR 248
FIN 621
CODEC 1368

LEĢISLATĪVIE AKTI UN CITI DOKUMENTI

Temats: EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus par ostu finanšu pārredzamību

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
REGULA (ES) 2016/...**

(... gada ...)

**ar ko izveido ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu un kopīgos noteikumus
par ostu finanšu pārredzamību**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 327, 12.11.2013., 111. lpp.

² OV C 114, 15.4.2014., 57. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2016. gada 14. decembra nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes ... lēmums.

tā kā:

- (1) Ostas ir pilnībā jāintegrē nepārtrauktā transporta un loģistikas ķēdē, lai veicinātu izaugsmi un Eiropas transporta tīkla un iekšējā tirgus efektīvāku izmantošanu un darbību. Tam nepieciešami moderni ostas pakalpojumi, kas veicina ostu efektīvu izmantošanu un labvēlīgu vidi investīcijām, lai attīstītu ostas saskaņā ar patreizējām un nākotnes transporta un loģistikas prasībām.
- (2) Ostas veicina Eiropas nozaru ilgtermiņa konkurētspēju pasaules tirgos, vienlaikus radot pievienoto vērtību un darbvietas visos Savienības piekrastes reģionos. Lai risinātu jūras transporta nozarē aktuālās problēmas un uzlabotu transporta un loģistikas ķēžu efektivitāti un ilgtspēju, ir būtiski līdztekus šai regulai īstenot administratīvās vienkāršošanas pasākumus, kas noteikti Komisijas 2013. gada 23. maija paziņojumā "Ostas – izaugsmes dzinējspēks".
- (3) Savā 2012. gada 3. oktobra paziņojumā "II vienotā tirgus akts: kopā jaunai izaugsmei" Komisija atgādināja par to, ka jūras transporta pievilcība ir atkarīga no ostas pakalpojumu pieejamības, efektivitātes un uzticamības, un par nepieciešamību risināt jautājumus par publiskā finansējuma un ostas maksu pārredzamību, kā arī par administratīvās vienkāršošanas centieniem ostās un pakalpojumu sniegšanai ostās noteikto ierobežojumu pārskatīšanu.

- (4) Piekļuves ostas pakalpojumu tirgum atvieglošana un jūras ostu finanšu pārredzamības un autonomijas ieviešana uzlabos ostas lietotājiem sniegto pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti un veicinās tādu situāciju, kas būs labvēlīgāka investēšanai ostās, tādējādi palīdzot samazināt izmaksas transporta lietotājiem un veicinot tuvsatiksmes kuģošanu, kā arī labāk integrējot jūras transportu, dzelzceļu, iekšējos ūdensceļus un autoceļus.
- (5) Muitas procedūru vienkāršošana var jūras ostām radīt būtiskas ekonomiskas priekšrocības konkurētspējas ziņā. Lai veicinātu godīgu konkurenci un vienkāršotu muitas formalitātes, ir svarīgi, lai dalībvalstu kompetentās iestādes pieņemtu pareizu un efektīvu uz risku balstītu pieeju. Šajā sakarā Komisijai ir jāapsver, vai ir vajadzīgi pienācīgi pasākumi, lai mazinātu ziņošanas formalitātes jūras ostās un novērstu negodīgu konkurenci.
- (6) Skaidra regulējuma izveidei ar pārredzamiem, taisnīgiem un nediskriminējošiem noteikumiem, kas attiecas uz ostas infrastruktūras un ostas pakalpojumu finansēšanu un maksu iekasēšanu, ir būtiska nozīme, lai nodrošinātu ostu komercstratēģijas un investīciju plānu un – attiecīgos gadījumos – valsts vispārējās ostu politikas pilnīgu atbilstību konkurences noteikumiem. Jo īpaši, finansiālo attiecību pārredzamība ļauj nodrošināt godīgu un efektīvu valsts atbalsta kontroli, tādējādi novēršot tirgus izkropļojumus. Tādēļ Padome 2014. gada 5. jūnija secinājumos aicināja Komisiju izpētīt valsts atbalsta pamatnostādnes jūras ostām ar mērķi nodrošināt godīgu konkurenci un stabilu tiesisko regulējumu ostu investīciju vajadzībām.

- (7) Lielākā daļa Savienības jūras satiksmes tranzītā šķērso ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013¹ izveidotā Eiropas transporta tīkla jūras ostas. Lai sasniegtu šīs regulas mērķi samērīgā veidā, neradot nevajadzīgu slogu citām ostām, šī regula būtu jāpiemēro Eiropas transporta tīkla jūras ostām, no kurām katrai ir nozīmīga loma Eiropas transporta sistēmā vai nu tāpēc, ka tā apkalpo vairāk nekā 0,1 % no kopējā ES kravas apjoma vai pasažieru kopskaita, vai tāpēc, ka tā uzlabo salu vai perifēro apgabalu reģionālo pieejamību. Tomēr šajā regulā būtu jāparedz iespēja dalībvalstīm pieņemt lēmumu par to, vai šo regulu piemērot visaptverošā tīkla jūras ostām, kas atrodas tālākajos reģionos. Dalībvalstīm vajadzētu būt arī iespējai noteikt atkāpes, lai novērstu nesamērīgu administratīvu slogu tām visaptverošā tīkla jūras ostām, kuru kravas pārvadājumu gada apjoms nedod pamatu šīs regulas piemērošanai pilnā apmērā.
- (8) Atklātās jūras loča pakalpojumi tieši neietekmē ostu efektivitāti, jo tos neizmanto tiešai ieiešanai ostās un izešanai no tām, un tādēļ tie nav jāiekļauj šajā regulā.
- (9) Šai regulai nekādā veidā nebūtu jāskar noteikumi, kuri dalībvalstīs reglamentē īpašumtiesību sistēmu, kas piemērojama jūras ostām, un tai būtu jāpieļauj dažādas ostu struktūras dalībvalstīs.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

- (10) Šī regula neparedz, ka būtu jāizmanto konkrēts jūras ostu pārvaldības modelis, un nekādā veidā neskar dalībvalstu kompetenci nodrošināt – saskaņā ar Savienības tiesību aktiem – ar ekonomiku nesaistītus pakalpojumus ar vispārēju nozīmi. Iespējami ir dažādi ostas pārvaldības modeļi ar noteikumu, ka tiek ievērota ostas pakalpojumu sniegšanas sistēma un šajā regulā izklāstītie kopīgie noteikumi par finanšu pārredzamību.
- (11) Saskaņā ar Līgumos izklāstītajiem vispārējiem principiem ostas pakalpojumu sniedzējiem vajadzētu būt brīvībai sniegt pakalpojumus jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula. Tomēr vajadzētu būt iespējai minētās brīvības īstenošanu pakļaut konkrētiem nosacījumiem.
- (12) Ar šo regulu nebūtu jāuzliek ierobežojumi ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei attiecībā uz tās maksas iekasēšanas sistēmas izveidi, ja vien ostas infrastruktūras lietošanas maksas, ko maksā ūdens transportlīdzekļu operatori vai kravu īpašnieki, ir pārredzamas, jo īpaši ja tās ir viegli identificējamās un nediskriminējošas, un sekmē infrastruktūras un pakalpojumu sniegšanas iekārtu uzturēšanu un attīstību un tādu pakalpojumu sniegšanu, kas ir vajadzīgi transporta operāciju veikšanai vai sekmēšanai ostas teritorijā un to ostu ūdens pievadceļos, kuri ir ostas pārvaldes iestādes kompetencē.

- (13) Lai nodrošinātu efektīvu, drošu un videi nekaitīgu ostas pārvaldību, ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei vajadzētu būt iespējai pieprasīt no ostas pakalpojumu sniedzējiem, lai tie būtu spējīgi apliecināt savu atbilstību minimālajām prasībām, lai sniegtu pakalpojumu atbilstīgā veidā. Minētās minimālās prasības būtu jāattiecina tikai uz skaidri noteiktu nosacījumu kopumu, ciktāl šīs prasības ir pārredzamas, objektīvas, nediskriminējošas, samērīgas un nepieciešamas ostas pakalpojumu sniegšanai. Saskaņā ar šīs regulas vispārīgajiem mērķiem minimālajām prasībām būtu jāsekmē ostas pakalpojumu augsta kvalitāte un nebūtu jārada tirgus šķēršļi.
- (14) Svarīgi, lai pēc ostas pārvaldes iestādes pieprasījuma visi ostas pakalpojumu sniedzēji būtu spējīgi apliecināt savu spēju apkalpot minimālo kuģu skaitu, nodrošinot nepieciešamo personālu un aprīkojumu. Tiem būtu jāievēro attiecīgie noteikumi, tostarp piemērojamie darba tiesību akti un attiecīgie koplīgumi, un kvalitātes prasības, ko izvirzījusi attiecīgā osta.
- (15) Lemjot par to, vai ostas pakalpojumu sniedzējs atbilst labas reputācijas prasībām, kompetentajai iestādei vai ostas pārvaldes iestādei būtu jāapsver, vai ir kādi imperatīvi iemesli, kas liek apšaubīt ostas pakalpojumu sniedzēja uzticamību, piemēram, notiesājoši spriedumi vai sodi par smagiem noziedzīgiem nodarījumiem vai piemērojamo Savienības un valsts tiesību smagiem pārkāpumiem.

- (16) Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai pieprasīt atbilstību sociālās un darba tiesību jomas pienākumiem ostas pakalpojumu sniegšanai attiecīgajā ostā.
- (17) Dalībvalstīm pirms ikviena lēmuma noteikt karoga prasību ūdens transportlīdzekļiem, kurus lielākoties izmanto vilkšanas un tauvošanas darbībām, būtu jāinformē Komisija. Šādam lēmumam nevajadzētu būt diskriminējošam, tas būtu jābalsta uz pārredzamiem un objektīviem iemesliem, un ar to nebūtu jārada nesamērīgi tirgus šķēršļi.
- (18) Ja tiek prasīta atbilstība minimālajām prasībām, tad procedūrai, saskaņā ar kuru piešķir tiesības sniegt ostas pakalpojumus, vajadzētu būt pārredzamai, objektīvai, nediskriminējošai un samērīgai un būtu jāļauj ostas pakalpojumu sniedzējiem sākt ostas pakalpojumu sniegšanu savlaicīgi.
- (19) Tā kā ostas atrodas ierobežotos ģeogrāfiskajos apgabalos, tad konkrētos gadījumos ostas pakalpojumu sniedzēju skaits varētu būt ierobežots atbilstoši ierobežotajai zemes platībai vai piekrastes teritorijai, ostas infrastruktūras specifikai vai ostas satiksmes raksturam, vai vajadzībai garantēt drošas, neapdraudētas vai vides ziņā ilgtspējīgas ostas darbības.
- (20) Jebkādam ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumam vajadzētu būt pamatotam ar skaidriem un objektīviem iemesliem, un tam nevajadzētu radīt nesamērīgus tirgus šķēršļus.

- (21) Ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei būtu jāpublicē, tostarp internetā un attiecīgā gadījumā *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, nodoms rīkot atlases procedūru ostas pakalpojuma sniegšanai. Šādā publikācijā būtu jāietver informācija par atlases procedūru, piedāvājumu iesniegšanas termiņu, attiecīgiem piešķiršanas kritērijiem un informāciju par to, kā var piekļūt attiecīgiem dokumentiem, kas nepieciešami pieteikuma sagatavošanai.
- (22) Lai nodrošinātu pārredzamību un vienlīdzīgu attieksmi, grozījumi līguma noteikumos tā darbības laikā būtu jāuzskata par jaunu līguma piešķiršanu, ja to dēļ līgums pēc rakstura būtiski atšķiras no sākotnējā līguma un līdz ar to liecina par pušu vēlēšanos mainīt būtiskus minētā līguma noteikumus.
- (23) Šai regulai nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības uzlikt ar ostas pakalpojumiem saistītas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības.
- (24) Savienībā ir daudz dažādu jūras ostu, kurās tiek izmantoti dažādi ostas pakalpojumu organizācijas modeļi. Tādējādi nebūtu piemēroti noteikt vienu vienīgu modeli. Ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei vajadzētu spēt ierobežot konkrēta ostas pakalpojuma sniedzēju skaitu, ja tas ir pamatoti viena vai vairāku iemeslu dēļ.

- (25) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES¹ 34. pantā noteikts, ka minētā direktīva neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti konkrētu veidu darbību veikšanai, ja dalībvalsts vai līgumslēdzēji var pierādīt, ka dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, uz to attiecas tieša konkurence tirgos, piekļuve kuriem nav ierobežota. Lai konstatētu, vai konkrētajā gadījumā tas tā ir, būtu jāizmanto Direktīvas 2014/25/ES 35. pantā izklāstītā procedūra. Tādējādi, ja, izmantojot minēto procedūru, tiek konstatēts, ka ostu nozare vai apakšnozare kopā ar tās ostas pakalpojumiem ir tieši pakļauta šādai konkurencei, uz to nebūtu jāattiecas noteikumiem, ar kuriem nosaka tirgus piekļuves ierobežojumus saskaņā ar šo regulu.
- (26) Izņemot gadījumus, kad piemēro konkurences tirgus atkāpi, ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei būtu iepriekš jāpublicē jebkurš nodoms ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu, un tam vajadzētu būt pilnībā pamatotam, lai dotu iespēju ieinteresētajām personām izteikt apsvērumus.
- (27) Ja ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai izmantojot juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, būtu jāveic pasākumi, lai novērstu interešu konfliktus un lai nodrošinātu taisnīgu un pārredzamu tirgus piekļuvi ostas pakalpojumiem gadījumos, kad ostas pakalpojumu sniedzēju skaits ir ierobežots. Šādus pasākumus varētu īstenot *inter alia* uzticot lēmuma pieņemšanu par ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumiem attiecīgai valsts iestādei, kas ir neatkarīga no ostas pārvaldes iestādes vai kompetentās iestādes.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

- (28) Dalībvalstu iespējai turpināt piemērot minimālās prasības un ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu nebūtu jāliedz tām savās ostās nodrošināt neierobežotu pakalpojumu sniegšanas brīvību.
- (29) Ostas pakalpojumu sniedzēju izvēles procedūrai vajadzētu būt atklātai un tās rezultātiem – publiski pieejamiem, tai vajadzētu būt nediskriminējošai, pārredzamai un iespēja tajā piedalīties būtu jādod visām ieinteresētajām personām.
- (30) Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību izmantošana, kuru rezultātā tiek ierobežots ostas pakalpojumu sniedzēju skaits, būtu attaisnojama tikai tad, ja tas skar sabiedrības intereses, lai nodrošinātu ostas pakalpojumu pieejamību visiem lietotājiem, ostas pakalpojumu pieejamību visu gadu, ostas pakalpojumu pieejamību kādai konkrētai lietotāju kategorijai, ostas darbību drošību, neapdraudētību vai ilgtspēju vides ziņā un teritoriālo kohēziju.
- (31) Lai gan sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības nosaka un uzliek valsts iestādes, Savienības vai valsts tiesību aktos ostai noteiktais vispārīgais pienākums bez diskriminācijas vai traucējumiem pieņemt jebkuru kuģi, kas fiziski var ienākt vai taukoties ostā, šajā regulā nebūtu jāuzskata par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām.

- (32) Šai regulai nebūtu jāliedz kompetentajām iestādēm piešķirt kompensāciju par darbībām, kas veiktas izpildot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, ar noteikumu, ka šāda kompensācija atbilst piemērojamajiem valsts atbalsta noteikumiem. Ja sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības var uzskatīt par pakalpojumiem ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, ir jānodrošina atbilstība Komisijas Lēmumam 2012/21/ES¹ un Komisijas Regulai (ES) Nr. 360/2012², kā arī 2012. gada 11. janvāra Komisijas Paziņojuma "Eiropas Savienības nostādnes par valsts atbalstu, ko piešķir kā kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanu" ievērošana.
- (33) Ja ir vairāki ostas pakalpojumu sniedzēji, ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei nevajadzētu pieļaut diskrimināciju starp ostas pakalpojumu sniedzējiem, un jo īpaši nevajadzētu pieļaut diskrimināciju par labu kādam uzņēmumam vai struktūrai, kurā tai ir kāda interese.

¹ Komisijas Lēmums 2012/21/ES (2011. gada 20. decembris) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 106. panta 2. punkta piemērošanu valsts atbalstam attiecībā uz kompensāciju par sabiedriskajiem pakalpojumiem dažiem uzņēmumiem, kuriem uzticēts sniegt pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 7, 11.1.2012., 3. lpp.).

² Komisijas Regula (ES) Nr. 360/2012 (2012. gada 25. aprīlis) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu de minimis atbalstam, ko piešķir uzņēmumiem, kuri sniedz pakalpojumus ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (OV L 114, 26.4.2012., 8. lpp.).

- (34) Ostas pārvaldes iestādei vai kompetentai iestādei vajadzētu būt iespējai izlemt, vai tā sniegs ostas pakalpojumus pati vai tieši uzticēs šādu pakalpojumu sniegšanu iekšējam operatoram. Ja pastāv ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojums, iekšējo operatoru veikta ostas pakalpojumu sniegšana būtu jāattiecina tikai uz to ostu vai ostām, kurām minētie iekšējie operatori tika izraudzīti, izņemot gadījumus, kuros piemēro konkurences tirgus atkāpi.
- (35) Dalībvalstīm būtu jāpatur pilnvaras nodrošināt pienācīgu sociālās aizsardzības līmeni ostas pakalpojumu sniegšanas uzņēmumu personālam. Šai regulai nebūtu jāskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normu piemērošana. Ir lietderīgi precizēt, ka – gadījumos, kad nepiemēro Padomes Direktīvu 2001/23/EK¹, – ja ostas pakalpojuma līguma noslēgšana ir saistīta ar ostas pakalpojuma sniedzēja maiņu, ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei tik un tā vajadzētu būt iespējai prasīt, lai līdzšinējā ostas pakalpojumu sniedzēja tiesības un pienākumi, kas izriet no darba līguma vai no darba attiecībām un ir spēkā minēto izmaiņu dienā, tiktu nodoti jaunizraudzītajam ostas pakalpojumu sniedzējam.
- (36) Ja šajā regulā paredzētie pasākumi ietver personas datu apstrādi, šāda apstrāde būtu jāveic saskaņā ar piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, un jo īpaši ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2016/679².

¹ Padomes Direktīva 2001/23/EK (2001. gada 12. marts) par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz darbinieku tiesību aizsardzību uzņēmumu, uzņēmējiesabiedrību vai uzņēmumu vai uzņēmējiesabiedrību daļu īpašnieka maiņas gadījumā (OV L 82, 22.3.2001., 16. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2016/679 (2016. gada 27. aprīlis) par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

- (37) Tādā sarežģītā nozarē ar augstu konkurenci kā ostas pakalpojumi personāla sākotnējai un periodiskai apmācībai ir būtiska nozīme pakalpojumu kvalitātes nodrošināšanā un ostas darbinieku darba aizsardzībā. Tādēļ dalībvalstīm būtu jāpanāk, lai ostas pakalpojumu sniedzēji nodrošinātu saviem darbiniekiem pienācīgu apmācību.
- (38) Daudzās ostās tirgus piekļuvi kravu apstrādes un pasažieru pakalpojumu sniedzējiem piešķir, izmantojot publiskus līgumus. Eiropas Savienības Tiesa ir apstiprinājusi, ka kompetentajām iestādēm, noslēdzot šādus līgumus, ir saistoši pārredzamības un nediskriminācijas principi. Tāpēc, kaut gan šīs regulas II nodaļa nebūtu jāpiemēro noteikumiem par kravas apstrādi un pasažieru pakalpojumiem, dalībvalstīm vajadzētu saglabāt iespēju brīvi nolemt II nodaļas noteikumus piemērot minētajiem diviem pakalpojumiem vai saglabāt savus spēkā esošos valstu tiesību aktus par piekļuvi tirgum attiecībā uz kravu apstrādi un pasažieru pakalpojumiem, vienlaikus ievērojot tiesas judikatūrā noteiktos galvenos principus.

- (39) Saskaņā ar Starptautiskās jūrniecības organizācijas Rezolūciju A.960 katrā loča pakalpojumu zonā ir nepieciešama loču augsti specializēta pieredze un zināšanas par vietējiem apstākļiem. Turklāt loča pakalpojumi parasti ir obligāti, un tos bieži organizē vai nodrošina pašas dalībvalstis. Pie tam Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/16/EK¹ par ostu valsts kontroli ločiem tiek uzticēts uzdevums ziņot kompetentajām iestādēm par acīmredzamām nepilnībām, kas var mazināt ūdens transportlīdzekļa navigācijas drošību vai apdraudēt jūras vidi vai kaitēt tai. Turklāt, ja drošības nosacījumi to ļauj, svarīgi, lai visas dalībvalstis rosinātu izmantot sertifikātu par atbrīvošanu no loča pakalpojumu izmantošanas vai līdzvērtīgus mehānismus ar mērķi uzlabot efektivitāti ostās, jo īpaši, lai stimulētu tuvsatiksmes kuģošanu. Lai novērstu potenciālus interešu konfliktus starp darbību sabiedrības interesēs un komerciāliem apsvērumiem, šīs regulas II nodaļa nebūtu jāpiemēro loča pakalpojumiem. Tomēr dalībvalstīm vajadzētu saglabāt iespēju brīvi nolemt II nodaļu piemērot loča pakalpojumiem. Ja tās nolemj to darīt, būtu attiecīgi jāinformē Komisija, lai nodrošinātu attiecīgas informācijas izplatīšanu.
- (40) Neskarot Savienības konkurences noteikumus, šai regulai nebūtu jāietekmē dalībvalstu tiesības attiecīgos gadījumos regulēt maksas, lai izvairītos no pārāk lielu maksu noteikšanas par ostas pakalpojumiem, gadījumos, kad ostas pakalpojumu tirgus apstākļi ir tādi, ka nav iespējams sasniegt efektīvu konkurenci.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/16/EK (2009. gada 23. aprīlis) par ostas valsts kontroli (OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.).

- (41) Finansiālas attiecības starp jūras ostām, kas saņem publisko finansējumu, un ostas pakalpojumu sniedzējiem, no vienas puses, un publiskajām iestādēm, no otras puses, būtu jāpadara pārredzamas, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un lai izvairītos no tirgus izkropļojumiem. Šajā ziņā šai regulai uz citu kategoriju adresātiem būtu jāattiecinā finansiālo attiecību pārredzamības princips, kas izklāstīts Komisijas Direktīvā 2006/111/EK¹, neskarot minētās direktīvas darbības jomu.
- (42) Šajā regulā ir jāparedz noteikumi par finansiālo attiecību pārredzamību, lai novērstu negodīgu konkurenci starp ostām Savienībā, jo īpaši tāpēc, ka Eiropas transporta tīkla jūras ostas ir tiesīgas pieteikties Savienības finansējumam, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, kas izveidots ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1316/2013².
- (43) Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, publiskā finansējuma piešķiršanas un izmantošanas pārredzamību un izvairītos no tirgus izkropļojumiem, ostas pārvaldes iestādei, ja tā saņem publisko finansējumu un darbojas arī kā pakalpojumu sniedzējs, ir jānosaka pienākums veikt uzskaiti par publiski finansētām darbībām, ko tā veic kā ostas pārvaldes iestāde, atsevišķi no uzskaites par tām darbībām, kas veiktas uz konkurences pamata. Jebkurā gadījumā būtu jānodrošina atbilstība valsts atbalsta noteikumiem.

¹ Komisijas Direktīva 2006/111/EK (2006. gada 16. novembris) par dalībvalstu un publisku uzņēmumu finansiālo attiecību pārredzamību, kā arī par dažu uzņēmumu finanšu pārredzamību (OV L 318, 17.11.2006., 17. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1316/2013 (2013. gada 11. decembris), ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010 (OV L 348, 20.12.2013., 129. lpp.).

- (44) Lai nodrošinātu pārredzamību, gadījumos, kad osta vai cita vienība veic bagarēšanu ostas teritorijā, uzskaitē par bagarēšanu būtu jāveic atsevišķi no uzskaites par citām darbībām.
- (45) Neskarot Savienības tiesību aktus un Komisijas prerogatīvas, ir svarīgi, lai Komisija, laikus un apspriežoties ar visām ieinteresētajām personām, noteiktu, uz kurām publiskajām investīcijām ostas infrastruktūrā attiecas Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014¹ (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula) un uz kuru infrastruktūru valsts atbalsts neattiecas, ņemot vērā, ka daži infrastruktūras veidi, tostarp piekļuves un aizsardzības infrastruktūra, nav saistīti ar ekonomiku, ar noteikumu, ka tā ar vienādiem un nediskriminējošiem noteikumiem ir pieejama visiem potenciālajiem lietotājiem.
- (46) Ostas pakalpojumu maksas, ko iekasē ostas pakalpojumu sniedzēji, kuri pakalpojumus sniedz saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, un maksas, ko piemēro loča pakalpojumu sniedzēji, kuriem nav reālas konkurences, varētu radīt lielāku cenas ļaunprātīgas izmantošanas risku gadījumos, kad pastāv monopolietekme. Attiecībā uz minētajiem pakalpojumiem būtu jāparedz kārtība, lai nodrošinātu, ka maksas tiek noteiktas pārredzamā, objektīvā un nediskriminējošā veidā un ir samērīgas ar sniegtā pakalpojuma izmaksām.

¹ Komisijas Regula (ES) Nr. 651/2014 (2014. gada 17. jūnijs), ar ko noteiktas atbalsta kategorijas atzīst par saderīgām ar iekšējo tirgu, piemērojot Līguma 107. un 108. pantu (OV L 187, 26.6.2014., 1. lpp.).

- (47) Lai ostu infrastruktūras lietošanas maksas būtu efektīvas, tās katrā atsevišķā ostā būtu jānosaka pārredzami saskaņā ar ostu komercstratēģiju un investīciju plāniem un – attiecīgā gadījumā – ar vispārējām prasībām, kas noteiktas attiecīgās dalībvalsts vispārējās ostu politikas ietvaros.
- (48) Šai regulai nebūtu jāietekmē ostu un to klientu tiesības attiecīgos gadījumos vienoties par komerciāli konfidencialām atlaidēm. Ar šo regulu nav iecerēts prasīt, lai par šādām atlaidēm tiktu informēta sabiedrība un trešās personas. Tomēr ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei, pirms tā ievieš dažādas cenas, būtu vismaz jāpublicē standarta maksas.
- (49) Būtu jāatļauj ostu infrastruktūras lietošanas maksu variēšana, lai veicinātu tuvsatiksmes kuģošanu un piesaistītu ūdens transportlīdzekļus, kuru transporta operāciju, jo īpaši transporta operāciju atklātā jūrā vai jūras transporta operāciju krastā, vides raksturlielumi, enerģijas efektivitāte vai oglekļa dioksīda efektivitāte pārsniedz vidējo līmeni. Tam vajadzētu palīdzēt veicināt vides un klimata pārmaiņu politikas mērķu sasniegšanu un ostas un tās apkārtnes ilgtspējīgu attīstību, jo īpaši veicinot ostā ienākošo un stāvošo ūdens transportlīdzekļu ietekmes uz vidi samazināšanu.

- (50) Atkarībā no ostas ekonomiskās stratēģijas, ostas telpiskās plānošanas politikas vai ostas komercprakses un – attiecīgā gadījumā – no attiecīgās dalībvalsts vispārējās ostu politikas, ostas infrastruktūras lietošanas maksu variēšana var radīt situāciju, kad no dažām lietotāju kategorijām maksu neiekasē. Šādas lietotāju kategorijas cita starpā varētu būt hospitāļkuģi, zinātnisku, kultūras vai humanitāru misiju kuģi, velkoņi un peldošas ostas apkalpošanas iekārtas.
- (51) Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm būtu jāizstrādā norādījumi par kopīgiem kuģu klasifikācijas kritērijiem, kas paredzēti brīvprātīgai maksas iekasēšanai atkarībā no vides raksturlielumiem, ņemot vērā starptautiski apstiprinātus standartus.
- (52) Ir jānodrošina, ka notiek apspriešanās ar ostas lietotājiem un citām ieinteresētajām personām par būtiskiem jautājumiem, kas saistīti ar sekmīgu ostas attīstību, maksu iekasēšanas politiku, darbības rezultātiem un spēju piesaistīt un veicināt saimniecisko darbību. Šādi būtiski jautājumi ietver ostas pakalpojumu koordināciju ostas teritorijā, savienojumus ar iekšzemi efektivitāti un ostas administratīvo procedūru efektivitāti, kā arī vides jautājumus. Šādām apspriešanām nevajadzētu skart nevienu citu konkrētu kompetenci, kas saistīta ar minētajiem jautājumiem, nedz arī iespēju dalībvalstīm rīkot minētās apspriešanās valsts līmenī. Ostas pārvaldes iestādei būtu jo īpaši jāapspiežas ar ostas lietotājiem un citām attiecīgām ieinteresētajām personām par ostas attīstības plāniem.
- (53) Lai panāktu pienācīgu un efektīvu šīs regulas piemērošanu, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka pastāv efektīva procedūra sūdzību izskatīšanai.

- (54) Dalībvalstu iestādēm būtu jāsadarbojas, izskatot sūdzības strīdos, kuros iesaistītās puses uzņēmējdarbību veic dažādās dalībvalstīs, un būtu jāveic vispārīgas informācijas apmaiņa par sūdzību izskatīšanu, lai sekmētu šīs regulas vienveidīgu piemērošanu.
- (55) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķus, proti, nodrošināt ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu, kā arī piemērotu sistēmu, lai piesaistītu vajadzīgās investīcijas visās Eiropas transporta tīkla jūras ostās, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs ostu un ar to saistītās jūrlietu uzņēmējdarbības Eiropas dimensijas vai starptautiskās un pārrobežu būtības dēļ, bet ņemot vērā to, ka ir nepieciešami vienlīdzīgi konkurences apstākļi Eiropas līmenī, minētos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

- (56) ES ostu nozares sociālā dialoga komiteja nodrošina sociālajiem partneriem satvaru, kurā izstrādāt kopīgu pieeju sociālajiem problēmjaudājumiem saistībā ar darba tiesiskajām attiecībām ostās, tostarp darba apstākļiem, darba aizsardzības jautājumiem, apmācības prasībām un profesionālo kvalifikāciju. Minētais satvars būtu jāizstrādā, jo īpaši ņemot vērā uz tirgu balstītās un tehnoloģiskās attīstības tendences, un tam būtu jāsekmē nozares pievilcība gados jauniem darba ņēmējiem un sievietes dzimuma darba ņēmējām, ņemot vērā to, cik svarīgi ir aizsargāt Eiropas jūras ostu konkurētspēju un veicināt labus darba apstākļus. Pilnībā respektējot sociālo partneru autonomiju un ņemot vērā tehnoloģisko progresu un sasniegumus transporta loģistikas jomā, ES ostu nozares sociālā dialoga komiteja tiek aicināta sagatavot pamatnostādnes par tādu apmācības prasību izstrādi, ar kurām novērst negadījumus darbavietā un ostu darbiniekiem nodrošināt augstākā līmeņa darba aizsardzību. Sociālajiem partneriem būtu arī jāapzina dažādi jūras ostu darba organizācijas modeļi, kas nodrošina kvalitatīvas darbvietas un drošus darba apstākļus un reaģē uz ostu darbaspēka pieprasījuma svārstībām. Svarīgi, lai Komisija atbalstītu un veicinātu ES ostu nozares sociālā dialoga komitejas darbu.
- (57) Šajā regulā tiek respektētas pamattiesības un ievēroti principi, kas īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

I NODAĻA

Priekšmets, darbības joma un definīcijas

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu nosaka:
 - a) ostas pakalpojumu sniegšanas sistēmu;
 - b) kopīgus noteikumus par finanšu pārredzamību un par ostas pakalpojumu un ostas infrastruktūras lietošanas maksām.
2. Šo regulu piemēro šādu kategoriju ostas pakalpojumu ("ostas pakalpojumi") sniegšanai ostas teritorijā vai ūdens pievadceļā uz ostu:
 - a) degvielas uzņemšana;
 - b) kravas apstrāde;
 - c) tauvošana;
 - d) pasažieru pakalpojumi;
 - e) kuģu atkritumu un kravu atlieku savākšana;
 - f) loča pakalpojumi; un
 - g) vilkšana.

3. Regulas 11. panta 2. punktu piemēro arī bagarēšanai.
4. Šo regulu piemēro visām Eiropas transporta tīkla jūras ostām, kas uzskaitītas Regulas (ES) Nr. 1315/2013 II pielikumā.
5. Dalībvalstis var nolemt šo regulu nepiemērot visaptverošā tīkla jūras ostām, kas atrodas tālākajos reģionos, kas minēti Līguma par Eiropas Savienības darbību 349. pantā. Ja dalībvalstis nolemj nepiemērot šo regulu šādām jūras ostām, tās šādu lēmumu paziņo Komisijai.
6. Dalībvalstis šo regulu var piemērot arī citām jūras ostām. Ja dalībvalstis nolemj piemērot šo regulu citām jūras ostām, tās savu lēmumu paziņo Komisijai.
7. Šī regula neskar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/23/ES¹, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/24/ES² un Direktīvu 2014/25/ES.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/23/ES (2014. gada 26. februāris) par koncesijas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu (OV L 94, 28.3.2014., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES (2014. gada 26. februāris) par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.).

2. pants
Definīcijas

Šajā regulā:

- 1) "degvielas uzņemšana" ir cietas, šķidras vai gāzveida degvielas vai jebkura cita tāda enerģijas avota nodrošināšana, ko izmanto ūdens transportlīdzekļa dzinējā, kā arī vispārīga un specifiska enerģijas nodrošināšana ūdens transportlīdzeklī, kamēr tas atrodas piestātnē;
- 2) "kravas apstrāde" ir tādas kravas organizēšana un apstrāde starp to vedošo ūdens transportlīdzekli un krastu, kura var būt importa, eksporta vai tranzīta krava, ietverot kravas apstrādi, piestiprināšanu, atsaitēšanu, iekraušanu, transportēšanu un pagaidu uzglabāšanu attiecīgajā kravas apstrādes terminālī, un tieši saistīta ar kravas pārvadāšanu, bet izņemot, ja vien dalībvalsts nenosaka citādi, uzglabāšanu, izsaiņošanu, atkārtotu iesaiņošanu vai jebkurus citus pievienotās vērtības pakalpojumus, kas saistīti ar minēto kravu;
- 3) "kompetentā iestāde" ir jebkura publiska vai privāta struktūra, kas, pārstāvot vietēju, reģionālu vai valsts līmeni, ir tiesīga saskaņā ar valsts tiesību aktiem vai instrumentiem kopā ar ostas pārvaldes iestādi vai tās vietā veikt darbības, kas saistītas ar ostas darbību organizēšanu un administrēšanu;

- 4) "bagarēšana" ir smilts, nogulšņu vai citu vielu aizvākšana no gultnes ūdens pievadceļā uz ostu vai ostas teritorijā, kura ir ostas pārvaldes iestādes kompetencē, tostarp aizvākto materiālu likvidēšana, lai ūdens transportlīdzekļi varētu piekļūt ostai; tā ietver gan sākotnējo aizvākšanu (kapitālā bagarēšana), gan kārtējo bagarēšanu, kas tiek veikta, lai saglabātu ūdens pievadceļu pieejamu, bet tas nav lietotājam piedāvāts ostas pakalpojums;
- 5) "ostas pārvaldes iestāde" ir publiska vai privāta struktūra, kuras mērķis vai kuras pilnvaras saskaņā ar valsts tiesību aktiem vai instrumentiem ir vietējā līmenī veikt - neatkarīgi no tā, vai kopā ar citām darbībām vai atsevišķi – ostas infrastruktūras administrēšanu un pārvaldīšanu, un vienu vai vairākus šādus uzdevumus attiecīgajā ostā: koordinēt ostas satiksmi, pārvaldīt ostas satiksmi, koordinēt attiecīgajā ostā esošo operatoru darbības un/vai kontrolēt attiecīgajā ostā esošo operatoru darbības;
- 6) "tauvošana" ir pietauvošanas un attauvošanas pakalpojumi, tostarp pārvietošana gar piestātni, kas vajadzīgi ūdens transportlīdzekļa drošai darbībai ostas iekšienē vai ūdens pievadceļā uz ostu;

- 7) "pasažieru pakalpojumi" ir pasažieru, to bagāžas un to transportlīdzekļu organizēšana un apkalpošana starp vedošo ūdens transportlīdzekli un krastu, un ietver arī personas datu apstrādi un pasažieru pārvešanu attiecīgā pasažieru termināļa robežās;
- 8) "loča pakalpojums" ir ūdens transportlīdzekļa pavadona pakalpojums, ko veic locis vai loču stacija nolūkā nodrošināt ūdens transportlīdzekļa drošu ienākšanu ostā vai iziešanu no tās pa ūdens pievadceļu vai drošu navigāciju ostā;
- 9) "ostas infrastruktūras lietošanas maksa" ir maksa, ko iekasē, lai sniegtu tiešu vai netiešu labumu ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei, par infrastruktūras, iekārtu un pakalpojumu izmantošanu, tostarp par attiecīgās ostas ūdens pievadceļu izmantošanu, kā arī par piekļuvi pasažieru apkalpošanai un kravu apstrādei, bet tā neietver samaksu par zemes nomu un līdzvērtīgas maksas;
- 10) "kuģu atkritumu un kravu atlieku savākšana" ir kuģu atkritumu uzņemšana vai kravu atlieku uzņemšana ar jebkuru stacionāru, peldošu vai pārvietojamu iekārtu, kas spēj uzņemt šādus atkritumus vai atliekas, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/59/EK¹;
- 11) "ostas pakalpojumu maksa" ir maksa, ko iekasē par labu ostas pakalpojumu sniedzējam un ko maksā attiecīgā pakalpojuma lietotāji;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/59/EK (2000. gada 27. novembris) par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai (OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.).

- 12) "ostas pakalpojumu līgums" ir oficiāla un juridiski saistoša vienošanās vai akts ar līdzvērtīgu juridisku spēku, kurš noslēgts starp ostas pakalpojumu sniedzēju un ostas pārvaldes iestādi vai kompetento iestādi un kura priekšmets ir viena vai vairāku ostas pakalpojumu sniegšana, neskarot ostas pakalpojumu sniedzēju izraudzīšanās veidu;
- 13) "ostas pakalpojumu sniedzējs" ir fiziska vai juridiska persona, kas par atlīdzību sniedz vai vēlas sniegt vienas vai vairāku kategoriju ostas pakalpojumus;
- 14) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir prasība, kas definēta vai noteikta, lai nodrošinātu tos vispārējas nozīmes ostas pakalpojumus vai darbības, ko operators, ja tas ņemtu vērā savas komerciālās intereses, neuzņemtos vai neuzņemtos tādā pašā mērā vai ar tādiem pašiem nosacījumiem;
- 15) "tuvsatiksmes kuģošana" ir kravas un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām, kas atrodas Eiropas ģeogrāfiskajās robežās, vai starp šīm ostām un ostām, kas atrodas valstīs ārpus Eiropas, kurām ir slēgtas jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar Eiropu;
- 16) "jūras osta" ir sauszemes un ūdens teritorija, ko veido tāda infrastruktūra un aprīkojums, lai principā būtu iespējama ūdens transportlīdzekļu pieņemšana, iekraušana tajos un izkraušana no tiem, preču uzglabāšana, minēto preču pieņemšana un piegāde un pasažieru, apkalpes un citu personu iekāpšana un izkāpšana, un cita infrastruktūra, kas nepieciešama transporta operatoriem ostas teritorijā;

- 17) "vilkšana" ir palīdzība, kas sniegta ūdens transportlīdzeklim, izmantojot velkoni, lai nodrošinātu drošu ienākšanu ostā vai iziešanu no tās vai drošu navigāciju ostā, palīdzot ūdens transportlīdzeklim veikt manevrus;
- 18) "ūdens pievadceļš" ir piekļuve ostai pa ūdeni no atklātas jūras, piemēram, ostas pieejas, kuģu ceļi, upes, jūras kanāli un fjordi, ar nosacījumu, ka šāds ūdensceļš ietilpst ostas pārvaldes iestādes kompetencē.

II NODAĻA

Ostas pakalpojumu sniegšana

3. pants

Ostas pakalpojumu organizācija

1. Piekļuvi tirgum, lai sniegtu ostas pakalpojumus jūras ostās, saskaņā ar šo regulu var pakļaut:
- a) ostas pakalpojumu sniegšanas minimālajām prasībām;
 - b) ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežošanai;
 - c) sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām;
 - d) ar iekšējiem operatoriem saistītiem ierobežojumiem.

2. Dalībvalstis var savos valsts tiesību aktos nolemt vienai vai vairākām ostas pakalpojumu kategorijām nepiemērot jebkuru no 1. punktā minētajiem nosacījumiem.
3. Noteikumi par piekļuvi ostas telpām, iekārtām un aprīkojumam ir taisnīgi, pamatoti un nediskriminējoši.

4. pants

Ostas pakalpojumu sniegšanas minimālās prasības

1. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var prasīt ostas pakalpojumu sniedzējiem, tostarp apakšuzņēmējiem, ievērot minimālās prasības, lai veiktu attiecīgo ostas pakalpojumu.
2. Minimālās prasības, kas paredzētas 1. punktā, var attiekties tikai uz:
 - a) ostas pakalpojumu sniedzēja, tā personāla vai tādu fizisko personu, kuras faktiski un nepārtraukti pārvalda ostas pakalpojumu sniedzēja darbības, profesionālo kvalifikāciju;
 - b) ostas pakalpojumu sniedzēja finansiālajām spējām;
 - c) aprīkojumu, kas nepieciešams, lai nodrošinātu attiecīgo ostas pakalpojumu normālos un drošos apstākļos, un spējām uzturēt šo aprīkojumu vajadzīgajā līmenī;

- d) attiecīgā ostas pakalpojuma pieejamību visiem lietotājiem, visās pietātnēs un bez pārtraukuma visu diennakti, visu gadu;
- e) atbilstību prasībām par kuģošanas drošību vai par drošību un drošumu attiecībā uz ostu vai piekļuvi ostai, tās iekārtām, aprīkojumu un darba ņēmējiem un citām personām;
- f) atbilstību vietējām, valsts, Savienības un starptautiskajām vides prasībām;
- g) atbilstību sociālās un darba tiesību jomas pienākumiem, kurus piemēro attiecīgās ostas dalībvalstī, tostarp piemērojamo koplīgumu noteikumiem, apkalpes komplektēšanas prasībām un prasībām attiecībā uz jūrnieku darba un atpūtas stundām un piemērojamiem noteikumiem par darba inspekcijām;
- h) ostas pakalpojumu sniedzēja labu reputāciju, kā noteikts saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem labas reputācijas jomā, ņemot vērā jebkākus imperatīvus iemeslus, kas liek apšaubīt ostas pakalpojumu sniedzēja uzticamību.

3. Neskarot 4. punktu, ja dalībvalsts uzskata, ka ir jānosaka karoga prasība, lai nodrošinātu pilnīgu atbilstību 2. punkta g) apakšpunktam attiecībā uz ūdens transportlīdzekļiem, kurus lielākoties izmanto vilkšanas vai tauvošanas darbībām tās teritorijā esošajās ostās, tā informē Komisiju par savu lēmumu pirms tā publicē paziņojumu par līgumu vai, ja nav paziņojuma par līgumu, pirms tā nosaka karoga prasību.
4. Minimālās prasības:
 - a) ir pārredzamas, objektīvas, nediskriminējošas, samērīgas un attiecas uz konkrētā ostas pakalpojuma kategoriju un veidu;
 - b) tiek ievērotas līdz brīdim, kad izbeidzas tiesības sniegt ostas pakalpojumu.
5. Ja minimālās prasības ietver īpašas zināšanas par vietējiem apstākļiem, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde nodrošina, ka pastāv adekvāta piekļuve informācijai saskaņā ar pārredzamiem un nediskriminējošiem nosacījumiem.
6. Gadījumos, kas paredzēti 1. punktā, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde publicē minimālās prasības, kas minētas 2. punktā, un procedūru, ar kuru piešķir tiesības sniegt ostas pakalpojumus saskaņā ar minētajām prasībām, līdz ... [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās] vai minimālās prasības, kuras ir piemērojamas pēc minētā datuma, – vismaz trīs mēnešus pirms dienas, sākot ar kuru minētās prasības ir jāpiemēro. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde par jebkurām kritēriju un procedūru izmaiņām laikus informē ostas pakalpojumu sniedzējus.
7. Šo pantu piemēro, neskarot 7. pantu.

5. pants

Atbilstības minimālajām prasībām nodrošināšanas procedūra

1. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde pret ostas pakalpojumu sniedzējiem izturas pārredzami, objektīvi, nediskriminējoši un samērīgi.
2. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde piešķir vai atsaka piešķirt tiesības sniegt ostas pakalpojumus, pamatojoties uz minimālajām prasībām, kas noteiktas saskaņā ar 4. pantu, saprātīgā termiņā, kas jebkurā gadījumā nepārsniedz četrus mēnešus no pieprasījuma par šādu tiesību piešķiršanu un vajadzīgo dokumentu saņemšanas.
3. Visus šādus ostas pārvaldes iestādes vai kompetentās iestādes atteikumus pienācīgi pamato, balstoties uz 4. panta 2. punktā izklāstītajām minimālajām prasībām.
4. Ja ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde ierobežo vai izbeidz tiesības sniegt ostas pakalpojumu, to visos gadījumos pienācīgi pamato un tas notiek saskaņā ar 1. punktu.

6. pants

Ostas pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumi

1. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var ierobežot konkrēta ostas pakalpojuma ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu viena vai vairāku turpmāk minēto iemeslu dēļ:
 - a) sauszemes vai piekrastes teritorijas nepietiekamība vai to rezervēta izmantošana ar noteikumu, ka ierobežojums ir saskaņā ar lēmumiem vai plāniem, par kuriem vienojusies ostas pārvaldes iestāde un vajadzības gadījumā arī visas citas publiskās iestādes, kuras ir kompetentas saskaņā ar valsts tiesību aktiem;
 - b) šādas ierobežošanas trūkums kavē izpildīt sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, kā tās noteikts 7. pantā, tostarp, ja šāds trūkums rada pārāk augstas izmaksas ostas pārvaldes iestādei, kompetentajai iestādei vai ostas lietotājiem saistībā ar šādu saistību izpildi;
 - c) šādas ierobežošanas trūkums ir pretrunā vajadzībai garantēt drošas, neapdraudētas vai videi nekaitīgas ostas darbības;
 - d) ostas infrastruktūras specifika vai ostas satiksmes raksturs neļauj ostā darboties vairākiem ostas pakalpojumu sniedzējiem;

e) ja saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 35. pantu ir konstatēts, ka ostu nozare vai apakšnozare kopā ar saviem ostas pakalpojumiem dalībvalstī veic darbību, kas ir tieši pakļauta konkurencei saskaņā ar minētās direktīvas 34. pantu. Tādā gadījumā nepiemēro šā panta 2. un 3. punktu.

2. Lai ieinteresētajām personām dotu iespēju saprātīgā termiņā iesniegt savus komentārus, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde katru priekšlikumu ierobežot ostu pakalpojumu sniedzēju skaitu saskaņā ar 1. punktu kopā ar tāda priekšlikuma pamatojumu publicē vismaz trīs mēnešus pirms lēmuma ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu pieņemšanas.
3. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde publicē pieņemto lēmumu ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu.
4. Ja ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde nolemj ierobežot ostas pakalpojumu sniedzēju skaitu, tā veic atlases procedūru, kurā var piedalīties visas ieinteresētās personas un kura ir nediskriminējoša un pārredzama. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde publicē informāciju par sniedzamo ostas pakalpojumu un par atlases procedūru un nodrošina, ka visām ieinteresētajām personām ir efektīvi pieejama visa būtiskā informācija, kas tām ir nepieciešama pieteikumu sagatavošanai. Ieinteresētajām personām tiek dots pietiekami ilgs laikposms, lai tās varētu veikt pilnvērtīgu novērtējumu un sagatavot savus pieteikumus. Parastos apstākļos šāds laikposms ir ne īsāks kā 30 dienas.

5. Šā panta 4. punktu nepiemēro gadījumos, kas minēti šā panta 1. punkta e) apakšpunktā un 7. punktā un 8. pantā.
6. Ja ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde ostas pakalpojumus sniedz pati vai izmantojot juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā tieši vai netieši kontrolē, attiecīgā dalībvalsts veic šādus pasākumus, kādi ir vajadzīgi, lai novērstu interešu konfliktus. Ja šādu pasākumu nav, pakalpojumu sniedzēju skaits nav mazāks par diviem, ja vien viens vai vairāki no 1. punktā uzskaitītajiem iemesliem neattaisno pakalpojumu sniedzēju skaita ierobežojumu līdz vienam pakalpojumu sniedzējam.
7. Dalībvalstis var nolemt, ka tās visaptverošā tīkla ostas, kuras neatbilst Regulas (ES) Nr. 1315/2013 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta kritērijiem, var ierobežot pakalpojumu sniedzēju skaitu konkrētam ostas pakalpojumam. Dalībvalstis par šādu lēmumu informē Komisiju.

7. pants

Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības

1. Dalībvalstis var nolemt ostas pakalpojumu sniedzējiem uzlikt ar ostas pakalpojumiem saistītas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības un var uzticēt ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei tiesības uzlikt šādas saistības, lai nodrošinātu vismaz vienu no turpmāk minētajiem elementiem:
 - a) ostas pakalpojuma pieejamību visiem ostas lietotājiem, visās pietātnēs bez pārtraukuma visu diennakti, visu gadu;
 - b) pakalpojuma pieejamību visiem lietotājiem ar vienlīdzīgiem noteikumiem;
 - c) pakalpojuma cenas pieejamību konkrētu kategoriju lietotājiem;
 - d) ostas darbību drošumu, drošību vai vides ilgtspēju;
 - e) adekvātu transporta pakalpojumu nodrošināšanu sabiedrībai; un
 - f) teritoriālo kohēziju.
2. Šā panta 1. punktā minētās sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības ir skaidri definētas, pārredzamas, nediskriminējošas un pārbaudāmas un tās visiem ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas veic uzņēmējdarbību Savienībā, garantē vienlīdzīgu piekļuvi.

3. Ja dalībvalsts nolemj piemērot sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības vienam un tam pašam pakalpojumam visās savās jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula, tā paziņo minētās saistības Komisijai.
4. Gadījumā, ja ostas pakalpojumi, par kuriem ir noteiktas sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības, tiek pārtraukti vai ja ir tūlītējs risks, ka tas varētu notikt, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var veikt ārkārtas pasākumu. Ārkārtas pasākums var izpausties kā tieša piešķiršana, uzdodot pakalpojuma sniegšanu citam pakalpojumu sniedzējam uz laikposmu līdz diviem gadiem. Minētajā laikposmā ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde vai nu sāk jaunu procedūru, lai izvēlētos ostas pakalpojumu sniedzēju, vai piemēro 8. pantu. Kolektīvā protesta rīcība, kas notiek saskaņā ar valsts tiesību aktiem, nav uzskatāma par ostas pakalpojumu sniegšanas pārtraukumu, attiecībā uz kuru var veikt ārkārtas pasākumu.

8. pants

Iekšējais operators

1. Neskarot 6. panta 6. punktu, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var nolemt ostas pakalpojumu sniegt pati vai izmantot juridiski patstāvīgu vienību, kuru tā kontrolē līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības, ar noteikumu, ka 4. pantu vienlīdzīgi piemēro visiem operatoriem, kuri sniedz attiecīgo ostas pakalpojumu. Šādā gadījumā šīs regulas nolūkos ostas pakalpojumu sniedzēju uzskata par iekšējo operatoru.

2. Uzskata, ka ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde kontrolē juridiski patstāvīgu vienību līdzīgi tam, kā tā kontrolē savas struktūrvienības, tikai tad, ja tai ir izšķiroša ietekme uz attiecīgās juridiskās vienības stratēģiskajiem mērķiem un svarīgiem lēmumiem.
3. Gadījumos, kas paredzēti 6. panta 1. punkta a) līdz d) apakšpunktā, iekšējam operatoram ir atļauta ostas pakalpojuma sniegšana tikai tajā ostā vai ostās, kurā vai kurās tam uzdots ostas pakalpojuma sniegšana.

9. pants

Darbinieku tiesību aizsardzība

1. Šī regula neskar dalībvalstu sociālo un darba tiesību normu piemērošanu.
2. Neskarot Savienības un valsts tiesību aktus, tostarp piemērojamus koplīgumus starp sociālajiem partneriem, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde prasa, lai izraudzītais ostas pakalpojumu sniedzējs nodrošinātu personālam darba apstākļus saskaņā ar piemērojamiem sociālās un darba tiesību jomas pienākumiem un ievērotu sociālos standartus, kas izklāstīti Savienības tiesību aktos, valsts tiesību aktos vai koplīgumos.

3. Ja koncesijas vai publiska līguma piešķiršanas dēļ mainās ostas pakalpojumu sniedzējs, ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde var prasīt, lai līdzšinējā ostas pakalpojumu sniedzēja tiesības un pienākumi, kas izriet no darba līguma vai no darba attiecībām, kā definēts valsts tiesību aktos, un ir spēkā minēto izmaiņu dienā, tiktu nodoti jaunizraudzītajam ostas pakalpojumu sniedzējam. Šādā gadījumā personālam, ko pakalpojumu sniegšanai pieņēmis līdzšinējais pakalpojumu sniedzējs, nodrošina tādas pašas tiesības kā tās, ko personāls būtu tiesīgs izmantot, ja būtu notikusi uzņēmuma īpašumtiesību nodošana Direktīvas 2001/23/EK nozīmē.
4. Ja saistībā ar ostas pakalpojumu sniegšanu notiek personāla nodošana, konkursa dokumentos un ostas pakalpojumu līgumos iekļauj attiecīgā personāla sarakstu un norāda pārredzamu sīki izklāstītu informāciju par personāla līgumtiesībām un par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem uzskata, ka darbinieki ir saistīti ar ostas pakalpojumiem.

10. pants

Atbrīvojumi

1. Šī nodaļa un 21. pants neattiecas uz kravu apstrādi, pasažieru pakalpojumiem un loča pakalpojumiem.
2. Dalībvalstis var nolemt šo nodaļu un 21. pantu piemērot loča pakalpojumiem. Dalībvalstis par šādu lēmumu informē Komisiju.

III NODAĻA

Finanšu pārredzamība un autonomija

11. pants

Finansiālo attiecību pārredzamība

1. Finansiālās attiecības starp publiskām iestādēm un ostas pārvaldes iestādi vai citu vienību, kas sniedz ostas pakalpojumus tās uzdevumā, kura saņem publiskos līdzekļus, uzskaites sistēmā atspoguļo pārredzamā veidā, lai skaidri parādītu:
 - a) publiskos līdzekļus, ko publiskās iestādes dara tieši pieejamus attiecīgās ostas pārvaldes iestādēm;
 - b) publiskos līdzekļus, ko publiskās iestādes dara pieejamus ar publisko uzņēmumu vai publisko finanšu iestāžu starpniecību; un
 - c) lietojumu, kuram minētie publiskie līdzekļi ir piešķirti.
2. Ja ostas pārvaldes iestāde, kas saņem publiskos līdzekļus, pati sniedz ostas pakalpojumus vai veic bagarēšanu, vai cita vienība tās uzdevumā sniedz šādus pakalpojumus, tā uzskaita minēto publiski finansēto ostas pakalpojumu vai bagarēšanu atsevišķi no uzskaites par citām tās veiktām darbībām tā, lai:
 - a) pareizi piešķirtu vai sadalītu visas izmaksas un ieņēmumus, pamatojoties uz konsekventi ievērotiem un objektīvi pamatotiem izmaksu uzskaites principiem; un
 - b) skaidri definētu izmaksu uzskaites principus, saskaņā ar kuriem tiek kārtota atsevišķa uzskaitē.

3. Publiskie līdzekļi, kas minēti 1. punktā, ietver pamatkapitāla un kvazikapitāla līdzekļus, neatmaksājamas dotācijas, dotācijas, kas atmaksājamas vienīgi atsevišķos gadījumos, aizdevumus, tostarp pārtēriņa kredītus un kapitālieguldījumu kreditēšanu, garantijas, kuras publiskās iestādes sniedz ostas pārvaldes iestādei, un jebkāda cita veida publisko finansiālo atbalstu.
4. Ostas pārvaldes iestāde vai cita vienība, kas tās uzdevumā sniedz ostas pakalpojumus, glabā informāciju par finansiālām attiecībām, kas minēta šā panta 1. un 2. punktā, piecus gadus, sākot no tā finanšu gada beigām, uz kuru attiecas minētā informācija.
5. Ostas pārvaldes iestāde vai cita vienība, kas tās uzdevumā sniedz ostas pakalpojumus, oficiālas sūdzības gadījumā un pēc pieprasījuma dara pieejamu attiecīgās dalībvalsts atbildīgajai iestādei 1. un 2. punktā minēto informāciju un visu papildu informāciju, ko tā uzskata par vajadzīgu, lai pienācīgi izvērtētu iesniegtos datus un novērtētu atbilstību šai regulai saskaņā ar konkurences noteikumiem. Šādu informāciju atbildīgā iestāde pēc pieprasījuma dara pieejamu Komisijai. Informāciju nosūta trīs mēnešu laikā pēc pieprasījuma dienas.
6. Ja ostas pārvaldes iestāde vai cita vienība, kas tās uzdevumā sniedz ostas pakalpojumus, nav saņēmusi publiskus līdzekļus iepriekšējos pārskata gados, bet tā sāk gūt labumu no publiskiem līdzekļiem, tā piemēro 1. un 2. punktu, sākot ar grāmatvedības gadu pēc publisko līdzekļu pārveduma.
7. Ja publiskie līdzekļi tiek izmaksāti kā kompensācija par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, tos norāda atsevišķi attiecīgajos kontos, un tos nevar pārvest nevienam citam pakalpojumam vai uzņēmējdarbības veidam.

8. Dalībvalstis var nolemt šā panta 2. punktu nepiemērot tām savām visaptverošā tīkla ostām, kas neatbilst Regulas (ES) Nr. 1315/2013 20. panta 2. punkta b) apakšpunktā noteiktajiem kritērijiem, ja tas rada nesamērīgu administratīvu slogu, ar noteikumu, ka uzskaites sistēmā arī turpmāk tiek nodrošināta pilnīga pārredzamība attiecībā uz jebkādiem saņemtiem publiskajiem līdzekļiem un to izlietojumu ostas pakalpojumu sniegšanā. Dalībvalstis par šādu lēmumu iepriekš informē Komisiju.

12. pants

Maksas par ostu pakalpojumiem

1. Maksas par pakalpojumiem, ko sniedz iekšējais operators saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām, maksas par loča pakalpojumiem, kas nav pakļautas efektīvai konkurencei, un ostas pakalpojumu sniedzēju iekasētās maksas, kas minētas 6. panta 1. punkta b) apakšpunktā, nosaka pārredzamā, objektīvā un nediskriminējošā veidā, un tās ir samērīgas ar sniegto pakalpojumu izmaksām.
2. Ostas pakalpojumu maksu maksājumu var iekļaut pārējos maksājumos, piemēram, ostas infrastruktūras lietošanas maksu maksājumā. Šādā gadījumā ostas pakalpojumu sniedzējs un, vajadzības gadījumā, ostas pārvaldes iestāde nodrošina, lai ostas pakalpojuma lietotājs joprojām varētu viegli identificēt ostas pakalpojuma maksas apjomu.
3. Ostas pakalpojumu sniedzējs oficiālās sūdzības gadījumā un pēc pieprasījuma dara pieejamu attiecīgās dalībvalsts atbildīgajai iestādei jebkuru vajadzīgo informāciju par tiem elementiem, kas kalpo kā pamats, lai noteiktu to ostas pakalpojumu maksu struktūru un apmēru, uz kurām attiecas 1. punkts.

13. pants

Maksas par ostas infrastruktūras lietošanu

1. Dalībvalstis nodrošina, lai tiktu iekasēta ostas infrastruktūras lietošanas maksa. Tas neliedz ostas pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto ostas infrastruktūru, iekasēt ostas pakalpojumu maksas.
2. Ostas infrastruktūras lietošanas maksu maksājumu var iekļaut citos maksājumos, piemēram, ostas pakalpojumu maksu maksājumā. Šādā gadījumā ostas pārvaldes iestāde nodrošina, lai ostas infrastruktūras lietotājs joprojām varētu viegli identificēt ostas infrastruktūras lietošanas maksas apjomu.
3. Lai veicinātu efektīvu infrastruktūras lietošanas maksu iekasēšanas sistēmu, ostas infrastruktūras lietošanas maksu struktūru un apmēru nosaka saskaņā ar attiecīgās ostas komercstratēģiju un investīciju plāniem un ievēro konkurences noteikumus. Attiecīgā gadījumā šādās maksās ievēro arī vispārējās prasības, kas noteiktas attiecīgās dalībvalsts vispārējās ostu politikas satvarā.

4. Neskarot 3. punktu, ostas infrastruktūras lietošanas maksas var atšķirties saskaņā ar attiecīgās ostas ekonomisko stratēģiju un tās telpiskās plānošanas politiku, kas *inter alia* ir saistīta ar konkrētām lietotāju kategorijām, vai lai veicinātu ostas infrastruktūras efektīvāku izmantošanu, tuvsatiksmes kuģošanu vai uzlabotu ekoloģiskos raksturlielumus, transporta operāciju energoefektivitāti vai oglekļa dioksīda emisiju efektivitāti. Kritēriji, ko izmanto šādu atšķirību noteikšanai, ir pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši un saskanīgi ar konkurences tiesībām, tostarp noteikumiem par valsts atbalstu. Ostas infrastruktūras lietošanas maksās var ņemt vērā ārējās izmaksas, un tās var atšķirties atbilstīgi komercpraksei.
5. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde nodrošina, lai ostas lietotāji un ostas lietotāju pārstāvji vai apvienības tiktu informēti par ostas infrastruktūras lietošanas maksu būtību un apmēru. Ostas pārvaldes iestāde vai kompetentā iestāde nodrošina, lai ostas infrastruktūras lietotāji tiktu informēti par visām izmaiņām ostas infrastruktūras lietošanas maksu būtībā vai apmērā vismaz divus mēnešus pirms dienas, kad minētās izmaiņas stājas spēkā. Ostas pārvaldes iestādei vai kompetentajai iestādei neprasa atklāt maksu atšķirības, kas panāktas individuālās sarunās.
6. Ostas pārvaldes iestāde oficiālas sūdzības gadījumā un pēc lūguma dara pieejamu attiecīgās dalībvalsts atbildīgajai iestādei 4. un 5. punktā minēto informāciju un visu vajadzīgo informāciju par elementiem, kas kalpo par pamatu ostas infrastruktūras lietošanas maksu struktūras un apjoma noteikšanai. Minētā iestāde šo informāciju pēc pieprasījuma dara pieejamu Komisijai.

IV NODAĻA

Vispārīgie un nobeiguma noteikumi

14. pants

Personāla apmācība

Ostas pakalpojumu sniedzēji nodrošina, ka darbinieki saņem vajadzīgo apmācību, lai iegūtu zināšanas, kas ir būtiskas to darbā, īpašu uzmanību pievēršot darba aizsardzības aspektiem, un ka apmācības prasības tiek regulāri atjauninātas, lai atbilstu tehnoloģijas inovācijas izvirzītajiem uzdevumiem.

15. pants

Apspriešanās ar ostas lietotājiem un citām ieinteresētajām personām

1. Ostas pārvaldes iestāde saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem apspriežas ar ostas lietotājiem par tās maksu iekasēšanas politiku, tostarp gadījumos, uz kuriem attiecas 8. pants. Šāda apspriešanās ietver jebkuras būtiskas izmaiņas ostas infrastruktūras lietošanas maksās un ostas pakalpojumu maksās tajos gadījumos, kad iekšējie operatori sniedz ostas pakalpojumus saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām.

2. Ostas pārvaldes iestāde saskaņā ar piemērojamiem valsts tiesību aktiem apspriežas ar ostas lietotājiem un citām attiecīgām ieinteresētajām personām par būtiskiem jautājumiem, kas ir tās kompetencē, attiecībā uz:
 - a) ostas pakalpojumu koordinēšanu ostas teritorijā;
 - b) pasākumiem, lai uzlabotu savienojumus ar iekšzemi, tostarp pasākumiem, lai attīstītu un uzlabotu dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu transportu;
 - c) administratīvo procedūru efektivitāti ostā un pasākumiem, lai tās vienkāršotu;
 - d) vides jautājumiem;
 - e) teritorijas plānošanu; un
 - f) pasākumiem, ar kuriem garantē drošību ostas teritorijā, tostarp, vajadzības gadījumā, ostas darba ņēmēju darba aizsardzību.
3. Ostas pakalpojumu sniedzēji ostas lietotājiem dara pieejamu adekvātu informāciju par ostas pakalpojumu maksu būtību un apjomu.
4. Ostas pārvaldes iestāde un ostas pakalpojumu sniedzēji, pildot pienākumus saskaņā ar šo pantu, ievēro komerciāli sensitīvas informācijas konfidencialitāti.

16. pants
Sūdzību izskatīšana

1. Katra dalībvalsts nodrošina, lai tiktu ieviesta efektīva procedūra to sūdzību izskatīšanai, kuras rodas saistībā ar šīs regulas piemērošanu tās jūras ostās, uz kurām attiecas šī regula.
2. Sūdzības izskata veidā, kas izvairās no interešu konfliktiem un kas funkcionāli nav atkarīgs ne no vienas ostas pārvaldes iestādes vai ostas pakalpojumu sniedzējiem. Dalībvalstis nodrošina, lai pastāvētu efektīvs funkcionāls nodalījums starp sūdzību izskatīšanu, no vienas puses, un ostu īpašumtiesībām un pārvaldību, ostas pakalpojumu sniegšanu un ostu lietošanu, no otras puses. Sūdzību izskatīšana ir objektīva un pārredzama, un tajā pienācīgi ņem vērā tiesības brīvi veikt darījumdarbību.
3. Sūdzības iesniedz tajā ostas dalībvalstī, kurā uzskata, ka strīds ir izcēlies. Dalībvalstis nodrošina, lai ostu lietotāji un citas attiecīgās ieinteresētās personas tiktu informētas par to, kur un kā iesniegt sūdzību, un kuras iestādes ir atbildīgas par sūdzību izskatīšanu.
4. Par sūdzību izskatīšanu atbildīgās iestādes vajadzības gadījumā sadarbojas savstarpējas palīdzības nolūkos strīdos, kuros iesaistītas puses, kas veic uzņēmējdarbību dažādās dalībvalstīs.

5. Par sūdzību izskatīšanu atbildīgās iestādes saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir pilnvarotas prasīt ostu pārvaldes iestādēm, ostas pakalpojumu sniedzējiem un ostas lietotājiem sniegt tām informāciju, kas ir nepieciešama sūdzības sakarā.
6. Par sūdzību izskatīšanu atbildīgās iestādes saskaņā ar valsts tiesību aktiem ir pilnvarotas pieņemt lēmumus, kam ir saistošs spēks, kurus attiecīgā gadījumā var pārskatīt tiesa.
7. Dalībvalstis informē Komisiju par sūdzību izskatīšanas procedūru un par 3. punktā minētajām iestādēm ... [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un pēc tam – par visām izmaiņām minētajā informācijā. Komisija šādu informāciju publicē savā tīmekļa vietnē un regulāri atjaunina to.
8. Dalībvalstis vajadzības gadījumā apmainās ar vispārīgu informāciju par šā panta piemērošanu. Komisija atbalsta šādu sadarbību.

17. pants
Atbildīgās iestādes

Dalībvalstis nodrošina, lai ostu lietotāji un citas attiecīgās ieinteresētās personas tiktu informētas par atbildīgajām iestādēm, kas minētas 11. panta 5. punktā, 12. panta 3. punktā un 13. panta 6. punktā. Dalībvalstis arī līdz... [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] informē Komisiju par minētajām iestādēm un pēc tam – par visām izmaiņām minētajā informācijā. Komisija šādu informāciju publicē savā tīmekļa vietnē un regulāri atjaunina to.

18. pants
Pārsūdzība

1. Jebkurai pusei, kurai ir leģitīmas intereses, ir tiesības pārsūdzēt lēmumus vai atsevišķus pasākumus, ko saskaņā ar šo regulu pieņēmusi ostas pārvaldes iestāde, kompetentā iestāde vai kāda cita atbildīgā valsts iestāde. Pārsūdzības struktūras ir neatkarīgas no iesaistītajām pusēm, un tās var būt tiesas.
2. Ja 1. punktā minētā pārsūdzības struktūra pēc būtības nav tiesu iestāde, tā savu lēmumu iemeslus norāda rakstveidā. Tās lēmumus arī var pārsūdzēt valsts tiesā.

19. pants

Sankcijas

Dalībvalstis paredz noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par šīs regulas pārkāpumiem, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto noteikumu izpildi. Paredzētajām sankcijām jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis par minētajiem pasākumiem paziņo Komisijai līdz ... [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] un nekavējoties ziņo par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas skar šos pasākumus.

20. pants

Ziņošana

Komisija ne vēlāk kā ... [72 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību un ietekmi.

Minētajā ziņojumā ņem vērā progresu, kas panākts ES ostu nozares sociālā dialoga komitejas satvarā.

21. pants
Pārejas pasākumi

1. Šo regulu nepiemēro ostas pakalpojumu līgumiem, kuri noslēgti pirms ... [šīs regulas pieņemšanas diena] un kuru termiņš ir ierobežots.
2. Ostas pakalpojumu līgumus, kuri noslēgti pirms ... [šīs regulas pieņemšanas diena] un kuru termiņš nav ierobežots vai kuriem ir līdzīga iedarbība, groza, lai tie atbilstu šai regulai 2025. gada 1. jūlijā.

22. pants
Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

To piemēro no ... [24 mēneši pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

...

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs