



## EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

V Bruseli 16. decembra 2016  
(OR. en)

2013/0157 (COD)

PE-CONS 41/16

TRANS 369  
MAR 248  
FIN 621  
CODEC 1368

### LEGISLATÍVNE AKTY A INÉ PRÁVNE AKTY

|          |                                                                                                                                                                    |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Predmet: | NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá o finančnej transparentnosti prístavov |
|----------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/...

Z...,

**ktorým sa stanovuje rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá  
o finančnej transparentnosti prístavov**

**(Text s významom pre EHP)**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>1</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>2</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 111.

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C 114, 15.4.2014, s. 57.

<sup>3</sup> Pozícia Európskeho parlamentu zo 14. decembra 2016 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z .....

keďže:

- (1) Úplné začlenenie prístavov do hladko fungujúcich dopravných a logistických reťazcov je potrebné ako prostriedok prispievajúci k rastu a efektívnejšiemu využívaniu a fungovaniu transeurópskej dopravnej siete a vnútorného trhu. Na to sú potrebné moderné prístavné služby, ktoré prispievajú k efektívnemu využívaniu prístavov a priaznivému prostrediu pre investície, aby sa prístavy rozvíjali v súlade so súčasnými aj budúcimi požiadavkami týkajúcimi sa dopravy a logistiky.
- (2) Prístavy prispievajú k dlhodobej konkurencieschopnosti európskych odvetví na svetových trhoch a zároveň vytvárajú pridanú hodnotu a pracovné miesta vo všetkých pobrežných regiónoch Únie. V záujme riešenia výziev, ktorým čelí odvetvie námornej dopravy, ako aj zvýšenia efektívnosti a udržateľnosti dopravných a logistických reťazcov má zásadný význam, aby sa opatrenia na zjednodušenie administratívnych postupov stanovené v oznámení Komisie z 23. mája 2013 s názvom „Prístavy: motor rastu“ implementovali súčasne s týmto nariadením.
- (3) Komisia vo svojom oznámení z 3. októbra 2012 s názvom „Akt o jednotnom trhu II Spoločne za nový rast“ pripomenula, že atraktivnosť námornej dopravy závisí od dostupnosti, efektívnosti a spoľahlivosti prístavných služieb a nevyhnutnosti riešenia otázok týkajúcich sa transparentnosti financovania z verejných zdrojov a prístavných poplatkov, ako aj snahy o zjednodušenie administratívnych postupov v prístavoch a prehodnotenia obmedzení týkajúcich sa poskytovania služieb v prístavoch.

- (4) Uľahčenie prístupu na trh s prístavnými službami a zavedenie finančnej transparentnosti a autonómie námorných prístavov zlepši kvalitu a efektívnosť služieb poskytovaných používateľom prístavov a prispeje k prostrediu, ktoré je priaznivejšie pre investície do prístavov, čím pomôže znížiť náklady pre používateľov dopravy a prispeje k podpore príbrežnej námornej dopravy a lepšiemu prepojeniu námornej dopravy so železničnou, vnútrozemskou vodnou a cestnou dopravou.
- (5) Zjednodušenie colných postupov môže priniesť značné hospodárske výhody pre námorné prístavy z hľadiska konkurencieschopnosti. S cieľom podporovať spravodlivú hospodársku súťaž a obmedziť colné formality je dôležité, aby príslušné orgány členských štátov prijali náležitý a účinný prístup založený na riziku. V tejto súvislosti je potrebné, aby Komisia zvážila potrebu zavedenia vhodných opatrení na obmedzenie ohlasovacích formalít v námorných prístavoch a na riešenie nekalej hospodárskej súťaže.
- (6) Zavedenie jasného rámca transparentných, spravodlivých a nediskriminačných ustanovení týkajúcich sa systému financovania prístavnej infraštruktúry a prístavných služieb a poplatkov za ne zohráva kľúčovú úlohu pri zabezpečení toho, aby vlastná obchodná stratégia a investičné plány prístavov a v prípade relevantnosti aj rámec pre všeobecnú vnútroštátnu prístavnú politiku boli v plnej miere v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže. Predovšetkým transparentnosť finančných vzťahov umožňuje spravodlivú a účinnú kontrolu poskytovania štátnej pomoci, čím sa zabraňuje narúšaniu trhu. Na tento účel sa v záveroch Rady z 5. júna 2014 Komisia vyzýva, aby preskúmala usmernenia o štátnej pomoci pre námorné prístavy, a to s cieľom zabezpečiť spravodlivú hospodársku súťaž a stabilný právny rámec pre investície do prístavov.

- (7) Prevažná väčšina námornej dopravy Únie prechádza cez námorné prístavy transeurópskej dopravnej siete zriadenej nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013<sup>1</sup>. V záujme dosiahnutia cieľa tohto nariadenia primeraným spôsobom bez toho, aby sa zbytočne zaťažovali ostatné prístavy, by sa toto nariadenie malo vzťahovať na námorné prístavy transeurópskej dopravnej siete, z ktorých každý hrá dôležitú úlohu v rámci európskeho dopravného systému, a to buď preto, že sa v ňom vybavuje viac ako 0,1 % celkového objemu nákladu EÚ či celkového počtu cestujúcich, alebo preto, že zlepšuje regionálnu prístupnosť ostrovných alebo okrajových oblastí. Týmto nariadením by sa však mala poskytnúť členským štátom možnosť rozhodnúť sa, či budú toto nariadenie uplatňovať na námorné prístavy súhrnnej siete, ktoré sa nachádzajú v najvzdialenejších regiónoch. Členské štáty by tiež mali mať možnosť zaviesť výnimky s cieľom zabrániť neprimeranému administratívnemu zaťaženiu tých námorných prístavov súhrnnej siete, ktorých ročný objem nákladnej dopravy neodôvodňuje plné uplatňovanie tohto nariadenia.
- (8) Služby lodivodov poskytované na otvorenom mori nemajú priamy vplyv na efektívnosť prístavov, keďže sa nevyužívajú pri priamom vplávaní do prístavov a vyplávaní z nich, a preto nie je potrebné, aby boli zahrnuté do tohto nariadenia.
- (9) Toto nariadenie by v žiadnom prípade nemalo mať vplyv na pravidlá v členských štátoch, ktorými sa upravujú vlastnícke vzťahy uplatňujúce sa na námorné prístavy, a malo by umožňovať vytváranie rôznych prístavných štruktúr v členských štátoch.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

- (10) Týmto nariadením sa nenastoluje žiadny konkrétny model riadenia námorných prístavov ani sa žiadnym spôsobom neovplyvňuje právomoc členských štátov poskytovať v súlade s právom Únie služby všeobecného záujmu ne hospodárskeho charakteru. Rôzne modely riadenia prístavov sú možné za predpokladu, že sa bude dodržiavať rámec pre poskytovanie prístavných služieb a spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti stanovené v tomto nariadení.
- (11) V súlade so všeobecnými zásadami stanovenými v zmluvách by poskytovatelia prístavných služieb mali mať možnosť poskytovať služby v námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie. Malo by však byť možné podmieniť výkon tejto slobody splnením určitých podmienok.
- (12) Týmto nariadením by sa riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán nemal obmedzovať pri stanovovaní svojho systému poplatkov, pokiaľ sú poplatky za prístavnú infraštruktúru, ktoré platia prevádzkovatelia plavidiel alebo vlastníci nákladu, transparentné, najmä jednoducho zisťiteľné, a nediskriminačné a pokiaľ prispievajú k údržbe a rozvoju infraštruktúry a servisných zariadení a k poskytovaniu služieb, ktoré sú potrebné na vykonávanie alebo uľahčovanie dopravných služieb v prístave a na vodných cestách, ktoré poskytujú prístup do prístavov patriacich do právomoci riadiaceho orgánu prístavu.

- (13) V záujme efektívneho, bezpečného a ekologicky primeraného riadenia prístavu by riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán mal mať možnosť vyžadovať, aby poskytovatelia prístavných služieb vedeli preukázať, že vhodným spôsobom spĺňajú minimálne požiadavky na poskytovanie danej služby. Tieto minimálne požiadavky by sa mali obmedziť na jasne vymedzený súbor podmienok, pokiaľ sú tieto požiadavky transparentné, objektívne, nediskriminačné, primerané a relevantné pre poskytovanie prístavnej služby. V súlade so všeobecnými cieľmi tohto nariadenia by minimálne požiadavky mali prispievať k vysokej kvalite prístavných služieb a nemali by vytvárať trhové prekážky.
- (14) Je dôležité, aby všetci poskytovatelia prístavných služieb vedeli na žiadosť riadiaceho orgánu prístavu preukázať, že sú schopní poskytnúť služby určitému minimálnemu počtu plavidiel, ako aj potrebných zamestnancov a zariadenie. Poskytovatelia prístavných služieb by mali uplatňovať príslušné ustanovenia a pravidlá vrátane príslušného pracovného práva, relevantných kolektívnych zmlúv a kvalitatívnych požiadaviek dotknutého prístavu.
- (15) Pri rozhodovaní o tom, či poskytovateľ prístavných služieb spĺňa požiadavky dobrého mena, by mal príslušný orgán alebo riadiaci orgán prístavu zvážiť, či existujú závažné dôvody na pochybnosti o spoľahlivosti poskytovateľa prístavných služieb, ako napríklad odsúdenia alebo sankcie za závažné trestné činy alebo závažné porušenia platného práva Únie a vnútroštátneho práva.

- (16) Členské štáty by mali mať možnosť vyžadovať súlad s povinnosťami v oblasti sociálneho a pracovného práva pre vykonávanie prístavných služieb v dotknutom prístave.
- (17) Členské štáty by mali informovať Komisiu pred akýmkoľvek rozhodnutím uložiť vlajkovú povinnosť v prípade plavidiel prevažne používaných na ťahanie plavidiel alebo na zakotvenie. Takéto rozhodnutie by malo byť nediskriminačné, malo by byť založené na transparentných a objektívnych dôvodoch a nemalo by vytvárať neprimerané trhové prekážky.
- (18) V prípade, že je potrebné splniť minimálne požiadavky, by postup pri udeľovaní práva poskytovať prístavné služby mal byť transparentný, objektívny, nediskriminačný a primeraný a poskytovateľom prístavných služieb by mal umožňovať, aby svoje prístavné služby začali poskytovať včas.
- (19) Keďže prístavy sú tvorené obmedzenými geografickými územiami, počet poskytovateľov prístavných služieb by mohol v určitých prípadoch podliehať obmedzeniam týkajúcim sa nedostatku pôdy alebo príbrežného priestoru, charakteristiky prístavnej infraštruktúry alebo povahy dopravy v prístave, alebo potreby zaistiť bezpečnú, zabezpečenú alebo ekologicky udržateľnú prevádzku prístavu.
- (20) Akékoľvek obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb by sa malo jasne a objektívne odôvodniť a nemalo by vytvárať neprimerané trhové prekážky.



- (21) Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán by mal zverejniť svoj úmysel uskutočniť v súvislosti s poskytovaním prístavnej služby výberové konanie, okrem iného na internete a vo vhodných prípadoch v *Úradnom vestníku Európskej únie*. Takéto uverejnenie by malo obsahovať informácie o výberovom konaní, lehotu na predloženie ponúk, relevantné kritériá pre zadanie zákazky a informácie o tom, ako sa dostať k príslušným dokumentom potrebným na prípravu žiadosti.
- (22) V záujme zabezpečenia transparentnosti a rovnakého zaobchádzania by sa zmeny ustanovení zmluvy vykonané počas jej trvania mali považovať za zadanie novej zákazky, ak sa v dôsledku týchto zmien podstatne zmenil charakter zmluvy v porovnaní s pôvodnou zmluvou, a teda vyjadrujú zámer zmluvných strán opätovne dojednať základné podmienky danej zmluvy.
- (23) Týmto nariadením by nemalo byť dotknuté právo členských štátov uložiť povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme týkajúce sa prístavných služieb.
- (24) Únia má širokú škálu námorných prístavov s rôznymi modelmi organizácie prístavných služieb. Zavedenie jednotného modelu by preto nebolo vhodným riešením. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán by mal mať možnosť obmedziť počet poskytovateľov danej prístavnej služby, ak si to vyžiada jeden alebo viacero dôvodov.

- (25) V článku 34 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ<sup>1</sup> sa stanovuje, že zmluvy určené na umožnenie určitých typov činnosti, ktoré sa majú vykonať, nepodliehajú uvedenej smernici, ak členský štát alebo obstarávatelia môžu preukázať, že v členskom štáte, v ktorom sa táto činnosť vykonáva, je táto činnosť priamo vystavená hospodárskej súťaži na trhoch, na ktoré nie je obmedzený prístup. Postup, ako určiť, či ide o tento prípad, by mal byť postupom uvedeným v článku 35 smernice 2014/25/EÚ. Ak sa teda uvedeným postupom preukáže, že prístavné odvetvie alebo pododvetvie spolu s jeho prístavnými službami je priamo vystavené takejto hospodárskej súťaži, je vhodné, aby sa naň nevzťahovali pravidlá vymedzujúce obmedzenia prístupu na trh podľa tohto nariadenia.
- (26) S výnimkou prípadu, keď sa uplatňuje výnimka týkajúca sa trhu, na ktorom existuje hospodárska súťaž, by mal riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán vopred zverejniť každý zámer obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb a v plnom rozsahu ho odôvodniť, aby zainteresované strany dostali možnosť sa k nemu vyjadriť.
- (27) Ak riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán poskytuje prístavné služby sám alebo prostredníctvom samostatného právneho subjektu, nad ktorým má priamu alebo nepriamu kontrolu, mali by sa prijať opatrenia na zamedzenie konfliktu záujmov a zabezpečenie spravodlivého a transparentného prístupu na trh s prístavnými službami, keď je počet poskytovateľov prístavných služieb obmedzený. Takéto opatrenia by mohli byť vo forme poverenia relevantného vnútroštátneho orgánu nezávislého od riadiaceho orgánu prístavu alebo príslušného orgánu prijatím rozhodnutia o obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Možnosť ukladať minimálne požiadavky a obmedzovať počet poskytovateľov prístavných služieb, ktorú členské štáty naďalej využívajú, by im nemala brániť pri zabezpečovaní neobmedzenej slobody poskytovať služby v ich prístavoch.
- (29) Postup výberu poskytovateľov prístavných služieb a jeho výsledok by sa mali zverejniť a mali by byť nediskriminačné, transparentné a otvorené všetkým zainteresovaným stranám.
- (30) Jediným odôvodnením uloženia povinností poskytovať služby vo verejnom záujme vedúce k obmedzeniu počtu poskytovateľov prístavných služieb by mali byť dôvody verejného záujmu, a to s cieľom zabezpečiť prístupnosť prístavnej služby pre všetkých používateľov, dostupnosť prístavnej služby počas celého roka, cenovú dostupnosť prístavnej služby pre určitú kategóriu používateľov, bezpečné, zabezpečené alebo ekologicky udržateľné prístavné operácie a územnú súdržnosť.
- (31) Hoci povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme určujú a ukladajú vnútroštátne orgány, na účely tohto nariadenia sa pod povinnosťou poskytovať služby vo verejnom záujme nerozumie všeobecná povinnosť prístavu prijať bez diskriminácie alebo bránenia akékoľvek plavidlo, ktoré je fyzicky schopné vplávať a zakotviť, stanovená právom Únie alebo vnútroštátnym právom.

- (32) Toto nariadenie by nemalo brániť príslušným orgánom, aby poskytli za opatrenia prijaté v súvislosti s plnením povinností poskytovať služby vo verejnom záujme náhradu, ak je takáto náhrada v súlade s platnými pravidlami štátnej pomoci. Ak sú povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme považované za služby všeobecného hospodárskeho záujmu, je potrebné zabezpečiť súlad s rozhodnutím Komisie 2012/21/EÚ<sup>1</sup> a nariadením Komisie (EÚ) č. 360/2012<sup>2</sup> ako aj dodržiavanie oznámenia Komisie z 11. januára 2012 s názvom „Rámec Európskej únie pre štátnu pomoc vo forme náhrady za služby vo verejnom záujme“.
- (33) V prípade, že existujú viacerí poskytovatelia prístavných služieb, by riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán nemal poskytovateľov prístavných služieb diskriminovať, a najmä by sa nemal zvýhodňovať podnik alebo orgán, v ktorom má podiel.

---

<sup>1</sup> Rozhodnutie Komisie 2012/21/EÚ z 20. decembra 2011 o uplatňovaní článku 106 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na štátnu pomoc vo forme náhrady za službu vo verejnom záujme udeľovanej niektorým podnikom povereným poskytovaním služieb všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 7, 11.1.2012, s. 3).

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 360/2012 z 25. apríla 2012 o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na pomoc de minimis v prospech podnikov poskytujúcich služby všeobecného hospodárskeho záujmu (Ú. v. EÚ L 114, 26.4.2012, s. 8).

- (34) Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán by mal mať možnosť rozhodnúť, či bude poskytovať prístavné služby sám, alebo či poskytovanie týchto služieb zverí priamo internému prevádzkovateľovi. V prípade, že existuje obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb, poskytovanie prístavných služieb internými prevádzkovateľmi by sa malo obmedziť len na prístav alebo prístavy, pre ktoré boli títo interní prevádzkovatelia určení, s výnimkou prípadu, keď sa uplatňuje výnimka týkajúca sa trhu, na ktorom existuje hospodárska súťaž.
- (35) Členské štáty by si mali ponechať právomoc zabezpečovať primeranú úroveň sociálnej ochrany zamestnancov podnikov, ktoré poskytujú prístavné služby. Toto nariadenie by nemalo mať vplyv na uplatňovanie predpisov členských štátov v sociálnej a pracovnej oblasti. Je vhodné objasniť, že v prípadoch, keď sa neuplatňuje smernica Rady 2001/23/ES<sup>1</sup> a keď uzavretie zmluvy o poskytovaní prístavných služieb vedie k zmene poskytovateľa prístavných služieb, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán by mal mať možnosť vyžadovať, aby sa práva a povinnosti predchádzajúceho poskytovateľa prístavných služieb vyplývajúce z pracovnej zmluvy alebo z pracovnoprávneho vzťahu, ktoré existovali ku dňu tejto zmeny, preniesli na novo vymenovaného poskytovateľa prístavných služieb.
- (36) Ak opatrenia stanovené v tomto nariadení zahŕňajú spracúvanie osobných údajov, takéto spracúvanie by sa malo vykonávať v súlade s uplatniteľným právom Únie, a najmä nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Smernica Rady 2001/23/ES z 12. marca 2001 o aproximácii zákonov členských štátov týkajúcich sa zachovania práv zamestnancov pri prevodoch podnikov, závodov alebo častí podnikov alebo závodov (Ú. v. ES L 82, 22.3.2001, s. 16).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/679 z 27. apríla 2016 o ochrane fyzických osôb pri spracúvaní osobných údajov a o voľnom pohybe takýchto údajov, ktorým sa zrušuje smernica 95/46/ES (všeobecné nariadenie o ochrane údajov) (Ú. v. EÚ L 119, 4.5.2016, s. 1).

- (37) V komplexnom a konkurenčnom sektore, ako sú prístavné služby, má základná a pravidelná odborná príprava zamestnancov zásadný význam pre zabezpečenie kvality služieb a bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov prístavu. Členské štáty by mali preto zabezpečiť, aby poskytovatelia prístavných služieb poskytli svojim zamestnancom primeranú odbornú prípravu.
- (38) V mnohých prístavoch je prístup na trh pre poskytovateľov služieb manipulácie s nákladom a služieb osobnej dopravy udeľovaný prostredníctvom zmlúv o verejných zákazkách. Súdny dvor Európskej únie potvrdil, že príslušné orgány sú pri uzatváraní takýchto zmlúv viazané zásadami transparentnosti a nediskriminácie. Z tohto dôvodu – hoci by sa kapitola II tohto nariadenia nemala uplatňovať na poskytovanie služieb manipulácie s nákladom a služieb osobnej dopravy – by členské štáty mali mať naďalej možnosť rozhodnúť sa, či na uvedené dva typy služieb budú uplatňovať pravidlá kapitoly II, alebo či ponechajú v platnosti svoje existujúce vnútroštátne právo o prístupe na trh, pokiaľ ide o služby manipulácie s nákladom a služby osobnej dopravy, pričom sa dodržia hlavné zásady stanovené v judikatúre Súdneho dvora.

- (39) V súlade s uznesením Medzinárodnej námornej organizácie A.960 si každá oblasť služieb lodivodov vyžaduje veľmi špecializované skúsenosti a miestne znalosti zo strany lodivoda. Okrem toho sú služby lodivodov vo všeobecnosti povinné a často ich organizujú alebo poskytujú samotné členské štáty. Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES<sup>1</sup> sa lodivodovia okrem toho poverujú úlohou podávať príslušným orgánom správy o zjavných anomáliách, ktoré môžu ohroziť bezpečnú plavbu plavidla alebo predstavovať hrozbu či poškodiť morské životné prostredie. Okrem toho, pokiaľ to bezpečnostné podmienky umožňujú, je dôležité, aby všetky členské štáty podporovali používanie osvedčení o výnimke z povinného využívania služieb lodivoda alebo rovnocenných mechanizmov v záujme zvýšenia efektívnosti prístavov, a najmä s cieľom stimulovať príbrežnú námornú dopravu. S cieľom vyhnúť sa možnému konfliktu záujmov medzi takýmito funkciami vykonávanými vo verejnom záujme a obchodnými záujmami by sa kapitola II tohto nariadenia nemala uplatňovať na služby lodivodov. Členské štáty by však mali mať naďalej možnosť rozhodnúť sa, či budú uplatňovať kapitolu II na služby lodivodov. Ak sa tak rozhodnú, Komisia by mala byť náležite informovaná, aby sa zabezpečila distribúcia relevantných informácií.
- (40) Bez toho, aby boli dotknuté pravidlá Únie v oblasti hospodárskej súťaže, by toto nariadenie nemalo v relevantných prípadoch ovplyvňovať právo členských štátov regulovať poplatky s cieľom zabrániť neprimerane vysokým poplatkom za prístavné služby v prípadoch, keď situácia na trhu s prístavnými službami neumožňuje dosiahnuť účinnú hospodársku súťaž.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/16/ES z 23. apríla 2009 o štátnej prístavnej kontrole (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009, s. 57).

- (41) Finančné vzťahy medzi námornými prístavmi, ktoré čerpajú verejné finančné prostriedky, a poskytovateľmi prístavných služieb na jednej strane a orgánmi verejnej moci na strane druhej by mali byť transparentné, aby sa zabezpečili rovnaké podmienky a aby sa predišlo narušeniu trhu. V tejto súvislosti by sa týmto nariadením mali rozšíriť zásady transparentnosti finančných vzťahov stanovené v smernici Komisie 2006/111/ES<sup>1</sup> na ďalšie kategórie príjemcov bez toho, aby tým bol dotknutý rozsah pôsobnosti uvedenej smernice.
- (42) Do tohto nariadenia je potrebné začleniť pravidlá o transparentnosti finančných vzťahov s cieľom zabrániť nespravodlivej hospodárskej súťaži medzi prístavmi v Únii, a to najmä preto, že prístavy v transeurópskej dopravnej sieti môžu požiadať o finančné prostriedky Únie prostredníctvom Nástroja na prepojenie Európy zriadeného nariadením Európskeho parlamentu a Rady č. 1316/2013<sup>2</sup>.
- (43) V záujme zabezpečenia rovnakých podmienok a transparentnosti pri prideľovaní a využívaní verejných finančných prostriedkov a predchádzania narušeniu trhu je nevyhnutné uložiť riadiacemu orgánu prístavu, ktorý čerpá verejné finančné prostriedky, v prípade, že plní aj funkciu poskytovateľa služieb, povinnosť viesť účtovníctvo, ktoré sa týka činností financovaných z verejných prostriedkov a vykonávaných v jeho funkcii riadiaceho orgánu prístavu, oddelene od účtovníctva, ktoré sa týka činností vykonávaných v rámci hospodárskej súťaže. V každom prípade by sa mal zabezpečiť súlad s pravidlami štátnej pomoci.

---

<sup>1</sup> Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch (Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).



- (44) S cieľom zabezpečiť transparentnosť by sa účtovníctvo týkajúce sa bagrovania malo v prípade, keď prístav alebo iný subjekt vykonáva bagrovanie v prístave, viesť oddelene od iných činností.
- (45) Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a výsadné práva Komisie, je dôležité, aby Komisia včas a na základe konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami určila, ktoré verejné investície do prístavnej infraštruktúry patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie (EÚ) č. 651/2014<sup>1</sup> (všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) a ktorá infraštruktúra nepatrí do rozsahu štátnej pomoci, berúc do úvahy ne hospodársky charakter určitej infraštruktúry vrátane prístupovej a obrannej infraštruktúry, za predpokladu, že sú prístupné za rovnakých a nediskriminačných podmienok pre všetkých potenciálnych používateľov.
- (46) Poplatky za prístavné služby uplatňované poskytovateľmi prístavných služieb v rámci povinností poskytovať služby vo verejnom záujme a poplatky za služby lodivodov, ktoré nie sú vystavené skutočnej hospodárskej súťaži, môžu predstavovať vyššie riziko zneužívania cien v prípadoch, keď existuje monopolné postavenie. V prípade týchto služieb by sa mali zaviesť postupy, ktoré by zabezpečili, aby sa poplatky stanovovali transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom a majú byť úmerné nákladom na poskytované služby.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 651/2014 zo 17. júna 2014 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné s vnútorným trhom podľa článkov 107 a 108 zmluvy (Ú. v. EÚ L 187, 26.6.2014, s. 1).

- (47) V záujme efektívnosti by sa poplatky za používanie infraštruktúry každého konkrétneho prístavu mali stanoviť transparentným spôsobom v súlade s vlastnou obchodnou stratégiou prístavu a investičnými plánmi prístavu a prípadne so všeobecnými požiadavkami stanovenými v rámci všeobecnej prístavnej politiky dotknutého členského štátu.
- (48) Toto nariadenie by v relevantných prípadoch nemalo mať vplyv na právo prístavov a ich zákazníkov dohodnúť sa na dôverných komerčných zľavách. Zámerom tohto nariadenia nie je požadovať, aby sa akékoľvek takéto zľavy sprístupnili verejnosti alebo tretím stranám. Avšak riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán by mal pred akoukoľvek diferenciáciou cien zverejniť aspoň štandardné poplatky.
- (49) V záujme podpory príbrežnej námornej dopravy a prilákania plavidiel s lepšími než priemernými výsledkami v oblasti životného prostredia, lepšou než priemernou energetickou účinnosťou či uhlíkovou efektívnosťou dopravných služieb, najmä činností v námornej doprave na mori i na pevnine, by malo byť povolené odstupňovanie výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. Malo by to pomôcť prispieť k dosiahnutiu politických cieľov v oblasti životného prostredia a zmeny klímy, ako aj k udržateľnému rozvoju prístavu a jeho okolia, najmä tým, že sa prispeje k zníženiu environmentálnej stopy plavidiel, ktoré zastavujú a kotvia v prístave.

- (50) V závislosti od hospodárskej stratégie prístavu, politiky prístavu v oblasti priestorového plánovania alebo obchodných postupov prístavu, prípadne všeobecnej politiky dotknutého členského štátu v oblasti prístavov, odstupňovanie poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry môže viesť k sadzbám, ktoré budú pre určité kategórie používateľov predstavovať nulu. Takéto kategórie používateľov by okrem iného mohli zahŕňať nemocničné lode, plavidlá na vedecké, kultúrne alebo humanitárne misie, remorkéry a plávajúce prístavné zariadenia.
- (51) Komisia by v spolupráci s členskými štátmi mala vypracovať usmernenia týkajúce sa spoločných kritérií klasifikácie plavidiel na účely dobrovoľných environmentálnych poplatkov, a to so zreteľom na medzinárodne dohodnuté normy.
- (52) Je potrebné zabezpečiť, aby sa s používateľmi prístavov a ostatnými zainteresovanými stranami konzultovalo o zásadných otázkach súvisiacich s efektívnym rozvojom prístavu, jeho poplatkovou politikou, jeho výkonnosťou a schopnosťou prilákať a podnietiť hospodárske činnosti. Takéto zásadné otázky zahŕňajú otázky koordinácie prístavných služieb v prístave, efektívnosti spojení s vnútrozemím a efektívnosti administratívnych postupov v prístavoch, ako aj environmentálne otázky. Takýmito konzultáciami nie sú dotknuté žiadne iné špecifické právomoci týkajúce sa uvedených otázok ani možnosť členských štátov viesť uvedené konzultácie na vnútroštátnej úrovni. Riadiaci orgán prístavu by mal najmä konzultovať s používateľmi prístavu a ostatnými relevantnými zainteresovanými stranami v súvislosti s plánmi rozvoja prístavov.
- (53) S cieľom zaistiť riadne a účinné uplatňovanie tohto nariadenia by mali členské štáty zabezpečiť, aby sa zaviedol účinný postup vybavovania sťažností.

- (54) Orgány členských štátov by mali spolupracovať pri vybavovaní sťažností v sporoch medzi stranami usadenými v rôznych členských štátoch a mali by si vymieňať všeobecné informácie o vybavovaní sťažností s cieľom uľahčiť jednotné uplatňovanie tohto nariadenia.
- (55) Keďže ciele tohto nariadenia, a to zabezpečenie rámca pre poskytovanie prístavných služieb ako aj vhodného rámca pre prilákanie potrebných investícií do všetkých námorných prístavov transeurópskej dopravnej siete, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov v dôsledku európskeho rozmeru alebo medzinárodného a cezhraničného charakteru prístavov a súvisiacich námorných činností, ale ich možno vzhľadom na potrebu vytvoriť rovnaké podmienky v celej Európe lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov.

- (56) Výbor pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ poskytuje sociálnym partnerom rámec pre rozvoj spoločného prístupu k sociálnym výzvam týkajúcim sa pracovnoprávnymi vzťahov v prístavoch vrátane pracovných podmienok, zdravotných a bezpečnostných aspektov, požiadaviek na odbornú prípravu a odborných kvalifikácií. Uvedený rámec by sa mal vytvoriť, najmä so zreteľom na trhový a technologický vývoj, a mal by zvýšiť atraktivnosť tohto sektora pre mladých pracovníkov a ženy s ohľadom na význam zabezpečenia konkurencieschopnosti európskych námorných prístavov a vytvárania dobrých pracovných podmienok. Pri plnom rešpektovaní nezávislosti sociálnych partnerov a so zohľadnením technického pokroku a vývoja dopravnej logistiky sa Výbor pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ vyzýva, aby vypracoval usmernenia na vypracovanie požiadaviek v oblasti odbornej prípravy s cieľom predchádzať nehodám na pracovisku a zabezpečiť najvyššiu úroveň bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov prístavu. Sociálni partneri by mali preskúmať aj rôzne modely organizácie práce v námorných prístavoch, ktoré zaisťujú kvalitu pracovných miest a bezpečné pracovné podmienky, a ktoré riešia výkyvy v oblasti dopytu po práci v prístave. Je dôležité, aby Komisia podporila a uľahčila prácu Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ.
- (57) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä Chartou základných práv Európskej únie,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA I

### Predmet úpravy, rozsah pôsobnosti a vymedzenie pojmov

#### *Článok 1*

##### *Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti*

1. Týmto nariadením sa stanovuje:
  - a) rámec pre poskytovanie prístavných služieb;
  - b) spoločné pravidlá týkajúce sa finančnej transparentnosti a poplatkov za prístavné služby a prístavnú infraštruktúru.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje na poskytovanie týchto kategórií prístavných služieb (ďalej len „prístavné služby“) buď vo vnútri prístavu, alebo na prístupovej vodnej ceste do prístavu:
  - a) tankovanie;
  - b) manipulácia s nákladom;
  - c) zakotvenie;
  - d) služby osobnej dopravy;
  - e) zber lodného odpadu a zvyškov nákladu;
  - f) služby lodivodov a
  - g) ťahanie plavidiel.

3. Článok 11 ods. 2 sa uplatňuje aj na bagrovanie.
4. Toto nariadenie sa vzťahuje na všetky námorné prístavy transeurópskej dopravnej siete uvedené v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013.
5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť neuplatňovať toto nariadenie na námorné prístavy súhrnnej siete v najvzdialenejších regiónoch uvedených v článku 349 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Ak sa členské štáty rozhodnú neuplatňovať toto nariadenie na takéto námorné prístavy, takéto rozhodnutie oznámia Komisii.
6. Členské štáty môžu toto nariadenie uplatňovať aj na iné námorné prístavy. Ak sa členské štáty rozhodnú uplatňovať toto nariadenie na iné námorné prístavy, svoje rozhodnutie oznámia Komisii.
7. Týmto nariadením nie je dotknutá smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ<sup>1</sup>, smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ<sup>2</sup> a smernica 2014/25/EÚ.

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/23/EÚ z 26. februára 2014 o udeľovaní koncesíí (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 1).

<sup>2</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/24/EÚ z 26. februára 2014 o verejnom obstarávaní a o zrušení smernice 2004/18/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 65).

## *Článok 2*

### *Vymedzenie pojmov*

Na účely tohto nariadenia:

- (1) „tankovanie“ je zabezpečenie pevného, tekutého alebo plynného paliva alebo iného zdroja energie používaného na pohon plavidla, ako aj na všeobecné a konkrétne zabezpečenie energie na palube plavidla počas kotvenia;
- (2) „manipulácia s nákladom“ je organizácia nákladu a manipulácia s nákladom medzi plavidlom, ktoré náklad viez, a pobrežím buď na účely dovozu a vývozu nákladu, alebo tranzitu nákladu vrátane spracovania, zväzovania, rozväzovania, ukladania, prepravy a dočasného skladovania nákladu na príslušnom termináli pre manipuláciu s nákladom v priamej súvislosti s prepravou nákladu, ale okrem – pokiaľ členské štáty neustanovia inak – skladovania, rozbaľovania, prebaľovania alebo iných služieb s pridanou hodnotou týkajúcich sa nákladu;
- (3) „príslušný orgán“ je akýkoľvek verejný alebo súkromný subjekt, ktorý je podľa vnútroštátnych právnych predpisov alebo nástrojov oprávnený vykonávať na miestnej, regionálnej alebo celoštátnej úrovni činnosti súvisiace s organizáciou a správou prístavných činností, a to v súčinnosti s riadiacim orgánom prístavu alebo namiesto neho;



- (4) „bagrovanie“ je odstraňovanie piesku, usadenín alebo iných látok z dna prístupovej vodnej cesty do prístavu alebo v prístave, ktorý patrí do právomoci riadiaceho orgánu prístavu, vrátane uloženia odstráneného materiálu, aby sa umožnil plavidlám vstup do prístavu; pozostáva z pôvodného odstránenia (primárneho bagrovania) a udržiavacieho bagrovania vykonávaného, aby sa udržala vodná cesta prístupná, a nie je prístavnou službou ponúkanou používateľom;
- (5) „riadiaci orgán prístavu“ je verejný alebo súkromný subjekt, ktorého cieľom je podľa vnútroštátneho práva alebo nástrojov vykonávať, alebo ktorý je oprávnený vykonávať, na miestnej úrovni, v spojení alebo bez spojenia s inými činnosťami, správu a riadenie infraštruktúry prístavu a jednu alebo viaceré úlohy v konkrétnom prístave, a to: koordináciu dopravy v prístave, riadenie dopravy v prístave, koordináciu činností prevádzkovateľov prítomných v konkrétnom prístave a kontrolu činností prevádzkovateľov prítomných v konkrétnom prístave;
- (6) „zakotvenie“ sú služby spojené s pristávaním pri brehu a odrážaním od brehu vrátane presunov pozdĺž móla, ktoré sú potrebné pre bezpečné prevádzkovanie plavidla v prístave alebo na prístupovej vodnej ceste do prístavu;

- (7) „služby osobnej dopravy“ sú organizácia a vybavovanie cestujúcich, ich batožiny a ich vozidiel medzi plavidlom, ktoré cestujúcich vezie, a brehom. Zahŕňajú aj spracovanie osobných údajov a prepravu cestujúcich vo vnútri príslušného terminálu pre cestujúcich;
- (8) „služby lodivodov“ sú navádzacie služby poskytované lodivodom alebo navádzacou lodiarskou stanicou s cieľom umožniť plavidlu bezpečné vplávanie na prístupovú vodnú cestu do prístavu alebo vyplávanie z nej alebo bezpečný pohyb v rámci prístavu;
- (9) „poplatok za používanie prístavnej infraštruktúry“ je poplatok vyberaný v priamy alebo nepriamy prospech riadiaceho orgánu prístavu alebo príslušného orgánu za použitie infraštruktúry, zariadení a služieb vrátane prístupovej vodnej cesty do dotknutých prístavov, ako aj prístup k vybavovaniu cestujúcich a nákladu, ale s výnimkou sadzieb za prenájom pozemku a poplatkov s rovnocenným účinkom;
- (10) „zber lodného odpadu a zvyškov nákladu“ je prijatie lodného odpadu a zvyškov nákladu do akéhokoľvek zariadenia, ktoré je upevnené, plávajúce na vode alebo mobilné a ktoré dokáže prevziať lodný odpad alebo zvyšky nákladu, ako sa vymedzuje v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES<sup>1</sup>;
- (11) „poplatok za prístavné služby“ je poplatok vyberaný v prospech poskytovateľa prístavných služieb, ktorý platia používatelia príslušnej služby;

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu (Ú. v. ES L 332, 28.12.2000, s. 81).

- (12) „zmluva o poskytovaní prístavných služieb“ je oficiálna a právne záväzná dohoda alebo akt s rovnocenným právnym účinkom medzi poskytovateľom prístavných služieb a riadiacim orgánom prístavu alebo príslušným orgánom, ktorej predmetom je poskytovanie jednej alebo viacerých prístavných služieb, a to bez ohľadu na formu určovania poskytovateľov prístavných služieb;
- (13) „poskytovateľ prístavných služieb“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá za odplatu poskytuje jednu alebo viaceré kategórie prístavných služieb, alebo ich chce poskytovať;
- (14) „povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme“ je požiadavka vymedzená alebo určená s cieľom zabezpečiť poskytovanie takých prístavných služieb alebo činností vo verejnom záujme, ktoré by prevádzkovateľ, ak by zohľadňoval svoje obchodné záujmy, neposkytoval alebo neposkytoval v rovnakom rozsahu alebo za rovnakých podmienok;
- (15) „príbrežná námorná doprava“ je premiestňovanie nákladu a cestujúcich po mori medzi prístavmi, ktoré sa zo zemepisného hľadiska nachádzajú v Európe, alebo medzi týmito prístavmi a prístavmi nachádzajúcimi sa v mimoeurópskych krajinách, ktorých pobrežie sa nachádza v uzatvorených moriach susediacich s Európou;
- (16) „námorný prístav“ je oblasť pevniny a vody pozostávajúca z takej infraštruktúry a zariadení, ktoré v zásade umožňujú prijímanie plavidiel, ich nakladanie a vykladanie, uskladnenie tovaru, prevzatie a dodanie tohto tovaru a nalodenie a vylodenie cestujúcich, posádky a iných osôb, ako aj iná infraštruktúra, ktorá je potrebná pre prevádzkovateľov dopravy v prístave;

- (17) „ťahanie plavidiel“ je poskytovanie pomoci plavidlu prostredníctvom remorkéra v záujme umožnenia bezpečného vplávania do prístavu, vyplávania z neho alebo bezpečného pohybu v rámci prístavu tým, že sa mu poskytne pomoc pri manévrovaní s plavidlom na vode;
- (18) „prístupová vodná cesta“ je vodný prístup do prístavu z otvoreného mora, ako sú prístavné prístupy, plavebné dráhy, rieky, morské prieply a fjordy, za predpokladu, že takéto vodné cesty patria do právomoci riadiaceho orgánu prístavu.

## KAPITOLA II

### Poskytovanie prístavných služieb

#### *Článok 3*

#### *Organizácia prístavných služieb*

1. Prístup na trh na účely poskytovania prístavných služieb v námorných prístavoch možno v súlade s týmto nariadením podmieniť:
  - a) minimálnymi požiadavkami na poskytovanie prístavných služieb;
  - b) obmedzeniami počtu poskytovateľov;
  - c) povinnosťami poskytovať služby vo verejnom záujme;
  - d) obmedzeniami týkajúcimi sa interných prevádzkovateľov.

2. Členské štáty môžu vnútroštátnymi právnymi predpismi rozhodnúť o tom, že v prípade jednej alebo viacerých kategórií sa nestanovia žiadne podmienky uvedené v odseku 1.
3. Podmienky prístupu k zariadeniam, inštaláciám a vybaveniu prístavu musia byť spravodlivé, primerané a nediskriminačné.

#### *Článok 4*

##### *Minimálne požiadavky na poskytovanie prístavných služieb*

1. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán môžu vyžadovať, aby poskytovatelia prístavných služieb vrátane subdodávateľov dodržiavali minimálne požiadavky na poskytovanie príslušnej prístavnej služby.
2. Minimálne požiadavky stanovené v odseku 1 sa môžu týkať len:
  - a) odborných kvalifikácií poskytovateľa prístavných služieb, jeho zamestnancov alebo fyzických osôb, ktoré skutočne a nepretržite riadia činnosti poskytovateľa prístavných služieb;
  - b) finančnej kapacity poskytovateľa prístavných služieb;
  - c) zariadenia potrebného na poskytovanie príslušnej prístavnej služby za bežných a bezpečných podmienok a schopnosti udržať toto zariadenie na požadovanej úrovni;

- d) dostupnosti príslušnej prístavnej služby pre všetkých používateľov, na všetkých prístaviskách a nepretržite cez deň aj v noci počas celého roka;
- e) dodržiavania požiadaviek týkajúcich sa námornej bezpečnosti alebo bezpečnosti a ochrany prístavu alebo prístupu do prístavu, jeho objektov, zariadení, a pracovníkov a iných osôb;
- f) dodržiavania miestnych požiadaviek, vnútroštátnych požiadaviek, požiadaviek Únie a medzinárodných požiadaviek v oblasti životného prostredia;
- g) súladu s povinnosťami v oblasti sociálneho a pracovného práva, ktoré sa uplatňujú v členskom štáte príslušného prístavu vrátane podmienok platných kolektívnych zmlúv, požiadaviek týkajúcich sa posádky a požiadaviek týkajúcich sa pracovného času a času odpočinku námorníkov a s platnými pravidlami týkajúcimi sa pracovných inšpekcií;
- h) dobrého mena poskytovateľa prístavných služieb, ako sa určuje v platných vnútroštátnych právnych predpisoch o dobrom mene, berúc do úvahy všetky závažné dôvody na pochybnosti o spoľahlivosti poskytovateľa prístavných služieb.

3. Ak členský štát, bez toho, aby bol dotknutý odsek 4, považuje za nevyhnutné uložiť vlajkovú povinnosť s cieľom zabezpečiť úplný súlad s odsekom 2 písm. g) pre plavidlá prevažne používané na ťahanie plavidiel alebo na zakotvenie v prístavoch nachádzajúcich sa na jeho území, informuje Komisiu o svojom rozhodnutí pred uverejnením oznámenia o vyhlásení obstarávania alebo, v prípade neexistencie predchádzajúceho oznámenia o vyhlásení obstarávania, pred uložením vlajkovej povinnosti.
4. Minimálne požiadavky:
  - a) sú transparentné, objektívne, nediskriminačné, primerané a relevantné pre kategóriu a povahu dotknutej prístavnej služby;
  - b) je potrebné ich dodržiavať do uplynutia práva poskytovať prístavnú službu.
5. Ak minimálne požiadavky zahŕňajú osobitnú znalosť miestnych podmienok, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zabezpečia, aby bol primeraný prístup k informáciám na základe transparentných a nediskriminačných podmienok.
6. V prípadoch stanovených v odseku 1 uverejní riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán minimálne požiadavky uvedené v odseku 2 a postup na udelenie práva poskytovať prístavné služby v súlade s uvedenými požiadavkami do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] alebo v prípade minimálnych požiadaviek, ktoré sa majú začať uplatňovať po uvedenom dátume, aspoň tri mesiace pred dňom, keď sa uvedené požiadavky majú začať uplatňovať. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán vopred informujú poskytovateľov prístavných služieb o akejkoľvek zmene kritérií alebo postupu.
7. Tento článok sa uplatňuje bez toho, aby bol dotknutý článok 7.

## Článok 5

### *Postup na zabezpečenie súladu s minimálnymi požiadavkami*

1. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zaobchádzajú s poskytovateľmi prístavných služieb transparentným, objektívnym, nediskriminačným a primeraným spôsobom.
2. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán udelia právo poskytovať prístavné služby alebo zamietnu udelenie tohto práva na základe minimálnych požiadaviek stanovených podľa článku 4 v primeranej lehote, ktorá v žiadnom prípade neprekročí štyri mesiace od doručenia žiadosti o udelenie takéhoto práva a potrebných dokumentov.
3. Akékoľvek takéto zamietnutie zo strany riadiaceho orgánu prístavu alebo príslušného orgánu musí byť riadne odôvodnené na základe minimálnych požiadaviek uvedených v článku 4 ods. 2.
4. Akékoľvek obmedzenie alebo ukončenie práva poskytovať prístavnú službu zo strany riadiaceho orgánu prístavu alebo príslušného orgánu musí byť riadne odôvodnené a byť v súlade s odsekom 1.



## Článok 6

### *Obmedzenia počtu poskytovateľov prístavných služieb*

1. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán môže obmedziť počet poskytovateľov prístavných služieb pre danú prístavnú službu z jedného alebo viacerých nasledovných dôvodov:
  - a) nedostatočný rozsah pozemku alebo jeho vyhradené používanie alebo vyhradené používanie príbrežného priestoru, pokiaľ je obmedzenie v súlade s rozhodnutiami alebo plánmi, ktoré odsúhlasil riadiaci orgán prístavu a prípadne akékoľvek iné orgány verejnej moci príslušné v súlade s vnútroštátnym právom;
  - b) neexistencia takéhoto obmedzenia bráni v plnení povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme, ako sa ustanovuje v článku 7, vrátane prípadov, keď táto absencia vedie k nadmerne vysokým nákladom riadiaceho orgánu prístavu, príslušného orgánu alebo používateľov prístavu na plnenie takýchto povinností;
  - c) neexistencia takéhoto obmedzenia bráni zaistiťovaniu bezpečných alebo environmentálne udržateľných prístavných operácií;
  - d) vlastnosti prístavnej infraštruktúry alebo povaha dopravy v prístave neumožňujú činnosť viacerých prevádzkovateľov prístavných služieb v prístave;

e) ak sa v súlade s článkom 35 smernice 2014/25/EÚ stanovilo, že prístavné odvetvie alebo pododvetvie spolu s jeho prístavnými službami v členskom štáte vykonáva činnosť, ktorá je priamo vystavená hospodárskej súťaži v súlade s článkom 34 uvedenej smernice. V takýchto prípadoch sa odseky 2 až 3 tohto článku neuplatňujú.

2. S cieľom poskytnúť zainteresovaným stranám možnosť predložiť v primeranej lehote pripomienky, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zverejní každý návrh na obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb v súlade s odsekom 1, spolu so zdôvodnením, najmenej tri mesiace pred prijatím rozhodnutia o obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb.
3. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zverejnia prijaté rozhodnutie o obmedzení počtu poskytovateľov prístavných služieb.
4. Ak riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán rozhodne o obmedzení počtu poskytovateľov prístavnej služby, toto obmedzenie sa uskutoční na základe výberového konania, ktoré bude otvorené pre všetky zainteresované strany, nediskriminačné a transparentné. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zverejnia informácie o prístavnej službe, ktorá sa má začať poskytovať, ako aj o výberovom konaní a zabezpečia, aby všetky základné informácie potrebné na prípravu prihlášok boli skutočne prístupné všetkým zainteresovaným stranám. Zainteresované strany musia mať dostatočne dlhú lehotu na predloženie, aby mohli zmysluplne posúdiť a pripraviť svoje prihlášky. Za bežných okolností je takáto lehota minimálne 30 dní.

5. Odsek 4 sa neuplatňuje v prípadoch uvedených v odseku 1 písm. e) a v odseku 7 tohto článku a v článku 8.
6. Ak riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán poskytuje prístavné služby sám alebo prostredníctvom samostatného právneho subjektu, nad ktorým má priamu alebo nepriamu kontrolu, dotknutý členský štát prijme také opatrenia, ktoré sú potrebné na zamedzenie konfliktu záujmov. Pri absencii takýchto opatrení musia byť poskytovatelia aspoň dvaja, pokiaľ jeden alebo viacero dôvodov uvedených v odseku 1 neodôvodňuje obmedzenie počtu poskytovateľov prístavných služieb na jediného poskytovateľa.
7. Členské štáty môžu rozhodnúť, že ich prístavy súhrnnej siete, ktoré nespĺňajú kritériá uvedené v článku 20 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, môžu obmedziť počet poskytovateľov služieb pre danú prístavnú službu. Členské štáty informujú o takomto rozhodnutí Komisiu.

## Článok 7

### *Povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme*

1. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že poskytovateľom prístavných služieb uložia povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme týkajúce sa prístavných služieb a môžu udeliť právo uložiť takéto povinnosti riadiacemu orgánu prístavu alebo príslušnému orgánu s cieľom zabezpečiť aspoň jednu z týchto povinností:
  - a) dostupnosť prístavnej služby pre všetkých používateľov prístavu na všetkých prístaviskách a nepretržite cez deň aj v noci počas celého roka;
  - b) dostupnosť služby pre všetkých používateľov za rovnakých podmienok;
  - c) cenovú dostupnosť služby pre určité kategórie používateľov;
  - d) bezpečnosť, ochranu alebo environmentálnu udržateľnosť prístavných operácií;
  - e) poskytovanie primeraných dopravných služieb verejnosti; a
  - f) územnú súdržnosť.
2. Povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme uvedené v odseku 1 musia byť jasne vymedzené, transparentné, nediskriminačné a overiteľné a musia zaručovať rovnosť prístupu pre všetkých poskytovateľov prístavných služieb usadených v Únii.

3. Ak sa členský štát rozhodne uložiť v súvislosti s tou istou službou povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme vo všetkých svojich námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, informuje o týchto povinnostiach Komisiu.
4. V prípade narušenia prístavných služieb, v súvislosti s ktorými je uložená povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, alebo ak vznikne bezprostredné riziko výskytu takejto situácie, môže riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán prijať núdzové opatrenie. Núdzové opatrenie môže byť vo forme priameho zadania, aby sa mohla služba prideliť inému poskytovateľovi na obdobie najviac dvoch rokov. Počas tohto obdobia riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán buď začne nové konanie na výber poskytovateľa prístavných služieb, alebo uplatní článok 8. Štrajky uskutočnené v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi sa nepovažujú za narušenie prístavných služieb, v prípade ktorých možno prijať núdzové opatrenie.

### *Článok 8*

#### *Interný prevádzkovateľ*

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 6 ods. 6, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán môže rozhodnúť, že bude poskytovať prístavnú službu sám alebo prostredníctvom samostatného právneho subjektu, nad ktorým má podobnú úroveň kontroly ako nad svojimi vlastnými útvarmi, za predpokladu, že článok 4 sa rovnako uplatňuje na všetkých prevádzkovateľov poskytujúcich príslušnú prístavnú službu. V takomto prípade sa poskytovateľ prístavných služieb považuje na účely tohto nariadenia za interného prevádzkovateľa.

2. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán má podobnú úroveň kontroly nad samostatným právnym subjektom ako nad svojimi vlastnými útvarmi iba vtedy, ak má rozhodujúci vplyv na strategické ciele, ako aj na významné rozhodnutia dotknutého právneho subjektu.
3. V prípadoch ustanovených v článku 6 ods. 1 písm. a) až d) poskytuje interný prevádzkovateľ pridelené služby len v prístave alebo prístavoch, ktoré sa mu na poskytovanie daných služieb prideli.

### *Článok 9*

#### *Ochrana práv zamestnancov*

1. Toto nariadenie nemá vplyv na uplatňovanie predpisov členských štátov v sociálnej a pracovnej oblasti.
2. Bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo vrátane platných kolektívnych zmlúv medzi sociálnymi partnermi, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán musia vyžadovať, aby určený poskytovateľ prístavných služieb vytvoril pre zamestnancov pracovné podmienky v súlade s platnými povinnosťami v oblasti sociálneho a pracovného práva a aby dodržiaval sociálne normy stanovené v práve Únie, vo vnútroštátnom práve alebo v kolektívnych zmluvách.

3. V prípade zmeny poskytovateľa prístavných služieb, ktorá je dôsledkom udelenia koncesie alebo zadania verejnej zákazky, riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán môžu vyžadovať, aby sa práva a povinnosti predchádzajúceho poskytovateľa prístavných služieb vyplývajúce z pracovnej zmluvy alebo z pracovnoprávneho vzťahu, ako sú vymedzené vo vnútroštátnom práve, ktoré existovali ku dňu tejto zmeny, preniesli na novo vymenovaného poskytovateľa prístavných služieb. V takomto prípade sa zamestnancom, ktorí boli prijatí do pracovného pomeru predchádzajúcim poskytovateľom prístavných služieb, udelia rovnaké práva, na aké by mali nárok, keby nastal transfer podniku v zmysle smernice 2001/23/ES.
4. Ak sa v kontexte poskytovania prístavných služieb uskutoční transfer zamestnancov, v súťažných podkladoch a v zmluvách o poskytovaní prístavných služieb sa uvedú dotknutí zamestnanci, ako aj transparentné informácie o ich zmluvných právach a podmienkach, v súlade s ktorými sa zamestnanci považujú za spojených s prístavnými službami.

## *Článok 10*

### *Výnimky*

1. Táto kapitola a článok 21 sa neuplatňujú na manipuláciu s nákladom, služby osobnej dopravy ani na služby lodivodov.
2. Členské štáty sa môžu rozhodnúť uplatňovať túto kapitolu a článok 21 na služby lodivodov. Členské štáty informujú o takomto rozhodnutí Komisiu.

## KAPITOLA III

### Finančná transparentnosť a autonómia

#### *Článok 11*

#### *Transparentnosť finančných vzťahov*

1. Finančné vzťahy medzi orgánmi verejnej moci a riadiacim orgánom prístavu alebo iným subjektom, ktorý poskytuje prístavné služby v jeho mene, sa pri čerpaní verejných finančných prostriedkov transparentným spôsobom odrážajú v systéme účtovníctva, aby sa jasne vykazovali:
  - a) verejné finančné prostriedky, ktoré orgány verejnej moci poskytli priamo riadiacim orgánom konkrétneho prístavu;
  - b) verejné finančné prostriedky, ktoré orgány verejnej moci poskytli prostredníctvom verejných podnikov alebo verejných finančných inštitúcií, a
  - c) účel, na ktorý boli tieto verejné finančné prostriedky pridelené.
2. Ak riadiaci orgán prístavu, ktorý čerpá verejné finančné prostriedky, poskytuje prístavné služby alebo bagrovanie sám alebo ak iný subjekt poskytuje takéto služby v jeho mene, účtovníctvo tejto verejne financovanej prístavnej služby alebo bagrovania vedie oddelene od účtovníctva svojich ostatných činností, a to tak, že:
  - a) všetky výdavky a príjmy sa priradujú alebo rozdeľujú správne na základe konzistentne uplatňovaných a objektívne odôvodniteľných zásad účtovania nákladov a
  - b) zásady účtovania nákladov, podľa ktorých sa vedie oddelené účtovníctvo, sú jasne stanovené.



3. Verejné finančné prostriedky uvedené v odseku 1 zahŕňajú akciový kapitál a kvázi akciový kapitál, nenávratné granty, granty návratné iba za určitých okolností, úvery vrátane prečerpaní a preddavkov na kapitálové injekcie, záruky poskytnuté riadiacemu orgánu prístavu orgánmi verejnej moci a inú formu verejnej finančnej podpory.
4. Riadiaci orgán prístavu alebo iný subjekt, ktorý poskytuje prístavné služby v jeho mene, uchováva všetky informácie týkajúce sa finančných vzťahov uvedených v odsekoch 1 a 2 počas obdobia piatich rokov od konca účtovného roka, na ktorý sa tieto informácie vzťahujú.
5. Riadiaci orgán prístavu alebo iný subjekt, ktorý poskytuje prístavné služby v jeho mene, poskytne v prípade formálnej sťažnosti a na požiadanie relevantnému orgánu v dotknutom členskom štáte informácie uvedené v odsekoch 1 a 2 a akékoľvek ďalšie informácie, ktoré považuje za potrebné na dôkladné posúdenie predložených údajov a posúdenie súladu s týmto nariadením v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže. Relevantný orgán poskytne Komisii takéto informácie na požiadanie. Tieto informácie sa odovzdávajú do troch mesiacov od dátumu podania žiadosti.
6. Ak riadiaci orgán prístavu alebo iný subjekt, ktorý poskytuje prístavné služby v jeho mene, v predchádzajúcich účtovných rokoch nečerpал verejné finančné prostriedky, ale ich začne čerpať, uplatňuje odseky 1 a 2 počnúc účtovným rokom nasledujúcim po prevode verejných finančných prostriedkov.
7. Ak sú verejné finančné prostriedky vyplatené ako náhrada za povinnosť poskytovať služby vo verejnom záujme, je potrebné vykázat ich na príslušných účtoch oddelene a nemožno ich previesť na inú službu alebo obchodnú činnosť.

8. Členské štáty môžu v prípade neprimeraného administratívneho zaťaženia rozhodnúť, že odsek 2 tohto článku sa neuplatňuje na tie z ich prístavov súhrnnej siete, ktoré nespĺňajú kritériá stanovené v článku 20 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, pod podmienkou, že všetky prijaté verejné finančné prostriedky, ako aj ich použitie na poskytovanie prístavných služieb budú v účtovnom systéme naďalej úplne transparentné. Členské štáty o takomto rozhodnutí vopred informujú Komisiu.

## *Článok 12*

### *Poplatky za prístavné služby*

1. Poplatky za služby, ktoré poskytuje interný prevádzkovateľ v rámci povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme, poplatky za služby lodivodov, ktoré nie sú vystavené skutočnej hospodárskej súťaži, a poplatky, ktoré účtujú poskytovatelia prístavných služieb, ako sa uvádzajú v článku 6 ods. 1 písm. b), sa stanovujú transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom a sú úmerné nákladom na poskytnutú službu.
2. Úhrada poplatkov za prístavnú službu môže byť začlenená do iných platieb, ako je napríklad úhrada poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. V takomto prípade poskytovateľ prístavných služieb a vo vhodných prípadoch riadiaci orgán prístavu zabezpečia, aby výška poplatku za prístavnú službu bola aj naďalej pre používateľov prístavnej služby ľahko zistiteľná.
3. Poskytovateľ prístavných služieb poskytne relevantnému orgánu dotknutého členského štátu v prípade formálnej sťažnosti a na požiadanie akékoľvek relevantné informácie o prvkoch, ktoré slúžia ako základ stanovenia štruktúry a výšky poplatkov za prístavné služby, na ktoré sa vzťahuje odsek 1.

### *Článok 13*

#### *Poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry*

1. Členské štáty zabezpečia účtovanie poplatku za používanie prístavnej infraštruktúry. Bez ohľadu na túto skutočnosť môžu poskytovatelia prístavných služieb, ktorí používajú prístavnú infraštruktúru, účtovať poplatky za prístavnú službu.
2. Úhrada poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry môže byť začlenená do iných platieb, ako je napríklad úhrada poplatkov za prístavnú službu. V takomto prípade riadiaci orgán prístavu zabezpečí, aby výška poplatku za používanie prístavnej infraštruktúry bola aj naďalej pre používateľov prístavnej infraštruktúry ľahko zistiteľná.
3. S cieľom prispieť k efektívnemu systému účtovania poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry sa štruktúra a výška týchto poplatkov určí podľa vlastnej obchodnej stratégie a investičných plánov dotknutého prístavu, pričom budú v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže. V relevantných prípadoch sa pri takýchto poplatkoch tiež zohľadňujú všeobecné požiadavky stanovené v rámci všeobecnej politiky dotknutého členského štátu týkajúcej sa prístavov.

4. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 3, môžu byť poplatky za používanie prístavnej infraštruktúry diferencované podľa vlastnej hospodárskej stratégie dotknutého prístavu a jeho politiky v oblasti priestorového plánovania, ktoré súvisia okrem iného s určitými kategóriami používateľov, alebo s cieľom podporiť efektívnejšie používanie prístavnej infraštruktúry, príbrežnej námornej dopravy alebo vysokú environmentálnu výkonnosť, energetickú účinnosť alebo uhlíkovú efektívnosť dopravných služieb. Kritéria pre takéto diferencovanie musia byť transparentné, objektívne a nediskriminačné a musia byť v súlade s právnymi predpismi o hospodárskej súťaži vrátane pravidiel štátnej pomoci. Pri poplatkoch za používanie prístavnej infraštruktúry sa môžu zohľadňovať externé náklady a môžu byť diferencované v závislosti od obchodných postupov.
5. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zabezpečia, aby používatelia prístavu a zástupcovia alebo združenia používateľov prístavu boli informovaní o povahe a výške poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán zabezpečia, aby používatelia prístavnej infraštruktúry boli informovaní o akýchkoľvek zmenách povahy alebo výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry minimálne dva mesiace pred dňom nadobudnutia účinnosti uvedených zmien. Riadiaci orgán prístavu alebo príslušný orgán nie je povinný zverejniť diferencovanie poplatkov, ktoré je výsledkom jednotlivých rokovaní.
6. Riadiaci orgán prístavu poskytne relevantnému orgánu dotknutého členského štátu v prípade formálnej sťažnosti a na požiadanie informácie uvedené v odsekoch 4 a 5 a akékoľvek relevantné informácie o prvkoch, ktoré slúžia ako základ stanovenia štruktúry a výšky poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry. Uvedený orgán poskytne Komisii takéto informácie na požiadanie.

## KAPITOLA IV

### Všeobecné a záverečné ustanovenia

#### *Článok 14*

##### *Odborná príprava zamestnancov*

Poskytovatelia prístavných služieb zabezpečujú, aby zamestnanci dostali potrebnú odbornú prípravu a nadobudli znalosti, ktoré sú dôležité pre ich prácu, so zvláštnym dôrazom na zdravotné a bezpečnostné aspekty, a aby sa požiadavky na odbornú prípravu pravidelne aktualizovali s cieľom zohľadniť výzvy spojené s technologickou inováciou.

#### *Článok 15*

##### *Konzultácie s používateľmi prístavu a inými zainteresovanými stranami*

1. Riadiaci orgán prístavu v súlade s platným vnútroštátnym právom konzultuje s používateľmi prístavu svoju politiku spoplatňovania vrátane prípadov, na ktoré sa vzťahuje článok 8. Takéto konzultácie sa týkajú všetkých zásadných zmien poplatkov za používanie prístavnej infraštruktúry a poplatkov za prístavné služby v prípade interných prevádzkovateľov poskytujúcich prístavné služby v rámci povinnosti poskytovať služby vo verejnom záujme.

2. Riadiaci orgán prístavu v súlade s platným vnútroštátnym právom konzultuje s používateľmi prístavu a inými príslušnými zainteresovanými stranami zásadné otázky v rámci jeho právomoci, pokiaľ ide o:
  - a) koordináciu prístavných služieb v prístave;
  - b) opatrenia na zlepšenie prepojenia s vnútrozemím vrátane opatrení na rozvoj a zlepšenie efektívnosti železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy;
  - c) efektívnosť administratívnych postupov v prístave a opatrenia na ich zjednodušenie;
  - d) environmentálne záležitosti;
  - e) územné plánovanie; a
  - f) opatrenia na zaistenie bezpečnosti v prístave, podľa potreby vrátane opatrení týkajúcich sa bezpečnosti a ochrany zdravia zamestnancov prístavu.
3. Poskytovatelia prístavných služieb poskytnú používateľom prístavu primerané informácie o povahe a výške poplatkov za prístavné služby.
4. Riadiace orgány prístavov a poskytovatelia prístavných služieb rešpektujú dôvernosť citlivých obchodných informácií pri vykonávaní svojich povinností podľa tohto článku.

*Článok 16*  
*Vybavovanie sťažností*

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa v jeho námorných prístavoch, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, zaviedol efektívny postup vybavovania sťažností vyplývajúcich z uplatňovania tohto nariadenia.
2. Vybavovanie sťažností sa uskutočňuje spôsobom, ktorý zamedzuje konfliktu záujmov a ktorý je funkčne nezávislý od akýchkoľvek riadiacich orgánov prístavu alebo poskytovateľov prístavných služieb. Členské štáty zaistia, aby došlo ku skutočnému funkčnému oddeleniu vybavovania sťažností na jednej strane a vlastníctva a riadenia prístavov, poskytovania prístavných služieb a používania prístavu na strane druhej. Vybavovanie sťažností musí byť nestranné a transparentné a musí sa pri ňom náležite dodržiavať právo slobodne vykonávať obchodnú činnosť.
3. Sťažnosti sa podávajú v členskom štáte, v ktorom sa nachádza prístav, v ktorom sa predpokladá pôvod sporu. Členské štáty zabezpečia, aby používatelia prístavov a iné príslušné zainteresované strany boli informovaní o tom, kde a ako je možné podať sťažnosť a ktoré orgány sú zodpovedné za vybavovanie sťažností.
4. Vo vhodných prípadoch orgány zodpovedné za vybavovanie sťažností spolupracujú na účely vzájomnej pomoci v sporoch medzi stranami usadenými v rôznych členských štátoch.

5. Orgány zodpovedné za vybavovanie sťažností majú v súlade s vnútroštátnym právom právomoc požadovať, aby im riadiace orgány prístavov, poskytovatelia prístavných služieb a používatelia prístavu poskytli informácie relevantné pre sťažnosť.
6. Orgány zodpovedné za vybavovanie sťažností majú v súlade s vnútroštátnym právom právomoc prijímať rozhodnutia, ktoré majú záväzný účinok podliehajúci v relevantných prípadoch súdnemu preskúmaniu.
7. Členské štáty informujú Komisiu o postupe vybavovania sťažností a o orgánoch uvedených v odseku 3 do ... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a následne o zmenách týchto informácií. Komisia takéto informácie uverejní a pravidelne aktualizuje na svojom webovom sídle.
8. Členské štáty si vo vhodných prípadoch vymieňajú všeobecné informácie o uplatňovaní tohto článku. Komisia takúto spoluprácu podporuje.



*Článok 17*  
*Relevantné orgány*

Členské štáty zabezpečia, aby používatelia prístavu a iné príslušné zainteresované strany boli informovaní o relevantných orgánoch uvedených v článku 11 ods. 5, článku 12 ods. 3 a článku 13 ods. 6. Členské štáty informujú Komisiu o uvedených orgánoch do.. [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] a následne o zmenách týchto informácií. Komisia takéto informácie uverejní a pravidelne aktualizuje na svojom webovom sídle.

*Článok 18*  
*Opravné prostriedky*

1. Každá strana s oprávneným záujmom má právo odvolať sa proti rozhodnutiam alebo jednotlivým opatreniam, ktoré v súlade s týmto nariadením prijal riadiaci orgán prístavu, príslušný orgán alebo akýkoľvek relevantný vnútroštátny orgán. Odvolacie orgány sú nezávislé od zúčastnených strán a môžu byť súdmi.
2. Ak odvolací orgán uvedený v odseku 1 nie je svojou povahou súdnym orgánom, predkladá dôvody svojich rozhodnutí v písomnej forme. Jeho rozhodnutia tiež podliehajú preskúmaniu vnútroštátnym súdom.

## *Článok 19*

### *Sankcie*

Členské štáty stanovujú pravidlá o ukladaní sankcií za porušenie tohto nariadenia a prijímajú všetky potrebné opatrenia na ich vykonávanie. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty oznámia tieto opatrenia Komisii do [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia ] a bezodkladne ju informujú o akýchkoľvek následných zmenách s účinkom na tieto ustanovenia.

## *Článok 20*

### *Podávanie správ*

Komisia najneskôr ... [72 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní a účinnosti tohto nariadenia.

V uvedenej správe sa zohľadní akýkoľvek pokrok v rámci Výboru pre sektorový sociálny dialóg pre sektor prístavov na úrovni EÚ.

*Článok 21*  
*Prechodné opatrenia*

1. Toto nariadenie sa neuplatňuje na zmluvy o poskytovaní prístavných služieb, ktoré boli uzavreté pred ... [dátum prijatia tohto nariadenia] a ktorých uplatňovanie je časovo obmedzené.
2. Zmluvy o poskytovaní prístavných služieb uzavreté pred ... [dátum prijatia tohto nariadenia], ktorých uplatňovanie nie je časovo obmedzené alebo ktoré majú podobné účinky, sa zosúladia s týmto nariadením do 1. júla 2025.

*Článok 22*  
*Nadobudnutie účinnosti*

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od ... [24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia].

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V ...

*Za Európsky parlament*  
*predseda*

*Za Radu*  
*predseda*

\_\_\_\_\_