Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/352

z dnia 15 lutego 2017 r.

ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 57 z 3.3.2017, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/697 z dnia 25 maja 2020 r.	L 165	7	27.5.2020

▼B

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2017/352

z dnia 15 lutego 2017 r.

ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:

a) ramy świadczenia usług portowych;

b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat z tytułu usługi portowej i za korzystanie z infrastruktury portowej.

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych (zwanych dalej „usługami portowymi") na terenie portu albo na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu:

a) bunkrowanie;

b) przeładunek;

c) cumowanie;

d) usługi pasażerskie;

e) odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku;

f) pilotaż; oraz

g) holowanie.

3. Art. 11 ust. 2 ma zastosowanie również do pogłębiania.

4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

5. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do portów morskich kompleksowej sieci położonych w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. W przypadku gdy państwa członkowskie zdecydują o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do takich portów morskich, powiadamiają o tej decyzji Komisję.

6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.

▼B

7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE ([1]) i 2014/24/UE ([2]) oraz dyrektywy 2014/25/UE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1) „bunkrowanie” oznacza zaopatrywanie statku wodnego w paliwo stałe, ciekłe lub gazowe bądź dowolne inne źródła energii używane do napędzania statku wodnego, jak również na potrzeby ogólnego i specjalnego dostarczania energii na pokładzie statku wodnego podczas postoju w porcie;

2) „przeładunek” oznacza organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem wodnym a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu ładunku, w tym odprawę, mocowanie, odmocowywanie, sztauowanie, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z wyłączeniem – chyba że państwa członkowskie zdecydują inaczej – magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych usług dotyczących tego ładunku przedstawiających wartość dodaną;

3) „właściwy organ” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który – na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych jest upoważniony do prowadzenia działań związanych z organizowaniem działalności portu i jej administrowaniem, wspólnie z podmiotem zarządzającym portem lub w miejsce tego podmiotu;

4) „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu lub na terenie portu, który podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem, w tym pozbywanie się wydobytego materiału, w celu umożliwienia statkom uzyskania dostępu do portu; obejmuje ono zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i konserwacyjne prace pogłębiarskie przeprowadzane w celu utrzymania dostępności drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, nie stanowiąc usługi portowej oferowanej użytkownikowi;

5) „podmiot zarządzający portem” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych, ma za zadanie lub jest uprawniony, również w połączeniu z innymi rodzajami działalności do administrowania i zarządzania na szczeblu lokalnym infrastrukturą portową oraz wykonywania co najmniej jednego z następujących zadań w danym porcie: koordynacja ruchu portowego, zarządzanie ruchem portowym, koordynacja działalności operatorów obecnych w danym porcie lub kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie;

([1]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

([2]) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

▼B

6) „cumowanie” oznacza usługi zacumowania i odcumowania, w tym przesuwania wzdłuż nabrzeża, które są wymagane do bezpiecznego funkcjonowania statku w porcie lub na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu;

7) „usługi pasażerskie” oznaczają organizację i obsługę pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów między przewożącym pasażerów statkiem a lądem i obejmują również przetwarzanie danych osobowych i przewóz pasażerów w obrębie odpowiedniego terminalu pasażerskiego;

8) „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku wodnego po drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie;

9) „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu za korzystanie z infrastruktury, urządzeń i usług, w tym z drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, jak również za dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, z wyłączeniem czynszu dzierżawnego gruntu i opłat mających równoważny skutek;

10) „gromadzenie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku” oznacza odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku przez każde zamocowane na stałe, pływające lub ruchome urządzenie, które może odbierać takie odpady lub pozostałości w rozumieniu definicji zawartej w dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]);

11) „opłata z tytułu usługi portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz dostawcy usług portowych i uiszczaną przez użytkowników danej usługi;

12) „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalną i prawnie wiążącą umowę lub akt o równoważnym skutku prawnym między dostawcą usług portowych, a podmiotem zarządzającym portem lub właściwym organem, której przedmiotem jest świadczenie usługi portowej lub usług portowych, bez przesądzania o sposobie wyznaczania dostawców usług portowych;

13) „dostawca usług portowych” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną świadczącą lub zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii;

14) „obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych lub tych działań, których świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;

([1]) Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

▼B

15) „żegluga morska bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;

16) „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i wyposażenie, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, a także każda inna infrastruktura niezbędna na terenie portu;

17) „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi wodnemu przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie poprzez zapewnienie pomocy podczas manewrów statku wodnego;

18) „droga wodna zapewniająca dostęp do portu” oznacza wodny dostęp do portu od strony otwartego morza, taki jak podejście do portu, tory wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy, pod warunkiem, że taka droga wodna podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem.

ROZDZIAŁ II

ŚWIADCZENIE USŁUG PORTOWYCH

Artykuł 3

Organizacja usług portowych

1. Dostęp do rynku świadczenia usług portowych w portach morskich może, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, podlegać:

a) minimalnym wymogom dotyczącym świadczenia usług portowych;

b) ograniczeniu liczby dostawców usług;

c) obowiązkom świadczenia usługi publicznej;

d) ograniczeniom związanym z operatorami wewnętrznymi.

2. Państwa członkowskie mogą w prawie krajowym postanowić, że nie wprowadzają żadnego z warunków, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii usług portowych.

3. Warunki dostępu do urządzeń, instalacji i wyposażenia portu są sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.

▼B

Artykuł 4

Minimalne wymogi dotyczące świadczenia usług portowych

1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może wymagać, aby dostawcy usług portowych, w tym podwykonawcy, spełniali minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie:

a) kwalifikacji zawodowych dostawcy usług portowych, jego personelu lub osób fizycznych, które w sposób rzeczywisty i ciągły kierują działaniami dostawcy usług portowych;

b) zdolności finansowej dostawcy usług portowych;

c) wyposażenia potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego wyposażenia na wymaganym poziomie;

d) dostępności odpowiedniej usługi portowej dla wszystkich użytkowników, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;

e) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia, oraz pracowników i innych osób;

f) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska;

g) wypełniania obowiązków w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy, które mają zastosowanie w państwie członkowskim danego portu, w tym spełniania warunków obowiązujących układów zbiorowych, wymogami dotyczącymi załogi i wymogami dotyczącymi godzin pracy i godzin odpoczynku marynarzy oraz z przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących inspekcji pracy;

h) dobrej reputacji dostawcy usług portowych, ustalonej zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi dobrej reputacji, przy uwzględnieniu wszelkich ważnych argumentów podważających wiarygodność dostawcy usług portowych.

3. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy państwo członkowskie uzna za niezbędne nałożenie wymogu bandery, aby zapewnić pełną zgodność z ust. 2 lit. g) w odniesieniu do statków używanych głównie do czynności holowania lub cumowania w portach położonych na jego terytorium, informuje ono Komisję o swojej decyzji przed publikacją ogłoszenia o zamówieniu lub, w przypadku braku ogłoszenia o zamówieniu, przed nałożeniem wymogu bandery.

4. Minimalne wymogi są:

a) przejrzyste, obiektywne, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i adekwatne do kategorii i charakteru danej usługi portowej;

▼B

b) przestrzegane do czasu wygaśnięcia prawa do świadczenia usług portowych.

5. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczegółową znajomość warunków lokalnych, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia odpowiedni dostęp do informacji na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach.

6. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedurę przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami do dnia 24 marca 2019 r. lub, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ z wyprzedzeniem informują dostawców usług portowych o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

7. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla art. 7.

Artykuł 5

Procedura zapewniania zgodności z minimalnymi wymogami

1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ traktuje dostawców usług portowych w sposób przejrzysty, obiektywny, niedyskryminacyjny i proporcjonalny.

2. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w rozsądnym terminie nieprzekraczającym, niezależnie od okoliczności, czterech miesięcy od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa i potrzebnych dokumentów.

3. Wszelkie takie rozstrzygnięcia odmowne – dokonywane przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – są należycie uzasadnione na podstawie minimalnych wymogów określonych w art. 4 ust. 2.

4. Jakiekolwiek ograniczenie lub cofnięcie – przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – prawa do świadczenia usług portowych jest należycie uzasadnione i zgodne z ust. 1.

Artykuł 6

Ograniczenie liczby dostawców usług portowych

1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub większej liczby poniższych powodów:

a) deficyt gruntu lub terenów przybrzeżnych lub restrykcje co do możliwości ich użytkowania, pod warunkiem że ograniczenie jest zgodne z decyzjami lub planami uzgodnionymi przez podmiot zarządzający portem i – w stosownych przypadkach – inne organy publiczne właściwe zgodnie z prawem krajowym;

▼B

b) brak takiego ograniczenia utrudnia wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 7, włączając w to przypadki, gdy taki brak skutkuje ponoszeniem przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub użytkowników portu nadmiernych kosztów związanych z wykonywaniem takich obowiązków;

c) brak takiego ograniczenia byłby nie do pogodzenia z potrzebą wykonywania w porcie działań w sposób bezpieczny, chroniony i zrównoważony środowiskowo;

d) charakterystyka infrastruktury portu lub charakter ruchu portowego są takie, że nie byłoby możliwe działanie w porcie większej liczby dostawców usług portowych;

e) jeżeli ustalono na podstawie art. 35 dyrektywy 2014/25/UE, że sektor lub podsektor portowy, wraz ze swoimi usługami portowymi, w państwie członkowskim prowadzi działalność bezpośrednio podlegającą konkurencji zgodnie z art. 34 tej dyrektywy. W takich przypadkach ust. 2 i 3 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.

2. Aby zapewnić zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag w rozsądnym terminie, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje wszelkie propozycje ograniczenia liczby dostawców usług portowych zgodnie z ust. 1 wraz z uzasadnieniem, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia przyjęcia decyzji o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych.

3. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje przyjętą decyzję o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych.

4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zdecyduje o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych, jest to zgodne z procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje informacje na temat usługi portowej, która ma być świadczona, i procedury selekcji oraz zapewnia, aby wszystkie podstawowe informacje, które są niezbędne do przygotowania wniosków, były faktycznie dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron. Zainteresowane strony otrzymują wystarczająco dużo czasu, aby umożliwić im rzetelną ocenę i przygotowanie wniosku. W normalnych warunkach taki minimalny termin wynosi 30 dni.

5. Ust. 4 nie ma zastosowania w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. e) i ust. 7 niniejszego artykułu i w art. 8.

6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, właściwe państwo członkowskie przyjmuje takie środki, które są konieczne do uniknięcia konfliktu interesów. W przypadku braku takich środków liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa, chyba że jeden lub większa liczba powodów wymienionych w ust. 1 uzasadnia ograniczenie liczby dostawców usług portowych do jednego dostawcy.

▼B

7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzje, że te z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, mogą ograniczać liczbę dostawców usług w odniesieniu do danej usługi portowej. Państwo członkowskie informuje Komisję o takiej decyzji.

Artykuł 7

Obowiązki świadczenia usługi publicznej

1. Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców usług portowych obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych i mogą przyznać podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi prawo do nakładania takich obowiązków, aby zapewnić najmniej jedno spośród poniższych:

a) dostępność usługi portowej dla wszystkich użytkowników portu, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;

b) dostępność usługi dla wszystkich użytkowników na równych warunkach;

c) przystępność cenową usługi dla określonych kategorii użytkowników;

d) bezpieczeństwo, ochronę lub zrównoważenie środowiskowe działań w porcie;

e) świadczenie odpowiednich usług transportowych dla ludności; oraz

f) zapewnienie spójności terytorialnej.

2. Obowiązki świadczenia usługi publicznej, o których mowa w ust. 1, są jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne i weryfikowalne oraz gwarantują równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.

3. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej w przypadku tej samej usługi we wszystkich swoich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.

4. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia zamówienia powierzającego świadczenie usługi innemu dostawcy na okres do dwóch lat. W tym okresie organ zarządzający portem lub właściwy organ albo wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych, albo stosuje art. 8. Zbiorowe akcje protestacyjne podejmowane zgodnie z prawem krajowym nie są uważane za zakłócenie usług portowych, w odniesieniu do którego można podjąć środek nadzwyczajny.

▼B

Artykuł 8

Operator wewnętrzny

1. Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 6 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może postanowić, że albo będzie świadczyć usługę portową samodzielnie albo będzie to czynić za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, pod warunkiem że art. 4 będzie miał zastosowanie jednakowo do wszystkich operatorów świadczących daną usługę portową. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.

2. Uznaje się, że podmiot zarządzający portem lub właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie wtedy, gdy wywiera on decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje danej jednostki prawnej.

3. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. a)–d) operator wewnętrzny ogranicza się do realizacji powierzonej usługi portowej wyłącznie w porcie lub portach, w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia usługi portowej.

Artykuł 9

Ochrona praw pracowniczych

1. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich.

2. Bez uszczerbku dla prawa unijnego i krajowego, w tym mających zastosowanie postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ wymaga, aby wyznaczony dostawca usług portowych stworzył personelowi warunki pracy zgodne z mającymi zastosowanie obowiązkami w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy oraz przestrzegał norm socjalnych określonych w prawie Unii, prawie krajowym lub umowach zbiorowych.

3. W przypadku zmiany dostawcy usług portowych, która wynika z przyznania koncesji lub zamówienia publicznego, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może wymagać, aby prawa i obowiązki odchodzącego dostawcy usług portowych wynikające z umowy o pracę lub ze stosunku pracy w rozumieniu prawa krajowego i istniejące w momencie tej zmiany zostały przeniesione na nowo wyznaczonego dostawcę usług portowych. W takim przypadku personel przyjęty wcześniej przez odchodzącego dostawcę usług portowych nabywa prawa jednakowe z tymi, z których mógłby korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

4. W przypadku gdy, w kontekście świadczenia usług portowych, dochodzi do przeniesienia personelu, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się personel, którego to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw personelu oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.

▼B

Artykuł 10

Wyłączenia

1. Niniejszy rozdział oraz art. 21 nie mają zastosowania do przeładunku, usług pasażerskich ani pilotażu.

2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego rozdziału i art. 21 do pilotażu. Państwa członkowskie, informują Komisję o takiej decyzji.

ROZDZIAŁ III

PRZEJRZYSTOŚĆ I AUTONOMIA FINANSOWA

Artykuł 11

Przejrzystość stosunków finansowych

1. Stosunki finansowe między organami publicznymi a podmiotem zarządzającym portem lub innym podmiotem świadczącym usługi portowe w jego imieniu, który otrzymuje środki publiczne, są odzwierciedlone w sposób przejrzysty w systemie księgowym, tak aby wyraźnie wskazywane były:

a) środki publiczne udostępniane bezpośrednio przez organy publiczne podmiotowi zarządzającemu danym portem;

b) środki publiczne udostępniane przez organy publiczne za pośrednictwem przedsiębiorstw publicznych lub publicznych instytucji finansowych; oraz

c) przeznaczenie przyznanych środków publicznych.

2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem otrzymujący środki publiczne świadczy usługi portowe lub pogłębianie samodzielnie lub gdy inny podmiot realizuje takie usługi w jego imieniu, prowadzi on dla tych usług portowych finansowanych ze środków publicznych lub tego pogłębiania finansowanego ze środków publicznych rachunkowość oddzieloną od rachunkowości prowadzonej dla innej działalności, w taki sposób, by:

a) wszystkie koszty i dochody były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz

b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone.

3. Środki publiczne, o których mowa w ust. 1, obejmują kapitał podstawowy oraz fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, pożyczki, w tym limity zadłużenia w rachunku bieżącym i zaliczkowe wypłaty na poczet zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne oraz wszelkie inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.

4. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.

▼B

5. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, i wszelkie dodatkowe informacje, które organ ten uzna za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny zgodności z niniejszym rozporządzeniem zgodnie z regułami konkurencji. Takie informacje są udostępniane Komisji, na jej wniosek, przez odpowiedni organ. Informacje są przekazywane w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.

6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu, który nie otrzymał środków publicznych w poprzednich latach obrachunkowych, ale zaczyna korzystać z finansowania publicznego, podmiot ten stosuje on przepisy ust. 1 i 2 od roku obrachunkowego następującego po przekazaniu środków publicznych.

7. W przypadku gdy środki publiczne są wypłacane jako rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej, wykazywane są osobno w odpowiednich rachunkach i nie mogą być przekazywane na potrzeby jakiejkolwiek innej usługi lub działalności gospodarczej.

8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że ust. 2 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do tych z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów określonych w art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w przypadku gdy skutkuje to nieproporcjonalnymi obciążeniami administracyjnymi, pod warunkiem że wszelkie otrzymane środki publiczne i ich wykorzystanie do celów świadczenia usług portowych pozostają w pełni przejrzyste w systemie rachunkowości. Państwo członkowskie informuje Komisję z wyprzedzeniem o takiej decyzji.

Artykuł 12

Opłaty z tytułu usług portowych

1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opłaty za usługi pilotażu, które nie podlegają skutecznej konkurencji oraz opłaty pobierane przez dostawców usług portowych, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), są ustalane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny oraz są proporcjonalne do kosztu wyświadczonej usługi.

2. Płatności dotyczące opłat z tytułu usług portowych mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. W takim przypadku dostawca usług portowych oraz, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający portem powinny zapewnić, by kwota opłaty z tytułu usługi portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika usługi portowej.

3. Dostawca usług portowych udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów, które stanowią podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1.

▼B

Artykuł 13

Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej

1. Państwa członkowskie zapewniają pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Nie uniemożliwia to dostawcom usług portowych, którzy korzystają z infrastruktury portowej, pobierania opłat z tytułu usług portowych.

2. Płatności dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat z tytułu usług portowych. W takim przypadku podmiot zarządzający portem powinien zapewnić, aby kwota opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika infrastruktury portowej.

3. Aby wzmocnić skuteczność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, struktura i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej są określane zgodnie z własną strategią handlową i planami inwestycyjnymi danego portu oraz są zgodne z regułami konkurencji. W stosownych przypadkach takie opłaty są także zgodne z ogólnymi wymogami określonymi w ramach ogólnej polityki dotyczącej portów danego państwa członkowskiego.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3 opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być zróżnicowane w zależności od własnej strategii gospodarczej i polityki planowania przestrzennego danego portu, w odniesieniu między innymi do pewnych kategorii użytkowników, lub w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej lub niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria takiego zróżnicowania są przejrzyste, obiektywne i niedyskryminacyjne, a także są spójne z prawem konkurencji, w tym z przepisami dotyczącymi pomocy państwa. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą uwzględniać koszty zewnętrzne i mogą być zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych.

5. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy portu oraz przedstawiciele lub stowarzyszenia użytkowników portu byli informowani o charakterze i poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy infrastruktury portowej byli informowani o wszelkich zmianach w charakterze lub poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej z przynajmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia, w którym te zmiany stały się skuteczne. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ nie ma obowiązku ujawniania tych różnic w opłatach, które wynikają z indywidualnych negocjacji.

6. Podmiot zarządzający portem udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów służących za podstawę określenia struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Taki organ udostępnia informacje Komisji na jej wniosek.

▼B

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 14

Szkolenie personelu

Dostawcy usług portowych zapewniają, aby pracownicy otrzymywali szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.

Artykuł 15

Konsultacje z użytkownikami portu i innymi zainteresowanymi stronami

1. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu w sprawie polityki pobierania opłat, w tym w przypadkach objętych art. 8. Takie konsultacje obejmują wszelkie istotne zmiany opłat za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłat z tytułu usług portowych w przypadkach, gdy operatorzy wewnętrzni świadczą usługi portowe w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej.

2. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami w zasadniczych kwestiach w ramach jego kompetencji dotyczących:

a) koordynacji usług portowych na terenie portu;

b) środków służących poprawie połączeń z zapleczem, w tym środków służących rozwojowi i poprawie wydajności transportu kolejowego i śródlądowymi drogami wodnymi;

c) efektywności procedur administracyjnych w porcie oraz środków służących ich uproszczeniu;

d) kwestii środowiskowych;

e) planowania przestrzennego; oraz

f) środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa na terenie portu, w tym, w stosownych przypadkach, zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portowych.

3. Dostawcy usług portowych udostępniają użytkownikom portu odpowiednie informacje na temat charakteru i poziomu opłat z tytułu usługi portowej.

4. Przy wykonywaniu swoich obowiązków na mocy niniejszego artykułu podmiot zarządzający portem i dostawcy usług portowych przestrzegają poufności szczególnie chronionych informacji handlowych.

▼B

Artykuł 16

Rozpatrywanie skarg

1. Każde państwo członkowskie zapewnia skuteczną procedurę rozpatrywania skarg wynikających ze stosowania niniejszego rozporządzenia w jego portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem.

2. Skargi są rozpatrywane w sposób unikający konfliktu interesów i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie zapewniają skuteczny rozdział między funkcjami, z jednej strony, rozpatrywania skarg a, z drugiej strony, wykonywania prawa własności i zarządzania portami, świadczenia usług portowych i korzystania z portów. Skargi są rozpatrywane w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należytym poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.

3. Skargi składa się w państwie członkowskim portu, w którym spór ma domniemane źródło. Państwa członkowskie zapewniają, by użytkownicy portów i inne zainteresowane strony były informowane o tym, gdzie i jak składać skargi, oraz jakie organy są odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg.

4. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg współpracują, w stosownych przypadkach, w celu wzajemnej pomocy w sporach obejmujących strony mające siedzibę w różnych państwach członkowskich.

5. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu, aby przekazywali im informacje odnoszące się do skargi.

6. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo do podejmowania decyzji, które są wiążące, z zastrzeżeniem kontroli sądowej, w stosownych przypadkach.

7. W terminie do dnia 24 marca 2019 r. państwa członkowskie informują Komisję o procedurze rozpatrywania skarg i wskazują organy, o których mowa w ust. 3, a następnie informują ją o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej stronie internetowej.

8. Państwa członkowskie wymieniają się, w stosownych przypadkach, ogólnymi informacjami dotyczącymi stosowania niniejszego artykułu. Komisja wspiera tego rodzaju współpracę.

Artykuł 17

Odpowiednie organy

Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy portów i inne zainteresowane strony zostali poinformowani o odpowiednich organach, o których mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 6. Państwa członkowskie informują również Komisję o tych organach do dnia 24 marca 2019 r., a następnie o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej stronie internetowej.

▼B

Artykuł 18

Odwołania

1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub każdy inny odpowiedni organ krajowy. Organy odwoławcze są niezależne od zaangażowanych stron i mogą być sądami.

2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.

Artykuł 19

Sankcje

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych środkach Komisję w terminie do dnia 24 marca 2019 r. oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszystkich późniejszych zmianach ich dotyczących.

Artykuł 20

Sprawozdanie

Nie później niż w dniu 24 marca 2023 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.

Sprawozdanie to uwzględnia wszelkie postępy poczynione w ramach komitetu sektorowego dialogu społecznego Unii w sprawie portów.

Artykuł 21

Środki przejściowe

1. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do umów o świadczenie usługi portowej, które zostały zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r. i mają ograniczony okres obowiązywania.

2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r., które mają nieograniczony okres obowiązywania lub mają skutek podobny, muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 1 lipca 2025 r.

▼M1

3. Niezależnie od art. 13 ust. 1, 3 i 4 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może zdecydować o zwolnieniu z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej należnej za okres od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 października 2020 r., o ich zawieszeniu, obniżeniu

▼M1

lub odroczeniu terminu ich zapłaty. Państwa członkowskie mogą postanowić, że decyzje takie mają być zgodne z wymogami ustanowionymi w tym zakresie w prawie krajowym. Zwolnienie z opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, ich zawieszenie, obniżenie lub odroczenie terminu ich zapłaty przyznaje się w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny.

Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy portu oraz przedstawiciele lub stowarzyszenia użytkowników portu zostali odpowiednio poinformowani. Termin dwóch miesięcy, o którym mowa w art. 13 ust. 5, nie ma zastosowania.

▼B

Artykuł 22

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie jest stosowane od dnia 24 marca 2019 r.

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