

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

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)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Potrzebne jest pełne połączenie portów w płynne łańcuchy transportowe i logistyczne, aby przyczynić się do wzrostu i efektywniejszego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i rynku wewnętrznego. Wymaga to nowoczesnych usług portowych, które przyczyniają się do efektywnego wykorzystania portów oraz stworzenia klimatu sprzyjającego inwestycjom na rzecz rozwoju portów zgodnie z obecnymi i przyszłymi wymaganiami transportowymi i logistycznymi.
- (2) Porty przyczyniają się do długofalowej konkurencyjności europejskiego przemysłu na rynkach światowych, zapewniając dodatkową wartość i nowe miejsca pracy we wszystkich regionach przybrzeżnych Unii. W celu sprostania wyzwaniom, przed którymi stoi sektor transportu morskiego oraz poprawy efektywności i trwałości łańcucha transportowego i logistycznego istotne jest, aby działania dotyczące uproszczenia administracyjnego określone w komunikacie Komisji z dnia 23 maja 2013 r. zatytułowanym „Porty: motor wzrostu” były wdrażane razem z niniejszym rozporządzeniem.
- (3) W swoim komunikacie z dnia 3 października 2012 r. zatytułowanym „Akt o jednolitym rynku II – razem na rzecz nowego wzrostu gospodarczego” Komisja przypominała, że atrakcyjność transportu morskiego uzależniona jest od dostępności, efektywności i niezawodności usług portowych oraz konieczności rozwiązania kwestii dotyczących przejrzystości finansowania publicznego i opłat portowych, jak również działań na rzecz uproszczenia formalności administracyjnych w portach, a także przeglądu ograniczeń dotyczących świadczenia usług w portach.

⁽¹⁾ Dz.U. C 327 z 12.11.2013, s. 111.

⁽²⁾ Dz.U. C 114 z 15.4.2014, s. 57.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 14 grudnia 2016 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 23 stycznia 2017 r.

- (4) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, tym samym pomagając zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz przyczyniając się do promowania żegluga morskiej bliskiego zasięgu i lepszej integracji transportu morskiego z transportem kolejowym, żegluga śródlądową i transportem drogowym.
- (5) Uproszczenie procedur celnych może przynieść portom morskim znaczne korzyści gospodarcze pod względem konkurencyjności. Aby propagować uczciwą konkurencję i zmniejszyć formalności celne, ważne jest, aby właściwe organy państw członkowskich przyjęły właściwe i skuteczne podejście oparte na ocenie ryzyka. W tym kontekście Komisja powinna rozważyć potrzebę przyjęcia odpowiednich środków na rzecz zmniejszenia formalności sprawozdawczych w portach morskich i na rzecz zwalczania nieuczciwej konkurencji.
- (6) Ustanowienie jasnych ram dla przejrzystych, sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych przepisów związanych z finansowaniem infrastruktury portowej i usług portowych oraz pobieraniem opłat za korzystanie z tej infrastruktury i za świadczenie tych usług odgrywa podstawową rolę w zapewnianiu, by własne strategie handlowe i plany inwestycyjne portów oraz, w stosownych przypadkach, ogólne ramy krajowej polityki dotyczącej portów były w pełni zgodne z regułami konkurencji. Przejrzystość stosunków finansowych pozwoli w szczególności na sprawiedliwe i skuteczne kontrolowanie pomocy państwa, czyli przyczyni się do zapobiegania zakłóceniom w funkcjonowaniu rynku. W związku z tym w konkluzjach Rady z dnia 5 czerwca 2014 r. wezwano Komisję do rozważenia kwestii wytycznych dotyczących pomocy państwa w odniesieniu do portów morskich w celu zapewnienia uczciwej konkurencji i stabilnych ram prawnych w zakresie inwestycji portowych.
- (7) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej ustanowionej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁽¹⁾. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie do portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportowego, ponieważ albo obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów, albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych. W niniejszym rozporządzeniu należy jednak umożliwić państwom członkowskim podjęcie decyzji o tym, czy stosować niniejsze rozporządzenie do portów morskich kompleksowej sieci znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych. Państwa członkowskie powinny też mieć możliwość wprowadzenia odstępstw w celu zapobiegania nakładaniu nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te porty morskie kompleksowej sieci, których roczny poziom ruchu towarowego nie uzasadnia pełnego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (8) Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny zostać objęte niniejszym rozporządzeniem.
- (9) Niniejsze rozporządzenie nie powinno w żaden sposób naruszać przepisów regulujących system praw majątkowych w państwach członkowskich stosowanych do portów morskich i powinno dopuszczać różne struktury portów w państwach członkowskich.
- (10) Niniejsze rozporządzenie nie narzuca konkretnego modelu zarządzania portamiorskimi i w żaden sposób nie wpływa na kompetencje państw członkowskich w zakresie świadczenia, zgodnie z prawem unijnym, niegospodarczych usług świadczonych w interesie ogólnym. Możliwe są różne modele zarządzania portami, pod warunkiem że przestrzegane są ramy świadczenia usług portowych oraz wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej zawarte w niniejszym rozporządzeniu.
- (11) Zgodnie z ogólnymi zasadami zawartymi w Traktatach, dostawcy usług portowych powinni mieć swobodę świadczenia swoich usług w portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem. Powinna jednak istnieć możliwość nałożenia pewnych warunków korzystania z tej swobody.
- (12) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu w tworzeniu systemu pobierania opłat, jeżeli opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej uiszczane przez operatorów statków lub właścicieli ładunków są przejrzyste, w szczególności łatwe do zidentyfikowania, a także niedyskryminacyjne i przyczyniają się do utrzymania i rozwoju infrastruktury i urządzeń usługowych oraz świadczenia usług niezbędnych do przeprowadzania lub ułatwiania operacji transportowych na terenie portu i na drogach wodnych zapewniających dostęp do tych portów, które podlegają kompetencji podmiotu zarządzającego portem.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

- (13) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, że spełniają minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Te minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków, o ile te wymogi są przejrzyste, obiektywne, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i adekwatne do świadczenia usługi portowej. Zgodnie z ogólnymi celami niniejszego rozporządzenia minimalne wymogi powinny przyczyniać się do wysokiej jakości usług portowych i nie powinny wprowadzać barier rynkowych.
- (14) Ważne jest, aby wszyscy dostawcy usług portowych – na wniosek podmiotu zarządzającego portem – wykazali się zdolnością do obsługi minimalnej liczby statków oraz udostępnienia niezbędnego personelu i wyposażenia. Powinni stosować odnośne przepisy i zasady, w tym obowiązujące prawo pracy oraz obowiązujące układy zbiorowe i wymogi danego portu w zakresie jakości.
- (15) Przy określaniu, czy dany dostawca usług portowych spełnia wymogi dobrej reputacji, właściwy organ lub podmiot zarządzający portem powinien rozważyć, czy istnieją ważne argumenty podważające wiarygodność dostawcy usług portowych, takie jak wyroki skazujące lub sankcje za poważne przestępstwa lub poważne naruszenia obowiązującego prawa Unii i prawa krajowego.
- (16) Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wymagania wypełniania obowiązków w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy w celu realizacji świadczenia usług portowych w danym porcie.
- (17) Państwa członkowskie powinny informować Komisję przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji o nałożeniu wymogu bandery dla statków używanych głównie do czynności holowania i cumowania. Taka decyzja powinna być niedyskryminacyjna, powinna być oparta na przejrzystych i obiektywnych przesłankach i nie powinna wprowadzać nieproporcjonalnych barier rynkowych.
- (18) W przypadku gdy wymagana jest zgodność z minimalnymi wymogami, procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych, powinna być przejrzysta, obiektywna, niedyskryminacyjna i proporcjonalna oraz powinna umożliwiać dostawcom usług portowych terminowe rozpoczęcie świadczenia przez nich usług portowych.
- (19) Ponieważ porty zajmują ograniczone obszary geograficzne, liczba dostawców usług portowych może w niektórych przypadkach podlegać ograniczeniom związanym z niedoborem dostępnej powierzchni lądowej lub terenów przybrzeżnych, z charakterystyką infrastruktury portu lub charakterem ruchu portowego lub też koniecznością zapewnienia prowadzenia działań w porcie w sposób bezpieczny, chroniony i zrównoważony środowiskowo.
- (20) Wszelkie ograniczenie liczby dostawców usług portowych powinno być uzasadnione jasnymi i obiektywnymi powodami i nie powinno wprowadzać nieproporcjonalnych barier rynkowych.
- (21) Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien opublikować zamiar przeprowadzenia procedury selekcji w odniesieniu do świadczenia usług portowych, w tym w internecie oraz, w stosownych przypadkach, w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Taka publikacja powinna zawierać informacje o procedurze selekcji, terminie składania ofert i odpowiednich kryteriach udzielenia zamówienia oraz informacje na temat sposobu, w jaki można uzyskać dostęp do odpowiednich dokumentów niezbędnych do przygotowania wniosku.
- (22) Aby zapewnić przejrzystość i równe traktowanie, wszelkie zmiany warunków zamówienia w trakcie jego obowiązywania, które spowodowałyby, że charakter tego zamówienia w sposób istotny odbiegałby od pierwotnego zamówienia, i które tym samym mogą wskazywać na wolę ponownego negocjowania przez strony podstawowych ustaleń tego zamówienia, należy uznać za udzielenie nowego zamówienia.
- (23) Niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać prawa państw członkowskich do nakładania obowiązku świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych.
- (24) Unia ma wiele portów morskich o różnych modelach organizacji usług portowych. Dlatego nałożenie jednolitego modelu nie byłoby właściwym rozwiązaniem. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien mieć możliwość ograniczenia liczby dostawców danej usługi portowej, w przypadku gdy jest to uzasadnione z co najmniej jednego powodu.

- (25) Art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE ⁽¹⁾ stanowi, że zamówienia mające na celu umożliwienie prowadzenia pewnego rodzaju działalności nie podlegają tej dyrektywie, jeżeli państwo członkowskie lub podmioty zamawiające mogą wykazać, że w państwie członkowskim, w którym taka działalność jest realizowana, podlega ona bezpośrednio konkurencji na rynkach, do których dostęp nie jest ograniczony. Do ustalenia tego, czy ma to miejsce, należy zastosować procedurę określoną w art. 35 dyrektywy 2014/25/UE. W konsekwencji, jeżeli w drodze tej procedury zostanie ustalone, że dany sektor lub podsektor portu wraz z jego usługami portowymi bezpośrednio podlega takiej konkurencji, właściwe jest, że nie powinien on wówczas podlegać przepisom określającym ograniczenia dostępu do rynku na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (26) Z wyjątkiem przypadków gdy zastosowanie ma odstępstwo dotyczące rynku konkurencyjnego, każdy zamiar ograniczenia liczby dostawców usług portowych powinien być ogłaszany z wyprzedzeniem przez organ zarządzający portem lub właściwy organ i powinien być w pełni uzasadniony, aby dać zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia swoich uwag.
- (27) Jeżeli podmiot zarządzający portem lub właściwy organ świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem prawnie odrębnego podmiotu, nad którym sprawuje bezpośrednio lub pośrednio kontrolę, należy przyjąć środki, mające na celu uniknięcie konfliktów interesów oraz zapewnienie uczciwego i przejrzystego rynkowego dostępu do usług portowych, w przypadku gdy liczba dostawców usług portowych jest ograniczona. Środki takie mogłyby, między innymi, przyjąć formę powierzenia podjęcia decyzji o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych odpowiedniemu krajowemu organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem lub od właściwego organu.
- (28) Możliwość nałożenia minimalnych wymogów i ograniczenia liczby dostawców usług portowych, którą nadal dysponują państwa członkowskie, nie powinna uniemożliwić im zapewnienia nieograniczonej swobody świadczenia usług w ich portach.
- (29) Procedura selekcji dostawców usług portowych powinna być niedyskryminacyjna, przejrzysta i otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej.
- (30) Jedynym uzasadnieniem dla odwołania się do obowiązków świadczenia usługi publicznej, prowadzącej do ograniczenia liczby dostawców usług portowych, powinien być interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok, przystępności cenowej usług portowych dla określonej kategorii użytkowników, ochrony, bezpieczeństwa lub zrównoważenia środowiskowego działań w porcie oraz spójności terytorialnej.
- (31) Podczas gdy obowiązki świadczenia usługi publicznej są określane i nakładane przez organy krajowe, ogólny obowiązek nakładany na porty przepisami unijnymi lub krajowymi i dotyczący przyjmowania jakichkolwiek statków fizycznie zdolnych do wpłynięcia i cumowania bez dyskryminacji lub utrudniania nie powinien do celów niniejszego rozporządzenia być rozumiany jako obowiązek świadczenia usługi publicznej.
- (32) Niniejsze rozporządzenie nie powinno wykluczać przyznawania przez właściwe organy rekompensaty za działania podjęte w celu spełnienia obowiązków świadczenia usługi publicznej, pod warunkiem że taka rekompensata jest zgodna z obowiązującymi przepisami w zakresie pomocy państwa. W przypadku gdy obowiązek świadczenia usługi publicznej kwalifikuje się jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, należy zapewnić zgodność z decyzją Komisji 2012/21/UE ⁽²⁾, z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 ⁽³⁾, jak również przestrzeganie komunikatu Komisji z dnia 11 stycznia 2012 r., zatytułowanego „Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych”.
- (33) W przypadku gdy istnieje wielu dostawców usług portowych, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ nie powinien wprowadzać dyskryminacji pomiędzy dostawcami usług portowych, w szczególności nie powinien uprzywilejowywać przedsiębiorstwa lub podmiotu, w których posiada interes.

⁽¹⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁾ Decyzja Komisji 2012/21/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy *de minimis* przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym (Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8).

- (34) Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien mieć możliwość podjęcia decyzji o tym, czy świadczyć usługi portowe samodzielnie czy powierzyć świadczenie takich usług bezpośrednio operatorowi wewnętrznemu. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni, z wyjątkiem przypadków gdy zastosowanie ma odstępstwo dotyczące rynku konkurencyjnego.
- (35) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej personelowi przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. Należy wyjaśnić, że w przypadku gdy dyrektywa Rady 2001/23/WE⁽¹⁾ nie ma zastosowania – gdy zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej powoduje zmianę dostawcy usług portowych – podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien mieć mimo wszystko możliwość wymagania, aby prawa i obowiązki odchodzące dostawcy usług portowych wynikające z umowy o pracę lub ze stosunku pracy i istniejące w momencie tej zmiany zostały przeniesione na nowo wyznaczonego dostawcę usług portowych.
- (36) W każdym przypadku gdy środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu obejmują przetwarzanie danych osobowych, takie przetwarzanie powinno być prowadzone zgodnie z mającym zastosowanie prawem Unii, a w szczególności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679⁽²⁾.
- (37) W tak złożonym i konkurencyjnym sektorze, jakim jest sektor usług portowych, początkowe i okresowe szkolenie personelu ma podstawowe znaczenie dla zapewnienia jakości usług oraz dla ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portu. Państwa członkowskie powinny zatem zapewnić, aby dostawcy usług portowych odpowiednio szkolili swoich pracowników.
- (38) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i usług pasażerskich w drodze zamówień publicznych. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu umów prowadzących do udzielenia takich zamówień. Dlatego, mimo że rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i pasażerskich, państwa członkowskie powinny mieć swobodę decydowania o stosowaniu przepisów rozdziału II w odniesieniu do tych dwóch rodzajów usług lub utrzymania istniejącego prawa krajowego dotyczącego dostępu do rynku w odniesieniu do usług przeładunkowych i pasażerskich, z poszanowaniem głównych zasad ustalonych w orzecznictwie Trybunału.
- (39) Zgodnie z rezolucją A.960 Międzynarodowej Organizacji Morskiej każdy obszar pilotażowy wymaga od pilota wysoce wyspecjalizowanego doświadczenia i wiedzy lokalnej. Ponadto pilotaż jest ogólnie obowiązkowy i często organizowany lub zapewniany przez same państwa członkowskie. Ponadto dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE⁽³⁾ powierza pilotom rolę polegającą na zgłaszaniu właściwym organom widocznych anomalii, które mogą zagrażać bezpieczeństwu żeglugi statku wodnego lub mogą wyrządzić szkodę dla środowiska morskiego. Ponadto, gdy zezwalają na to warunki bezpieczeństwa, ważne jest, by wszystkie państwa członkowskie wspierały stosowanie świadectw zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu lub podobnych mechanizmów, tak aby poprawić wydajność w portach, w szczególności stymulować żeglugę morską bliskiego zasięgu. Aby uniknąć potencjalnych konfliktów interesów między takimi funkcjami interesu publicznego a względami handlowymi, rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do pilotażu. Państwa członkowskie powinny mieć jednak swobodę decydowania o stosowaniu rozdziału II do pilotażu. Jeżeli podejmą taką decyzję, należy o niej poinformować Komisję, aby zapewnić rozpowszechnianie odpowiednich informacji.
- (40) Bez uszczerbku dla unijnych reguł konkurencji niniejsze rozporządzenie nie powinno naruszać prawa państw członkowskich, w odpowiednich przypadkach, do regulowania opłat, aby uniknąć nadmiernie wysokiego poziomu opłat z tytułu usług portowych, w przypadkach gdy sytuacja na rynku usług portowych jest taka, że nie można osiągnąć skutecznej konkurencji.

(1) Dyrektywa Rady 2001/23/WE z dnia 12 marca 2001 r. w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów (Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16).

(2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).

(3) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/16/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie kontroli przeprowadzanej przez państwo portu (Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 57).

- (41) Stosunki finansowe między portami morskimi, które korzystają ze środków publicznych, i dostawcami usług portowych, z jednej strony, a organami publicznymi, z drugiej strony, należy uczynić przejrzystymi, aby zapewnić równe warunki działania i uniknąć zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W tym względzie niniejsze rozporządzenie powinno rozszerzać na inne kategorie adresatów zasady przejrzystości stosunków finansowych określone w dyrektywie Komisji 2006/111/WE⁽¹⁾, bez uszczerbku dla zakresu stosowania tej dyrektywy.
- (42) W niniejszym rozporządzeniu należy wprowadzić przepisy w sprawie przejrzystości stosunków finansowych, aby zapobiec nieuczciwej konkurencji między portami w Unii, w szczególności w związku z tym, że porty należące do transeuropejskiej sieci transportowej kwalifikują się do ubiegania się o finansowanie unijne za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę” ustanowionego rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013⁽²⁾.
- (43) W celu zapewnienia równych warunków działania oraz przejrzystości w przyznawaniu i wykorzystaniu środków publicznych oraz uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku, należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia rachunkowości w odniesieniu do finansowanej ze środków publicznych działalności prowadzonej w ramach jego własności jako podmiotu zarządzającego portem oddzielnie od rachunkowości prowadzonej w odniesieniu do działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.
- (44) Dla zapewnienia przejrzystości, gdy port lub inny podmiot świadczy usługi pogłębiania na terenie portu, rachunkowość dotycząca pogłębiania powinna być oddzielona od rachunkowości dotyczącej innej działalności.
- (45) Bez uszczerbku dla prawa Unii i prerogatyw Komisji ważne jest, aby Komisja określiła, bez zbędnej zwłoki i w porozumieniu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, jakie inwestycje publiczne dotyczące infrastruktury portowej wchodzą w zakres stosowania rozporządzenia Komisji (UE) nr 651/2014⁽³⁾ (ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych) i które elementy infrastruktury nie wchodzą w zakres pomocy państwa przy uwzględnieniu niegospodarczego charakteru niektórych elementów infrastruktury, w tym infrastruktury dostępnej i obronnej, pod warunkiem że są one dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników na równych i niedyskryminujących warunkach.
- (46) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej i opłaty za usługi pilotażu, które nie podlegają skutecznej konkurencji, mogą wiązać się z większym ryzykiem nadużyć cenowych w przypadku istnienia monopolu. W odniesieniu do tych usług należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że opłaty będą ustalane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny oraz że będą proporcjonalne do kosztu świadczonej usługi.
- (47) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, każdy indywidualny port powinien ustalać je w przejrzysty sposób, zgodnie z własną strategią handlową i planami inwestycyjnymi danego portu i, w stosownych przypadkach, z ogólnymi wymogami ustanowionymi w ramach ogólnej polityki portowej danego państwa członkowskiego.
- (48) Niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć wpływu na prawa, w odpowiednich przypadkach, portów i ich klientów do uzgadniania upustów objętych tajemnicą handlową. Celem niniejszego rozporządzenia nie jest nakładanie wymogu podawania takich upustów do wiadomości publicznej ani ujawniania ich stronom trzecim. Jednak podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinien przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zróżnicowania cen przynajmniej podać do publicznej wiadomości standardowe opłaty.
- (49) Należy dopuścić możliwość różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w celu promowania żeglugi morskiej bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki wodne, których efektywność środowiskowa, efektywność energetyczna lub emisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w osiągnięcie celów polityki w zakresie ochrony środowiska i zmiany klimatu, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki wodne zawijające do portu i przebywające w porcie.

(1) Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

(2) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010 (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 129).

(3) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

- (50) W zależności od strategii ekonomicznej portu, polityki planowania przestrzennego portu lub praktyk handlowych portu i, w stosownych przypadkach, ogólnej polityki portowej danego państwa członkowskiego zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej może doprowadzić do tego, że dla pewnych kategorii użytkowników zostaną ustalone stawki zerowe. Takie kategorie użytkowników mogłyby obejmować między innymi statki szpitalne, statki użytkowane do celów naukowych, kulturalnych lub humanitarnych, holowniki i pływający sprzęt usługowy portu.
- (51) Komisja we współpracy z państwami członkowskimi powinna opracować wytyczne dotyczące wspólnych kryteriów klasyfikacji statków do celów dobrowolnych opłat środowiskowych z uwzględnieniem standardów uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym.
- (52) Należy zapewnić, aby były prowadzone konsultacje z użytkownikami portów i innymi zainteresowanymi stronami na temat zasadniczych kwestii związanych z przemyślanym rozwojem portu, jego polityką pobierania opłat, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej. Takie zasadnicze kwestie obejmują koordynację usług portowych na terenie portu, efektywność połączeń z zapleczem i efektywność procedur administracyjnych w portach, jak również kwestie środowiskowe. Takie konsultacje powinny pozostawać bez uszczerbku dla wszelkich innych szczególnych kompetencji w zakresie tych wspomnianych kwestii, a także dla możliwości przeprowadzania tych konsultacji przez państwa członkowskie na szczeblu krajowym. Podmiot zarządzający portem powinien w szczególności prowadzić konsultacje z użytkownikami portu i innymi zainteresowanymi stronami dotyczące planów rozwoju portu.
- (53) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia państwa członkowskie powinny zapewnić skuteczną procedurę rozpatrywania skarg.
- (54) Organy państw członkowskich powinny współpracować w trakcie rozpatrywania skarg w sporach obejmujących strony mające siedzibę w różnych państwach członkowskich i powinny wymieniać się ogólnymi informacjami na temat rozpatrywania skarg w celu ułatwienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (55) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie ram świadczenia usług portowych oraz odpowiednich ram dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach morskich transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie ze względu na europejski wymiar oraz międzynarodowy i transgraniczny charakter portów i powiązanej działalności morskiej, natomiast, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie możliwe jest lepsze ich, osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.
- (56) Komitet sektorowego dialogu społecznego na szczeblu Unii w sprawie portów zapewnia partnerom społecznym ramy służące wypracowaniu wspólnego podejścia do wyzwań socjalnych związanych ze stosunkami pracy w porcie, w tym warunkami pracy, kwestiami zdrowia i bezpieczeństwa, wymogami szkoleniowymi i kwalifikacjami zawodowymi. Takie ramy powinny być rozwijane, w szczególności w świetle zmian rynkowych i technologicznych oraz powinny zwiększać atrakcyjność sektora dla młodych pracowników i kobiet, jednocześnie biorąc pod uwagę znaczenie zapewnienia konkurencyjności europejskich portów morskich i propagowania dobrych warunków pracy. W pełnym poszanowaniu autonomii partnerów społecznych oraz przy uwzględnieniu postępu technologicznego i zaawansowania logistyki transportu, zachęca się komitet sektorowego dialogu społecznego na szczeblu Unii w sprawie portów do opracowania wytycznych w sprawie rozwoju wymogów szkoleniowych w celu zapobiegania wypadkom w pracy i zapewnieniu najwyższego poziomu zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portowych przy uwzględnieniu postępu technologicznego i zaawansowania logistyki transportu. Partnerzy społeczni powinni również zbadać różne modele organizacji pracy w porcie morskim, które gwarantują wysoką jakość zatrudnienia i bezpieczne warunki pracy oraz rozwiązują kwestię wahań popytu na pracę portową. Ważne jest, aby Komisja wspierała i ułatwiała działania komitetu sektorowego dialogu społecznego na szczeblu Unii w sprawie portów.
- (57) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

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 (zwanymi 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.
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;

⁽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).

- 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;
- 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;
- 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;

⁽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).

- 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.

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 ciągle 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) 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. Jakikolwiek 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) 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.

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.

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 przejścia 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.

*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.

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 jakiegokolwiek 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

Oplaty z tytułu usług portowych

1. Oplaty 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.

Artykuł 13

Oplaty 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.

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.

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 należyтым 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.

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 odstrasżające. 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.

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.

Sporządzono w Strasburgu dnia 15 lutego 2017 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

I. BORG

Przewodniczący
