



Брюксел, 23.5.2013
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова
прозрачност на пристанищата**

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1 История на досието

Европа е един от регионите с най-голяма гъстота на пристанищата в света. В същото време пристанищният сектор е силно хетерогенен и се характеризира с много голямо разнообразие на видовете пристанища и тяхната организация. В настоящия регламент се отчита това разнообразие и не се цели налагането на единен модел за пристанищата.

По протежението на бреговата линия на ЕС с дължина около 70 000 километра функционират над 1 200 търговски пристанища. През 2011 г. около 3,7 милиарда тона товари (над 60 000 престоя на търговски кораби) са преминали през европейските пристанища.

ЕС е силно зависим от своите пристанища в търговията си с останалата част от света и същевременно неговите пристанища играят ключова роля за собствения му вътрешен пазар. Поради това на морските превози на къси разстояния се падат 60 % от теглото на товарите, които се обработват в пристанищата на ЕС. Морските пристанища са основни възлови пунктове на интермодалните транспортни вериги на ЕС, като морските превози на къси разстояния се използват като алтернатива на натоварените сухопътни транспортни маршрути и като начин за свързване на периферни или островни области.

По отношение на пътническия транспорт пристанищата на ЕС са обработили 385 милиона морски пътници през 2011 г.

Пристанищните дейности допринасят пряко за заетостта, привличането на инвестиции и растежа на БВП. Към момента развиват дейност 2 200 пристанищни оператори, които осигуряват работа на около 110 000 пристанищни докери. Като цяло пристанищата осигуряват до 3 милиона работни места (пряко и непряко) в 22-те морски държави членки и са значителен източник на данъчни приходи за местните, регионалните или националните правителства.

На 319-те морски пристанища, посочени в предложението на Комисията за насоки относно Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T), се падат 96 % от товарите и 93 % от пътниците, преминаващи през пристанищата на ЕС¹.

1.2 Предизвикателства

Докато необходимостта от развитието на връзки с хинтерланда е ясно определена като основно предизвикателство и вече са предприети стъпки в тази насока чрез политиката за TEN-T, за други ключови предизвикателства за пристанищата в рамките на TEN-T все още не е намерено решение. На първо място, факт е, че понастоящем не всички пристанища от TEN-T предлагат еднакво високо равнище на услугите. На второ място, настоящата рамка за управление на пристанищата не във всички случаи е достатъчно привлекателна за инвеститорите. Това като цяло е свързано с пет конкретни предизвикателства:

1.2.1 Неоптимални пристанищни услуги и операции в някои морски пристанища от TEN-T

Ефикасните пристанищни услуги са от ключово значение за функционирането на морските пристанища от TEN-T. Комисията, заедно с представители на сектора,

¹ COM(2011) 650 final/2. Окончателният брой на пристанищата от TEN-T ще зависи от резултатите от текущата законодателна процедура.

идентифицира три проблема, които биха могли да попречат за оптималната организация на пристанищните услуги: (1) много от пристанищните услуги са предмет на слаб конкурентен натиск поради ограниченията за достъп до пазара; (2) монополи или олигополи, макар и обосновани в редица случаи, могат да доведат до пазарни злоупотреби; и (3) в някои пристанища ползвателите се сблъскват с твърде голяма административна тежест поради липсата на координация в рамките на пристанищата.

1.2.2 Рамките за управление на пристанищата не са достатъчно привлекателни за инвестиции във всички морски пристанища от TEN-T

Инвестициите, необходими за приспособяване на пристанищния капацитет към променящите се нужди, са възможни единствено в една стабилна политическа и регулаторна рамка, която ще намали икономическата несигурност и ще гарантира равнопоставени условия на конкуренция. Такава рамка обаче изглежда не е налице във всички пристанища от TEN-T. Това се обяснява с действието на няколко фактора: а) правната несигурност, създадена от ограниченията на пазара, описани по-горе; и б) необходимостта от по-добро планиране на инфраструктурата, на която може да се отговори посредством по-строги правила за трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T).

Настоящият непривлекателен като цяло инвестиционен климат в някои пристанища от TEN-T обаче се дължи на два други основни проблема: (4) неясни финансови отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги; и (5) ниската степен на самостоятелност на пристанищата при определяне на таксите за ползване на инфраструктурата и непрозрачната връзка с разходите, свързани с достъпа до инфраструктурата на пристанищата.

1.3 Цел

Стремежът е да се допринесе за постигането на целта за по-ефективна, взаимосвързана и устойчиво функционираща TEN-T чрез създаването на рамка, която подобрява ефективността на всички пристанища и им помага да отговорят на променените изисквания по отношение на транспорта и логистиката. Пристанитещата от TEN-T трябва да помогнат за развитието на морските превози на къси разстояния като част от интермодални маршрути, като по този начин ще се допринесе за изграждането на устойчив транспорт, което е една от основните цели на Бялата книга за транспорта, и ще се допринесе за изпълнението на стратегията „Европа 2020“ за растеж с ефективно използване на ресурсите, което ще стимулира растежа при търговията и товарните превози.

Тази инициатива осигурява подход на балансиране между законодателни действия и действия с с незадължителен характер, които намират израз в социалния диалог. Това е резултат от интензивни и уместни консултации със заинтересованите страни, които дадоха възможност регламентът да се съсредоточи върху мерки с висока добавена стойност за ЕС. С настоящия регламент ще се избегне допълнителна тежест за пристанищата, които вече функционират добре, и ще се създадат предпоставки за другите пристанища да се справят със структурните предизвикателства пред тях.

1.4 Съгласуваност с други политики и цели на ЕС

Предложението е в съответствие с политиката, обявена от Комисията в Бялата книга за транспорта (2011 г.), и бе изрично обявено в раздела за единното европейско транспортно пространство и пазарния достъп до пристанищата. В Бялата книга се посочва ясно намерението на Комисията да преразгледа ограниченията за предоставянето на пристанищни услуги и да повиши прозрачността на финансирането

на пристанищата, като се изясни разпределението на публичното финансиране между различните пристанищни дейности с цел да се избегне нарушаването на конкуренцията. Предложението бе посочено и като едно от ключовите действия в рамките на „Акт за единния пазар II“ и ще допринесе за доизграждането на единния европейски пазар.

Предложението допълва и подпомага текущите политики или вече направените предложения: предложенията относно насоките за трансевропейските транспортни мрежи и Механизма за свързване на Европа, който предоставя рамка в подкрепа на развитието на връзки между пристанищата и хинтерланда, предложението за директива за възлагане на договори за концесия, която се прилага за договори за концесия в пристанищата, и подготвителната работа по инициативата „Син пояс“, насочена към опростяване на митническите процедури, прилагани за стоки от ЕС, превозвани от плавателни съдове, акостиращи на пристанищата в ЕС.

Предложението се прилага за всички пристанища от TEN-T, тъй като по своята същност всички те играят значителна роля в европейската транспортна система — за улесняването на обмена между държавите членки или за подобряването на достъпа до островните и периферните области. Трябва да се отбележи обаче, че принципите на недискриминация и свобода на установяването, заложен в Договора за функционирането на Европейския съюз, както и разпоредбите относно конкуренцията се прилагат по отношение и на другите пристанища, които, макар и да не попадат в рамките на трансевропейската мрежа, могат да играят важна роля на местно равнище или за други сектори, различни от транспорта, като например рибарството или туризма. Държавите членки могат също така да решат да прилагат разпоредбите на настоящото предложение за регламент по отношение на тези пристанища.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОТ ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1 Консултация със заинтересованите страни

ГД „Мобилност и транспорт“ поддържаше диалог с националните администрации, отговарящи за политиката за пристанищата (министерствата на транспорта). Бяха проведени срещи с основните промишлени сдружения в пристанищния сектор, *inter alia*: на пристанищните органи (ESPO), на частните оператори на терминали (FEPORT), на вътрешните пристанища (EFIP), на собствениците на кораби (ECSA), на лоцманите (EMPA), на собствениците и операторите на влекачи (ETA), на операторите на понтони за акостиране (EBA), на корабните агенти (ECASBA), на спедиторите (ESC), на корабите-драги (EUDA) и на логистичните оператори (CLECAT). ГД „Мобилност и транспорт“ проведе срещи и с двата основни професионални съюза на пристанищните работници — Международния съвет на докерите (IDC) и подразделението за пристанищни работници на Европейската федерация на транспортните работници (ETF). Не бе възможно да се проведат консултации със секторен комитет за социален диалог, тъй като той все още е в процес на създаване.

Подготвителната работа бе подпомогната от икономическо проучване (на PwC) относно качеството и ефикасността на европейските пристанища. При проучването бе взето предвид широкообхватно научно изследване на икономиката на транспорта, пристанищата и логистиката и то включваше няколко обсъждания с експерти от сектора и от научноизследователските среди.

Бе проведена обширна консултация със заинтересованите страни посредством две допитвания по интернет и отворена за заинтересованите страни двудневна конференция в Брюксел (25—26 септември 2012 г.). Окончателното целенасочено публично

изслушване, в рамките на което бяха представени основните проблеми и бяха обсъдени варианти на политиката и тяхното евентуално въздействие, бе проведено на 18 януари 2013 г. Основните резултати от процеса на консултации (2012—2013 г.) могат да бъдат обобщени, както следва:

- Всички заинтересовани страни подчертаха необходимостта от създаване на стабилни и равнопоставени условия за конкуренция както между отделните пристанища, така и в рамките на всяко от тях (конкуренция между доставчиците на едни и същи услуги в рамките на пристанището) в ЕС. Необходимостта от правна сигурност и благоприятна за бизнеса среда с възможно най-малка административна тежест е приоритет за всички заинтересовани страни.
- Налице е сериозна загриженост относно нелоялната конкуренция между пристанищата, свързана с практиките за публично финансиране на пристанищната инфраструктура. Държавите членки и пристанищните органи искат строг контрол на държавните помощи.
- Значителна част от ползвателите на пристанищни услуги, превозвачите и предприятията за внос и износ считат, че пристанищните услуги в много европейски пристанища са незадоволителни от гледна точка на цената, качеството и административната тежест.
- 30 % от европейските пристанищни органи не смятат, че настоящото положение е задоволително. При все това, по-голямата част от тях се противопоставят на въвеждането на процедури на ЕС за ограничаване на възможностите на публичните органи да предоставят договори и разрешения на оператори на пристанищни услуги чрез пряко възлагане. Прилагането на правилата на ЕС за концесии по отношение на определени договори, предоставяни в пристанищата, предизвиква доста спорове в някои държави членки.
- Професионалните съюзи на пристанищните работници се противопоставят решително на разпоредбите на ЕС, които засягат съществуващите трудовоправни режими в пристанищата в някои държави членки. Представителите на лоцманите твърдят, че пилотажът на кораби, въпреки че се предоставя срещу заплащане, не е икономическа услуга и следва да се изключи от конкурентния натиск.
- Повечето заинтересовани лица са съгласни, че системата от пристанища в ЕС трябва да се развива и да се приспособява към значителни предизвикателства по отношение на ограничените финансови ресурси, конкурентоспособността спрямо пристанищата в съседни трети държави и други региони на света, създаването на добавена стойност и заетостта, както и справянето с въздействието върху околната среда. Всички те приемат, че е важно да се осигури и, ако е възможно, да се увеличи финансирането от ЕС в подкрепа на пристанищата и морския транспорт.

2.2 Оценка на въздействието

В оценката на въздействието са набелязани пет оперативни цели, свързани с двете основни предизвикателства, посочени по-горе.

2.2.1 Модернизирани на пристанищните услуги и операции

На първо място, посредством оптимизирането на пристанищните услуги и операции редица пристанища от TEN-T следва да са в състояние да обработват или да привлекат повече товари и пътници със съществуващата инфраструктура. Това води до три оперативни цели:

- (1) Изясняване и улесняване на достъпа до пазара на пристанищни услуги.

По този начин следва да се намалят ограниченията за достъп до пазара на пристанищни услуги, като същевременно се осигури повече яснота и се премахне сегашната правна несигурност, произтичаща от хоризонталните правила от Договора и разпоредбите относно обществените поръчки.

- (2) Предотвратяване на пазарни злоупотреби от страна на определените доставчици на пристанищни услуги.

По този начин следва да гарантира, че определените доставчици на услуги предоставят услугите си по икономически ефективен начин, като същевременно продължават да изпълняват ролята си и евентуално своята мисия за обществена услуга, по-специално в областта на безопасността, сигурността и опазването на околната среда.

- (3) Подобряване на механизмите за координация в рамките на пристанищата.

По този начин следва да се улесни безпроблемното функциониране за спедиторите, логистичните оператори и собствениците на товари, като се намаляват времето и финансовите средства, необходими за използване на пристанището. Координационните усилия следва също така да са от полза за операторите, установени в пристанището, като се улесняват полезните взаимодействия и се избягва дублирането на усилия за обслужването на едни и същи клиенти.

2.2.2 Създаване на рамкови условия за привличане на инвестиции в пристанищата

На второ място, въвеждането на по-голяма финансова прозрачност и независимост на пристанищата следва да създаде условия на равнопоставеност, да насърчи по-ефективното таксуване и в крайна сметка да привлече повече инвестиции. Това на свой ред води до две допълнителни оперативни цели:

- (4) Финансовите отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги да станат прозрачни.

По този начин следва да се гарантира финансова прозрачност на функциите на публичните органи и търговските операции с цел да се избегне пристанищата и доставчиците на услуги да извличат ползи от нелоялни конкурентни предимства.

- (5) Да се осигури самостоятелно определяне и прозрачност на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура.

По този начин следва да се постигне по-ефективно използване на инфраструктурата и повишена икономическа рационалност в планирането, инвестициите, поддръжката и експлоатацията на пристанищната инфраструктура, като в същото време се предостави възможност да се отправят ценови сигнали по отношение на опазването на околната среда и обществената сфера.

Въз основа на това бяха разгледани 4 варианта на политика:

- (1) Пакет от мерки за вариант № 1 на политиката: „Прозрачност“

В пакета от мерки за вариант № 1 на политиката (ПМ1) се прилага „мека“ мярка (незадължително съобщение) с цел изясняване и улесняване на достъпа до пазара на

пристанищни услуги. Въвеждат се обаче задължителни разпоредби в ситуации на монопол или олигопол: в тези случаи съответните услуги следва да подлежат на ценови надзор, за да се избегне прекомерно или дискриминационно таксуване. Финансирането и определянето на пристанищните такси се предоставя на компетентните органи при спазване на условието за принципна прозрачност. Координацията на услугите в рамките на пристанищата е гарантирана от пристанищен комитет на ползвателите.

(2) Пакет от мерки за вариант № 2 на политиката: „Регулирана конкуренция“

В пакета от мерки за вариант № 2 на политиката (ПМ2) се въвежда принципът на свободно предоставяне на услуги съгласно схема за регулиран достъп до пазара. При този регулиран достъп до пазара свободата за предоставяне на услуги може да се ограничи, ако това е оправдано от недостига на пространство в зоната на пристанището или от задължения за обществена услуга (наличност, достъпност и т.н.). В такива случаи предоставянето и възлагането наново на услуги е обвързано с процедура за публичен търг, а в случай на вътрешни операции услугата трябва да остане ограничена. Услугите в ситуация на монопол или олигопол подлежат на ценови надзор. Прозрачността на финансовите отношения между публичните органи, пристанищните органи и доставчиците на пристанищни услуги ще бъде осигурена чрез отделни сметки и правила, обвързващи определянето на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура с действителните разходи. Координацията на услугите в рамките на пристанищата се улеснява от пристанищен комитет на ползвателите.

(3) Пакет от мерки за вариант № 2а на политиката: „Регулирана конкуренция и самостоятелност на пристанищата“

Пакетът от мерки за вариант № 2а на политиката (ПМ2а) се състои от ПМ2 със следните разлики:

задължението за използване на публични търгове в случай на пространствени ограничения или задължения за обществена услуга се прилага не само по отношение на новите договори, а също така и в случай на съществени промени в съществуващите договори. Регулаторният надзор на доставчиците на услуги в ситуация на монопол е с по-ограничен обхват: той се прилага само за пазарите, на които няма конкуренция, т.е. пазарите, за които не се организира публична тръжна процедура. На пристанищата се предоставя по-голяма самостоятелност: по отношение на таксите за използване на инфраструктурата, вместо да налага правилото, че таксите са обвързани с действителните разходи, на всяко пристанище се предоставя правото да определя само структурата и нивото на пристанищните такси, при условие че политиката на събиране на таксите е прозрачна. С инициативата също така се насърчава разграничаване според екологичните характеристики на корабите.

(4) Пакет от мерки за вариант № 3 на политиката: „Пълна конкуренция и самостоятелност на пристанищата“

Пакетът от мерки за вариант № 3 на политиката (ПМ3) се основава на ПМ2а, като в допълнение се въвежда задължение за най-малко два конкурентни и независими оператора за всяка пристанищна услуга, когато броят на операторите е ограничен в резултат на недостиг на пространство. Ще съществува също така функционално/законово разграничение. Това разграничение ще доведе до увеличаване на броя на пристанищните участници: с цел да се гарантира, че пристанището ще продължи да функционира, ще бъде необходимо да се засили ролята на пристанищните власти като централен координатор. Както при ПМ2а, всеки пристанищен орган ще може да определя структурата и нивото на таксите за ползване на инфраструктурата съгласно собствените си търговски практики.

След анализ на различните варианти и потенциалното въздействие Комисията стигна до заключението, че най-добрият вариант е ПМ2а с разновидност за обработка на товари и пътнически услуги. По отношение на мерките, свързани с достъпа до пазара за обработка на товари и пътнически услуги, не е необходимо да се предлагат нови правни разпоредби. Съществуващите правила и изисквания ще бъдат изяснени в отделно съобщение. Правилата за регулаторен надзор върху цените на доставчиците на услуги, които са в позиция на монопол или при олигопол, и относно прозрачността на сметките обаче ще се прилагат за обработката на товари и пътническите услуги.

В оценката на въздействието се подчертават потенциалните ползи по отношение на икономите на разходи (10 милиарда евро до 2030 г.), развитие на морските превози на къси разстояния, намаляване на задръстванията по пътищата и създаване на работни места. Оценката на въздействието показва, че настоящото предложение не води до пряка съществена промяна на административната тежест в пристанищата. Въвеждането на свободно предоставяне на услуги ще намали административните разходи за пристанищата, а ценовият надзор в някои случаи и провеждането на консултации с ползвателите могат да наложат полагането на допълнителни административни усилия. Въпреки това следва да се подчертае, че настоящото предложение косвено ще допринесе за опростяването чрез премахване на ограниченията. Ще бъдат предложени и по-нататъшни усилия за опростяване в рамките на предстоящата инициатива „Син пояс“.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

3.1 Кратко изложение на предлаганите мерки

Предложението съдържа следните основни елементи:

- Регламентът се прилага за всички морски пристанища, посочени в предложението на Комисията за насоките на Съюза за трансевропейската транспортна мрежа.
- Свободата на предоставяне на услуги ще се прилага за пристанищните услуги. Въпреки това управителните органи на пристанищата ще могат да налагат минимални изисквания за доставчиците на специфични пристанищни услуги. Когато се налагат такива изисквания, те се отнасят само за професионалните квалификации, необходимото оборудване или морската безопасност, общата безопасност и сигурност на пристанището и съответните екологични изисквания. Тези изисквания не следва да се използват като средство за косвено въвеждане на пазарни пречки и поради това критериите следва да бъдат обективни и пропорционални, като се гарантира справедливо третиране на всички оператори — съществуващи и потенциални. Потенциалните оператори следва да имат достъп до обучение за придобиване на съответните специфични познания за местните условия.
- Гореспоменатата разпоредба няма да бъде наложена за услугите по обработка на товари и пътническите терминали. Тези услуги често са организирани посредством договори за концесия, които попадат в обхвата на бъдещата директива за възлагане на договори за концесия, предложена от Комисията². Освен това допълнителни правни разпоредби могат да нахърнят усилията, които се полагат за започване на социален диалог на равнището на Съюза. За

² COM(2011) 897 окончателен

разлика от пилотските услуги за влизане в пристанищата или излизане от тях, пилотските услуги, извършвани в открито море, не оказват пряко влияние върху ефективността на пристанищата и следователно не е необходимо да бъдат включени в настоящия регламент.

- Ако е приложимо, посочената свобода на предоставяне на услуги може да бъде ограничена по отношение на броя на доставчиците на услуги. Това ограничение следва да се основава на два компонента: в случай на пространствени ограничения или резервации, които, ако бъдат ясно документирани в официален план за развитие на пристанището, могат да обосноват ограничаването на броя на операторите, които осъществяват дейност в периметъра на пристанището, или в случай на ясно и публично обявено задължение за обществена услуга, наложено на даден оператор.
- Държавите членки следва да имат възможността да определят органите, компетентни да налагат задължение за обществена услуга, в съответствие с приложимите правила за държавна помощ. Задълженията за обществени услуги трябва да бъдат ясно определени, прозрачни, недискриминационни и проверими, както и да се отнасят до наличието (непрекъснатост), достъпа (за всички потребители) или ценовата достъпност (за определени категории ползватели) на пристанищните услуги.
- В случай на задължения за обществена услуга, които са наложени от компетентен орган в пристанище или в няколко пристанища, този орган ще има възможността сам да организира и експлоатира с търговска цел специфични пристанищни услуги, при условие че неговата дейност остава ограничена до пристанището или пристанищата, в които той налага задължения за обществена услуга.
- Правата на работниците следва да бъдат гарантирани и държавите членки следва да имат възможността за по-нататъшно укрепване на тези права в случай на прехвърляне на предприятия и на съответните служители, работещи за старото предприятие.
- В случаите, когато управителните органи на пристанищата ползват обществени средства, трябва да е налице прозрачно счетоводство, за да се докаже ефективното и целесъобразно използване на тези обществени средства.
- В случаите, когато определените доставчици на пристанищни услуги не са били избрани с открит обществена тръжна процедура, и в случай на вътрешни оператори следва да се гарантира, че цената на услугата е прозрачна и недискриминационна и е определена в съответствие с нормалните пазарни условия, по-специално по такъв начин, че общият размер на такси да не надхвърля общите направени разходи плюс приемлива печалба.
- Управителните органи на пристанищата определят таксите за ползване на пристанищната инфраструктура по независим начин и в съответствие със собствената си търговска и инвестиционна стратегия.
- Таксите за ползване на пристанищната инфраструктура могат да варират в съответствие с търговските практики, свързани с честото използване на пристанището, или с цел насърчаване на по-ефективното използване на пристанищната инфраструктура и на морските превози на къси разстояния или за постигане на висока екологична ефективност, енергийна ефективност или въглеродна ефективност на транспортните операции.

- Във всяко пристанище се създава консултативен комитет на ползвателите на пристанището. Този комитет ще обединява представители на операторите на плавателни съдове, собствениците на товари или други ползватели на пристанището, от които се изисква да плащат такси за ползване на пристанищната инфраструктура или за пристанищни услуги. С този комитет ще се провеждат консултации относно структурата и нивото на таксите за ползване на инфраструктурата, а в определени случаи и относно таксите за пристанищни услуги.
- Управителният орган на пристанището се консултира със заинтересованите страни — например предприятия, установени в пристанищата, доставчици на пристанищни услуги и ползватели на пристанищата, по въпроси като координирането на пристанищните услуги, връзките с хинтерланда или административните процедури.
- Държавите членки гарантират, че независим надзорен орган следи и контролира прилагането на настоящия регламент. Това може да бъде и съществуващ орган. Различните национални независими надзорни органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципи на вземане на решения и си сътрудничат тясно за целите на взаимната помощ при изпълнението на техните задачи.

3.2 Правно основание

Правното основание на настоящото предложение е член 100, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз.

3.3 Принцип на субсидиарност

С членове 58, 90 и 100 от Договора за функционирането на Европейския съюз обхватът на целите за истински вътрешен пазар в контекста на общата транспортна политика се разширява, така че включва и пристанищата.

Огромна част от търговията по море, която преминава през пристанищата от TEN-T, е резултат от търговията между държавите членки или на международно равнище. Пристанищата имат ясна европейска функция: приблизително половината от товарите, обработвани в пристанищата, идват от или са насочени към (по море или суша) държава членка, която е различна от тази, в която се намира пристанището, през което стоките преминават транзитно³. Самостоятелните действия на държавите членки не могат да гарантират равнопоставени условия на конкуренция в рамките на вътрешния пазар на ЕС, а държавите членки не могат да предприемат сами и действия за подобряване на ефективността на пристанищата, разположени в същия трансевропейски коридор, но в други държави членки.

Следователно, макар да се признават специфичният характер на пристанищния сектор и неговата богата местна история и култура, по причини, свързани с вътрешния пазар, мрежовите ефекти и международното измерение на пристанищния сектор, предложената инициатива е в съответствие с принципа на субсидиарност.

3.4 Принцип на пропорционалност

Регламентът обхваща само морските пристанища от TEN-T. Това ще гарантира пропорционалност, тъй като с него ще се избегне налагането на излишни правила за

³ Резултат от търговията между държавите членки и търговията между дадена държава членка и трета държава през друга държава членка.

много малките пристанища, които нямат значителна роля за европейската транспортна система. За разлика от тях морските пристанища от TEN-T поемат огромна част от трафика и по правило са от съществено значение за международния и вътрешноевропейския търговски обмен, а следователно и за европейския вътрешен пазар и/или за сближаването в рамките на ЕС. Освен това пристанищата от TEN-T имат право на финансиране от ЕС.

Обхватът не е допълнително ограничен до основните пристанища, за да не се породи риск от нарушаване на конкуренцията между основните пристанища и други пристанища от TEN-T. Освен това за ефективното функциониране на мрежата са необходими както основните пристанища (обикновено възли), така и второстепенните пристанища на TEN-T за регионално разпределение.

3.5 Избор на инструмент

Докато държавите членки, регионалните и местните държавни органи по традиция са основните участници, ангажирани в развитието и управлението на пристанищната инфраструктура, тази ситуация все повече се променя. Транспортните оператори, самостоятелните държавни органи и структури, както и други публични и частни субекти също се превърнаха в ключови участници в развитието, управлението и организацията на пристанищата. Следователно е важно да се гарантира, че това законодателство за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата е общоприложимо. Освен това, за да се осигури единно прилагане, изпълнение и равнопоставени условия на конкуренция на вътрешния пазар, законодателството следва да бъде пряко обвързващо в своята цялост. Поради това Комисията избра регламента като правен инструмент за настоящото предложение. По този начин също така ще се избегне допълнителна административна тежест за държавите членки и за Комисията.

3.6 Европейско икономическо пространство

Предложеният регламент е от значение за ЕИП, поради което обхватът му следва да включва и Европейското икономическо пространство.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за създаване на рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги и финансова прозрачност на пристанищата

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет⁴,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите⁵,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) Пълното интегриране на пристанищата в непрекъснати логистични и транспортни вериги е необходимо с цел да се допринесе за растежа и за по-ефективното използване и функциониране на трансевропейската транспортна мрежа, както и на вътрешния пазар. Това изисква съвременни пристанищни услуги, които допринасят за ефективното използване на пристанищата и за създаването на благоприятен климат за инвестиции за развитие на пристанищата в съответствие с настоящите и бъдещите транспортни и логистични изисквания.
- (2) В съобщението „Акт за единния пазар II. Заедно за нов растеж“⁶ Комисията припомни, че привлекателността на морския транспорт зависи от наличието, ефективността и надеждността на пристанищните услуги, както и необходимостта от решаване на въпросите във връзка с прозрачността на публичното финансиране и пристанищните такси, усилията за административно опростяване в пристанищата и преразглеждането на ограниченията за предоставяне на услуги в пристанищата.
- (3) Улесняването на достъпа до пристанищните услуги на пазара на равнището на Съюза, както и въвеждането на финансова прозрачност и самостоятелност на пристанищата ще подобрят качеството и ефикасността на услугите, предоставяни на ползвателите на пристанището, и ще допринесат за създаването на по-благоприятни условия за инвестиции в пристанищата, като по този начин

⁴ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁵ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012 г.).

ще спомогнат за намаляването на разходите за ползвателите на транспортни услуги и ще допринесат за насърчаването на морските превози на къси разстояния и за по-добро интегриране на морския транспорт с железопътния транспорт, транспорта по вътрешните водни пътища и автомобилния транспорт.

- (4) Огромна част от морския трафик в Съюза преминава през морските пристанища на трансевропейската транспортна мрежа. За да се постигне целта на настоящия регламент по пропорционален начин, без налагането на ненужна тежест върху другите пристанища, настоящият регламент следва да се прилага за пристанищата от трансевропейската транспортна мрежа, всяко от които играе съществена роля в европейската транспортна система — или защото обслужва над 0,1 % от общия обем товарни превози в ЕС или от общия брой пътници, или защото подобрява достъпа до островни или периферни области — без това обаче да засяга възможността държавите членки да решат да прилагат настоящия регламент и спрямо други пристанища. Пилотските услуги, извършвани в открито море, не оказват пряко влияние върху ефективността на пристанищата, тъй като те не се използват за пряко влизане в пристанищата или излизане от тях и следователно не е необходимо да бъдат включени в настоящия регламент.
- (5) Целта на член 56 от Договора за функционирането на Европейския съюз е да се премахнат ограниченията върху свободата на предоставяне на услуги в Съюза. В съответствие с член 58 от Договора за функционирането на Европейския съюз това следва да бъде постигнато в рамките на разпоредбите на отнасящия се до транспорта дял от същия договор, по-специално член 100, параграф 2.
- (6) Самообслужването, в рамките на което спедиторските дружества или доставчиците на пристанищни услуги наемат персонал по техен избор и предоставят на себе си пристанищни услуги, е регулирано в редица държави членки с оглед на безопасността или по социални съображения. Заинтересованите страни, с които се консултира Комисията при подготовката на своето предложение, изтъкнаха, че налагането на принципна възможност за самообслужване на равнището на Съюза би изисквало допълнителни правила относно безопасността и социалните аспекти с цел избягване на евентуално отрицателно въздействие в тези области. Следователно изглежда уместно на настоящия етап този въпрос да не се регулира на равнището на Съюза и да се предостави на държавите членки възможността да регулират самообслужването в пристанищата. Поради това настоящият регламент следва да се прилага единствено по отношение на предоставянето на пристанищни услуги срещу възнаграждение.
- (7) В интерес на ефикасното, безопасно и съобразено с околната среда управление на пристанищата управителният орган на пристанището следва да има правото да изисква от доставчиците на пристанищни услуги да са в състояние да докажат, че отговарят на минималните изисквания за извършване на услугата по подходящ начин. Тези минимални изисквания следва да бъдат ограничени до ясно определен набор от условия относно професионалната квалификация на операторите, включително по отношение на обучението, и необходимото оборудване; освен това тези изисквания трябва да са прозрачни, недискриминационни, обективни и имащи отношение към предоставянето на дадена пристанищна услуга.
- (8) Изискването да се разполага с необходимото оборудване следва да означава, че доставчикът на пристанищна услуга притежава или ползва под наем или на

лизинг това оборудване и че при всички положения има пряк и неоспорим контрол върху оборудването, за да се гарантира, че може да използва това оборудване винаги, когато е необходимо.

- (9) Процедурата за предоставяне на правото да се извършват пристанищни услуги, когато се изисква да бъдат спазени минимални изисквания, следва да бъде прозрачна, обективна и недискриминационна, както и да позволява на доставчиците на пристанищни услуги своевременно да започнат да предоставят съответните пристанищни услуги.
- (10) Тъй като пристанищата са разположени върху ограничени географски райони, достъпът до пазара би могъл в някои случаи да подлежи на ограничения, свързани с недостига на земна площ или ако земната площ е запазена за определен вид дейности в съответствие с официален план за развитие, в рамките на който се планира по прозрачен земеползването, и със съответното национално законодателство, като например законодателството, свързано с целите на териториалното устройство.
- (11) Всяко намерение да се ограничи броят на доставчиците на пристанищни услуги следва да се публикува предварително от компетентния орган и да е напълно обосновано, за да се даде възможност на заинтересованите страни да изразят позицията си. Критериите за всяко ограничение следва да бъдат обективни, прозрачни и недискриминационни.
- (12) С цел да бъдат открити и прозрачни, процедурата за подбор на доставчици на пристанищни услуги и резултатът от нея следва да бъдат направени публично достояние и на заинтересованите страни следва да бъде изпратена пълната документация.
- (13) Процедурата за подбор на доставчици на пристанищни услуги в случаите, когато броят на тези доставчици е ограничен, трябва да следва принципите и подхода, определени в Директива.../... [за концесията]⁷, включително прага и метода за определяне на стойността на договорите, както и определението за съществени изменения и елементите, свързани с продължителността на договора.
- (14) Налагането на задължения за обществена услуга, водещи до ограничаване на броя на доставчиците на дадена пристанищна услуга, следва да бъде оправдано само поради причини, свързани с обществения интерес, за да се осигури достъп до пристанищната услуга за всички ползватели, наличие на пристанищната услуга през цялата година или достъпност на пристанищната услуга за определени категории ползватели.
- (15) В случаите, в които е необходимо да се ограничи броят на доставчиците на пристанищни услуги, решението за това ограничение може да бъде възложено от държавата членка на различен орган с цел да се защити конкуренцията. За всяко ограничение на броя на доставчиците на пристанищни услуги се следва процедура, която е открита, прозрачна и недискриминационна. Това обаче следва да не важи в случаите, когато задълженията за обществена услуга се възлагат пряко на компетентен орган или на вътрешен оператор.
- (16) Настоящият регламент не изключва възможността компетентните органи да предоставят компенсация за изпълнението на задълженията за обществена

⁷

Предложение за директива за възлагане на договори за концесия COM(2011) 897 окончателен

услуга, при условие че тя е в съответствие с приложимите правила за държавна помощ. Когато задълженията за обществена услуга се квалифицират като услуги от общ икономически интерес (УОИИ), следва да се гарантира съответствие с Решение на Комисията от 20 ноември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес⁸, с Регламент (ЕС) № 360/2012 на Комисията от 25 април 2012 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към минималната помощ (*de minimis*), предоставяна на предприятия, предоставящи услуги от общ икономически интерес⁹ и рамката на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги¹⁰.

- (17) Управителният орган на пристанището не бива да допуска дискриминация спрямо доставчиците на пристанищни услуги, по-специално в полза на предприятие или орган, в които притежава дялово участие.
- (18) Компетентните органи, определени в дадена държава членка, следва да могат да избират между това те самите да предоставят пристанищни услуги със задължения за обществена услуга или да възлагат предоставянето на такива услуги пряко на вътрешен оператор. В случай че компетентен орган реши той самият да предоставя услугата, това може да обхваща предоставянето на услуги чрез агенти, наети от компетентния орган или на които компетентният орган е възложил предоставянето. Когато такова ограничение се прилага във всички пристанища от TEN-T на територията на дадена държава членка, Комисията следва да бъде уведомена за това. В случаите когато компетентните органи на дадена държава членка направят подобен избор, предоставянето на пристанищни услуги от вътрешните операторите следва да се ограничава само до пристанището или пристанищата, за които са били определени тези вътрешни оператори. Освен това в такива случаи таксите за пристанищни услуги, прилагани от такъв оператор, следва да подлежат на надзор от страна на независимия надзорен орган.
- (19) Държавите членки следва да запазят правото си да гарантират подходящо ниво на социална защита за персонала за предприятията, предоставящи пристанищни услуги. Настоящият регламент не засяга прилагането на социалното и трудовото законодателство на държавите членки. В случай на ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги, когато сключването на договор за пристанищна услуга може да води до смяна на оператора на пристанищни услуги, следва да е възможно компетентните органи да изискат от избрания оператор на услуги да прилага разпоредбите на Директива 2001/23/ЕО на Съвета относно сближаването на законодателствата на държавите членки във връзка с гарантирането на правата на работниците и служителите при прехвърляне на предприятия, стопански дейности или части от предприятия или стопански дейности¹¹.

⁸ ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3.

⁹ ОВ L 114, 26.4.2012 г., стр. 8.

¹⁰ ОВ С 8, 11.1.2012 г.

¹¹ ОВ L 82, 22.3.2001 г., стр. 16.

- (20) В редица пристанища достъпът до пазара за доставчиците на услуги по обработка на товари и услуги в пътнически терминали се предоставя посредством публични договори за концесия. Този вид договори ще бъдат обхванати от Директива.../... [за концесиите]. Следователно глава II от настоящия регламент следва да не се прилага за предоставянето на услуги по обработка на товари и пътнически услуги, а държавите членки следва да запазят свободата си да решават дали въпреки това да прилагат правилата на посочената глава по отношение на двата вида услуги. За другите видове договори, използвани от държавните органи за предоставяне на достъп до пазара за обработка на товари и за услуги в пътнически терминали Съдът на Европейския съюз потвърди, че компетентните органи са задължени да спазват принципите на прозрачност и недискриминация при сключването на тези договори. Тези принципи са изцяло приложими по отношение на предоставянето на пристанищни услуги.
- (21) Финансовите отношения между морските пристанища, които получават публични средства, и доставчиците на пристанищни услуги, от една страна, и държавните органи, от друга страна, следва да бъдат прозрачни с цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция, както и да се избегне изкривяване на пазарните условия. В това отношение с настоящия регламент се разширява с нови категории кръгът на адресатите на принципите на прозрачност на финансовите отношения, посочени в Директива 2006/111/ЕО на Комисията относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия¹², без да се засяга нейният обхват.
- (22) Необходимо е на управителния орган на пристанището, който получава публични средства, в случай че той също така действа като доставчик на услуги, да се наложи задължение да води отделни сметки за дейностите, извършвани в качеството му на управителен орган на пристанището, спрямо тези, които се осъществяват на конкурентни начала, с цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция и прозрачност при разпределянето и използването на публични средства, както и да се избегне изкривяване на пазарните условия. Във всички случаи спазването на правилата за държавните помощи следва да бъде гарантирано.
- (23) Таксите за пристанищни услуги, прилагани от доставчиците на пристанищни услуги, които не са определени в съответствие с открита, прозрачна и недискриминационна процедура, носят по-голям риск от ценови злоупотреби, като се има предвид тяхното монополно или олигополно положение и фактът, че на техния пазар няма конкуренция. Същото важи и за таксите, които се събират от вътрешни оператори по смисъла на настоящия регламент. Ако за тези услуги липсват справедливи пазарни механизми, следва чрез договорености да се гарантира, че таксите, които се събират, отразяват нормалните условия на съответния пазар и се определят по прозрачен и недискриминационен начин.
- (24) За да бъдат ефикасни, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура на всяко отделно пристанище следва да се определят по прозрачен и независим начин в съответствие със собствената търговска и инвестиционна стратегия на съответното пристанище.

¹² ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17.

- (25) Следва да са разрешено диференцирането в таксите за ползване на пристанищната инфраструктура с цел насърчаване на морските превози на къси разстояния и привличането на плавателни съдове, чиято ефективност в екологично отношение или енергийна или въглеродна ефективност при транспортните операции надхвърля средната, особено при транспортни операции в крайбрежни зони или на брега. Това следва да помогне да се допринесе за изпълнението на политиките за опазване на околната среда и политиките в областта на изменението на климата, както и за устойчивото развитие на съответното пристанище и неговите околности, а именно като се допринесе за намаляване на въздействието върху околната среда на плавателните съдове, акостиращи и извършващи престой в пристанището.
- (26) Следва да са налице подходящи механизми, за да се гарантира, че с ползвателите на пристанищата, от които се изисква да плащат такси за ползване на пристанищната инфраструктура и/или такси за пристанищни услуги, се провеждат редовно консултации, когато се определят и променят тези такси. Управителните органи на пристанищата следва също така редовно да се консултират с другите заинтересовани страни по най-важните въпроси, свързани с доброто развитие на пристанището, неговата ефективност и способността му да привлича и поражда икономически дейности като например координиране на пристанищните услуги в рамките на пристанищната зона и ефективност на връзките с хинтерланда и на административните процедури в пристанищата.
- (27) С цел да се осигури правилното и ефективно прилагане на настоящия регламент, във всяка държава членка следва да бъде определен независим надзорен орган, който би могъл да бъде вече съществуващ орган.
- (28) Различните независими надзорни органи следва да обменят информацията относно своята работа и да си сътрудничат с цел да се осигури единно прилагане на настоящия регламент.
- (29) С цел да бъдат допълнени и изменени някои несъществени елементи от настоящия регламент, и по-специално за да се насърчи единното прилагане на екологични такси, да се постигне по-високо равнище на съгласуваност на екологичните такси в целия Европейски съюз и да се осигурят общи принципи за заплащане на такси във връзка с насърчаването на морските превози на къси разстояния, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на общи класификации на корабите, горивата и видовете операции, според които да се диференцират таксите за ползване на инфраструктурата, и общи принципи на таксуване за ползване на пристанищната инфраструктура. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище. При подготовката и изготвянето на делегираните актове Комисията следва да осигури едновременното и своевременно предаване на съответните документи по подходящ начин на Европейския парламент и Съвета.
- (30) За да се осигурят еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия, отнасящи се до подходящи мерки за обмен на информацията между независимите надзорни органи. Тези правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно

реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията¹³.

- (31) Тъй като целите на настоящия регламент, а именно осигуряване на модернизирани пристанищни услуги и подходящата рамка за привличане на необходимите инвестиции във всички пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради европейското измерение, международния и трансграничен характер на пристанищата и свързаните с тях морски търговски дейности и следователно, с оглед на необходимостта от равнопоставени условия на конкуренция на европейско равнище, могат да бъдат постигнати по-добре на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, както е посочено в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в посочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тези цели.
- (32) Настоящият регламент зачита основните права и спазва принципите, признати по-специално с Хартата на основните права на Европейския съюз.

¹³ ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13.

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА I — Предмет, приложно поле и определения

Член 1

Предмет и приложно поле

1. Настоящият регламент установява:
 - а) ясна рамка за достъп до пазара на пристанищни услуги;
 - б) общи правила относно финансовата прозрачност и таксите, които да се прилагат от управителните органи или доставчиците на пристанищни услуги.
2. Настоящият регламент се прилага за предоставянето на следните категории пристанищни услуги, независимо дали те се предоставят в зоната на пристанището или по водните пътища до и от пристанищата.
 - а) зареждане с гориво;
 - б) обработка на товари;
 - в) драгажни работи;
 - г) акостиране;
 - д) пътнически услуги;
 - е) пристанищни приемни съоръжения;
 - ж) пилотски услуги и
 - з) теглене на буксир.
3. Настоящият регламент се прилага за всички морски пристанища от трансевропейската транспортна мрежа, както е определено в приложение I към Регламент XXX [Регламент относно насоките за TEN-T].
4. Държавите членки могат да прилагат настоящия регламент и за други морски пристанища. В случай че държавите членки решат да прилагат настоящия регламент спрямо други морски пристанища, те уведомяват Комисията за своето решение.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент:

1. „зареждане с гориво“ означава предоставянето на твърди, течни или газообразни горива или на друг източник на енергия, използван за задвижването на плавателния съд, както и общи и специфични доставки на енергия на борда на плавателния съд, когато е на котвена стоянка;
2. „услуги по обработка на товари“ означава организацията и обработката на товарите между превозващия ги плавателен съд и брега, независимо дали става дума за внос, износ или транзитно преминаване на товара, включително обработката, транспортирането и временното съхраняване на товара в съответния терминал за обработка на товари в пряка връзка с превоза на

товарите, с изключение на складиране, разтоварване, препакетиране или всякакви други услуги с добавена стойност, свързани с обработваните товари;

3. „драгажни работи“ означава отстраняване на пясъка, седимента или други вещества от дъното на водните пътища за достъп до пристанището с цел да се осигури на плавателните съдове достъп до пристанището и включва както първоначалното отстраняване (капитално драгиране), така и поддържащото драгиране с цел поддържане на водните пътища достъпни;
4. „основно пристанищно съоръжение“ означава съоръжение, достъпът до което е абсолютно необходим за извършване на пристанищните услуги и което не може да бъде дублирано при нормални пазарни условия;
5. „управителен орган на пристанището“ означава всеки държавен или частен орган, който, в съчетание или не с други дейности, има за цел, по силата на националното законодателство или определени инструменти, администрирането и управлението на пристанищната инфраструктура, пристанищния трафик, координирането и, когато е целесъобразно, контрола върху дейността на операторите, представени в съответното пристанище;
6. „акостиране“ означава услугите по довеждане до котвена стоянка и отвеждане от нея, необходими за даден плавателен съд, пуснал котва или прикрепен по друг начин към брега, в пристанището или във водните пътища за достъп до пристанището;
7. „пътнически услуги“ означава организацията и обработката на пътници между превозващия ги плавателен съд и брега и също така включва обработката на лични данни и превоза на пътниците в съответния пътнически терминал;
8. „пилотски услуги“ означава услуги за насочване на плавателния съд от лоцман или от пилотска станция, за да се даде възможност за безопасно влизане или излизане на кораба по водните пътища за достъп до пристанището;
9. „такса за ползване на пристанищната инфраструктура“ означава такса, събирана пряко или непряко в полза на управителния орган на пристанището и заплащана от операторите на плавателни съдове или собствениците на товари за ползването на съоръжения и услуги, които позволяват на плавателните съдове да влизат в пристанището и да излизат от него, включително водните пътища, осигуряващи достъп до тези пристанища, както и достъп до обслужването на пътници и товари;
10. „приемно пристанищно съоръжение“ означава всяко съоръжение, което е закрепено неподвижно, плаващо или подвижно и може да приема отпадъци от експлоатацията на корабите или остатъци от товари, както е определено в Директива 2000/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно пристанищните приемни съоръжения за отпадъци от експлоатацията на корабите и на остатъци от товари¹⁴;
11. „такса за пристанищна услуга“ означава такса, събирана в полза на доставчика на пристанищни услуги, заплащана от ползвателите на съответната услуга;
12. „договор за пристанищна услуга“ означава официално и правно обвързващо споразумение между доставчик на пристанищни услуги и даден компетентен

¹⁴ ОВ L 332, 28.12.2000 г., стр. 81—90.

орган, съгласно което този орган определя въпросния доставчик да предоставя пристанищната услуга, като се следва определена процедура, за да се ограничи броят на доставчиците на пристанищни услуги;

13. „доставчик на пристанищни услуги“ означава всяко физическо или юридическо лице, което предоставя или желае да предоставя срещу възнаграждение една или повече от категориите пристанищни услуги, изброени в член 1, параграф 2;
14. „задължение за извършване на обществена услуга“ означава изискване, формулирано или определено с цел да се гарантира предоставянето на пристанищни услуги от общ интерес, които даден оператор, ако отчита само собствените си търговски интереси, не би поел или не би поел в същата степен или при същите условия;
15. „морски превози на къси разстояния“ означава придвижването на товари и пътници по море между пристанища, разположени в географската територия на Европа, или между такива пристанища и пристанища, намиращи се в държави извън Европа, които имат брегова линия със затворените морски басейни, граничещи с Европа;
16. „морско пристанище“ означава наземно и морско пространство, състоящо се от съоръжения и оборудване, позволяващи главно приемане, товарене и разтоварване на кораби, складиране, получаване и предаване на стоки, както и качване и слизване от борда на пътници; както и всяка друга инфраструктура, необходима за превозвачите в рамките на пристанищната зона;
17. „теглени на буксир“ означава подпомагане на плавателния съд чрез влекач с цел да се даде възможност за безопасно влизане или напускане на пристанището, като се предоставя помощ за маневрирането на плавателния съд;
18. „водни пътища за достъп до пристанище“ означава достъп по вода до пристанището от открито море, като например подходи към пристанища, фарватери, реки, морски канали и фиорди.

ГЛАВА II — Достъп до пазара

Член 3

Свобода на предоставяне на услуги

1. Свободата на предоставяне на услуги в морските пристанища, обхванати от настоящия регламент, се прилага по отношение на доставчиците на пристанищни услуги, установени в Съюза, при условията, определени в настоящата глава.
2. Доставчиците на пристанищни услуги трябва да имат достъп до основните пристанищни съоръжения в степента, която е необходима, за да могат да извършват своята дейност. Условията за достъп следва да бъдат справедливи, разумни и недискриминационни.

Член 4

Минимални изисквания за предоставянето на пристанищни услуги

1. Управителният орган на пристанището може да наложи на доставчиците на пристанищни услуги да спазват минималните изисквания за извършването на съответната пристанищна услуга.
2. Минималните изисквания, предвидени в параграф 1, могат да се отнасят, където е приложимо, единствено до:
 - а) професионалната квалификация на доставчика на пристанищни услуги, неговите служители или физическите лица, които действително и постоянно управляват дейностите на доставчика на пристанищни услуги;
 - б) съоръженията, които са необходими за осигуряване на съответната пристанищна услуга в нормални и безопасни условия, и капацитета за поддържане на това оборудване на съответното ниво;
 - в) спазването на изискванията относно морската безопасност или безопасността и сигурността на пристанището или достъпа до него, неговите съоръжения, оборудването и хората;
 - г) спазването на екологичните изисквания на местно и национално равнище, на равнището на Съюза и на международно равнище.
3. Минималните изисквания трябва да бъдат прозрачни, недискриминационни, обективни и съответстващи на категорията и естеството на пристанищните услуги, за които се отнасят.
4. Ако минималните изисквания включват специфични местни знания или познаване на местните условия, управителният орган на пристанището гарантира, че съществува адекватен достъп до подходящо обучение, в условията на прозрачност и недискриминация, освен ако подходящ достъп до такова обучение е осигурен от държавата членка.
5. В случаите, предвидени в параграф 1, минималните изисквания, посочени в параграф 2, както и процедурата за предоставяне на правото за извършване на пристанищни услуги съгласно тези изисквания се публикуват от управителния орган на пристанището до 1 юли 2015 г. или — когато става дума за минимални изисквания, които са приложими и след тази дата — поне три месеца преди датата, на която тези изисквания ще станат приложими. Доставчиците на пристанищни услуги трябва да бъдат предварително информирани за всяка промяна в критериите и процедурата.

Член 5

Процедура за гарантиране на спазването на минималните изисквания

1. Управителният орган на пристанището третира доставчиците на пристанищни услуги еднакво и действа по прозрачен начин.
2. Управителният орган на пристанището предоставя или отказва да предостави правото да се извършват пристанищни услуги въз основа на минималните изисквания, установени в съответствие с член 4, в срок от един месец от получаването на искането за предоставянето на това право. Всеки отказ следва да е надлежно обоснован на базата на обективни, прозрачни, недискриминационни и пропорционални критерии.

3. Каквото и да било ограничение на срока на валидност на решението, издадено в съответствие с параграф 2, може да бъде обосновано единствено със съображения, свързани с вида и естеството на пристанищната услуга.

Член 6

Ограничения на броя на доставчиците на пристанищни услуги

1. Чрез дерогация от член 3 управителният орган на пристанището може да ограничи броя на доставчиците на дадена пристанищна услуга на основание една или няколко от изброените по-долу причини:
 - а) недостиг на земна площ или запазено земеползване, при условие че управляващият орган може да докаже, че земната площ представлява основното пристанищно съоръжение за предоставянето на пристанищната услуга и че ограничението е в съответствие с официалния план за развитие на пристанището, приет от управителния орган на пристанището и, когато е уместно, други публични компетентни органи в съответствие с националното законодателство;
 - б) задълженията за обществена услуга, както е предвидено в член 8, доколкото липсата на ограничение може да попречи на изпълнението на задълженията, възложени на доставчиците на пристанищни услуги.
2. Управителният орган на пристанището публикува всяко предложение за прилагане на параграф 1 поне шест месеца по-рано, заедно с причините, на които се основава то, като предоставя на всички заинтересовани страни възможността да представят коментарите си в разумен срок.
3. Управителният орган на пристанището публикува приетото решение.
4. Когато самият управителен орган на дадено пристанище предоставя пристанищни услуги пряко или чрез юридическо обособено образувание, което пряко или косвено контролира, държавата членка може да повери приемането на решението, с което се ограничава броят на доставчиците на пристанищни услуги, на орган, който е независим от управителния орган на пристанището. Ако държавата членка не възложи на такъв орган приемането на решението, с което се ограничава броят на доставчиците на пристанищни услуги, броят на доставчиците не може да бъде по-малко от двама.

Член 7

Процедура по ограничаване на броя на доставчиците на пристанищни услуги

1. Всяко ограничаване на броя на доставчиците за пристанищни услуги в съответствие с член 6 се извършва, като се следва процедура на подбор, която е отворена за всички заинтересовани страни, недискриминационна и прозрачна.
2. Ако прогнозната стойност на пристанищната услуга надхвърля прага, определен в параграф 3, се прилагат правилата относно процедурата за възлагане, процедурните гаранции и максималната продължителност на концесиите, посочени в Директива.../.... [за концесията].
3. Прагът и методът за определяне на стойността на пристанищни услуги са тези, посочени в съответните и приложими разпоредби на Директива.../.... [за концесията].

4. Избраният доставчик или доставчици и управителният орган на пристанището сключват договор за пристанищна услуга.
5. За целите на настоящия регламент, съществено изменение по смисъла на Директива.../... [за концесията] на разпоредбите на договора за пристанищна услуга по време на срока на неговата валидност се счита за нов договор за пристанищна услуга и изисква нова процедура, както е посочено в параграф 2.
6. Параграфи 1—5 от настоящия член не се прилагат в случаите, посочени в член 9.
7. Настоящият регламент се прилага, без да се засягат Директива.../... [за концесията]¹⁵, Директива.../... [за обществените комунални услуги]¹⁶ и Директива.../... [за обществените поръчки]¹⁷.

Член 8

Задължения за обществена услуга

1. Държавите членки могат да вземат решение да наложат на доставчиците задължения за обществена услуга, свързани с пристанищните услуги, за да гарантират следното:
 - а) наличност на услугата без прекъсване през деня, нощта, седмицата и годината;
 - б) наличност на услугата за всички ползватели;
 - в) ценова достъпност на услугата за определени категории ползватели.
2. Задълженията, посочени в параграф 1, следва да бъдат ясно определени, прозрачни, недискриминационни и проверими, както и да гарантират равни условия на достъп за всички доставчици на пристанищни услуги, установени в Съюза.
3. Държавите членки определят кои са компетентните органи в рамките на тяхната територия, които следва да налагат такива задължения за обществена услуга. Управителният орган на пристанището може да бъде компетентният орган.
4. Когато компетентният орган, определен в съответствие с параграф 3, е различен от управителния орган на пристанището, този компетентен орган упражнява правомощията, предвидени в членове 6 и 7 по отношение на ограничаването на броя на доставчиците на пристанищни услуги въз основа на задълженията за обществена услуга.
5. В случай че компетентен орган реши да наложи задължения за обществена услуга във всички обхванати от настоящия регламент морски пристанища в дадена държава членка, той уведомява Комисията за тези задължения.
6. В случай на прекъсване на пристанищни услуги, за които са наложени задължения за обществена услуга, или когато възникне непосредствен риск от

¹⁵ Предложение за директива за възлагане на договори за концесия, COM(2011) 897 окончателен

¹⁶ Предложение за директива относно възлагането на обществени поръчки от възложители, извършващи дейност във водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (COM/2011/0895 окончателен)

¹⁷ Предложение за директива относно обществените поръчки (COM/2011/0896 окончателен)

такава ситуация, компетентният орган може да предприеме спешна мярка. Спешната мярка може да бъде под формата на пряко възлагане на услугата на друг доставчик за срок до една година. По време на този срок компетентният орган или започва нова процедура за избор на доставчик на пристанищната услуга в съответствие с член 7, или се прилага член 9.

Член 9

Вътрешен оператор

1. В случаите, предвидени в член 6, параграф 1, буква б), компетентният орган може да реши самият той да предоставя дадена пристанищна услуга при условията на задължения за обществена услуга или да наложи такива задължения пряко на юридически обособено образувание, над което упражнява контрол, сходен с този, който упражнява върху собствените си подразделения. В такъв случай доставчикът на пристанищни услуги се разглежда като вътрешен оператор за целите на настоящия регламент.
2. Компетентният орган се разглежда като упражняващ контрол над юридически обособено образувание, сходен с този, който упражнява над своите собствени подразделения, само ако има решаващо влияние както върху стратегическите цели, така и върху съществените решения на контролираното юридическо образувание.
3. Вътрешният оператор е ограничен да предоставя възложената му пристанищна услуга само в пристанището или пристанищата, за които му е възложена тази услуга.
4. В случай че компетентен орган реши да приложи параграф 1 във всички обхванати от настоящия регламент морски пристанища в дадена държава членка, той информира Комисията.
5. Настоящият член не засяга разпоредбите на Директива.../...../.... [за концесията].

Член 10

Гарантиране на правата на работниците и служителите

1. Настоящият регламент не засяга прилагането на социалното и трудовото законодателство на държавите членки.
2. Без да се засягат разпоредбите на националното право и правото на Съюза, включително колективните споразумения между социалните партньори, управителните органи на пристанищата могат да изискат от избрания доставчик на пристанищни услуги, определен в съответствие с процедурата, установена в член 7, в случай че този доставчик е различен от досегашния доставчик на пристанищни услуги, да предостави на персонала, нает по-рано от досегашния доставчик на пристанищни услуги, правата, с които персоналят би се ползвал в случай на прехвърляне по смисъла на Директива 2001/23/ЕО.
3. Когато управителните органи на пристанищата изискват от доставчиците на пристанищни услуги да спазват определени социални стандарти, що се отнася до предоставянето на съответните пристанищни услуги, в тръжните документи и в договорите за пристанищни услуги се изброява засегнатият персонал и се

предоставят прозрачни подробности за договорните му права и условията, при които заетите лица се смятат за свързани с пристанищните услуги.

Член 11

Освобождаване

Настоящата глава и преходните разпоредби на член 24 не се прилагат за услуги по обработка на товари и пътнически услуги.

ГЛАВА III — Финансова прозрачност и самостоятелност

Член 12

Прозрачност на финансовите отношения

1. Финансовите отношения между държавните органи и управителния орган на пристанището, което получава публични средства, се отразяват счетоводно по прозрачен начин с цел ясно да се показва следното:
 - а) публичните средства, които държавните органи предоставят пряко на управителния орган на съответното пристанище;
 - б) публичните средства, които държавните органи предоставят чрез посредничеството на публични предприятия или публични финансови институции; както и
 - в) предназначението, за което са предоставени тези публични средства.
2. Когато самият управителен орган на пристанището, което получава публични средства, предоставя пристанищни услуги, той води отчетност за всяка пристанищна услуга отделно от счетоводството за останалите си дейности по такъв начин, че:
 - а) всички разходи и приходи са обособени или са разпределени правилно на основата на последователно прилагани и обективно обосновани принципи за отчитане на разходите; както и
 - б) принципите за осчетоводяване на разходите, на чиято основа се водят отделните сметки, са ясно установени.
3. Публичните средства, посочени в параграф 1, включват акционерен капитал или квазикапиталови средства, безвъзмездно предоставени средства, средства, които следва да бъдат възстановени само при определени обстоятелства, отпускане на заеми, включително овърдрафт и аванси за инжектиране на капитали, гаранции, предоставени на управителния орган на пристанището от държавните органи, изплатени дивиденди и задържана печалба или каквато и да е друга форма на публична финансова подкрепа.
4. Управителният орган на пристанището е длъжен да съхранява информацията за финансовите отношения, както е посочено в параграфи 1 и 2 от настоящия член, на разположение на Комисията и компетентния независим надзорен орган, както е посочено в член 17, в продължение на пет години след изтичането на финансовата година, за която се отнася информацията.
5. Управителният орган на пристанището предоставя на Комисията и на компетентния независим надзорен орган при поискване всякаква допълнителна информация, която те смятат за необходима с оглед извършването на цялостна

оценка на предоставените данни и оценка на спазването на настоящия регламент. Информацията се предава в срок от два месеца, считано от датата на искането.

6. Управителните органи на пристанищата, които не са получили държавни средства през предходните счетоводни години, но които започват да ползват публични средства, трябва да прилагат параграфи 1 и 2, считано от счетоводната година след прехвърлянето на публичните средства.
7. Когато публичните средства са платени като компенсация за задължение за обществена услуга, те се посочват отделно в съответните отчети и не могат да се прехвърлят към други услуги или стопанска дейност.

Член 13

Такси за пристанищни услуги

1. Таксите за услугите, предоставяни от вътрешен оператор, както е посочено в член 9, и таксите, които се събират от доставчиците на пристанищни услуги в случаите на ограничаване на броя на доставчиците, които не са били определени въз основа на открити, прозрачни и недискриминационни процедури, се определят по прозрачен и недискриминационен начин. Тези такси отразяват условията на съответния конкурентен пазар и трябва да бъдат съразмерни на икономическата стойност на предоставената услуга.
2. Заплащането на таксите за пристанищни услуги може да бъде включено в други плащания, като например заплащане на такси за ползване на пристанищната инфраструктура. В този случай доставчикът на пристанищната услуга и, когато е уместно, управителният орган на пристанището посочват размера на таксата за тази услуга по такъв начин, че този размер лесно да може да бъде установен от ползвателя на услугата.
3. Доставчикът на пристанищни услуги при поискване предоставя на компетентния независим надзорен орган, както е посочено в член 17, информация относно елементите, които служат като основа за определяне на структурата и нивото на таксите за пристанищни услуги, налагани съгласно параграф 1 от настоящия член. Тази информация включва методиката, използвана за определяне на пристанищните такси по отношение на съоръженията и услугите, за които се отнасят тези такси за пристанищни услуги.

Член 14

Такси за ползване на пристанищната инфраструктура

1. Управителният орган на пристанището налага такса за ползване на пристанищната инфраструктура. Това не възпрепятства доставчиците на пристанищни услуги, които ползват пристанищната инфраструктура, да начисляват такси за пристанищни услуги.
2. Заплащането на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура може да бъде включено в други плащания, като например заплащане на такси за пристанищни услуги. В този случай управителният орган на пристанището посочва размера на таксата за ползване на пристанищната инфраструктура по такъв начин, че този размер лесно да може да бъде установен от ползвателя на пристанищната инфраструктура.

3. С цел да се допринесе за изграждането на ефикасна система за таксуване за ползване на инфраструктурата, структурата и нивото на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура следва да бъдат определени по независим начин от управителния орган на пристанището в съответствие с неговата търговска стратегия и инвестиционен план, като се отразяват условията на конкуренция на съответния пазар и се спазват правилата за държавна помощ.
4. Без да се засяга параграф 3, таксите за ползване на пристанищната инфраструктура могат да бъдат диференцирани в съответствие с търговските практики, свързани с редовни ползватели, или с цел насърчаване на по-ефективното използване на пристанищната инфраструктура или на морските превози на къси разстояния, или постигането на висока екологична, енергийна или въглеродна ефективност на транспортните операции. Критериите, използвани за това диференциране, трябва да са адекватни, обективни, прозрачни, недискриминационни и надлежно съобразени с правилата за конкуренция. Полученото по този начин диференциране по-специално следва да е на разположение на всички съответни ползватели на пристанищни услуги при еднакви условия.
5. На Комисията се предоставя правомощието да приема, при необходимост, делегирани актове в съответствие с процедурата, посочена в член 21, относно общи класификации на корабите, горивата и видовете операции, според които таксите за ползване на инфраструктурата могат да бъдат диференцирани, и общите принципи на таксуване за ползване на пристанищната инфраструктура.
6. Управителният орган на пристанището информира ползвателите на пристанището и техните представители или сдружения за структурата и критериите, използвани за определяне на размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура, включително за общите разходи и приходи, които служат като основа за определяне на структурата и нивото на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура. Той информира поне три месеца предварително ползвателите на пристанищната инфраструктура за всякакви промени в размера на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура или в структурата или критериите, използвани за определянето на тези такси.
7. Управителният орган на пристанището при поискване предоставя на компетентния независим надзорен орган, както и на Комисията информацията, посочена в параграф 4, и подробни данни за разходите и приходите, които да служат като основа за определяне на структурата и нивото на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура, а също и методиката, използвана за определяне на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура по отношение на съоръженията и услугите, за които се отнасят тези пристанищни такси.

ГЛАВА V — Общи и заключителни разпоредби

Член 15

Консултации с ползвателите на пристанищата

1. Управителният орган на пристанището създава комитет, съставен от представители на операторите на плавателни съдове, собствениците на товари или други ползватели на пристанището, от които се изисква да заплащат такса

за ползване на инфраструктурата или такса за пристанищна услуга или и двете. Този комитет се нарича „консултативен комитет на ползвателите на пристанището“.

2. Преди определянето на таксите за ползване на пристанищната инфраструктура управителният орган на пристанището се консултира ежегодно с консултативния комитет на ползвателите на пристанището относно структурата и нивото на тези такси. Преди определянето на таксите за пристанищни услуги доставчиците на пристанищни услуги, посочени в член 6 и в член 9, се консултират ежегодно с консултативния комитет на ползвателите на пристанището относно структурата и нивото на тези такси. Управителният орган на пристанището осигурява адекватни условия за тези консултации и бива информиран за резултатите от консултациите от доставчиците на пристанищни услуги.

Член 16

Консултации с други заинтересовани страни

1. Управителният орган на пристанището се консултира редовно със заинтересовани страни като предприятия, установени в пристанището, доставчици на пристанищни услуги, оператори на плавателни съдове, собственици на товари, оператори от областта на автомобилния транспорт и публични администрации, действащи в зоната на пристанището, относно следното:
 - а) добрата координация на пристанищните услуги в зоната на пристанището;
 - б) мерки за подобряване на връзките с хинтерланда и, когато е уместно, мерки, имащи за цел да се развие и подобри ефективността на връзките с железопътния транспорт и транспорта по вътрешните водни пътища;
 - в) ефективността на административните процедури в пристанището и, когато е целесъобразно, евентуални мерки за тяхното опростяване.

Член 17

Независим надзорен орган

1. Държавите членки гарантират, че независим надзорен орган следи и контролира прилагането на настоящия регламент във всички морски пристанища, обхванати от настоящия регламент, на територията на всяка държава членка.
2. Независимият надзорен орган е юридически самостоятелен и функционално независим от който и да е управляващ орган на пристанище или доставчик на пристанищни услуги. Държавите членки, които запазват собствеността или контрола върху пристанищата или пристанищните управителни органи, гарантират ефективното структурно разделение между функциите, свързани с надзора и наблюдението за изпълнението на настоящия регламент, и дейностите, свързани с въпросната собственост или контрол. Независимият надзорен орган упражнява правомощията си безпристрастно и прозрачно и при надлежно зачитане на правото на свобода на стопанската инициатива.

3. Независимият надзорен орган разглежда жалбите, подадени от която и да било страна със законен интерес, и споровете, по които е сезиран, възникващи във връзка с прилагането на настоящия регламент.
4. В случай на спор между страни, установени в различни държави членки, компетентен за решаване на спора е независимият надзорен орган на държавата членка, в която се намира пристанището, където се приема, че е възникнал спорът.
5. Независимият надзорен орган има право да изиска от управителните органи на пристанищата, доставчиците на пристанищни услуги и ползвателите на пристанищата да предоставят информацията, необходима за гарантиране на наблюдението и контрола за прилагането на настоящия регламент.
6. Независимият надзорен орган може да издава становища по искане на компетентен орган в съответната държава членка по всички въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент.
7. Независимият надзорен орган може да се консултира с консултативния комитет на ползвателите на съответното пристанище, когато разглежда жалби или спорове.
8. Решенията на независимия надзорен орган са обвързващи, без да се засяга съдебният контрол.
9. Държавите членки уведомяват Комисията кои са независимите надзорни органи най-късно до 1 юли 2015 г. и впоследствие за всякакви изменения във връзка с това. Комисията публикува и актуализира списъка на независимите надзорни органи на своя уебсайт.

Член 18

Сътрудничество между независимите надзорни органи

1. Независимите надзорни органи обменят информация помежду си относно своята работа и принципите и практиките на вземане на решение с цел да се улесни постигането на единно прилагане на настоящия регламент. За целта те участват и да работят заедно в мрежа, чиито членове се събират през равни интервали от време, но най-малко веднъж годишно. Комисията участва в работата на мрежата, координира я и я подпомага.
2. Независимите надзорни органи си сътрудничат тясно за целите на взаимната помощ при изпълнението на своите задачи, включително при провеждането на разследванията, необходими за разглеждането на жалби и спорове в случаи, включващи пристанища, разположени в различни държави членки. За тази цел даден независим надзорен орган предоставя на друг такъв орган, след мотивирано искане, информацията, която е необходима, за да се даде възможност на този орган да изпълни задълженията си по настоящия регламент.
3. Държавите членки гарантират, че независимите надзорни органи предоставят на Комисията, след мотивирано искане, информацията, необходима за изпълнение на нейните задачи. Информацията, изисквана от Комисията, трябва да е съобразно нуждите за изпълнението на тези задачи.
4. Когато информацията се смята за поверителна от независимия надзорен орган в съответствие с разпоредбите на Съюза или с националните правила за

търговската тайна, другият национален надзорен орган и Комисията гарантират запазването на поверителността. Тази информация може да се използва само за целите, за които е била поискана.

5. Въз основа на опита на независимите надзорни органи и на дейността на мрежата, посочена в параграф 1, както и за да се гарантира ефикасно сътрудничество, Комисията може да приеме общи принципи относно подходящите механизми за обмен на информация между независими надзорни органи. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 22, параграф 2.

Член 19 **Обжалване**

1. Всяка страна с законен интерес има право да обжалва решения или отделни мерки, приети по силата на настоящия регламент от страна на компетентните органи, от управителен орган на пристанище или от независимия надзорен орган пред апелативен орган, който е независим от заинтересованите страни. Този апелативен орган може да бъде и съд.
2. Когато апелативният орган, посочен в параграф 1, не е съдебен орган по своя характер, той се мотивира писмено за своите решения. Неговите решения подлежат на обжалване пред национален съд.

Член 20 **Санкции**

Държавите членки изготвят разпоредбите относно санкциите, приложими в случай на нарушение на разпоредбите на настоящия регламент, и вземат всички необходими мерки, за да гарантират тяхното прилагане. Предвидените санкции трябва да бъдат ефективни, пропорционални и възпиращи. Държавите членки съобщават тези разпоредби на Комисията до 1 юли 2015 г. и ѝ съобщават незабавно за всички последващи изменения, които ги засягат.

Член 21 **Упражняване на делегирането**

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 14, се предоставя на Комисията за неограничен срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 14, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. То поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, посочена в решението дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 14, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от

два месеца след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 22

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 23

Доклад

Не по-късно от три години след влизането в сила на настоящия регламент Комисията представя доклад пред Европейския парламент и Съвета относно функционирането и въздействието на настоящия регламент, придружен, по целесъобразност, от съответни предложения.

Член 24

Преходни мерки

1. Договори за пристанищни услуги, сключени преди [дата на приемане на регламента] които са били възложени на избрани доставчици на пристанищни услуги въз основа на открита, прозрачна и недискриминационна процедура или във всички други отношения са в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент, остават валидни до изтичане на срока им на действие.
2. Договорите за пристанищни услуги, сключени преди [дата на приемане на регламента], които не отговарят на условията, предвидени в параграф 1, остават валидни до изтичането на срока им на действие, но не по-късно от 1 юли 2025 г.

Член 25

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 1 юли 2015 г.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател