



Brüsszel, 2013.5.23.
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD) C7-0144/13

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát
biztosító keretrendszer létrehozásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1 Háttér

Európa a világ kikötőkkel legsűrűbben ellátott régiói közé tartozik. Kikötői ágazata ugyanakkor nagyon heterogén: a tevékenységek és szervezetek sokfélesége jellemzi. E rendelet tiszteletben tartja ezt a sokszínűséget, és nem kívánja ugyanazt a modellt rákényszeríteni a kikötőkre.

Az Unió összesen mintegy 70 000 km hosszúságú tengerpartja mentén több mint 1200 kereskedelmi kikötő működik. 2011-ben csaknem 3,7 milliárd tonnányi rakomány haladt át a kontinens kikötőin, és ehhez több mint 60 000 alkalommal kötöttek ki kereskedelmi hajók Európában.

Az EU nagyban függ kikötőitől, amelyek nemcsak a világ többi országával folytatott kereskedelem tekintetében játszanak fontos szerepet, hanem az uniós belső piac működése szempontjából is. A rövid távú tengeri fuvarozásra jut az uniós kikötőkben megforduló árumennyiség 60 %-a. A tengeri kikötők kulcsfontosságú csomópontok az EU intermodális szállítási láncában, amelyekben a rövid távú tengeri fuvarozást a telített szárazföldi közutak helyettesítésére, valamint a peremterületek és a szigetek elérésére használják őket.

Ami a személyszállítást illeti, az uniós kikötőkben 2011-ben 385 millió tengeri utas fordult meg.

A kikötői tevékenységek közvetlenül hozzájárulnak a foglalkoztatáshoz, a külföldi befektetésekhez és a GDP-növekedéshez. A 2200 kikötőüzemeltető jelenleg mintegy 110 000 kikötői dolgozót foglalkoztat. A kikötők (közvetve vagy közvetlenül) csaknem 3 millió munkahelyet biztosítanak a 22 tengerparti tagállamban, és fontos adóbevételi forrást jelentenek helyi, regionális, illetve nemzeti szinten.

A teljes teherfuvarozás és személyszállítás 96 %-a, illetve 93 %-a azon a 319 uniós tengeri kikötőn halad át, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokra irányuló bizottsági javaslatban¹ szerepelnek.

1.2 Kihívások

Míg az már bebizonyosodott, hogy a hátszági kapcsolatokat fejleszteni kell, és a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos szakpolitikában ez már kiemelt kérdés, a TEN-T kikötőkkel kapcsolatos egyéb nagy kihívások még mindig megoldatlanok. Először is, nem minden TEN-T kikötő nyújt egyformán magas színvonalú szolgáltatást. Másodszor, a jelenlegi kikötőirányítási keretrendszer nem minden esetben kellőképpen vonzó a befektetők számára. E két tényezőtől a következő öt kihívás adódik:

1.2.1 Egyes TEN-T tengeri kikötőkben nem megfelelőek a kikötői szolgáltatások és műveletek

A hatékony kikötői szolgáltatások elengedhetetlenek a TEN-T kikötők működéséhez. A Bizottság és az ágazat három olyan tényezőt azonosított, amelyek megnehezíthetik a kikötői szolgáltatások optimális megszervezését: 1. a piacra jutás korlátozásai miatt sok kikötői szolgáltatás esetében gyengén érvényesülnek a versenyfeltételek; 2. a monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzet, bár számos esetben indokolt, piaci visszaéléseket eredményezhet;

¹ COM(2011) 650 végleges/2. A TEN-T kikötők végleges száma a folyamatban lévő jogalkotási folyamat eredményétől függ.

valamint 3. a kikötők közötti koordináció hiányából fakadóan egyes kikötőkben aránytalanul nagy adminisztratív terhek hárulnak a felhasználókra.

1.2.2 A kikötői irányítás keretfeltételei nem minden TEN-T tengeri kikötő esetében alkalmasak a beruházások ösztönzésére

Azok a beruházások, amelyek a kikötői kapacitásoknak a változó igényekhez való hozzáigazításához szükségesek, csak a gazdasági bizonytalanságokat a lehető legkisebbre csökkentő és egyenlő versenyfeltételeket biztosító, stabil politikai és szabályozási környezetben lehetségesek. Ez a környezet azonban nem minden TEN-T kikötőben adott. Ennek számos oka van: a) a fent említett piaci korlátozásokra visszavezethető jogbizonytalanságok, továbbá b) a nem kellőképpen megfontolt infrastrukturális tervezés – e helyzetben a szigorúbb TEN-T szabályok várhatóan javítani fognak.

Van még azonban két további alapprobléma, amely magyarázatot ad arra, hogy jelenleg összességében miért ilyen kedvezőtlen a beruházási környezet több TEN-T kikötőben is: 4. nem világos, hogy az állami hatóságok, a kikötői hatóságok és a kikötői szolgáltatók milyen pénzügyi kapcsolatban állnak egymással, valamint 5. a kikötők jogköre korlátozott az infrastruktúra-használati díjak megállapítása tekintetében, és nem látszik, hogy a díjak hogyan függenek össze a kikötők megközelíthetőségét biztosító infrastruktúra költségeivel.

1.3 Célkitűzés

A cél az, hogy hozzájáruljunk a TEN-T hatékonyabb, összekapcsoltabb és fenntarthatóbb működéséhez egy olyan keretrendszer megteremtésével, amely valamennyi kikötő működését javítja és megkönnyíti a megváltozott közlekedési és logisztikai igényekhez való alkalmazkodást. A TEN-T kikötőknek elő kell segíteniük az intermodális útvonalak részét képező rövid távú tengeri fuvarozás fejlesztését, hozzájárulva egyrészt a közlekedéspolitikai fehér könyvben meghatározott egyik legfontosabb célhoz, a fenntartható közlekedéshez, másrészt pedig az erőforrás-hatékony növekedést célzó Európa 2020 stratégiához, amely a kereskedelmet és a teherforgalmat hivatott stimulálni.

Ez a kezdeményezés középutat jelent a szabályozási intézkedések és az ún. „puha” megközelítés (pl. szociális párbeszéd folytatása) között. Az érdekeltekkel folytatott intenzív és hosszas konzultációk előzték meg, minek köszönhetően a rendelet olyan intézkedésekre fekteti a hangsúlyt, amelyek uniós szinten nagy hozzáadott értéket jelentenek. A rendelet a már jelenleg is jól működő kikötőkre nem fog további terheket róni, a többi kikötő számára pedig megteremti azokat a feltételeket, amelyekre az előttük álló szerkezeti kihívások megoldásához szükség van.

1.4 Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzésével

A javaslat illeszkedik a Bizottság 2011-ben kiadott közlekedéspolitikai fehér könyvében bejelentett szakpolitikához, melyben az egységes európai közlekedési térség és a kikötők piacára való bejutás összefüggésében kimondottan említést tesznek róla. A fehér könyv egyértelműen leszögezi, hogy a Bizottság felül kívánja vizsgálni a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó korlátozásokat, és átláthatóbbá kívánja tenni a kikötők számára nyújtott finanszírozást, pontosítva a különböző kikötői tevékenységekhez biztosított közfinanszírozás rendeltetését a verseny bármilyen torzulásának elkerülése érdekében. A javaslat a második egységes piaci intézkedéscsomag kulcsintézkedéseinek egyikeként hozzá fog járulni az egységes európai piac megteremtéséhez.

Egyben számos folyamatban lévő vagy már megvalósított szakpolitikai intézkedés és javaslat kiegészítése, melyek a következők: a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó iránymutatásra és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközre irányuló javaslatok, amelyek keretet adnak a kikötők és a hátszág közötti kapcsolatok fejlesztésének; a koncessziós

szerveződések odaítéléséről szóló irányelvre irányuló javaslat, amely a kikötői koncessziós szerződésekre is vonatkozik; a „kék övezet” kezdeményezés, amely a vámeljáráásokat hivatott egyszerűbbé tenni az EU kikötőibe befutó teherhajók által szállított uniós árukkal kapcsolatban.

A javaslat a transzeurópai közlekedési hálózatba tartozó valamennyi kikötőre érvényes, mivel azok jellegüknél fogva jelentős szerepet játszanak az európai közlekedési rendszerben – vagy azáltal, hogy elősegítik a tagállamok közötti forgalmat, vagy pedig azáltal, hogy javítják a szigetek és a peremterületek regionális megközelíthetőségét. Ki kell azonban emelni, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződésben lefektetett megkülönböztetésmentesség elve és a letelepedés szabadsága, csakúgy mint a versenyszabályok a többi kikötőre is vonatkoznak, melyek ugyan nem képezik részét a transzeurópai közlekedési hálózatnak, de helyi szinten, illetve a közlekedési ágazaton kívül, pl. a halászat vagy az idegenforgalom szempontjából fontos funkciót töltenek be. A tagállamok dönthetnek tehát úgy is, hogy az ebben a rendeletjavaslatban foglalt rendelkezéseket ezen kikötők vonatkozásában is alkalmazzák.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

2.1 Konzultáció az érdekelt felekkel

A Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság párbeszédet folytatott (a továbbiakban: MOVE főigazgatóság) a kikötőkkel kapcsolatos politikáért felelős nemzeti hatóságokkal (közlekedési minisztériumok). Emellett találkozót rendezett a fő kikötőágazati szervezetekkel is, többek között a következőkkel: kikötői hatóságok (ESPO), magánvállalkozásként működő terminálüzemeltetők (FEPORT), belvízi kikötők (EFIP), hajótulajdonosok (ECSA), révkalauzok (EMPA), vontatóhajó-tulajdonosok és -üzemeltetők (ETA), kikötési szolgáltatást nyújtók (EBA), hajóügynökök (ECASBA), fuvaroztatók (ESC), kotrók (EuDA), valamint logisztikai szolgáltatók (CLECAT). A MOVE főigazgatóság a kikötői dolgozók két fő szervezetével, a Kikötői Dolgozók Nemzetközi Tanácsával (IDC), valamint az Európai Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szövetségével (ETF) is egyeztetett. Ágazati szociális párbeszéddel foglalkozó bizottsággal nem kerülhetett sor konzultációra, mivel ez a bizottság még alakulóban van.

Az előkészítő munkálatok alátámasztására egy, az európai kikötők minőségéről és hatékonyságáról készített gazdasági tanulmány (PwC) szolgált. A munka során a közlekedés-gazdaságtani, logisztikai és a kikötőkkel kapcsolatban végzett kiterjedt kutatásokat is figyelembe vették, és számos ágazati szakértővel és kutatóval megbeszéléseket tartottak.

Két online felmérés és egy Brüsszelben rendezett, kétnapos nyílt konferencia keretében (2012. szeptember 25–26.) széles körű konzultációra került sor az érdekeltekkel. A folyamatot 2013. január 18-án egy nyilvános meghallgatás zárta le, amelyen bemutatták a legfontosabb problémákat, és megvitatták a szakpolitikai lehetőségeket, azok lehetséges hatásaival együtt. A konzultációs folyamat (2012–2013) fő eredményeit a következőképpen lehet összegezni:

- Minden érdekelt fél kiemelte, hogy mind a kikötők között, mind az egyes kikötőkön belül (ugyanazon kikötői szolgáltatást nyújtó szolgáltatók között) stabil és egyenlő versenyfeltételeket kell teremteni az EU-ban. A jogbiztonság és a vállalkozásbarát környezet, valamint az adminisztratív terhek lehető legkisebbre csökkentése valamennyi érdekelt fél számára prioritás.
- Komoly aggodalomra ad okot, hogy a kikötői infrastruktúrák közfinanszírozásának módszerei miatt tisztességtelen verseny alakult ki a kikötők között. A tagállamok és a kikötői hatóságok az állami támogatások szigorú ellenőrzését követelik.

- A kikötői szolgáltatások használói, a hajózási társaságok és az export-import vállalatok nagy része úgy véli, hogy a kikötői szolgáltatások sok uniós kikötőben nem kielégítőek az árak, a minőség és az adminisztratív terhek vonatkozásában.
- Az európai kikötői hatóságok 30 %-a nem elégedett a jelenlegi helyzettel. Többségük mégis ellenzi, hogy uniós eljárásokkal korlátozzák az állami hatóságok azon hatáskörét, hogy a szerződéseket és engedélyeket közvetlen odaítéléssel adják meg a kikötői szolgáltatóknak. Egyes tagállamokban élénk vita övezi az uniós koncessziós szabályok bizonyos kikötői szerződések esetében való alkalmazását.
- Bizonyos tagállamokban a kikötői dolgozók szakszervezetei határozottan tiltakoznak az ellen, hogy az uniós rendelkezések akárcsak érintőlegesen is beavatkozzanak a kikötőkre vonatkozó tagállami munkajogi előírásokba. A révkalauz-szolgáltatások képviselői azzal érvelnek, hogy munkájukat ugyan díjazás ellenében végzik, de a révkalauzolás nem gazdasági szolgáltatás, tehát nem lenne szabad versenyképszerűnek kitenni.
- A legtöbb érdekelt egyetért abban, hogy az EU kikötőrendszere fejlesztésre szorul, és változnia kell ahhoz, hogy szembe tudjon nézni az olyan kihívásokkal, mint a szűkös finanszírozási források, a versenyképesség megőrzése a szomszédos harmadik országokban és a világ egyéb régióiban található kikötőkkel szemben, hozzáadott érték és munkahelyek teremtése, valamint a környezeti hatások kezelése. Mindannyiuk számára nagyon fontos, hogy a kikötők, valamint a tengeri közlekedés és szállítás céljára elkülönített uniós támogatások szintje megmaradjon, illetve, ha lehet, növekedjen.

2.2 Hatásvizsgálat

A hatásvizsgálat a fent említett két fő kihívással kapcsolatban öt működési célkitűzést vázolt fel.

2.2.1 A kikötői szolgáltatások és műveletek modernizálása

Először is, a kikötői szolgáltatások és műveletek hatékonyabb optimalizálásával számos TEN-T kikötő nagyobb teher- és személyforgalom lebonyolítására és odavonására lesz képes a már meglévő infrastruktúrával. Ebből három működési célkitűzés vezethető le:

- (1) A kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés átláthatóvá tétele és megkönnyítése

A cél a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés akadályainak visszaszorítása, valamint a Szerződés horizontális rendelkezéseiből és a közbeszerzésre vonatkozó szabályokból adódó jogbizonytalanság tisztázása, illetve megszüntetése.

- (2) A kijelölt kikötői szolgáltatók által elkövetett piaci visszaélések megakadályozása

A cél az, hogy a kijelölt kikötői szolgáltatók költséghatékony módon nyújtsák szolgáltatásaikat, anélkül, hogy szerepük és – amennyiben közszolgáltatási kötelezettségről van szó – esetleges küldetésük teljesítése csorbát szenvedne, különösen a biztonság, a védelem és a környezeti szempontok terén.

- (3) A koordinációs mechanizmusok fejlesztése a kikötőkön belül

Ez hozzájárulna a fuvaroztatók, a logisztikai szolgáltatók és a rakománytulajdonosok műveleteinek zökkenőmentes lebonyolításához, amivel egyben a kikötőhasználat idejét és költségeit is csökkenteni lehet. A koordinációba fektetett munka a kikötőben letelepedett szolgáltatóknak is javára válik, elősegíti a szinergiákat és segít megelőzni azt a helyzetet, hogy ugyanazon ügyfelek kiszolgálásakor egy-egy folyamatot kétszer végezzenek el.

2.2.2 A beruházásoknak kedvező keretfeltételek kialakítása a kikötőkben

Másodszor, ha a kikötők nagyobb autonómiát élveznének és pénzügyi kapcsolataik átláthatóbbak lennének, azzal egyenlő versenyfeltételek jönnének létre, hatékonyabbá válna a díjszabás, végeredményben pedig a beruházási tevékenység is felélénkülne. Ebből két további működési célkitűzés vezethető le:

- (4) Az állami hatóságok, a kikötői hatóságok és a kikötői szolgáltatók közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóvá tétele

Ezzel biztosított lenne az állami hatóságok funkciói és a kereskedelmi tevékenységek közötti pénzügyi átláthatóság, és meg lehetne akadályozni, hogy a kikötők és a szolgáltatók tisztességtelen versenyelőnyt élvezzenek.

- (5) Autonóm módon megállapított és átlátható kikötőhasználati díjak

Ezzel hatékonyabb lenne az infrastruktúra-használat, gazdaságilag ésszerűbbé válna mind a tervezés, mind a beruházás, mind a karbantartás, mind a kikötői infrastruktúrák üzemeltetése, és egyben lehetőség nyílna környezeti és társadalmi árjelzések adására is.

A fentiek alapján 4 szakpolitikai lehetőség rajzolódott ki:

- (1) 1. intézkedéscsomag: „Átláthatóság”

Az 1. intézkedéscsomag lényege egy ún. „puha” intézkedésben (egy nem kötelező erejű közleményben) áll, amely megkönnyítené a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást, és pontosítaná annak feltételeit. Monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzet fennállása esetén azonban kötelező rendelkezéseket vezetnének be: felügyelnék a szolgáltatások árait a túlzott vagy diszkriminatív díjszabás megakadályozása érdekében. A finanszírozás és a kikötői díjak megállapítása az illetékes hatóságok feladata lenne, azzal a feltétellel, hogy az átláthatóság alapvető szintjét biztosítják. A szolgáltatások kikötőn belüli koordinációjáról a kikötőhasználók bizottsága gondoskodik.

- (2) 2. intézkedéscsomag: „Szabályozott verseny”

A 2. intézkedéscsomag – szabályozott piacrajutási rendszer keretében – bevezeti a szolgáltatásnyújtás szabadságát. Ebben a megközelítésben a szolgáltatásnyújtás szabadsága korlátozást szenvedhet, ha erre a kikötői terület szűkösége vagy közszolgáltatási kötelezettségek (rendelkezésre állás, hozzáférhetőség stb.) miatt van szükség. Ilyenkor az újonnan elosztott és kijelölt szolgáltatásokra nyílt pályázati eljárást kell kiírni, belső szolgáltató alkalmazása esetén pedig bizonyos korlátozásoknak kell alávetni a szolgáltatást. A monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzetű vállalkozások szolgáltatásainak árait felügyelni kell. Az állami hatóságok, a kikötői hatóságok és a kikötői szolgáltatók közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságát külön könyveléssel biztosítják, és szabályokat vezetnek be arra vonatkozóan, hogy a kikötőhasználati díjak a tényleges költségekhez igazodjanak. A szolgáltatások kikötőn belüli koordinációját a kikötőhasználók bizottsága segíti elő.

- (3) 2a. intézkedéscsomag: „Szabályozott verseny és kikötői autonómia”

A 2a. intézkedéscsomag a következőkben módosítja a 2. opciót:

A helyhiány, illetve a közszolgáltatási kötelezettségek miatt kötelező nyílt pályázati eljárást nemcsak új szerződéseknél, hanem a meglévő szerződések jelentős módosítása esetén is le kellene folytatni. A monopolhelyzetben lévő szolgáltatókra vonatkozó szabályozási felügyelet hatálya korlátozottabb: csak azokra a piacokra vonatkozik, ahol nincs verseny, azaz ahol nem írtak ki nyílt pályázati eljárást. A kikötők nagyobb autonómiát kapnak: azon előírás helyett, hogy a díjaknak a tényleges költségekhez kell kapcsolódniuk, a kikötők maguk határozhatják meg a kikötőhasználati díjak összetételét és mértékét, feltéve, hogy a díjszabási módszer

átlátható. A kezdeményezés emellett ösztönzi a hajók környezeti teljesítménye alapján való differenciálást.

(4) 3. intézkedéscsomag „Teljes körű verseny és kikötői autonómia”

A 3. intézkedéscsomag a 2a. opcióra épül, azzal a kiegészítéssel, hogy legalább két konkurens és független üzemeltető működését írja elő minden olyan kikötői szolgáltatás esetében, amelynél helyhiány következtében korlátozott az üzemeltetők száma. Ezenkívül megjelenik a funkcionális/jogi különválasztás is, amely a kikötői szereplők megsokszorozódását eredményezné: a kikötő működésének biztosítása érdekében a kikötői hatóságok központi koordinációs szerepe nagyobb hangsúlyt kapna. Akárcsak a 2a. intézkedéscsomagban, minden kikötői hatóság a saját üzleti gyakorlatának megfelelően maga állapíthatná meg az infrastruktúra-használati díjak összetételét és mértékét.

A különféle lehetőségek és azok hatásainak elemzése utána a Bizottság arra a megállapításra jutott, hogy a legjobb megoldás a 2a. intézkedéscsomag lenne, amelyet a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások tekintetében differenciálnának. Az ezen utóbbi szolgáltatások piacára való bejutással kapcsolatos intézkedéseket illetően nincs szükség új jogi rendelkezésekre. Ehelyett a hatályban lévő szabályokat és követelményeket a Bizottság egy közleményben fogja pontosítani. A monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzetű szolgáltatók által kiszabott árak szabályozási felügyeletét és az átlátható elszámolást előíró szabályok azonban a rakománykezelési és személyszállítási szolgáltatásokra is vonatkoznak.

A hatásvizsgálat a következő lehetséges előnyökre mutat rá: költségmegtakarítások (2030-ig 10 milliárd euró), a rövid távú tengeri fuvarozás továbbfejlesztése, a közutak túlterheltségének mérséklődése, munkahelyteremtés. A hatásvizsgálat szerint közvetlenül a javaslat folytán nem növekednének jelentős mértékben a kikötők adminisztratív terhei. A szolgáltatásnyújtás szabadságának bevezetése csökkenteni fogja a kikötők adminisztratív költségeit, azonban megeshet, hogy a néhány esetben szükséges árfelügyelet és a felhasználókkal folytatott konzultáció több adminisztratív ráfordítást igényel. Azt mindenesetre ki kell emelni, hogy a javaslat közvetett módon a szabályozási környezet egyszerűsítéséhez vezet, azáltal, hogy eltöröl néhány korlátozást. A küszöbön álló „kék övezet” kezdeményezés keretében további egyszerűsítések várhatók.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

3.1 A javasolt intézkedés összefoglalása

A javaslat az alábbi fő elemeket tartalmazza:

- A rendelet minden olyan tengeri kikötőre vonatkozik, amely szerepel a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó uniós iránymutatásokra irányuló bizottsági javaslatban.
- A szolgáltatásnyújtás szabadsága a kikötői szolgáltatásokra is érvényes lesz. A kikötőt üzemeltető szervek azonban minimumkövetelményeket határozhatnak meg bizonyos kikötői szolgáltatások vonatkozásában. E követelményeknek a szakmai képezésekre, a tengerbiztonságra, a kikötő általános biztonságára és védelmére, valamint a releváns környezetvédelmi előírásokra kell szorítkozniuk. A követelmények meghatározásának lehetősége viszont nem használható piaci korlátozások hallgatóságos bevezetésére, tehát tárgyilagos és arányos kritériumokat kell alkalmazni annak érdekében, hogy valamennyi – már meglévő vagy potenciális – szolgáltató egyenlő bánásmódban részesüljön. A potenciális szolgáltatók számára

lehetővé kell tenni az olyan képzéseken való részvételt, ahol a helyi adottságokkal kapcsolatos ismereteket elsajátíthatják.

- A fenti rendelkezés a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatásokra nem vonatkozik. Ezeket a szolgáltatásokat gyakran koncessziós szerződések keretében nyújtják, amelyek a Bizottság által előterjesztett, a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló jövőbeli irányelv hatályába tartoznak². További jogi rendelkezések bevezetése esetén fennállna az a veszély, hogy megreked az uniós szintű szociális párbeszéd megkezdésére irányuló törekvés. Ellentétben azokkal a révkalauz-szolgáltatásokkal, amelyeket a kikötők területére való belépéshez és annak elhagyásához nyújtanak, a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, ezért nem szükséges, hogy a rendelet hatálya kiterjedjen rájuk.
- Szükség esetén a szolgáltatásnyújtás szabadságát a szolgáltatók számbeli korlátozásának lehetne alávetni. Ez a következő két kritérium alapján lehetséges: a kikötőben tevékenykedő szolgáltatók számbeli korlátozását vagy a helyhiánnyal, illetve azzal lehet igazolni, hogy egy hivatalos fejlesztési tervben a területet egyértelműen bizonyos típusú tevékenységek céljára foglalták le, vagy pedig azzal, hogy a szolgáltatót – egyértelműen és a nyilvánosság számára elérhető módon dokumentált – közszolgáltatási kötelezettség terheli.
- A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat betartva kijelöljék a területükön azokat az illetékes hatóságokat, amelyeknek jogukban áll közszolgáltatási kötelezettségeket előírni. A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának egyértelműnek, a kötelezettségeknek pedig átláthatóknak, megkülönböztetéstől menteseknek és igazolhatóknak kell lenniük, valamint összefüggésben kell állniuk a kikötői szolgáltatás (megszakítás nélküli) rendelkezésre állásával, hozzáférhetőségével (valamennyi használó számára) és megfizethetőségével (a felhasználók bizonyos kategóriái számára).
- Amennyiben egy illetékes hatóság egy vagy több kikötőben közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, egyes kikötői szolgáltatásokat maga is megszervezhet, illetve kereskedelmileg hasznosíthat, feltéve, hogy tevékenysége arra a kikötőre, illetve azokra a kikötőkre korlátozódik, amelyekben az említett közszolgáltatási kötelezettségeket előírta.
- A munkavállalók jogait védeni kell, ezért lehetővé kell tenni a tagállamok számára, hogy e jogokat megerősítsék, különösen az átruházás előtt álló vállalkozásoknál alkalmazott munkaerő esetében.
- Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv állami finanszírozásban részesül, könyvelését átlátható módon kell vezetnie, amelynek révén igazolni tudja, hogy az állami finanszírozást hatékonyan és megfelelően használta fel.
- Nem nyílt pályázati eljárással kijelölt kikötői szolgáltatók, illetve belső szolgáltatók esetében gondoskodni kell arról, hogy a szolgáltatás ára átlátható legyen, és megállapítása megkülönböztetéstől mentes módon és a szokásos piaci feltételeknek megfelelően történjen, azaz a díjak teljes összege ne haladja meg a felmerült költségek elfogadható árrésszel megtoldott összegét.

² COM(2011) 897 végleges.

- A kikötőt üzemeltető szervek a kikötőhasználati díjakat autonóm módon, saját kereskedelmi és beruházási stratégiájukkal összhangban állapítják meg.
- A kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet a gyakori használókkal kapcsolatos üzleti gyakorlatnak megfelelően, továbbá a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében.
- Minden kikötőben létre kell hozni egy kikötőhasználókból álló tanácsadó bizottságot. Ebben a bizottságban a vízi járművek üzemeltetői, a rakománytulajdonosok, illetve azon egyéb kikötőhasználók vesznek részt, akik kikötőhasználati díjat, kikötői szolgáltatási díjat vagy mindkettőt fizetnek. A bizottság véleményét a kikötőhasználati díjak összetételével és mértékével, valamint bizonyos kikötői szolgáltatási díjakkal kapcsolatban kéri ki.
- A kikötőt üzemeltető szerv az olyan kérdésekben, mint a kikötői szolgáltatások koordinációja, a hátszági kapcsolatok és az adminisztratív eljárások konzultációt folytat az érdekeltekkel, azaz például a kikötőben letelepedett vállalkozásokkal, a kikötői szolgáltatókkal és a kikötőhasználókkal.
- A tagállamok biztosítják, hogy e rendelet alkalmazását független felügyelő szerv kövesse nyomon és felügyelje. A független felügyelő szerv már létező szerv is lehet. A különböző tagállamok független felügyelő szervei tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról és a határozathozatal során alkalmazott elveikről, valamint szorosan együttműködnek annak érdekében, hogy segítsék egymást feladataik ellátásában.

3.2 Jogalap

E javaslat jogalapja az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése.

3.3 A szubszidiaritás elve

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 58., 90. és 100. cikke a valódi belső piac elérésének célját a közös közlekedési politikával összefüggésben a kikötőkre is kiterjeszti.

A TEN-T kikötőkben lebonyolított tengeri áruforgalom túlnyomórészt a tagállamok közötti vagy a nemzetközi kereskedelemről ered. A kikötők funkciója egyértelműen európai dimenziót ölt: a kikötőkben megforduló megközelítőleg minden második tonna áru – vízi vagy szárazföldi úton – vagy másik tagállamból érkezik, vagy másik tagállamba tart, mint amelyben az adott kikötő található³. Pusztán tagállami intézkedésekkel nem lehet egyenlő versenyfeltételeket teremteni az EU belső piacán, ráadásul a tagállami intézkedések nem alkalmasak arra, hogy az ugyanazon a transzeurópai folyosón, de más tagállamban elhelyezkedő kikötők teljesítményét fokozzák.

Ezért annak ellenére, hogy a kikötői ágazat speciális jelleggel, illetve hosszú távra visszanyúló helyi történelemmel és kultúrával rendelkezik, a belső piaccal, a hálózatképzéssel és a kikötői ágazat nemzetközi dimenziójával összefüggő okok miatt a javasolt kezdeményezés összhangban van a szubszidiaritás elvével.

³ A tagállamok közötti kereskedelem, illetve egy tagállam és egy nem uniós ország között egy másik tagállamon keresztül zajló kereskedelem részeként.

3.4 Az arányosság elve

A rendelet csak a TEN-T kikötőkre vonatkozik, ami annyiban biztosítja az arányosságot, hogy azokat a kis kikötőket, amelyek nem játszanak jelentős szerepet az európai közlekedési rendszerben, nem terheli szükségtelen szabályokkal. A forgalom túlnyomó részét lebonyolító TEN-T kikötők ellenben már meghatározásuknál fogva elengedhetetlenek a nemzetközi és az Európán belüli kereskedelmi áruforgalom, és ezáltal az európai belső piac, illetve az EU-n belüli kohézió szempontjából is. A TEN-T kikötők uniós finanszírozásban is részesíthetők.

A rendelet hatályát nem szűkítettük tovább a törzshálózat részét képező kikötőkre, nehogy versenytorzulások lépjenek fel ez utóbbiak és az egyéb TEN-T kikötők között. A hálózat hatékony működéséhez ugyanis mind a törzshálózat részét képező (rendszerint csomópontként funkcionáló) kikötőkre, mind az azon kívüli (regionális elosztópontként működő) TEN-T kikötőkre szükség van.

3.5 A jogi aktus típusának megválasztása

Míg a kikötői infrastruktúrák fejlesztésének és irányításának fő szereplői hagyományosan a tagállamok, valamint a regionális és helyi hatóságok voltak, ez a helyzet fokozatosan változik. A kikötők fejlesztésében, irányításában és a kikötőkben zajló tevékenységek megszervezésében ma már a közlekedési vállalkozók, az autonóm hatóságok és szervezetek, valamint az egyéb köz- vagy magánjogi szervek is fontos szerepet játszanak. Fontos tehát gondoskodni arról, hogy a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát szabályozó jogszabályok általános érvényűek legyenek. Emellett az egységes végrehajtás és jogérvényesítés, valamint az egyenlő belső piaci versenyfeltételek megteremtése érdekében e jogszabálynak teljes egészében kötelezőnek kell lennie. A Bizottság ezért a rendeletet választotta a javaslat jogi eszközeként, amivel megelőzi, hogy a tagállamokra és magára a Bizottságra további adminisztratív terhek háruljanak.

3.6 Európai Gazdasági Térség

A javasolt rendelet érinti az Európai Gazdasági Térséget, ezért arra is ki kell terjeszteni.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**a kikötői szolgáltatások piacára való bejutást és a kikötők pénzügyi átláthatóságát
biztosító keretrendszer létrehozásáról**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁴,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁵,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Ahhoz, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat és a belső piac tovább növekedjék, és mind használatuk, mind működésük még hatékonyabb legyen, a kikötőket teljes körűen integrálni kell a logisztikai és szállítási láncokba, hogy együtt összefüggő egésznek alkossanak. Ehhez a hatékony kikötőhasználatot elősegítő modern kikötői szolgáltatásokra és kedvező beruházási feltételekre van szükség, melyek révén a kikötők a jelen és a jövő szállítási és logisztikai igényeinek megfelelően fejlődhetnek.
- (2) „A második egységes piaci intézkedéscsomag – Együtt egy újfajta növekedésért” című közleményében⁶ a Bizottság újfent felhívta a figyelmet arra, hogy a tengeri szállítás vonzereje a kikötőben kínált szolgáltatások elérhetőségétől, hatékonyságától és megbízhatóságától, valamint attól függ, sikerül-e megfelelő válaszokat találni az állami finanszírozás és a kikötői díjak átláthatóságával, a kikötői adminisztráció egyszerűsítésével, valamint a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó korlátozások felülvizsgálatával kapcsolatos kérdésekre.
- (3) A kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés uniós szinten történő megkönnyítésével és a tengeri kikötők pénzügyi átláthatóságának és autonómiájának bevezetésével a kikötőhasználók jobb és hatékonyabb szolgáltatásokat vehetnek igénybe, és egyúttal kedvezőbbek lesznek a feltételek a kikötői beruházások számára, ami mind hozzá fog járulni ahhoz, hogy a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők

⁴ HL C [...], [...], [...]. o.

⁵ HL C [...], [...], [...]. o.

⁶ COM(2012) 573 végleges (2012.10.3.).

kiadásai csökkenjenek, a rövid távú tengeri fuvarozás fellendüljön, és a tengeri szállítás szorosabban összefonódjon a vasúti, belvízi, valamint közúti szállítással.

- (4) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát – függetlenül attól a lehetőségtől, hogy a tagállamok e rendeletet további kikötők vonatkozásában is alkalmazhatják – a transzeurópai közlekedési hálózat kikötőire kell korlátozni, hiszen ezek közül mindegyik jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben: vagy azért, mert az uniós teherszállításnak, illetve az utasok összlétszámának több mint 0,1 %-a jut minden ilyen kikötőre, vagy mert minden ilyen kikötő javítja a szigetek és peremterületek regionális megközelíthetőségét. Mivel a mélytengeri révkalauz-szolgáltatások során a hajók nem lépnek be közvetlenül a kikötők területére, illetve nem közvetlenül onnan indulnak, ezért e szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, és a rendelet hatálya nem terjed ki rájuk.
- (5) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 56. cikkének az a célja, hogy megszüntessen minden, az Unión belüli szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó korlátozást. Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 58. cikke szerint e cél elérése tekintetében a közlekedésre vonatkozó cím, nevezetesen a 100. cikk (2) bekezdésének rendelkezései az irányadók.
- (6) Számos tagállam biztonsági vagy szociális okokból szabályozta a saját részre történő szolgáltatásnyújtást, azaz azt a lehetőséget, hogy a hajózási társaságok és a kikötői szolgáltatók maguk válasszák meg a személyzetet és saját maguknak nyújtsanak kikötői szolgáltatásokat. A jogalkotási javaslat előkészítése során a Bizottság által megkérdezett érdekelt felek annak a véleményüknek adtak hangot, hogy a saját részre történő szolgáltatásnyújtás általános, uniós szinten történő lehetővé tétele esetén további – biztonsági és szociális kérdésekkel – kapcsolatos szabályokra lenne szükség az esetleges nemkívánatos hatások kiküszöbölése érdekében. Ezért jelenleg az tűnik indokoltnak, hogy ezt a kérdést uniós szinten ne szabályozzuk, hanem a tagállamok dönthessék el, hogy szabályozni kívánják-e a kikötői szolgáltatások saját részre történő nyújtását, avagy sem. E rendelet hatálya ennek megfelelően csak a díjazás ellenében nyújtott kikötői szolgáltatásokra vonatkozik.
- (7) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezhesse, hogy igazolják bizonyos minimumkövetelmények teljesítését a szolgáltatás megfelelő módon történő elvégzésével kapcsolatban. E minimumkövetelményeknek néhány egyértelműen meghatározott feltételre kell korlátozódnuk a szolgáltatók szakmai képezését, többek között az elvégzett képzéseket, valamint a szükséges berendezések meglétét illetően; a követelményeknek átláthatóknak, megkülönböztetéstől menteseknek, tárgyilagosoknak és a kikötői szolgáltatás szempontjából relevánsoknak kell lenniük.
- (8) A szükséges berendezés felett való rendelkezés fogalmába beletartozik, hogy a kikötői szolgáltatás nyújtója birtokolja, bérlő vagy lízingeli e berendezést, amely felett mindenképpen közvetlen és vitathatatlan irányítással rendelkezik, tehát szükség esetén bármikor használhatja.
- (9) Amennyiben a minimumkövetelmények teljesülése esetén odaítélik a kikötői szolgáltatás nyújtásának jogát, az erre szolgáló eljárásnak átláthatónak, tárgyilagosnak

és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie, és lehetővé kell tennie a kikötői szolgáltatók számára a szolgáltatásnyújtás időben való megkezdését.

- (10) Mivel a kikötők behatárolt földrajzi területen helyezkednek el, a rendelkezésre álló terület szűkösége, illetve a területnek bizonyos típusú – átlátható területfelhasználást biztosító, hivatalos fejlesztési tervnek, valamint a területrendezési célokkal kapcsolatos tagállami jogszabályoknak megfelelő – tevékenységekre való kijelölése néhány esetben korlátozhatja a piacra jutást.
- (11) A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására irányuló szándékot az illetékes hatóságnak előre közzé kell tennie és alaposan meg kell indokolnia, lehetőséget biztosítva az érdekelt feleknek a véleménynyilvánításra. A korlátozást csak tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes feltételekhez lehet kötni.
- (12) A kikötői szolgáltatók kiválasztására irányuló eljárást – a nyíltság és az átláthatóság jegyében – nyilvánosan kell lefolytatni, eredményét közzé kell tenni, és a teljes dokumentációt az érdekelt felek rendelkezésére kell bocsátani.
- (13) Amennyiben korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, akkor a kiválasztásukra irányuló eljárás során a(z) .../.../... irányelvben [koncessziók]⁷ meghatározott elveket és megközelítést kell követni, többek között a szerződések értékének meghatározására alkalmazott értékhatárt és módszert, valamint a lényeges módosítások és a szerződés időtartamával kapcsolatos elemek meghatározását.
- (14) Amennyiben közszolgáltatási kötelezettségek miatt korlátozzák a kikötői szolgáltatók számát, ezt csak a közérdekre való hivatkozással lehet indokolni; közérdekűnek minősül például az a törekvés, hogy a kikötői szolgáltatáshoz minden felhasználó hozzáférjen, a szolgáltatás egész évben rendelkezésre álljon és a felhasználók bizonyos kategóriái számára megfizethető legyen.
- (15) Amennyiben korlátozni kell a kikötői szolgáltatók számát, az erről való határozathozatalt a tagállamok egy másik hatóságra is bízhatják a verseny védelme érdekében. A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására irányuló eljárásnak nyitnak, átláthatónak és megkülönböztetéstől mentesnek kell lennie. Abban az esetben lehet eltekinteni ettől, ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel közvetlenül az illetékes hatóságot vagy egy belső szolgáltatót kívánják megbízni.
- (16) E rendelet nem zárja ki azt a lehetőséget, hogy az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését ellentételezzék, feltéve, hogy betartják az állami támogatásra vonatkozó szabályokat. Amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségek általános gazdasági érdekű szolgáltatásoknak minősülnek, be kell tartani az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló, 2011. november 20-i bizottsági határozat⁸, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2012. április 25-i 360/2012/EU bizottsági rendelet⁹,

⁷ Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre (COM(2011) 897 végleges).

⁸ HL L 7., 2012.1.11., 3. o.

⁹ HL L 114., 2012.4.26., 8. o.

valamint a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály¹⁰ rendelkezéseit.

- (17) A kikötőt üzemeltető szerv nem tehet különbséget a kikötői szolgáltatók között, különösen azon vállalkozások és szervek előnyére, amelyekben maga is részesedéssel rendelkezik.
- (18) A tagállamok kijelölt illetékes hatóságai eldönthetik, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásokat maguk kívánják-e biztosítani, vagy közvetlenül egy belső szolgáltatót bíznak meg e szolgáltatások nyújtásával. Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy maga gondoskodik a szolgáltatásnyújtásról, ebbe az is beletartozhat, hogy a foglalkoztatásában álló alkalmazottak nyújtják a szolgáltatást, illetve az is, hogy megbízásba adja a szolgáltatást. Amennyiben egy tagállam felségterületén található minden olyan kikötőben, amely a transzeurópai közlekedési hálózat része, ilyen korlátozással élnek, erről tájékoztatni kell a Bizottságot. Ha egy tagállam illetékes hatóságai a fenti módon döntenek, a belső szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtásnak azokra a kikötőkre kell korlátozódnia, amelyek tekintetében kijelölték őket. Ebben az esetben a belső szolgáltatók által a kikötői szolgáltatások fejében kiszabott díjakat független felügyelő szerv felügyeli.
- (19) A tagállamoknak megmarad azon hatáskörük, hogy a kikötői kiszolgálást végző vállalkozások személyzete számára megfelelő szintű szociális védelmet biztosítsanak. E rendelet a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását nem érinti. Amennyiben a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozása esetén egy kikötői szolgáltatási szerződés megkötése szolgáltatóváltással járhat, az illetékes hatóságok jogosultak arra, hogy a kiválasztott kikötői szolgáltatót felkérjék a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló 2001/23/EK tanácsi irányelv¹¹ rendelkezéseinek alkalmazására.
- (20) Sok kikötőben a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások piacára való bejutás nyilvános koncessziós szerződések révén biztosított. Az ilyen típusú szerződések a(z) .../... irányelv [koncessziók] hatályába tartoznak. E rendelet II. fejezete tehát nem vonatkozik a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások nyújtására, de a tagállamok dönthetnek úgy, hogy mégis alkalmazzák az említett fejezetet a szolgáltatások ezen két típusára is. A többi szerződéstípus esetében, amelyek révén az állami hatóságok a rakománykezelési és a személyszállítási szolgáltatások piacára való bejutást biztosítják, az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy az illetékes hatóságoknak e szerződések odaítélésekor az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvei szerint kell eljárniuk. Ezek az elvek teljes mértékben alkalmazandók bármely kikötői szolgáltatás nyújtására.
- (21) Az állami finanszírozásban részesülő tengeri kikötők, valamint egyrésről a kikötői szolgáltatók, másrésről az állami hatóságok közötti pénzügyi kapcsolatokat átláthatóvá kell tenni az egyenlő versenyfeltételek megteremtése és a piactorzítás megelőzése érdekében. Ebben a tekintetben e rendelet a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006/111/EK bizottsági irányelvben¹²

¹⁰ HL C 8., 2012.1.11.

¹¹ HL L 82., 2001.3.22., 16. o.

¹² HL L 318., 2006.11.17., 17. o.

meghatározott elveket a címzettek egyéb kategóriáira is kiterjeszti, anélkül, hogy az irányelv hatályát megsértené.

- (22) Az állami finanszírozások odaítélésével és felhasználásával kapcsolatos egyenlő versenyfeltételek és átláthatóság biztosítása, valamint a piactorzítás megelőzése érdekében rendelkezni kell arról, hogy amennyiben az a kikötőt üzemeltető szerv, amely állami finanszírozásban részesül, szolgáltatóként is működik, külön-külön könyvelést vezessen a kikötő üzemeltető szerveként, illetve a versenyhelyzetben lévő szolgáltatóként folytatott tevékenységeiről. Az állami támogatásra vonatkozó szabályok betartásáról azonban mindenképp gondoskodni kell.
- (23) A nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kijelölt kikötői szolgáltatók díjszabásával kapcsolatban nagyobb a veszély, hogy monopolisztikus vagy oligopolisztikus helyzetükből és a verseny hiányából adódóan a szolgáltatók visszaélnek az árképzéssel. Ugyanez érvényes az e rendelet értelmében vett belső szolgáltatók által kiszabott díjakra is. A megfelelő piaci mechanizmusok hiányában rendelkezni kell arról, hogy az e szolgáltatásokért kivetett díjak az érintett piacon uralkodó szokásos feltételeknek megfeleljenek, valamint átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon állapítsák meg őket.
- (24) A hatékonyság érdekében az egyes kikötők kikötőhasználati díjait átlátható és autonóm módon, valamint a kikötő saját kereskedelmi és beruházási stratégiájával összhangban kell megállapítani.
- (25) A kikötőhasználati díjak differenciálása megengedett a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdítása, valamint az átlagon felüli környezeti teljesítményű, illetve a különösen energia- és szén-dioxid-hatékony – tengeri vagy szárazföldi – szállítási műveleteket végző vízi járművek számára kedvező körülmények kialakítása érdekében. Mindez hozzájárul a környezetvédelmi és az éghajlat-változási politika céljaihoz és a kikötő és környezetének fenntartható fejlődéséhez, különösen annak köszönhetően, hogy ezzel a kikötőbe befutó és ott horgonyzó vízi járművek környezeti „lábnyoma” is csökkenthető.
- (26) Megfelelő intézkedésekkel gondoskodni kell arról, hogy a kikötőhasználati díjak és/vagy kikötői szolgáltatási díjak megállapításakor és módosításakor rendszeresen konzultáljanak az ilyen díjakat fizető kikötőhasználókkal is. A kikötők üzemeltető szerveinek rendszeresen ki kell kérniük az egyéb érdekelt felek véleményét is az olyan kérdésekkel kapcsolatban, amelyek meghatározóak a kikötők tartós fejlesztése, teljesítménye, valamint az olyan gazdasági tevékenységek odavonzása és megteremtése szempontjából, mint például a kikötői szolgáltatások koordinációja a kikötő területén belül, a hátszági kapcsolatok és a kikötői igazgatási eljárások hatékonysága.
- (27) E rendelet megfelelő és hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében minden tagállamban ki kell jelölni egy független felügyelő szervet. E felügyelő szerv már létező szerv is lehet.
- (28) A különböző független felügyelő szervek a rendelet egységes alkalmazása érdekében tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról és együttműködnek egymással.
- (29) A Bizottságot fel kell hatalmazni, hogy e rendelet egyes nem alapvető rendelkezéseinek a kiegészítése vagy módosítása céljából, valamint a környezetvédelmi díjak egységes alkalmazásának előmozdítása és Unió-szerte történő megerősítése, továbbá a rövid távú tengeri fuvarozás előmozdításával kapcsolatos közös díjszabási elvek biztosítása érdekében a Szerződés 290. cikkének megfelelően

felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el egyrészt a vízi járművek, az üzemanyagok és a tevékenységtípusok közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául fog szolgálni, másrészt a kikötőhasználati díjak megállapításának közös elveire vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság ennek előkészítéseként megfelelő – többek között szakértői szintű – konzultációkat folytasson. A Bizottságnak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítése és megszövegezése során biztosítania kell, hogy az Európai Parlament és a Tanács a vonatkozó dokumentumokat egyidejűleg, kellő időben és megfelelő módon megkapja.

- (30) Az e rendelet végrehajtásához szükséges egységes feltételek biztosítása érdekében a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a független felügyelő szervek közötti információcseréhez szükséges intézkedésekkel kapcsolatban. Ezeket a hatásköröket a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹³ megfelelően kell gyakorolni.
- (31) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kikötői szolgáltatások korszerűsítését és a transzeurópai közlekedési hálózat minden kikötőjében kedvező befektetési környezetet eredményező keretrendszer létrehozását a kikötői és a kapcsolódó tengeri ágazat európai dimenziója, nemzetközi és határokon átívelő jellege miatt a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és az említett célok az európai szinten egységes versenyfeltételek szükségessége miatt uniós szinten jobban megvalósíthatók, az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően az Unió intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányossági elvvel összhangban a rendelet nem lépi túl a szóban forgó célkitűzések eléréséhez szükséges mértéket.
- (32) E rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat és figyelembe veszi különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

¹³ HL L 55., 2011.2.28., 13. o.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET – Tárgy, hatály és fogalommeghatározások

1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez a rendelet:
 - a) egyértelmű keretet szab a kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférésnek;
 - b) közös szabályokat állapít meg az üzemeltető szervek és a kikötői szolgáltatók számára a pénzügyi átláthatóságra és a díjszabásra vonatkozóan.
- (2) Függetlenül attól, hogy a szolgáltatásnyújtásra a kikötők területén belül vagy a kikötőkhöz vezető vízi útvonalakon kerül-e sor, e rendelet a következő kategóriákba sorolható kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozik:
 - a) üzemanyag-vételezés;
 - b) rakománykezelés;
 - c) kotrás;
 - d) kikötés;
 - e) személyszállítási szolgáltatások;
 - f) kikötői befogadólétesítmények;
 - g) révkalauz-szolgáltatások, valamint
 - h) vontatás.
- (3) Ez a rendelet a(z) XXX rendelet [TEN-T iránymutatásokra vonatkozó rendelet] I. mellékletében meghatározott transzeurópai közlekedési hálózat valamennyi tengeri kikötőjére vonatkozik.
- (4) A tagállamok e rendeletet más tengeri kikötők vonatkozásában is alkalmazhatják. Amennyiben a tagállamok úgy határoznak, hogy e rendeletet más tengeri kikötők vonatkozásában is alkalmazzák, erről tájékoztatják a Bizottságot.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „üzemanyag-vételezés”: a vízi jármű meghajtására, illetve a kikötőben rögzített vízi jármű fedélzeti – általános vagy különleges – energiaellátására használt szilárd, folyékony vagy gáznemű üzemanyag vagy bármely más energiaforrás rendelkezésre bocsátása;
2. „rakománykezelési szolgáltatások”: a rakomány kezelése a rakománnyal megrakott vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenység megszervezését is, legyen szó a rakomány behozataláról, kiviteléről vagy tranzitjáról, ideértve az olyan tevékenységeket is, mint a rakománynak a megfelelő rakománykezelő terminálon történő feldolgozása, szállítása és ideiglenes tárolása a rakomány szállításával közvetlen összefüggésben; nem tartozik ide viszont a raktározás, a kirakodás, az újracsomagolás, sem a kezelt rakományon végzett, bármilyen hozzáadott értéket jelentő szolgáltatás;

3. „kotrás”: a homok, az üledék vagy egyéb anyagok azzal a céllal történő eltávolítása a kikötőkhöz vezető vízi útvonal fenekéről, hogy a vízi jármű be tudjon lépni a kikötő területére; ideértve mind a kezdeti kotrást (kivitelezési célú kotrási munkák), mind a karbantartás, azaz a vízi út járhatóságának fenntartása céljából végzett kotrást;
4. „meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény”: olyan létesítmény, amelyből a szokásos piaci feltételek mellett nem lehet több; az ilyen létesítményhez való hozzáférés elengedhetetlen a kikötői szolgáltatások elvégzéséhez;
5. „kikötőt üzemeltető szerv”: az a köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jogszabályok alapján – akár egyéb tevékenységhez kapcsolódóan – feladata a kikötői infrastruktúra és a kikötői közlekedés igazgatása és kezelése, csakúgy mint a kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek összehangolása, illetve adott esetben ellenőrzése;
6. „kikötés”: a vízi járműnek a kikötő partján vagy a kikötőhöz vezető vízi úton történő lehorgonyozásához vagy egyéb módon történő rögzítéséhez szükséges kikötési és elkötési szolgáltatások;
7. „személyszállítási szolgáltatások”: az utasok kezelése az utasokat szállító vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenység megszervezését, valamint a személyes adatok kezelését és a megfelelő utasterminálon belül történő utasszállítást is;
8. „révkalauz-szolgáltatás”: egy vízi jármű révkalauz vagy révkalauz-állomás segítségével történő irányítása annak érdekében, hogy a jármű biztonságosan befusson a kikötőbe, illetve biztonságosan kifusson a kikötőből a kikötőhöz vezető vízi úton;
9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv közvetlen vagy közvetett javára beszedett díj, amelyet a vízi járművek üzemeltetői vagy a rakománytulajdonosok fizetnek azon szolgáltatások és létesítmények (többek között a kikötők megközelítését, valamint az utasok és a rakomány kezelését lehetővé tevő vízi utak) igénybevételeért, amelyek lehetővé teszik, hogy a vízi járművek befussanak a kikötőbe, illetve kifussanak a kikötőből.
10. „kikötői befogadólétesítmény”: a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁴ meghatározása szerinti minden olyan rögzített, úszó vagy mozgatható létesítmény, amely alkalmas a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására;
11. „kikötői szolgáltatási díj”: a kikötői szolgáltatást nyújtó szolgáltató javára beszedett, az adott szolgáltatás felhasználói által fizetett díj;
12. „kikötői szolgáltatási szerződés”: hivatalos és jogilag kötelező érvényű megállapodás valamely kikötői szolgáltató és egy illetékes hatóság között, amelyben ez utóbbi a kikötői szolgáltatók számát korlátozó eljárást követően egy kikötői szolgáltatót kikötői szolgáltatások nyújtása céljára kijelöl;
13. „kikötői szolgáltató”: bármely természetes vagy jogi személy, amely díjazás ellenében egy vagy több, a kikötői szolgáltatásoknak az 1. cikk (2) bekezdésében felsorolt kategóriáját nyújtja, vagy nyújtani kívánja;

¹⁴ HL L 332., 2000.12.28., 81–90. o.

14. „közszolgáltatási kötelezettség”: azon közérdekű kikötői szolgáltatások biztosítása érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – nem, vagy nem olyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el;
15. „rövid távú tengeri fuvarozás”: teher- és utasszállítás a tengeren a földrajzi értelemben vett Európában található kikötők között, illetve ezen kikötők és az Európán kívüli, de Európával határos, a zárt tengerek mentén tengerparttal rendelkező országok kikötői között;
16. „tengeri kikötő”: olyan vízi és egyben szárazföldi terület, amely létesítményei és berendezései révén lehetővé teszi elsősorban a hajók fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk tárolását, fogadását és feladását, illetve az utasok fel- és leszállását; ideértendő minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a közlekedési vállalkozóknak szükségük van;
17. „vontatás”: a vízi jármű kormányzásához vontatóhajóval nyújtott támogatás, amely azt hivatott elősegíteni, hogy a vízi jármű biztonságosan befusson a kikötő területére, illetve biztonságosan kifusson a kikötő területéről;
18. „a kikötőkhöz vezető vízi út”: a nyílt tengerről a kikötőbe vezető vízi út, mint például a kikötőbejáratok, a hajózható átjárók, a folyók, a tengeri csatornák és a fjordok.

II. FEJEZET – Piacra jutás

3. cikk

A szolgáltatásnyújtás szabadsága

- (1) Az e rendelet hatályába tartozó tengeri kikötőkben való szolgáltatásnyújtás szabadsága az Unióban letelepedett kikötői szolgáltatókra az ebben a fejezetben meghatározott feltételek mellett érvényes.
- (2) A kikötői szolgáltatók számára a tevékenységeik elvégzéséhez szükséges mértékben hozzáférést kell biztosítani a meghatározó fontosságú kikötőlétesítményekhez. A hozzáférés feltételei méltányosak, ésszerűek és megkülönböztetéstől mentesek.

4. cikk

A kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó minimumkövetelmények

- (1) A kikötőt üzemeltető szerv előírhatja, hogy a kikötői szolgáltatók megfeleljenek bizonyos minimumkövetelményeknek a megfelelő kikötői szolgáltatás elvégzéséhez:
- (2) Az (1) bekezdésben előírt minimumkövetelmények – értelemszerűen – csak a következőkre vonatkozhatnak:
 - a) a kikötői szolgáltató, az általa alkalmazott személyzet, illetve a kikötői szolgáltató tevékenységeit ténylegesen és állandó jelleggel irányító természetes személyek szakmai képzése;
 - b) az adott kikötői szolgáltatás – szokásos és biztonságos körülmények mellett történő – nyújtásához szükséges berendezés, valamint a berendezés megfelelő szintű karbantartásához szükséges képesség;
 - c) a tengerbiztonsági követelmények, valamint a kikötő, a kikötőhöz vezető utak, a kikötőben található létesítmények, berendezések és személyek biztonságára és védelmére vonatkozó követelmények betartása;

- d) a helyi, tagállami, uniós és nemzetközi környezetvédelmi előírások betartása.
- (3) A minimumkövetelmények átláthatók, megkülönböztetéstől mentesek, tárgyilagosak, valamint relevánsak az adott kikötői szolgáltatás kategóriája és jellege szempontjából.
- (4) Amennyiben a minimumkövetelmények a helyismeretre, illetve a helyi adottságokban való jártasságra is kiterjednek, a kikötőt üzemeltető szerv átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon biztosítja az ehhez szükséges képzés elérhetőségét, hacsak a tagállam nem gondoskodott már az ilyen képzés megfelelő elérhetőségéről.
- (5) Az (1) bekezdésben említett esetben a kikötőt üzemeltető szerv 2015. július 1-jéig, illetve amennyiben az említett dátum után alkalmazandó minimumkövetelményekről van szó, a követelmények alkalmazásának kezdő dátuma előtt legalább három hónappal közzéteszi a (2) bekezdésben említett minimumkövetelményeket, valamint azt az eljárást, amellyel a kikötői szolgáltatások ezen követelmények szerinti nyújtásának jogát megadják. A kikötői szolgáltatókat a feltételek és az eljárás bármilyen módosulásáról előre értesítik.

5. cikk

Eljárás a minimumkövetelmények teljesítésének biztosítására

- (1) A kikötőt üzemeltető szerv egyenlő bánásmódban részesíti a kikötői szolgáltatókat, és átlátható módon jár el.
- (2) A kikötőt üzemeltető szerv a 4. cikk szerint megállapított minimumkövetelmények alapján a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó kérelem kézhezvételét követő egy hónapon belül megadja az említett jogot, vagy elutasítja a kérelmet. Az elutasítást tárgyilagos, átlátható, megkülönböztetéstől mentes és arányos kritériumok alapján, kellően megindokolja.
- (3) A (2) bekezdés szerinti határozat érvényességi idejét csak a kikötői szolgáltatás típusával és jellegével összefüggő indokokkal lehet korlátozni.

6. cikk

A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozása

- (1) A 3. cikktől eltérve a kikötőt üzemeltető szerv egy adott kikötői szolgáltatás tekintetében korlátozhatja a kikötői szolgáltatók számát az alábbi okok közül legalább az egyikre hivatkozva:
- a) a rendelkezésre álló földterület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése miatt, feltéve, hogy az üzemeltető szerv igazolni tudja, hogy a terület a kikötői szolgáltatás nyújtása tekintetében meghatározó fontosságú kikötőlétesítmény, és a korlátozás összhangban van a kikötő hivatalos fejlesztési tervével, amelyet a kikötőt üzemeltető szerv, illetve adott esetben a tagállami jogszabályoknak megfelelően bármely más illetékes hatóság is jóváhagyott;
- b) a 8. cikkben meghatározott közszolgáltatási kötelezettség, amennyiben a korlátozás hiánya akadályozhatja a kikötői szolgáltatókra rótt kötelezettségek teljesítését.
- (2) A kikötőt üzemeltető szerv az (1) bekezdés alkalmazására irányuló minden – a megfelelő indoklással ellátott – javaslatot legalább hat hónappal előbb közzétesz, hogy az érdekelt feleknek elegendő idejük legyen észrevételeik megtételére.

- (3) A kikötőt üzemeltető szerv az ezzel összefüggésben elfogadott határozatot közzéteszi.
- (4) Ha a kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, vagy a szolgáltatásnyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve irányított, elkülönült jogi egységet bíz meg, a tagállam a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására vonatkozó határozat elfogadását egy olyan hatóságra ruházhatja át, amely független a kikötőt üzemeltető szervtől. Amennyiben erre nem kerül sor, a szolgáltatók száma nem lehet kevesebb, mint kettő.

7. cikk

Eljárás a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására

- (1) A kikötői szolgáltatók 6. cikk szerinti, számbeli korlátozása egy valamennyi fél számára nyitott, megkülönböztetéstől mentes és átlátható kiválasztási eljárás útján történik.
- (2) Ha a kikötői szolgáltatás becsült értéke meghaladja a (3) bekezdésben megállapított küszöbértéket, akkor a(z) .../... irányelvben [koncessziók] meghatározott, a koncesszió odaítélési szabályaira, az eljárási garanciákra, valamint a koncessziók maximális időtartamára vonatkozó rendelkezéseket kell alkalmazni.
- (3) A küszöbértéket és a kikötői szolgáltatás értékét a(z) .../... irányelv [koncessziók] idevágó és alkalmazandó rendelkezéseinek megfelelően kell megállapítani.
- (4) A kiválasztott szolgáltató vagy szolgáltatók és a kikötőt üzemeltető szerv kikötői szolgáltatási szerződést kötnek.
- (5) E rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatási szerződés rendelkezéseinek a szerződés időtartama alatt történő, a(z) .../... irányelv [koncessziók] értelmében vett lényeges módosítása új kikötői szolgáltatási szerződésnek minősül, és új, a (2) bekezdés szerinti eljárást von maga után.
- (6) E cikk (1)–(5) bekezdése a 9. cikkben említett esetekre nem alkalmazandó.
- (7) Ez a rendelet a(z) .../... irányelvet [koncessziók]¹⁵, a(z) .../... irányelvet [közüzemek]¹⁶ és a(z) .../... irányelvet [közbeszerzés]¹⁷ nem érinti.

8. cikk

Közszolgáltatási kötelezettségek

- (1) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a szolgáltatókra kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségeket rónak a következők biztosítása érdekében:
 - a) a szolgáltatás megszakítás nélküli rendelkezésre állása – nappal, éjszaka, egész héten és egész évben;
 - b) a szolgáltatás elérhetősége minden felhasználó számára;
 - c) a szolgáltatás megfizethetősége a felhasználók bizonyos kategóriái számára.

¹⁵ Javaslat a koncessziós szerződések odaítéléséről szóló irányelvre (COM(2011) 897 végleges).

¹⁶ Javaslat a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló irányelvre (COM(2011) 895 végleges).

¹⁷ Javaslat a közbeszerzésről szóló irányelvre (COM(2011) 896 végleges).

- (2) Az (1) bekezdésben említett kötelezettségeknek világosan meghatározottaknak, átláthatóaknak, megkülönböztetéstől menteseknek és ellenőrizhetőeknek kell lenniük, továbbá egyenlő hozzáférést kell biztosítaniuk az Unióban letelepedett minden kikötői szolgáltatóknak.
- (3) A tagállamok kijelölik a területükön azokat az illetékes hatóságokat, amelyeknek jogukban áll közszolgáltatási kötelezettségeket előírni. A kikötőt üzemeltető szerv lehet ilyen illetékes hatóság.
- (4) Ha a (3) bekezdés szerint kijelölt illetékes hatóság nem azonos a kikötőt üzemeltető szervvel, akkor a 6. és 7. cikkben meghatározott, a kikötői szolgáltatók számának közszolgáltatási kötelezettség alapján való korlátozásával kapcsolatos hatásköröket a kijelölt illetékes hatóság gyakorolja.
- (5) Amennyiben az illetékes hatóság úgy dönt, hogy egy tagállam valamennyi, e rendelet hatálya alá tartozó tengeri kikötőjében közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő, erről értesíti a Bizottságot.
- (6) Abban az esetben, ha egy közszolgáltatási kötelezettségnek minősülő szolgáltatásnyújtás zavart szenved, illetve ennek közvetlen veszélye fennáll, az illetékes hatóság rendkívüli intézkedést hozhat. A rendkívüli intézkedés állhat abban, hogy a szolgáltatási szerződést – legfeljebb 1 évre – közvetlen odaítéléssel másik szolgáltatóra adják át. Ez alatt az idő alatt az illetékes hatóság vagy új eljárást indít a 7. cikknek megfelelően új kikötői szolgáltató kiválasztására, vagy a 9. cikket alkalmazza.

9. cikk

Belső szolgáltató

- (1) A 6. cikk (1) bekezdésének b) pontja szerinti esetekben az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy maga gondoskodik a közszolgáltatási kötelezettséggel járó kikötői szolgáltatásról, vagy ezeket a kötelezettségeket közvetlenül egy általa irányított, elkülönült jogi egységre ruházza át, amely felett ahhoz fogható irányítást gyakorol, mint amelyet saját szervezeti egységei felett. Ebben az esetben e rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatót belső szolgáltatóknak kell tekinteni.
- (2) Csak akkor tekintendő úgy, hogy az illetékes hatóság ahhoz fogható irányítást gyakorol egy elkülönült jogi egység felett, mint amelyet saját szervezeti egységei felett gyakorol, ha az elkülönült jogi egység stratégiai céljait és jelentős döntéseit is nagyban befolyásolja.
- (3) A belső szolgáltató a rábízott kikötői szolgáltatásokat csak abban a kikötőben, illetve azokban a kikötőkben végezheti el, amely(ek) tekintetében a kikötői szolgáltatás nyújtásával megbízták.
- (4) Amennyiben az illetékes hatóság úgy határoz, hogy egy tagállam valamennyi, e rendelet hatálya alá tartozó tengeri kikötője tekintetében az (1) bekezdést alkalmazza, erről tájékoztatja a Bizottságot.
- (5) Ez a cikk a(z) .../... irányelvet [koncessziók] nem érinti.

10. cikk

A munkavállalók jogainak védelme

- (1) E rendelet a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását nem érinti.

- (2) A nemzeti és közösségi jogszabályok, köztük a szociális partnerek közötti kollektív szerződések sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szervek kérhetik a 7. cikkben megállapított eljárással kijelölt kikötői szolgáltatótól – abban az esetben, ha a szolgáltató nem azonos a meglévő kikötői szolgáltatóval –, hogy a szolgáltatások nyújtásához előzetesen felvett személyzetnek adja meg azokat a jogokat, amelyekben az akkor részesülne, ha a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházás történt volna.
- (3) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szervek a kikötői szolgáltatókat bizonyos szociális előírások teljesítésére kötelezik bizonyos kikötői szolgáltatások nyújtása tekintetében, a versenyeljárással kapcsolatos dokumentumokban és a kikötői szolgáltatási szerződésekben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

11. cikk

Kivétel

E fejezet, valamint a 24. cikkben foglalt átmeneti rendelkezések a rakománykezelési és személyszállítási szolgáltatásokra nem vonatkoznak.

III. FEJEZET – Pénzügyi átláthatóság és autonómia

12. cikk

A pénzügyi kapcsolatok átláthatósága

- (1) Az állami hatóságok és az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv közötti pénzügyi kapcsolatokat a könyvelésben átlátható módon ki kell mutatni, úgy, hogy a következők egyértelműek legyenek:
- a) a közvetlenül az állami hatóságok által az érintett kikötőt üzemeltető szerv rendelkezésére bocsátott állami finanszírozás;
 - b) az állami hatóságok által közvállalkozások, illetve állami pénzügyi szervezetek közvetítésével rendelkezésre bocsátott állami finanszírozás; valamint
 - c) az állami finanszírozás rendeltetése.
- (2) Amennyiben az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt szolgáltatásokat, egyéb tevékenységeitől elkülönített könyvelést vezet kikötői szolgáltatói tevékenysége mindegyikéről, a következő módon:
- a) minden költség és bevétel rendeltetésének megjelölése, illetve felosztása következetesen alkalmazott és objektív módon alátámasztható költségelszámolási elvek alapján, pontosan történik; valamint
 - b) az elkülönített könyvelést egyértelműen meghatározott költségelszámolási elvek alapján vezetik.
- (3) Az (1) bekezdésben említett állami finanszírozás a következőket foglalja magában: részvénytőke vagy kvázi-sajáttőke jellegű támogatás, vissza nem térítendő támogatás, csak bizonyos körülmények között visszatérítendő támogatás, kölcsönök nyújtása, ideértve a folyószámlahiteleket és a tőkeinjekció-előlegeket, az állami hatóságok kezességvállalása a kikötőt üzemeltető szerv viszonylatában, osztalékok kifizetése, nyereségek visszatartása, illetve az állami pénzügyi támogatás bármely más formája.

- (4) A kikötőt üzemeltető szerv az e cikk (1) és (2) bekezdése szerinti, pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó információkat az azon pénzügyi év végétől számított öt éven keresztül megőrzi, amelyekre az információk vonatkoznak, és a Bizottság és a 17. cikkben említett illetékes független felügyelő szerv rendelkezésére bocsátja.
- (5) A kikötőt üzemeltető szerv a Bizottság és az illetékes független felügyelő szerv rendelkezésére bocsát minden olyan további információt, amelyet azok szükségesnek találnak ahhoz, hogy a benyújtott adatokat részletesen értékelni tudják, és ellenőrizzék e rendelet betartását. Az említett információkat a kérelem benyújtását követő két hónapon belül meg kell adni.
- (6) Azok a kikötőt üzemeltető szervek, amelyek az előző pénzügyi években nem részesültek állami finanszírozásban, de a tárgyévben mégis finanszírozást vesznek igénybe, az állami finanszírozás folyósítását követő pénzügyi évtől kezdve alkalmazzák az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseit.
- (7) Amennyiben az állami finanszírozás közszolgáltatási kötelezettség ellentételezése gyanánt kerül kifizetésre, arról a könyvelésben külön el kell számolni, és ez a tétel nem rendelhető hozzá más szolgáltatói vagy üzleti tevékenységhez.

13. cikk

Kikötői szolgáltatási díjak

- (1) A 9. cikkben említett belső szolgáltató által nyújtott szolgáltatások díjait, csakúgy mint – a szolgáltatók számbeli korlátozása esetén – a nem nyílt, nem átlátható és megkülönböztetéstől nem mentes eljárással kiválasztott kikötői szolgáltatók által kivetett díjakat átlátható és megkülönböztetéstől mentes módon kell megállapítani. A díjak a releváns verseny piacon uralkodó feltételeket tükrözik és arányban állnak a nyújtott szolgáltatás gazdasági értékével.
- (2) A kikötői szolgáltatási díjak megfizetése más díjak, pl. a kikötőhasználati díjak megfizetésével együtt is történhet. Ebben az esetben a kikötői szolgáltató és adott esetben a kikötőt üzemeltető szerv gondoskodik arról, hogy a kikötői szolgáltatási díj összege könnyen beazonosítható legyen a kikötői szolgáltatások használói számára.
- (3) A kikötői szolgáltató a 17. cikkben említett illetékes független felügyelő szerv kérésére a szerv rendelkezésére bocsátja az azokra az elemekre vonatkozó információkat, amelyek alapján az e cikk (1) bekezdése szerint kivetett kikötői szolgáltatási díjak összetételét és mértékét megállapították. Ezen információk körébe tartozik a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételéért kiszabott kikötői szolgáltatási díjak megállapításához használt módszer.

14. cikk

Kikötőhasználati díjak

- (1) A kikötőt üzemeltető szerv kikötőhasználati díjat vet ki. Ettől függetlenül a kikötői infrastruktúrát igénybe vevő kikötői szolgáltatók kikötői szolgáltatási díjakat vethetnek ki.
- (2) A kikötőhasználati díjak megfizetése más díjak, pl. a kikötői szolgáltatási díjak megfizetésével együtt is történhet. Ebben az esetben a kikötői szolgáltató gondoskodik arról, hogy a kikötőhasználati díj összege könnyen beazonosítható legyen a kikötői infrastruktúra használói számára.

- (3) Az infrastruktúra-használati díjszabási rendszer hatékonyságának fokozása érdekében a kikötőhasználati díjak összetételét és mértékét a kikötőt üzemeltető szerv autonóm módon, saját kereskedelmi stratégiájával és beruházási tervével összhangban, a releváns piacon uralkodó versenyfeltételeket figyelembe véve és az állami támogatásra vonatkozó szabályokat betartva állapítja meg.
- (4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet a gyakori használókkal kapcsolatos üzleti gyakorlatnak megfelelően, továbbá a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében. A különböző díjak megállapításakor releváns, tárgyilagos, átlátható és megkülönböztetéstől mentes kritériumokat kell használni, és a versenyszabályokat kellőképpen be kell tartani. A díjszabásban jelentkező különbségek egyenlő feltételek mellett vonatkoznak az adott kikötői szolgáltatás valamennyi használójára.
- (5) A Bizottság felhatalmazást kap, hogy szükség esetén a 21. cikkben említett eljárással felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el egyrészt a vízi járművek, az üzemanyagok és a tevékenységtípusok közös osztályozására vonatkozóan, amely az infrastruktúra-használati díjak differenciálásának alapjául szolgálhat, másrészt a kikötőhasználati díjak megállapításának közös elveire vonatkozóan.
- (6) A kikötőt üzemeltető szerv tájékoztatja a kikötőhasználókat és azok képviselőit vagy szervezeteit a kikötőhasználati díjak összetételéről és az összegük megállapításához használt kritériumokról, köztük a kikötőhasználati díjak összetételének és mértékének megállapításakor alapul vett összköltségekről és -bevételekről is. A kikötői infrastruktúra használóit minden olyan módosításról, amely a kikötőhasználati díjakat, azok összetételét, illetve a megállapításukhoz használt kritériumokat érinti, legalább három hónappal előbb tájékoztatja.
- (7) A kikötőt üzemeltető szerv kérésre az illetékes független felügyelő szerv és a Bizottság rendelkezésére bocsátja a (4) bekezdésben említett információkat, a kikötőhasználati díjak összetételének és mértékének megállapításához használt részletes költség- és bevételkimutatást, csakúgy mint a kikötői létesítmények és szolgáltatások igénybevételeért kiszabott kikötőhasználati díjak megállapításához használt módszert.

IV. FEJEZET – Általános és záró rendelkezések

15. cikk

Konzultáció a kikötőhasználókkal

- (1) A kikötőt üzemeltető szerv bizottságot hoz létre, amelyben a vízi járművek üzemeltetői, a rakománytulajdonosok, illetve azon egyéb kikötőhasználók képviseltetik magukat, akik kikötőhasználati díjat, kikötői szolgáltatási díjat vagy mindkettőt fizetnek. E bizottság „a kikötőhasználók tanácsadó bizottsága” nevet viseli.
- (2) A kikötőt üzemeltető szerv a kikötőhasználati díjak megállapítása előtt minden évben konzultációt folytat a kikötőhasználók tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével kapcsolatban. A 6. és 9. cikkben említett kikötői szolgáltatók a kikötői szolgáltatói díjak megállapítása előtt minden évben konzultációt folytatnak a kikötőhasználók tanácsadó bizottságával a díjak összetételével és mértékével

kapcsolatban. A kikötőt üzemeltető szerv megfelelő létesítményeket biztosít az említett konzultációkhoz, melyek eredményéről a kikötői szolgáltatók tájékoztatják.

16. cikk

Konzultáció egyéb érdekelt felekkel

- (1) A kikötőt üzemeltető szerv rendszeres konzultációt folytat az érdekelt felekkel, például a kikötőben letelepedett vállalkozásokkal, a kikötői szolgáltatókkal, a vízi járművek üzemeltetőivel, a rakománytulajdonosokkal, szárazföldi közlekedési vállalkozókkal, valamint a következő tevékenységeket ellátó hatóságokkal:
 - a) a kikötői szolgáltatások megfelelő koordinációja a kikötő területén belül;
 - b) intézkedések a hátországi kapcsolatok fejlesztésére, illetve adott esetben a vasúti és a belvízi hajózási útvonalakkal való összekapcsolódás megteremtésére és hatékonyabbá tételére;
 - c) a kikötői adminisztratív eljárások hatékonyabbá, illetve adott esetben egyszerűbbé tétele.

17. cikk

Független felügyelő szerv

- (1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy független felügyelő szerv kövesse nyomon és felügyelje e rendelet alkalmazását minden egyes tagállam területén az e rendelet hatályába tartozó valamennyi tengeri kikötőben.
- (2) A független felügyelő szerv a kikötőt üzemeltető szervtől és a kikötői szolgáltatóktól elkülönült jogi egység és azoktól függetlenül végzi tevékenységét. Azok a tagállamok, amelyek megtartják a kikötők tulajdonjogát, illetve a kikötőt üzemeltető szervek feletti ellenőrzési jogot, gondoskodnak arról, hogy a rendelet alkalmazásának felügyeletével és nyomon követésével kapcsolatos tevékenységeik és az említett tulajdonjoggal vagy ellenőrzési joggal kapcsolatos tevékenységeik szervezetileg is ténylegesen elkülönüljenek. A független felügyelő szerv pártatlan és átlátható módon, valamint a szabad vállalkozás jogát kellőképpen tiszteletben tartva gyakorolja hatásköreit.
- (3) A független felügyelő szerv minden olyan panaszt és jogvitát kezel, amelyet e rendelet alkalmazásával összefüggésben jogos érdekekkel rendelkező felek nyújtottak be, illetve terjesztettek elé.
- (4) Amennyiben különböző tagállamokban letelepedett felek között alakul ki jogvita, annak rendezésében azon tagállam független felügyelő szerve illetékes, amely területén az a kikötő található, ahonnan a jogvita feltételezhetően ered.
- (5) A független felügyelő szervnek jogában áll, hogy a kikötőt üzemeltető szervektől, a kikötői szolgáltatóktól és a kikötőhasználóktól bekérje azokat az információkat, amelyeket e rendelet alkalmazásának nyomon követéséhez és felügyeletéhez szükségesnek ítél.
- (6) A független felügyelő szerv a tagállami illetékes hatóságok kérésére e rendelet alkalmazásával kapcsolatos bármely kérdésben állást foglal.
- (7) A független felügyelő szerv a panaszok kezeléséhez, illetve a jogviták rendezéséhez kikérheti az érintett kikötő kikötőhasználói tanácsadó bizottságának véleményét.

- (8) A független felügyelő szerv határozatai jogilag kötelező erejűek, a bírósági felülvizsgálat lehetőségének sérelme nélkül.
- (9) A tagállamok legkésőbb 2015. július 1-jéig megadják a Bizottságnak a független felügyelő szervek adatait, és a későbbiekben értesítik minden idevágó változásról. A Bizottság a független felügyelő szervek jegyzékét honlapján közzéteszi és folyamatosan aktualizálja.

18. cikk

A független felügyelő szervek együttműködése

- (1) A független felügyelő szervek a rendelet egységes alkalmazásának elősegítése érdekében tájékoztatják egymást az általuk végzett munkáról, valamint a határozathozatal során alkalmazott elveikről és módszereikről. Az együttműködés céljára hálózatot alkotnak, melynek tagjai rendszeres időközönként, de évente legalább egyszer találkoznak. A Bizottság koordinálja és támogatja a hálózat munkáját, és maga is részt vesz benne.
- (2) A független felügyelő szervek szoros együttműködést folytatnak annak érdekében, hogy segítsék egymást feladataik ellátásában, többek között a különböző tagállamok kikötőit érintő ügyekkel kapcsolatos panaszok és jogviták kezelésében. Ezért a független felügyelő szervek – megfelelően indokolt kérelem alapján – egymás rendelkezésére bocsátják azokat az információkat, amelyekre az e rendelet szerinti feladataik ellátásához szükségük van.
- (3) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a független felügyelő szervek – indoklással ellátott kérelem alapján – a Bizottság rendelkezésére bocsássák azokat az információkat, amelyekre a Bizottságnak feladatai ellátásához szüksége van. A Bizottság által kért adatszolgáltatásnak az ilyen feladatok elvégzésével arányosnak kell lennie.
- (4) Ha valamely független felügyelő szerv az üzleti titokra vonatkozó közösségi és nemzeti szabályok értelmében bizalmasnak minősíti az információkat, az érintett független felügyelő szervek és a Bizottság biztosítják az információk bizalmas kezelését. Ezeket az információkat csak arra a célra lehet felhasználni, amely tekintetében kérték őket.
- (5) A Bizottság a független felügyelő szervek tapasztalatai és az (1) bekezdésben említett hálózat tevékenysége alapján a hatékony együttműködés érdekében közös elveket fogadhat el a független felügyelő szervek közötti információcserére vonatkozó megfelelő intézkedéseket illetően. Az erre szolgáló végrehajtási aktusokat a 22. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

19. cikk

Jogorvoslat

- (1) Minden jogos érdekekkel rendelkező félnek jogában áll fellebbeznie az illetékes hatóságok, a kikötőt üzemeltető szerv vagy a független felügyelő szerv által e rendelet alapján hozott határozatok vagy egyedi intézkedések ellen egy, az említett szervektől független jogorvoslati szervnél. Ez a jogorvoslati szerv bíróság is lehet.

- (2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett jogorvoslati szerv nem igazságszolgáltató jellegű szerv, határozatait mindig írásbeli indokolással látja el. Határozatait nemzeti bíróság is felülvizsgálhatja.

20. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet rendelkezéseinek megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és minden szükséges intézkedést megtesznek azok végrehajtása érdekében. Az elrendelt szankcióknak hatásosnak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok legkésőbb 2015. július 1-jéig értesítik a Bizottságot ezekről a rendelkezésekről, valamint haladéktalanul értesítik bármely későbbi, ezeket érintő módosításról.

21. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására.
- (2) A Bizottság határozatlan időre szóló felhatalmazást kap a 14. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 14. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon vagy a határozatban megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (5) A 14. cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az említett jogi aktusról szóló értesítést követő két hónapos időtartam leteltéig sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt kifogást a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen, vagy ha az Európai Parlament és a Tanács az időtartam leteltét megelőzően egyaránt arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam 2 hónappal meghosszabbodik.

22. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy, a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottság segíti.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

23. cikk
Jelentéstétel

A Bizottság legkésőbb három évvel e rendelet hatálybalépését követően jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet működéséről és hatásáról, és szükség esetén ehhez megfelelő jogalkotási javaslatokat fűz.

24. cikk
Átmeneti rendelkezések

- (1) A [e rendelet elfogadásának időpontja] előtt nyílt, átlátható és megkülönböztetéstől mentes eljárással kiválasztott kikötői szolgáltatókkal kötött azon kikötői szolgáltatási szerződések, amelyek megfelelnek e rendelet rendelkezéseinek, időtartamuk lejártáig érvényben maradnak.
- (2) A [e rendelet elfogadásának időpontja] előtt kötött azon kikötői szerződések, amelyek nem felelnek meg e rendelet rendelkezéseinek, időtartamuk lejártáig, de legfeljebb 2025. július 1-jéig érvényben maradnak.

25. cikk
Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

A rendelet 2015. július 1-jétől alkalmazandó.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
elnök

a Tanács részéről
elnök