



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2013/0157(COD)

11. 11. 2013

*****I**

NÁVRH ZPRÁVY

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Knut Fleckenstein

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

Pozměňovací návrhy Parlamentu předkládané ve dvousloupkové formě

Vypuštění textu je označeno ***tučnou kurzivou*** v levém sloupci. Nahrazení je označeno ***tučnou kurzivou*** v obou sloupcích. Nový text je označen ***tučnou kurzivou*** v pravém sloupci.

První a druhý řádek záhlaví každého pozměňovacího návrhu označují příslušnou část projednávaného návrhu aktu. Pokud se pozměňovací návrh týká existujícího aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je v záhlaví mimo to na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká.

Pozměňovací návrhy Parlamentu v podobě konsolidovaného textu

Nové části textu jsou označeny ***tučnou kurzivou***. Vypuštěné části textu jsou označeny symbolem ■ nebo přeškrtnuty (např. „ABCD“). Nahrazení se vyznačují tak, že nový text se označí ***tučnou kurzivou*** a nahrazený text se vymaže nebo přeškrtně.

Výjimečně se neoznačují změny výlučně technické povahy, které provedly příslušné útvary za účelem vypracování konečného znění.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU.....	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	55

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje rámec pro přístup na trh přístavních služeb a finanční transparentnost přístavů
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (COM(2013)0296),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0144/2013),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na odůvodněná stanoviska předložená v rámci protokolu č. 2 o uplatňování zásad subsidiarity a proporcionality španělskou Poslaneckou sněmovnou a španělským Senátem, francouzským Národním shromážděním, italským Senátem, lotyšským parlamentem, maltským parlamentem, polským Sejmem a polským Senátem a uvádějící, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 11. července 2013¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne ...²,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro zaměstnanost a sociální věci (A7-0000/2013),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

¹ Dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

² Dosud nezveřejněno v Úředním věstníku.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(1a) V zájmu vyřešení problémů, s nimiž se potýká odvětví námořní dopravy, je zásadní, aby opatření stanovená v sdělení Komise nazvaném „Přístavy jako motor růstu“ byla prováděna souběžně s tímto nařízením. Hlavní překážku pro konkurenceschopnost pobřežní plavby a efektivnost přístavů Unie představují složité správní postupy celního odbavení, v jejichž důsledku dochází v přístavech k prodlevám.

Or. en

Odůvodnění

Nářízení je třeba považovat za součást širšího přístupu a rovněž jej tak i provádět. Je vhodné výslovně uvést, že hlavní překážkou pro konkurenceschopnost pobřežní plavby a efektivnost přístavů je skutečnost, že neexistuje vnitřní trh v odvětví námořní dopravy.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 4

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(4) Drtivá většina námořní dopravy Unie prochází námořními přístavy transevropské dopravní sítě. Za účelem dosažení cíle tohoto nařízení přiměřeným způsobem, aniž by byla ukládána zbytečná zátěž jiným přístavům, by se toto nařízení mělo vztahovat na přístavy transevropské dopravní sítě, z nichž každý hraje důležitou úlohu v rámci evropského dopravního systému, a to buď proto, že obsluhuje více než 0,1 % celkového objemu nákladu EU či celkového počtu cestujících, nebo proto, že zlepšuje regionální přístupnost

(4) Drtivá většina námořní dopravy Unie prochází námořními přístavy transevropské dopravní sítě. Za účelem dosažení cíle tohoto nařízení přiměřeným způsobem, aniž by byla ukládána zbytečná zátěž jiným přístavům, by se toto nařízení mělo vztahovat **pouze** na **námořní** přístavy transevropské dopravní sítě, z nichž každý hraje důležitou úlohu v rámci evropského dopravního systému, a to buď proto, že obsluhuje více než 0,1 % celkového objemu nákladu EU či celkového počtu cestujících, nebo proto, že zlepšuje

ostrovních nebo okrajových oblastí, aniž by tím ovšem byla dotčena možnost členských států rozhodnout o použití tohoto nařízení i v jiných přístavech. Vzhledem k tomu, že se nepoužívají k přímému vjezdu a výjezdu z přístavů, nemají lodivodské služby prováděné v hlubokém moři přímý vliv na efektivitu přístavů, a nemusí být tedy zahrnuty do tohoto nařízení.

regionální přístupnost ostrovních nebo okrajových oblastí, aniž by tím ovšem byla dotčena možnost členských států rozhodnout o použití tohoto nařízení i v jiných přístavech. Vzhledem k tomu, že se nepoužívají k přímému vjezdu a výjezdu z přístavů, nemají lodivodské služby prováděné v hlubokém moři přímý vliv na efektivitu přístavů, a nemusí být tedy zahrnuty do tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Aby se předešlo jakýmkoli nejasnostem, zaměnil zpravodaj pojem „přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“ za „námořní přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“, jenž přesně vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení. Je vhodné poznamenat, že i členské státy se mohou dobrovolně rozhodnout, zda nařízení použijí i na jiné přístavy, které nejsou nutně zahrnuty do hlavních směrů TEN-T.

Pozměňovací návrh 3

Návrh nařízení Bod odůvodnění 5

Znění navržené Komisí

(5) Cílem článku 56 Smlouvy o fungování Evropské unie je odstranit omezení volného pohybu služeb v Unii. V souladu s článkem 58 Smlouvy o fungování Evropské unie **by tohoto cíle mělo být dosaženo v rámci** ustanovení hlavy o dopravě, konkrétně čl. 100 odst. 2.

Pozměňovací návrh

(5) Cílem článku 56 Smlouvy o fungování Evropské unie je odstranit omezení volného pohybu služeb v Unii. V souladu s článkem 58 Smlouvy o fungování Evropské unie **upravují volný pohyb služeb v oblasti dopravy** ustanovení hlavy o dopravě, konkrétně čl. 100 odst. 2.

Or. en

Odůvodnění

Pozměňovací návrh zohledňuje platné znění SFEU.

Pozměňovací návrh 4

Návrh nařízení Bod odůvodnění 6

Znění navržené Komisí

(6) Poskytování služeb vlastními silami spočívající v tom, že přepravní společnosti nebo poskytovatelé přístavních služeb zaměstnávají pracovníky, které si sami vyberou, a že sami poskytují přístavní služby, je v řadě členských států z důvodu bezpečnosti nebo ze sociálních důvodů regulováno. Zúčastněné strany, s nimiž Komise svůj připravovaný návrh konzultovala, zdůraznily, že udělení všeobecného oprávnění poskytovat služby vlastními silami na úrovni Unie by vyžadovalo další pravidla upravující bezpečnostní a sociální otázky s cílem zamezit případným negativním dopadům v těchto oblastech. ***V této fázi se tedy zdá vhodné neupravovat*** tuto otázku na úrovni Unie a ponechat na členských státech, zda budou přístavní služby poskytované vlastními silami regulovat, či ne. Nařízení by se proto mělo vztahovat pouze na poskytování přístavních služeb za úplatu.

Pozměňovací návrh

(6) Poskytování služeb vlastními silami spočívající v tom, že přepravní společnosti nebo poskytovatelé přístavních služeb zaměstnávají pracovníky, které si sami vyberou, a že sami poskytují přístavní služby, je v řadě členských států z důvodu bezpečnosti nebo ze sociálních důvodů regulováno. Zúčastněné strany, s nimiž Komise svůj připravovaný návrh konzultovala, zdůraznily, že udělení všeobecného oprávnění poskytovat služby vlastními silami na úrovni Unie by vyžadovalo další pravidla upravující bezpečnostní a sociální otázky s cílem zamezit případným negativním dopadům v těchto oblastech. ***Není*** tedy vhodné ***upravovat*** tuto otázku na úrovni Unie a ***je třeba*** ponechat na členských státech, zda budou přístavní služby poskytované vlastními silami regulovat, či ne. Nařízení by se proto mělo vztahovat pouze na poskytování přístavních služeb za úplatu.

Or. en

Odůvodnění

Je nezbytné uvést, že odbavování vlastními silami by na úrovni Unie nemělo být upraveno vůbec. Vzhledem k tomu, že neexistují předpisy v sociální oblasti, aby mohl být takový trh vytvořen, není vhodné v textu uvádět možnost budoucího začlenění.

Pozměňovací návrh 5

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 7

Znění navržené Komisí

(7) V zájmu účinné, bezpečné a ekologicky vhodné správy přístavu by řídicí orgán přístavu měl mít možnost požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb byli schopni prokázat, že splňují minimální požadavky na poskytování služeb

Pozměňovací návrh

(7) V zájmu účinné, bezpečné a ekologicky vhodné správy přístavu by řídicí orgán přístavu měl mít možnost požadovat, aby poskytovatelé přístavních služeb byli schopni prokázat, že splňují minimální požadavky na poskytování služeb

vhodným způsobem. Tyto minimální požadavky by měly být omezeny na jasně vymezený soubor podmínek týkajících se odborné kvalifikace provozovatelů, *mimo jiné i co se týče odborné přípravy, a požadovaného zařízení a měly by být transparentní, nediskriminační, objektivní a relevantní pro poskytování přístavní služby.*

vhodným způsobem. Tyto minimální požadavky by měly být omezeny na jasně vymezený soubor podmínek týkajících se odborné kvalifikace provozovatelů, *zařízení potřebného k poskytování příslušné přístavní služby a dodržování požadavků na námořní bezpečnost. Tyto podmínky by měly zohledňovat požadavky na ochranu životního prostředí a vnitrostátní sociální standardy.*

Or. en

Odůvodnění

Seznam kritérií pro minimální požadavky je vyčerpávající a pozměňovací návrh uvádí bod odůvodnění do souladu s příslušným článkem. Kromě odborné kvalifikace, námořní bezpečnosti a zájmů životního prostředí by při volbě poskytovatele služby měly být zohledňovány i sociální standardy.

Pozměňovací návrh 6

Návrh nařízení Bod odůvodnění 9

Znění navržené Komisí

(9) V případě, že je zapotřebí vyhovět minimálním požadavkům, by postup **v souvislosti s udělením** práva poskytovat přístavní služby měl být transparentní, objektivní a nediskriminační a měl by umožnit poskytovatelům přístavních služeb, aby zahájili poskytování vlastních přístavních služeb včas.

Pozměňovací návrh

(9) V případě, že je zapotřebí vyhovět minimálním požadavkům, by postup **udělení** práva poskytovat přístavní služby měl být transparentní, objektivní a nediskriminační a měl by umožnit poskytovatelům přístavních služeb, aby zahájili poskytování vlastních přístavních služeb včas.

Or. en

Odůvodnění

Tento bod odůvodnění byl pozměněn tak, aby byla jeho formulace jasnější a komplexnější.

Pozměňovací návrh 7

Návrh nařízení Bod odůvodnění 10

Znění navržené Komisí

(10) Vzhledem k tomu, že přístavy tvoří omezené zeměpisné oblasti, přístup na trh by mohl v určitých případech podléhat omezením souvisejícím s nedostatečným rozsahem pozemku nebo v případě, že je pozemek vyhrazen pro **určitý druh** činností v souladu s formálním plánem rozvoje, který plánuje transparentním způsobem využití pozemku, a s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, jako jsou např. předpisy týkající se cílů územního plánování měst a venkova.

Pozměňovací návrh

(10) Vzhledem k tomu, že přístavy tvoří omezené zeměpisné oblasti, přístup na trh by mohl v určitých případech podléhat omezením souvisejícím s nedostatečným rozsahem pozemku nebo v případě, že je pozemek vyhrazen pro **určité druhy** činností v souladu s formálním plánem rozvoje, který plánuje transparentním způsobem využití pozemku, a s příslušnými vnitrostátními právními předpisy, jako jsou např. předpisy týkající se cílů územního plánování měst a venkova.

Or. en

Odůvodnění

Ne každý přístav má k dispozici formální plán rozvoje. Pokud jej přístavy mají, plány obvykle neuvádějí maximální počet poskytovatelů na určitý rozsah pozemku.

Pozměňovací návrh 8

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 10 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(10a) Vzhledem k tomu, že velikost jednotlivých přístavů se podstatně liší, je při stanovení maximálního počtu poskytovatelů přístavních služeb nezbytné zohlednit i hospodářskou výkonnost přístavů a rozsah pozemku dostupného pro činnosti na moři. Navíc by mělo být možné omezit přístup na trh s cílem zajistit bezpečné, zabezpečené a z hlediska životního prostředí udržitelné přístavní činnosti.

Or. en

Odůvodnění

Je třeba zohlednit prostorová omezení vodní plochy v přístavu a kapacitu jeho trhu. V menších přístavech by pro některé poskytovatele nemuselo být k dispozici dostatečné množství činností. Dalším možným důvodem k omezení počtu poskytovatelů musí být bezpečnost, zabezpečení a zájmy životního prostředí, aby se zaručilo bezproblémové provádění přístavních činností.

Pozměňovací návrh 9

Návrh nařízení Bod odůvodnění 13

Znění navržené Komisí

(13) ***Výběrové řízení na poskytovatele přístavních služeb by se v případě, že počet těchto poskytovatelů je omezen, mělo řídit zásadami a postupem stanoveným ve směrnici .././... [o udělování koncesí]⁷, a to včetně prahové hodnoty a způsobu určení hodnoty smluv a rovněž definice podstatných změn a prvků souvisejících s trváním smlouvy.***

⁷ *Návrh směrnice o udělování koncesních smluv KOM(2011) 897 v konečném znění.*

Pozměňovací návrh

(13) ***Řízení pro výběr poskytovatelů přístavních služeb by v případě, že počet těchto poskytovatelů je omezen, mělo být otevřené všem zúčastněným stranám a mělo by být nediskriminační.***

Or. en

Odůvodnění

Výběrové řízení stanovené ve směrnici o udělování koncesních smluv by mělo být použitelné pouze v případech, kdy jsou smlouvy udělovány jako koncese. V případě jiných smluv se výběrové řízení musí řídit zásadami stanovenými v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 10

Návrh nařízení Bod odůvodnění 14

Znění navržené Komisí

(14) ***Důvodem k využití možnosti závazků veřejné služby k omezení počtu poskytovatelů přístavní služby by měl být***

Pozměňovací návrh

(14) ***Důvodem k využití možnosti závazků veřejné služby k omezení počtu poskytovatelů přístavní služby by měl být***

pouze veřejný zájem, a to za účelem zajištění přístupnosti přístavní služby pro všechny uživatele, dostupnosti přístavní služby po celý rok **nebo** cenové dostupnosti přístavní služby pro určitou kategorii uživatelů.

pouze veřejný zájem, a to za účelem zajištění přístupnosti přístavní služby pro všechny uživatele, dostupnosti přístavní služby po celý rok, cenové dostupnosti přístavní služby pro určitou kategorii uživatelů **a bezpečných, zabezpečených a z hlediska životního prostředí udržitelných přístavních činností.**

Or. en

Odůvodnění

Řídící orgán přístavu by měl mít možnost rozhodnout o stanovení závazků veřejné služby, aby tak umožnil provádění stávajících činností i v budoucnu. Možnost stanovení závazků veřejné služby by měla existovat i z důvodu zajištění bezpečnosti, zabezpečení a zájmů životního prostředí.

Pozměňovací návrh 11

Návrh nařízení Bod odůvodnění 18

Znění navržené Komisí

(18) **Příslušné** orgány určené v členském státě by měly mít možnost rozhodnout, zda budou poskytovat přístavní služby se závazky veřejné služby samy, nebo zda poskytování těchto služeb svěří přímo internímu provozovateli. V případě, že se příslušný orgán rozhodne poskytovat službu sám, může službu poskytovat prostřednictvím svých pracovníků nebo pracovníků, které tím pověří. Komise by měla být informována, pokud je toto omezení uplatňováno ve všech přístavech sítě TEN-T na území jednoho z členských států. V případech, kdy příslušné orgány v jednom z členských států tuto volbu upřednostňují, by se poskytování přístavních služeb interními provozovateli mělo omezit pouze na přístav nebo na přístavy, pro něž byli tyto interní provozovatelé určeni. Kromě toho by v takových případech poplatky za přístavní služby účtované těmito provozovateli měly

Pozměňovací návrh

(18) **Řídící orgán přístavu nebo příslušné** orgány určené v členském státě by měly mít možnost rozhodnout, zda budou poskytovat přístavní služby se závazky veřejné služby samy, nebo zda poskytování těchto služeb svěří přímo internímu provozovateli. V případě, že se příslušný orgán rozhodne poskytovat službu sám, může službu poskytovat prostřednictvím svých pracovníků nebo pracovníků, které tím pověří. Komise by měla být informována, pokud je toto omezení uplatňováno ve všech **námořních** přístavech sítě TEN-T na území jednoho z členských států. V případech, kdy příslušné orgány v jednom z členských států tuto volbu upřednostňují, by se poskytování přístavních služeb interními provozovateli mělo omezit pouze na přístav nebo na přístavy, pro něž byli tyto interní provozovatelé určeni. Kromě toho by v takových případech poplatky za

být předmětem *dohledu ze strany* nezávislého *orgánu* dohledu.

přístavní služby účtované těmito provozovateli měly být předmětem nezávislého dohledu.

Or. en

Odůvodnění

Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by měl mít pravomoc rozhodnout, že bude konkrétní službu poskytovat sám. Aby se předešlo jakýmkoli nejasnostem, zaměnil zpravodaj také pojem „přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“ za „námořní přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“, jenž přesně vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh 12

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 19

Znění navržené Komisí

(19) Členské státy by si měly uchovat pravomoc zajistit přiměřenou úroveň sociální ochrany pro zaměstnance **podniku poskytujícího** přístavní služby. Toto nařízení **nesmí** mít dopad na uplatňování sociálních a pracovních předpisů členských států. Pokud s sebou v případě omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb uzavření smlouvy o jejich poskytování může nést změnu jejich poskytovatele, měly by **mít** příslušné orgány **možnost požádat** zvoleného poskytovatele služeb, aby uplatňoval ustanovení směrnice Rady 2001/23/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů¹¹.

¹¹ Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

Pozměňovací návrh

(19) Členské státy by si měly uchovat pravomoc zajistit přiměřenou úroveň sociální ochrany pro zaměstnance **podniků poskytujících** přístavní služby. Toto nařízení **by nemělo** mít dopad na uplatňování sociálních a pracovních předpisů členských států. Pokud s sebou v případě omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb uzavření smlouvy o jejich poskytování může nést změnu jejich poskytovatele, měly by příslušné orgány **od** zvoleného poskytovatele služeb **vyžadovat**, aby uplatňoval ustanovení směrnice Rady 2001/23/ES o sblížení právních předpisů členských států týkajících se zachování práv zaměstnanců v případě převodů podniků, závodů nebo částí podniků nebo závodů¹¹.

¹¹ Úř. věst. L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Odůvodnění

V souvislosti s převodem zaměstnanců by členské státy měly zaměstnancům udělit práva, na

něž by měly nárok jako v případě převodu zaměstnanců ve smyslu směrnice 2001/23/ES.

Pozměňovací návrh 13

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 20 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(20a) Podle usnesení Mezinárodní námořní organizace (IMO) A.960 se ve všech vodách, v nichž se provádějí lodivodské služby, od lodivodů vyžadují vysoce specializované zkušenosti a znalosti místních podmínek. Vzhledem k tomu, že Mezinárodní námořní organizace uznává, že je vhodné řídit lodivodské služby na regionální nebo místní úrovni, měly by být tyto služby vyňaty z ustanovení o přístupu na trh stanovených v kapitole II tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Lodivodské služby by měly být vyňaty z kapitoly o přístupu na trh, neboť se jedná o služby, které mají velký význam pro bezpečnost navigace. Mezinárodní námořní organizace ve svém usnesení A.960 uznala, že námořní lodivodi hrají významnou úlohu v podpoře námořní bezpečnosti a ochraně mořského prostředí. Tato organizace navíc nemá v úmyslu zasahovat do vydávání osvědčení či povolení lodivodům ani do systémů lodivodských služeb, které existují v různých státech, a proto se zdá, že je neodůvodněné, aby tak činila Unie.

Pozměňovací návrh 14

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(22) Řídícímu orgánu přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, je v případě, že plní rovněž funkci poskytovatele služeb, nezbytné uložit povinnost vést účetnictví k činnostem vykonávaným ve funkci řídicího orgánu přístavu odděleně od

(22) Řídícímu orgánu přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, je v případě, že plní rovněž funkci poskytovatele služeb, nezbytné uložit povinnost vést účetnictví k činnostem **financovaným z veřejných prostředků a** vykonávaným ve funkci

účetnictví k činnostem vykonávaným v podmínkách hospodářské soutěže, a to s cílem zajistit rovné podmínky, transparentnost při přidělování a využívání veřejných finančních prostředků a zamezit narušení trhu. V každém případě by mělo být zajištěno dodržování pravidel pro poskytování státní podpory.

řídícího orgánu přístavu odděleně od účetnictví k činnostem vykonávaným v podmínkách hospodářské soutěže, a to s cílem zajistit rovné podmínky, transparentnost při přidělování a využívání veřejných finančních prostředků a zamezit narušení trhu. V každém případě by mělo být zajištěno dodržování pravidel pro poskytování státní podpory.

Or. en

Odůvodnění

Oddělené účetnictví by mělo být omezeno na konkrétní činnost/investici financovanou z veřejných prostředků ve vztahu k jiným službám. Toto nařízení by nemělo stanovit povinnost vést oddělené účetnictví u každé služby, jestliže přístav získává veřejné prostředky v jedné konkrétní oblasti.

Pozměňovací návrh 15

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(22a) Námořní přístavy, jejichž obrat nedosahuje prahu stanoveného ve směrnici 2006/111/ES, by povinnosti v oblasti transparentnosti uvedené v článku 12 tohoto nařízení měly splňovat přiměřeně, aniž by musely nést nepřiměřenou administrativní zátěž.

Or. en

Odůvodnění

Malé přístavy by měly mít povinnost uplatňovat ustanovení o transparentnosti pouze přiměřeně administrativní zátěži. Práh by měl být v souladu se směrnicí 2006/111/ES o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř jednotlivých podniků.

Pozměňovací návrh 16

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 22 b (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(22b) V souvislosti s financováním přístavní infrastruktury by Komise měla upřesnit pojem státní pomoci a zohlednit přitom neobchodní povahu přístupu veřejnosti a obranné infrastruktury. Patří k ní infrastruktura železničních a silničních spojů s vnitrostátním dopravním systémem, infrastruktura potřebná pro veřejné služby v přístavním areálu a veškerá infrastruktura, jež poskytuje přístup k přístavnímu areálu, včetně námořního přístupu, plavebních drah a ochranných děl. Tyto druhy infrastruktury by měly být přístupné všem případným uživatelům za stejných a nediskriminačních podmínek a měly by být součástí kompetence členského státu k zajištění obecných potřeb obyvatel.

Or. en

Odůvodnění

V zájmu vytvoření rovných podmínek pro všechny přístavy je nezbytné stanovit jasná pravidla pro poskytování státní podpory. Komise v současnosti aktualizuje pokyny ke státní podpoře a měla by zohlednit zvláštní charakteristiky přístavní infrastruktury.

Pozměňovací návrh 17

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 23

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

(23) Poplatky za přístavní služby účtované poskytovateli přístavních služeb, kteří nejsou určeni na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního postupu, s sebou nesou vyšší riziko zneužívání cen **vzhledem k monopolnímu**

(23) Poplatky za přístavní služby účtované poskytovateli přístavních služeb, kteří nejsou určeni na základě otevřeného, transparentního a nediskriminačního postupu, s sebou nesou vyšší riziko zneužívání cen. Totéž platí pro poplatky

nebo oligopolnímu postavení poskytovatelů a skutečnosti, že toto jejich postavení na trhu nemůže nikdo narušit. Totéž platí pro poplatky účtované interními provozovateli ve smyslu ***tohoto nařízení.*** V případě absence poctivých tržních mechanismů by u těchto služeb měla být zavedena úprava, která by zajistila, aby poplatky, jež se účtují, ***odrážely běžné podmínky příslušného trhu*** a byly stanoveny transparentním a nediskriminačním způsobem.

účtované interními provozovateli ve smyslu ***čl. 9 odst. 1.*** V případě absence poctivých tržních mechanismů by u těchto služeb měla být zavedena úprava, která by zajistila, aby poplatky, jež se účtují, ***nebyly nepřiměřené ekonomické hodnotě poskytovaných služeb*** a byly stanoveny transparentním a nediskriminačním způsobem.

Or. en

Odůvodnění

Oblast působnosti článku 13 musí být přesněji vymezena. Poplatky by neměly být nepřiměřené hodnotě poskytované služby.

Pozměňovací návrh 18

Návrh nařízení Bod odůvodnění 24

Znění navržené Komisí

(24) ***Mají-li být efektivní, měly by být*** poplatky za přístavní infrastrukturu každého jednotlivého přístavu stanoveny transparentním a nezávislým způsobem v souladu s jeho vlastní obchodní a investiční strategií.

Pozměňovací návrh

(24) ***Úlohou řídicího orgánu přístavu je mimo jiné usnadňovat obchod a vystupovat jako prostředník mezi regionálními průmyslovými subjekty a provozovateli dopravy. V zájmu efektivnosti by tak*** poplatky za přístavní infrastrukturu každého jednotlivého přístavu ***měly být*** stanoveny transparentním a nezávislým způsobem v souladu s jeho vlastní obchodní a investiční strategií.

Or. en

Odůvodnění

Při zmínce o potřebě nezávislého stanovování poplatků je třeba zdůraznit vyvíjející se úlohu řídicího orgánu přístavu. Pro získání konkrétního obchodního profilu, vytvoření vazeb s regionální ekonomikou, přilákání některých druhů dopravy atd. potřebují přístavy určitou míru nezávislosti.

Pozměňovací návrh 19

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 25

Znění navržené Komisí

(25) **Za** účelem podpory pobřežní plavby a jako pobídka pro přilákání plavidel s lepší než průměrnou environmentální výkonností nebo energetickou či uhlíkovou účinností dopravního provozu, zejména činností v námořní dopravě na moři i na pevnině, by mělo být povoleno odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu. Mělo by se tak částečně přispět k politikám životního prostředí a politikám v oblasti změny klimatu a udržitelného rozvoje přístavu a jeho okolí, zejména **v důsledku** omezení environmentální stopy plavidel zastavujících a setrvávajících v přístavu.

Pozměňovací návrh

(25) **Odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu je důležitým nástrojem řídicího orgánu přístavu a mělo by být povoleno. Výše poplatků za přístavní infrastrukturu se může lišit například za** účelem podpory pobřežní plavby a jako pobídka pro přilákání plavidel s lepší než průměrnou environmentální výkonností nebo energetickou či uhlíkovou účinností dopravního provozu, zejména činností v námořní dopravě na moři i na pevnině. Mělo by se tak částečně přispět k politikám životního prostředí a politikám v oblasti změny klimatu a udržitelného rozvoje přístavu a jeho okolí, zejména **přispěním k** omezení environmentální stopy plavidel zastavujících a setrvávajících v přístavu.

Or. en

Odůvodnění

Nové znění poskytuje řídicímu orgánu přístavu větší volnost k určení a provádění své ekonomické strategie.

Pozměňovací návrh 20

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 27

Znění navržené Komisí

(27) **K zajištění náležitého a efektivního uplatňování tohoto nařízení** by v každém členském státě měl být určen **nezávislý orgán dohledu, kterým by mohl být již existující orgán.**

Pozměňovací návrh

(27) **V zájmu zavedení nezávislého mechanismu pro podávání stížností** by v každém členském státě měl být určen **jeden nebo více orgánů, které budou provádět nezávislý dohled. K tomuto účelu by mohly být určeny již existující orgány, např. orgány pro hospodářskou soutěž,**

soudy, ministerstva nebo útvary na ministerstvech, které nejsou propojeny s řídicím orgánem přístavu.

Or. en

Odůvodnění

Článek 17 by měl být více zaměřen na funkci zpracovávání stížností a řešení sporů než na vytvoření nezávislého mechanismu dohledu. Členský stát by měl zajistit nezávislý dohled (v jakékoli podobě), spíše než aby každý členský stát musel určit jeden orgán.

Pozměňovací návrh 21

Návrh nařízení Bod odůvodnění 28

Znění navržené Komisí

(28) Jednotlivé **nezávislé** orgány **dohledu** by **si** měly vyměňovat informace o své práci **a spolupracovat s cílem zajistit jednotné uplatňování tohoto nařízení.**

Pozměňovací návrh

(28) Jednotlivé orgány **provádějící nezávislý dohled** by měly **navzájem spolupracovat a** vyměňovat **si** informace o své práci **v případech, které se týkají přeshraničních sporů a stížností.**

Or. en

Odůvodnění

Postačí stanovit spolupráci v případech přeshraničních sporů a stížností (č. 17 odst. 4).

Pozměňovací návrh 22

Návrh nařízení Bod odůvodnění 29

Znění navržené Komisí

(29) Za účelem **doplnění a pozměnění určitých prvků tohoto nařízení, které nejsou podstatné, a zejména k prosazování jednotného způsobu účtování ekologických poplatků**, posílení konzistence **těchto** poplatků na úrovni Unie **a zajištění společných zásad pro účtování těchto poplatků v souvislosti s podporou pobřežní plavby** by měla být na Komisi

Pozměňovací návrh

(29) Za účelem posílení konzistence **ekologických** poplatků na úrovni Unie by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o společné klasifikace plavidel a paliv. **Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci by Komise měla přihlídnout k environmentálnímu indexu**

přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o společné klasifikace plavidel, paliv a typů činností, podle nichž by měly být poplatky za infrastrukturu odstupňovány, a společné zásady pro účtování poplatků za přístavní infrastrukturu. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Komise by měla při přípravě a zpracování aktů v přenesené pravomoci zajistit souběžné, včasné a náležité postoupení příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

lodí a pokroku, kterého bylo dosaženo na základě World Ports Climate Initiative. Tyto klasifikace by měly sloužit pouze jako základ pro odstupňování výše poplatků za přístavní infrastrukturu a neměla by být jimi dotčena pravomoc řídicího orgánu přístavu nezávisle stanovit výši poplatků za přístavní infrastrukturu v souladu s platnými pravidly. Komise by měla při přípravě a zpracování aktů v přenesené pravomoci zajistit souběžné, včasné a náležité postoupení příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

Or. en

Odůvodnění

Pravomoc Komise přijímat akty v přenesené pravomoci by měla být přísně omezena. Společné klasifikace plavidel a paliv by měly být stanoveny v souladu s mezinárodními normami. Typy činností, u nichž mohou být účtovány různé poplatky, a stanovení výše poplatků by měly být v pravomoci přístavu.

Pozměňovací návrh 23

Návrh nařízení Bod odůvodnění 30

Znění navržené Komisí

(30) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se vhodné úpravy výměny informací mezi nezávislými orgány dohledu. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí¹³.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh je v souladu s vypuštěním článku 18.

Pozměňovací návrh 24

**Návrh nařízení
Bod odůvodnění 31**

Znění navržené Komisí

(31) Vzhledem k tomu, že cílů tohoto nařízení, tedy zajištění modernizace přístavních služeb a vhodného rámce k přilákání nezbytných investic do všech přístavů transevropské dopravní sítě, nemohou v důsledku evropského rozměru, mezinárodní a přeshraniční povahy přístavů a související námořní činnosti v dostatečné míře dosáhnout členské státy, a lze jich tudíž s ohledem na potřebu docílit rovných podmínek v Evropě lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Pozměňovací návrh

(31) Vzhledem k tomu, že cílů tohoto nařízení, tedy zajištění modernizace přístavních služeb a vhodného rámce k přilákání nezbytných investic do všech **námořních** přístavů transevropské dopravní sítě, nemohou v důsledku evropského rozměru **a** mezinárodní a přeshraniční povahy přístavů a související námořní činnosti v dostatečné míře dosáhnout členské státy, a lze jich tudíž s ohledem na potřebu docílit rovných podmínek v Evropě lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

Odůvodnění

Aby se předešlo jakýmkoli nejasnostem, zaměnil zpravodaj pojem „přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“ za „námořní přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“, jenž přesně vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení. Je vhodné poznamenat, že i členské státy se mohou dobrovolně rozhodnout, že nařízení použijí i na jiné přístavy, které nejsou nutně zahrnuty do hlavních směrů TEN-T.

Pozměňovací návrh 25

Návrh nařízení

Čl. 1 – odst. 2 – písm. c

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

c) hloubení;

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Hloubení není přístavní službou nabízenou uživatelům. Jedná se spíše o údržbu přístavní infrastruktury, jejímž cílem je zajistit přístup do přístavu, za což nese odpovědnost řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán. Toto nařízení by se proto nemělo vztahovat na služby hloubení. (Srovnatelnou službou je prolamování ledu, které není zahrnuto do oblasti působnosti.)

Pozměňovací návrh 26

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. „službami odbavování nákladu“ se rozumí organizace nákladu a manipulace s ním mezi plavidlem, na kterém je náklad naložen, a pevninou, ať už se jedná o dovoz, vývoz, nebo tranzit nákladu, včetně zpracování, přepravy a dočasného skladování nákladu na příslušném terminálu pro odbavení nákladu v přímé souvislosti s přepravou nákladu, ovšem kromě skladování, rozbalování, opětovného balení nebo jiných služeb s přidanou hodnotou souvisejících s nákladem, který je odbavován;

2. „službami odbavování nákladu“ se rozumí organizace nákladu a manipulace s ním mezi plavidlem, na kterém je náklad naložen, a pevninou, ať už se jedná o dovoz, vývoz, nebo tranzit nákladu, včetně zpracování, **upevnění**, přepravy a dočasného skladování nákladu na příslušném terminálu pro odbavení nákladu v přímé souvislosti s přepravou nákladu, ovšem kromě skladování, rozbalování, opětovného balení nebo jiných služeb s přidanou hodnotou souvisejících s nákladem, který je odbavován;

Or. en

Odůvodnění

Mezi služby odbavování nákladu by mělo patřit i „upevnění“ (přiipevnění kontejnerů na palubě plavidel).

Pozměňovací návrh 27

Návrh nařízení Čl. 2 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. „hloubením“ se rozumí odstranění písku, sedimentu nebo jiných látek ze dna vodní přístupové cesty do přístavu s cílem uvolnit plavidlu přístup do přístavu, jehož součástí je jak počáteční odstranění (hlavní hloubení), tak údržbové hloubení za účelem zachování přístupnosti vodní cesty;

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Hloubení není přístavní službou nabízenou uživatelům. Jedná se spíše o údržbu přístavní infrastruktury, jejímž cílem je zajistit přístup do přístavu, za což nese odpovědnost řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán. Toto nařízení by se proto nemělo vztahovat na služby hloubení ani vymezovat pojem „hloubení“. (Srovnatelnou službou je prolamování ledu, které není zahrnuto do oblasti působnosti.)

Pozměňovací návrh 28

Návrh nařízení Čl. 2 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. „řídícím orgánem přístavu“ se rozumí jakýkoli veřejný orgán či soukromý subjekt, jehož úkolem, ať již v souvislosti s jinými činnostmi, nebo bez souvislosti s nimi, je podle vnitrostátního práva nebo právních nástrojů správa a řízení přístavní infrastruktury, **přístavní dopravy, koordinace a případně kontrola činností provozovatelů působících v dotčeném přístavu;**

Pozměňovací návrh

5. „řídícím orgánem přístavu“ se rozumí jakýkoli veřejný orgán či soukromý subjekt, jehož úkolem, ať již v souvislosti s jinými činnostmi, nebo bez souvislosti s nimi, je podle vnitrostátního práva nebo právních nástrojů správa a řízení přístavní infrastruktury, koordinace a případně **organizace, provádění nebo kontrola činností provozovatelů působících v dotčeném přístavu a správa a řízení přístavní dopravy v dotčeném přístavu;**

Or. en

Odůvodnění

Správa a řízení přístavní dopravy by měla následovat až za výrazem „případně“, neboť se nejedná o povinnosti přístavních orgánů členských států.

Pozměňovací návrh 29

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. „kotvením“ se rozumí upoutání plavidla ke kotvišti nebo přístavišti s cílem uvést plavidlo do klidové polohy a umožnit, aby se lidé, cestující, zboží nebo náklad bezpečně přesunuli na palubu plavidla nebo z ní;

Pozměňovací návrh

(Netýká se českého znění.)

Or. en

Odůvodnění

Kotvení by mělo být omezeno na kotvení pro obchodní účely v kotvišti nebo přístavišti v přístavu, neboť přístupové cesty by nemusely být ve správě přístavů a kotvení ve zdymadlech například nepředstavuje kotvení pro obchodní účely.

Pozměňovací návrh 30

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. „poplatkem za přístavní infrastrukturu“ se rozumí poplatek vybíraný přímo nebo nepřímo ve prospěch řídicího orgánu přístavu a hrazený provozovateli plavidel nebo vlastníky nákladu za používání zařízení a služeb, které umožňují plavidlům vjezd do přístavu a výjezd z něj, včetně přístupových vodních cest do **těchto přístavů**, a rovněž přístup k odbavení cestujících a nákladu;

Pozměňovací návrh

9. „poplatkem za přístavní infrastrukturu“ se rozumí poplatek vybíraný přímo nebo nepřímo ve prospěch řídicího orgánu přístavu a hrazený provozovateli plavidel nebo vlastníky nákladu za používání zařízení a služeb, které umožňují plavidlům vjezd do přístavu a výjezd z něj, včetně přístupových vodních cest do **přístavu, v němž správu a řízení těchto vodních cest provádí samotný přístav**, a rovněž přístup k odbavení cestujících a nákladu;

Odůvodnění

Za přístupové vodní cesty do přístavů by poplatky měly být účtovány pouze tehdy, jsou-li skutečně spravovány příslušným přístavem.

Pozměňovací návrh 31**Návrh nařízení****Čl. 2 – odst. 12***Znění navržené Komisí*

12. „smlouvou o poskytování přístavních služeb“ se rozumí formální a právně závazná dohoda mezi poskytovatelem přístavních služeb a příslušným orgánem, kterou tento orgán určuje poskytovatele přístavních služeb pro poskytování přístavních služeb na základě postupu omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb;

Pozměňovací návrh

12. „smlouvou o poskytování přístavních služeb“ se rozumí formální a právně závazná dohoda mezi poskytovatelem přístavních služeb a **řídícím orgánem přístavu nebo** příslušným orgánem, kterou tento **řídící nebo příslušný** orgán určuje poskytovatele přístavních služeb pro poskytování přístavních služeb na základě postupu omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb;

Odůvodnění

Dohodu by mohl s poskytovatelem služeb uzavírat i řídicí orgán přístavu (tento orgán by měl mít pravomoc omezit počet poskytovatelů služeb v souladu s článkem 6).

Pozměňovací návrh 32**Návrh nařízení****Čl. 2 – odst. 16***Znění navržené Komisí*

16. „mořským přístavem“ se rozumí areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří díla a zařízení, jež mají umožnit především příjem lodí, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vylodění cestujících; **a jakákoli jiná infrastruktura potřebná pro provozovatele**

Pozměňovací návrh

16. „mořským přístavem“ se rozumí areál vodní plochy a pobřežního pozemku, který tvoří díla a zařízení, jež mají umožnit především příjem lodí, jejich nakládku a vykládku, skladování zboží, převzetí a dodávku tohoto zboží a nalodění a vylodění cestujících **a dalších osob**;

dopravy v přístavním areálu;

Or. en

Odůvodnění

Poslední část „a jakákoli jiná infrastruktura potřebná pro provozovatele dopravy v přístavním areálu“ by měla být vypuštěna, neboť je velmi nejednoznačná a definici neupřesňuje.

Pozměňovací návrh 33

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 2 – písm. d a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

da) dodržování vnitrostátních sociálních standardů.

Or. en

Odůvodnění

Seznam kritérií pro minimální požadavky je vyčerpávající. Kromě odborné kvalifikace, námořní bezpečnosti a zájmů životního prostředí by při volbě poskytovatele služby měly být zohledňovány i sociální standardy.

Pozměňovací návrh 34

Návrh nařízení

Čl. 4 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. V případech stanovených v odstavci 1 zveřejní řídicí orgán přístavu minimální požadavky stanovené v odstavci 2 a postup pro udělení práva poskytovat přístavní služby v souladu s těmito požadavky do 1. července **2015** nebo v případě minimálních požadavků nabývajících platnosti po tomto dni přinejmenším tři měsíce předem, kdy tyto požadavky vstoupí v platnost. Poskytovatelé přístavních služeb jsou o případné změně

5. V případech stanovených v odstavci 1 zveřejní řídicí orgán přístavu minimální požadavky stanovené v odstavci 2 a postup pro udělení práva poskytovat přístavní služby v souladu s těmito požadavky do 1. července **2018** nebo v případě minimálních požadavků nabývajících platnosti po tomto dni přinejmenším tři měsíce předem, kdy tyto požadavky vstoupí v platnost. Poskytovatelé přístavních služeb jsou o případné změně

kritérií či postupu informování předem.

kritérií či postupu informování předem.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení pravděpodobně nevstoupí v platnost před rokem 2014/2015. Proto je třeba v článku 25 změnit datum, kdy nařízení vstoupí v platnost, na rok 2018 (místo roku 2015), aby členské státy mohly provést nezbytné změny. Všechna příslušná data tak byla jednotně změněna z roku 2015 na rok 2018.

Pozměňovací návrh 35

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – písm. a

Znění navržené Komisí

a) nedostatečný rozsah nebo vyhrazené využívání pozemku, pokud řídicí orgán může prokázat, že tento pozemek představuje **nezbytné** přístavní zařízení pro poskytování přístavních služeb a pokud je toto omezení v souladu s formálním plánem rozvoje přístavu, který schválil řídicí orgán přístavu, případně jiné veřejné příslušné orgány, **jak stanoví vnitrostátní právní předpisy**;

Pozměňovací návrh

a) nedostatečný rozsah nebo vyhrazené využívání pozemku, pokud řídicí orgán může prokázat, že tento pozemek představuje přístavní zařízení, **které má zásadní význam** pro poskytování přístavních služeb, a pokud je toto omezení **případně** v souladu s formálním plánem rozvoje přístavu, který schválil řídicí orgán přístavu, případně jiné veřejné příslušné orgány **v souladu s příslušnými vnitrostátními právními předpisy**;

Or. en

Odůvodnění

Ne každý přístav má k dispozici formální plán rozvoje. Pokud jej přístavy mají, plány obvykle neuvádějí maximální počet poskytovatelů na určitý rozsah pozemku.

Pozměňovací návrh 36

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – písm. a a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

aa) nedostatečný prostor na pobřeží, pokud má zásadní význam pro schopnost poskytovat danou přístavní službu

bezpečným a účinným způsobem;

Or. en

Odůvodnění

Je vhodné zařadit mezi důvody k omezení počtu poskytovatelů i nedostatečný prostor na pobřeží, neboť poskytovatelé služeb potřebují pro své činnosti na moři dostatečný prostor, aby je mohli provádět bezpečným způsobem.

Pozměňovací návrh 37

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – písm. a b (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ab) zvláštní omezení na trzích z důvodu hospodářské výkonnosti přístavu;

Or. en

Odůvodnění

Je třeba zohlednit nejen prostorová omezení, ale i velikost přístavu a kapacitu jeho trhu (počet zastávek). V menších přístavech by pro některé poskytovatele nemuselo být k dispozici dostatečné množství činností.

Pozměňovací návrh 38

Návrh nařízení

Čl. 6 – odst. 1 – písm. a c (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ac) nutnost zajistit poskytování bezpečných, zabezpečených nebo z hlediska životního prostředí udržitelných přístavních činností;

Or. en

Odůvodnění

Dalším možným důvodem k omezení počtu poskytovatelů musí být bezpečnost, zabezpečení a zájmy životního prostředí, aby se zaručilo bezproblémové provádění přístavních činností.

Pozměňovací návrh 39

Návrh nařízení Čl. 6 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Pokud řídicí orgán přístavu poskytuje přístavní služby sám nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který přímo nebo nepřímo ovládá, může členský stát svěřit přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb orgánu, který je na řídicím orgánu přístavu nezávislý. Pokud členský stát nesvěří přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb tomuto orgánu, měli by být vybráni nejméně dva poskytovatelé.

Pozměňovací návrh

4. Pokud řídicí orgán přístavu poskytuje přístavní služby sám nebo prostřednictvím právně samostatného subjektu, který přímo nebo nepřímo ovládá, může členský stát svěřit přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb orgánu, který je na řídicím orgánu přístavu nezávislý. Pokud členský stát nesvěří přijetí rozhodnutí o omezení počtu poskytovatelů přístavních služeb tomuto orgánu, měli by být vybráni nejméně dva poskytovatelé, **aniž je dotčen odstavec 1.**

Or. en

Odůvodnění

Provozovatelé by měli být minimálně dva, pokud důvody uvedené v článku 6 nevedou k omezení počtu provozovatelů na jednoho.

Pozměňovací návrh 40

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 1 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1a. Řídicí orgán přístavu nebo příslušný orgán sdělí všem zúčastněným stranám informace týkající se zamýšlené organizace výběrového řízení a orientační lhůtu jeho ukončení, jakož i veškeré změny tohoto řízení či lhůty.

Or. en

Odůvodnění

Aby bylo výběrové řízení transparentní a nediskriminační, musí mít všechny zúčastněné strany

k dispozici nezbytné informace.

Pozměňovací návrh 41

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

2. Pokud odhadovaná hodnota přístavních služeb překročí prahovou hodnotu definovanou v odstavci 3, použijí se pravidla pro koncesní řízení, procesní záruky a maximální trvání koncesí podle směrnice/.... [o udělování koncesí].

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Výběrové řízení stanovené v směrnici o udělování koncesních smluv by mělo být použitelné pouze v případech, kdy jsou smlouvy udělovány jako koncese. V případě jiných smluv se výběrové řízení musí řídit zásadami stanovenými v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 42

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 3

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

3. Prahová hodnota a způsob stanovení hodnoty přístavních služeb musí odpovídat příslušným a použitelným ustanovením směrnice/.... [o udělování koncesí].

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Výběrové řízení stanovené v směrnici o udělování koncesních smluv by mělo být použitelné pouze v případech, kdy jsou smlouvy udělovány jako koncese. V případě jiných smluv se výběrové řízení musí řídit zásadami stanovenými v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 43

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 4 a (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

4a. Smlouva o poskytování přístavních služeb je časově omezená. Řídící orgán přístavu nebo případně příslušný orgán určí délku trvání smlouvy na základě služby, jejíž poskytování je předmětem smlouvy. Výpočet zahrnuje jak vstupní investice, tak i investice realizované v průběhu smlouvy.

Or. en

Odůvodnění

Délka trvání smlouvy by měla být přiměřená odhadovaným investicím.

Pozměňovací návrh 44

Návrh nařízení

Čl. 7 – odst. 5

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

5. Pro účely tohoto nařízení se podstatná změna ustanovení smlouvy o poskytování přístavních služeb během doby její platnosti ve smyslu směrnice .../... [o udělování koncesí] považuje za novou smlouvu o poskytování přístavních služeb a vyžaduje nový postup podle odstavce 2.

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Výběrové řízení stanovené v směrnici o udělování koncesních smluv by mělo být použitelné pouze v případech, kdy jsou smlouvy udělovány jako koncese. V případě jiných smluv se výběrové řízení musí řídit zásadami stanovenými v tomto nařízení.

Pozměňovací návrh 45

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Odstavce 1 až 5 se nepoužijí v případech uvedených v **článku 9**.

Pozměňovací návrh

6. Odstavce 1 až **4a** se nepoužijí v případech uvedených v **čl. 9 odst. 1**.

Or. en

Odůvodnění

Dané odstavce by se neměly vztahovat na interního provozovatele poskytujícího služby na základě závazků veřejné služby.

Pozměňovací návrh 46

Návrh nařízení Čl. 7 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Tímto nařízením nejsou dotčeny směrnice .../... [o udělování koncesí]¹⁵, směrnice .../...[o společnostech veřejných služeb]¹⁶ a směrnice .../... [o zadávání veřejných zakázek]¹⁷.

Pozměňovací návrh

7. V případě, že má smlouva o poskytování přístavních služeb podobu koncese na služby ve smyslu směrnice .../... [o udělování koncesí]¹⁵, použijí se ustanovení této směrnice. Tímto nařízením nejsou dotčeny směrnice .../...[o společnostech veřejných služeb]¹⁶ a směrnice .../... [o zadávání veřejných zakázek]¹⁷.

¹⁵ Návrh směrnice o udělování koncesních smluv KOM(2011) 897 v konečném znění.

¹⁶ Návrh směrnice o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (KOM/2011/0895 v konečném znění).

¹⁷ Návrh směrnice o zadávání veřejných zakázek (KOM/2011/0896 v konečném znění).

¹⁵ Návrh směrnice o udělování koncesních smluv KOM(2011) 897 v konečném znění.

¹⁶ Návrh směrnice o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (KOM/2011/0895 v konečném znění).

¹⁷ Návrh směrnice o zadávání veřejných zakázek (KOM/2011/0896 v konečném znění).

Or. en

Odůvodnění

Výběrové řízení stanovené v směrnici o udělování koncesních smluv by mělo být použitelné pouze v případech, kdy jsou smlouvy udělovány jako koncese. V případě jiných smluv se výběrové řízení musí řídit zásadami stanovenými v tomto nařízení nebo jinými příslušnými právními předpisy.

Pozměňovací návrh 47

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1 – věta

Znění navržené Komisí

1. **Členské státy se mohou** rozhodnout, že uloží poskytovatelům závazky veřejné služby týkající se přístavních služeb s cílem zajistit:

Pozměňovací návrh

1. **Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán může** rozhodnout, že uloží poskytovatelům závazky veřejné služby týkající se přístavních služeb s cílem zajistit:

Or. en

Odůvodnění

Řídící orgán přístavu by měl mít možnost rozhodnout o stanovení závazků veřejné služby, aby tak umožnil provádění stávajících činností i v budoucnu.

Pozměňovací návrh 48

Návrh nařízení

Čl. 8 – odst. 1 – písm. c a (nové)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

ca) bezpečnost, zabezpečení nebo udržitelnost přístavních činností z hlediska životního prostředí.

Or. en

Odůvodnění

Možnost stanovení závazků veřejné služby by měla existovat z důvodu zajištění bezpečnosti, zabezpečení a zájmů životního prostředí.

Pozměňovací návrh 49

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. -1 (nový)

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

-1. Řídící orgán přístavu nebo samotný příslušný orgán či právně samostatný subjekt, který příslušný orgán ovládá obdobným způsobem, jakým ovládá své vlastní útvary, může přístavní službu poskytovat bez jakéhokoli omezení za předpokladu, že ustanovení kapitoly II tohoto nařízení se uplatňují stejně na všechny provozovatele poskytující danou službu. V takovém případě se tento poskytovatel přístavních služeb pro účely tohoto nařízení považuje za interního provozovatele.

Or. en

Odůvodnění

Řídící orgán přístavu nebo příslušný orgán by měl mít pravomoc rozhodnout, že bude konkrétní službu poskytovat sám za týchž podmínek jako jiní poskytovatelé.

Pozměňovací návrh 50

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. V případech uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. b) může příslušný orgán rozhodnout, že bude poskytovat přístavní službu v rámci závazků veřejné služby sám, nebo uloží tyto závazky přímo právně samostatnému subjektu, který ovládá obdobným způsobem, jakým ovládá své vlastní útvary. ***V takovém případě se tento poskytovatel přístavních služeb pro účely tohoto nařízení považuje za interního provozovatele.***

1. V případech uvedených v čl. 6 odst. 1 písm. b) může ***řídící orgán přístavu nebo*** příslušný orgán rozhodnout, že bude poskytovat přístavní službu v rámci závazků veřejné služby sám, nebo uloží tyto závazky přímo právně samostatnému subjektu, který ovládá obdobným způsobem, jakým ovládá své vlastní útvary.

Odůvodnění

V mnoha členských státech má řídicí orgán přístavu pravomoc rozhodovat o závazcích veřejné služby.

Pozměňovací návrh 51

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Ovládání právně samostatného subjektu příslušným orgánem se považuje za obdobné ovládání vlastních útvarů pouze tehdy, pokud má **příslušný** orgán rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí právního subjektu, **který ovládá**.

Pozměňovací návrh

2. Ovládání právně samostatného subjektu **řídicím orgánem přístavu nebo** příslušným orgánem se považuje za obdobné ovládání vlastních útvarů pouze tehdy, pokud má orgán rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí **dotčeného** právního subjektu.

Odůvodnění

V mnoha členských státech má řídicí orgán přístavu pravomoc rozhodovat o závazcích veřejné služby.

Pozměňovací návrh 52

Návrh nařízení

Čl. 9 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. **Internímu** provozovateli se poskytování přidělené přístavní služby **přízná** pouze v přístavu (přístavech), pro které mu bylo poskytování přístavní služby zadáno.

Pozměňovací návrh

3. **V případech stanovených v čl. 6 odst. 1 písm. b) se internímu** provozovateli poskytování přidělené přístavní služby **povolí** pouze v přístavu (přístavech), pro které mu bylo poskytování přístavní služby zadáno.

Odůvodnění

Pozměňovací návrh zohledňuje pozměněný popis interního provozovatele.

Pozměňovací návrh 53

Návrh nařízení Čl. 10 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Aniž by tím bylo dotčeno vnitrostátní právo a právo Unie, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, **mohou** řídicí orgány přístavu požadovat, aby poskytovatel přístavních služeb určený na základě postupu stanoveného v článku 7, pokud tento poskytovatel není dosavadním poskytovatelem přístavních služeb, přiznal zaměstnancům, které předtím přijal do pracovního poměru dosavadní poskytovatel přístavních služeb, práva, na která by měli nárok, pokud by došlo k převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES.

Pozměňovací návrh

2. Aniž by tím bylo dotčeno vnitrostátní právo a právo Unie, včetně kolektivních smluv mezi sociálními partnery, **musí** řídicí orgány přístavu požadovat, aby poskytovatel přístavních služeb určený na základě postupu stanoveného v článku 7, pokud tento poskytovatel není dosavadním poskytovatelem přístavních služeb, přiznal zaměstnancům, které předtím přijal do pracovního poměru dosavadní poskytovatel přístavních služeb, práva, na která by měli nárok, pokud by došlo k převodu ve smyslu směrnice 2001/23/ES.

Or. en

Odůvodnění

V souvislosti s převodem zaměstnanců by členské státy měly zaměstnancům udělit práva, na něž by měly nárok jako v případě převodu zaměstnanců ve smyslu směrnice 2001/23/ES.

Pozměňovací návrh 54

Návrh nařízení Článek 11

Znění navržené Komisí

Tato kapitola a přechodná ustanovení článku 24 se nevztahují na služby odbavení nákladu **a** služby osobní dopravy.

Pozměňovací návrh

Tato kapitola a přechodná ustanovení článku 24 se nevztahují na služby odbavení nákladu, služby osobní dopravy **a lodivodské služby**.

Or. en

Odůvodnění

Lodivodské služby by měly být vyňaty z kapitoly o přístupu na trh, neboť se jedná o služby, které mají velký význam pro bezpečnost navigace. Mezinárodní námořní organizace ve svém usnesení A.960 uznala, že námořní lodivodi hrají významnou úlohu v podpoře námořní bezpečnosti a ochraně mořského prostředí. Tato organizace navíc nemá v úmyslu zasahovat do vydávání osvědčení či povolení lodivodům ani do systémů lodivodských služeb, které existují v různých státech, a proto se zdá, že je neodůvodněné, aby tak činila Unie.

Pozměňovací návrh 55

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 2 – návětí

Znění navržené Komisí

2. V případech, ve kterých řídicí orgán přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, poskytuje sám přístavní služby, je povinen vést účetnictví **každé činnosti přístavních služeb** odděleně od účetnictví svých jiných činností, a to tak, že:

Pozměňovací návrh

2. V případech, ve kterých řídicí orgán přístavu, který je příjemcem veřejných finančních prostředků, poskytuje sám přístavní služby, je povinen vést účetnictví **této činnosti nebo investice financované z veřejných prostředků** odděleně od účetnictví svých jiných činností, a to tak, že:

Or. en

Odůvodnění

Oddělené účetnictví by mělo být omezeno na konkrétní činnost/investici financovanou z veřejných prostředků ve vztahu k jiným službám. Toto nařízení by nemělo stanovit povinnost vést oddělené účetnictví u každé služby, jestliže přístav získává veřejné prostředky v jedné konkrétní oblasti.

Pozměňovací návrh 56

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Řídicí orgán přístavu uchovává veškeré informace týkající se finančních vztahů podle odstavce 1 a 2 tohoto článku tak, aby byly k dispozici Komisi a **příslušnému nezávislému orgánu dohledu** podle článku 17 po dobu pěti let od konce účetního

Pozměňovací návrh

4. Řídicí orgán přístavu uchovává veškeré informace týkající se finančních vztahů podle odstavce 1 a 2 tohoto článku tak, aby byly k dispozici Komisi a **orgánu určenému** podle článku 17 po dobu pěti let od konce účetního období, kterého se tato

období, kterého se tato informace týká.

informace týká.

Or. en

Odůvodnění

Aby se zabránilo nedorozuměním, je třeba zohlednit nové znění článku 17.

Pozměňovací návrh 57

Návrh nařízení

Čl. 12 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Řídící orgán přistavu poskytne Komisi a **příslušnému nezávislému orgánu dohledu** na vyžádání veškeré další informace, které považují za nezbytné k důkladnému posouzení předložených údajů a posouzení souladu s tímto nařízením. Tyto informace je třeba předat do dvou měsíců od data podání žádosti.

Pozměňovací návrh

5. Řídící orgán přistavu poskytne Komisi a **orgánu určenému podle článku 17 v případě podání formální stížnosti** a na vyžádání veškeré další informace, které považují za nezbytné k důkladnému posouzení předložených údajů a posouzení souladu s tímto nařízením. Tyto informace je třeba předat do dvou měsíců od data podání žádosti.

Or. en

Odůvodnění

Aby se zabránilo nedorozuměním, je třeba zohlednit nové znění článku 17. Uvedené informace by měly být poskytnuty pouze v případě podání formální stížnosti a na vyžádání.

Pozměňovací návrh 58

Návrh nařízení

Čl. 13 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Poplatky za služby poskytované interním provozovatelem podle **článku 9** a poplatky účtované poskytovateli přístavních služeb **v případě omezení počtu poskytovatelů, kteří nebyli určeni na základě postupů, jež jsou otevřené, transparentní a nediskriminační**, je třeba stanovit transparentním a

Pozměňovací návrh

1. Poplatky za služby poskytované interním provozovatelem podle **čl. 9 odst. 1** a poplatky účtované poskytovateli přístavních služeb **v souladu s čl. 6 odst. 1 písm. b)**, je třeba stanovit transparentním a nediskriminačním způsobem. Tyto poplatky odrážejí **v rámci možností** podmínky na konkurenčním relevantním

nediskriminačním způsobem. Tyto poplatky odrážejí podmínky na konkurenčním relevantním trhu a nesmí být nepřiměřené ekonomické hodnotě poskytované služby.

trhu a nesmí být nepřiměřené ekonomické hodnotě poskytované služby.

Or. en

Odůvodnění

Oblast působnosti článku 13 musí být přesněji vymezena. Kritérium, aby poplatky odrážely konkurenční relevantní trh, by mělo být pouze možností, nikoli povinností, ale poplatky by neměly být nepřiměřené hodnotě poskytované služby.

Pozměňovací návrh 59

Návrh nařízení Čl. 13 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Poskytovatel přístavní služby dá k dispozici **příslušnému nezávislému orgánu dohledu** podle článku 17 na vyžádání informace o prvcích, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní služby, jež spadají pod uplatňování odstavce 1 tohoto článku. Součástí těchto informací je metodika použitá pro stanovení přístavních poplatků ve vztahu k zařízením a službám, k nimž se tyto poplatky za přístavní služby vztahují.

Pozměňovací návrh

3. Poskytovatel přístavní služby dá k dispozici **orgánu určenému** podle článku 17 **v případě podání formální stížnosti a** na vyžádání informace o prvcích, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní služby, jež spadají pod uplatňování odstavce 1 tohoto článku. Součástí těchto informací je metodika použitá pro stanovení přístavních poplatků ve vztahu k zařízením a službám, k nimž se tyto poplatky za přístavní služby vztahují.

Or. en

Odůvodnění

Uvedené informace by měly být poskytnuty pouze v případě podání formální stížnosti a na vyžádání.

Pozměňovací návrh 60

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Za účelem přispění k efektivnímu systému účtování poplatků za infrastrukturu stanoví strukturu a výši poplatků za přístavní infrastrukturu nezávislým způsobem řídicí orgán přístavu, a to podle své vlastní obchodní strategie a investičního plánu, **kteřý odráží podmínky hospodářské soutěže na relevantním trhu**, a v souladu s pravidly pro státní podporu.

Pozměňovací návrh

3. Za účelem přispění k efektivnímu systému účtování poplatků za infrastrukturu stanoví strukturu a výši poplatků za přístavní infrastrukturu nezávislým způsobem řídicí orgán přístavu, a to podle své vlastní obchodní strategie a investičního plánu a v souladu s pravidly pro státní podporu **a pravidly hospodářské soutěže**.

Or. en

Odůvodnění

Je třeba dodržovat pravidla pro státní podporu a pravidla hospodářské soutěže a současně ponechat prostor k obchodním jednáním.

Pozměňovací návrh 61

Návrh nařízení
Čl. 14 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou být poplatky za infrastrukturu přístavů odstupňovány v závislosti na obchodních postupech souvisejících s četností užívání přístavu či s cílem podpořit efektivnější využívání přístavní infrastruktury, pobřežní plavbu či vysokou environmentální výkonnost, energetickou účinnost či uhlíkovou účinnost dopravních služeb. Kritéria použitá pro odstupňování poplatků **by měla** být relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační. **Volný přístup k informacím o výsledném odstupňování výše poplatků je k dispozici zejména všem příslušným uživatelům přístavu.**

Pozměňovací návrh

4. Aniž je dotčen odstavec 3, mohou být poplatky za infrastrukturu přístavů odstupňovány v závislosti na **ekonomické strategii přístavu a** obchodních postupech souvisejících **mimo jiné** s četností užívání přístavu či s cílem podpořit efektivnější využívání přístavní infrastruktury, pobřežní plavbu či vysokou environmentální výkonnost, energetickou účinnost či uhlíkovou účinnost dopravních služeb. Kritéria použitá pro odstupňování poplatků **musí** být relevantní, objektivní, transparentní a nediskriminační **a musí být souladu s pravidly pro státní podporu a pravidly hospodářské soutěže**.

Or. en

Odůvodnění

Řídící orgán přístavu by měl mít větší volnost v otázce stanovení poplatků v závislosti na své obchodní strategii a obchodních postupech a neměl by být omezen pouze na četnost užívání přístavu.

Pozměňovací návrh 62

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. Komise je v případě potřeby zplnomocněna přijímat akty v přenesené pravomoci postupem podle článku 21 ve věci společných klasifikací plavidel, paliv **a typu činností**, podle nichž lze odstupňovat poplatky za infrastrukturu, **a ve věci společných zásad pro účtování poplatků za přístavní infrastrukturu.**

Pozměňovací návrh

5. Komise je v případě potřeby zplnomocněna přijímat akty v přenesené pravomoci postupem podle článku 21 ve věci společných klasifikací plavidel **a** paliv, podle nichž lze odstupňovat poplatky za infrastrukturu.

Or. en

Odůvodnění

Pravomoc Komise přijímat akty v přenesené pravomoci by měla být přísně omezena. Společné klasifikace plavidel a paliv by měly být stanoveny v souladu s mezinárodními normami. Typy činností, u nichž mohou být účtovány různé poplatky, a stanovení výše poplatků by měly být v pravomoci přístavu.

Pozměňovací návrh 63

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Řídící orgán přístavu informuje uživatele přístavu a zástupce nebo sdružení uživatelů přístavu o struktuře a kritériích používaných ke stanovení výše poplatků za přístavní infrastrukturu, **včetně celkových nákladů a výnosů sloužících jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní infrastrukturu.** O veškerých změnách ve výši poplatků za přístavní

Pozměňovací návrh

6. Řídící orgán přístavu informuje uživatele přístavu a zástupce nebo sdružení uživatelů přístavu o struktuře a kritériích používaných ke stanovení výše poplatků za přístavní infrastrukturu. O veškerých změnách ve výši poplatků za přístavní infrastrukturu nebo ve struktuře či kritériích používaných ke stanovení těchto poplatků informuje uživatele přístavní

infrastrukturu nebo ve struktuře či kritériích používaných ke stanovení těchto poplatků informuje uživatele přístavní infrastruktury nejméně tři měsíce předem.

infrastruktury nejméně tři měsíce předem.

Or. en

Odůvodnění

Je důležité omezit administrativní zátěž a zachovat obchodní strategii přístavu.

Pozměňovací návrh 64

Návrh nařízení Čl. 14 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Řídící orgán přístavu dá **příslušnému nezávislému orgánu dohledu** a Komisi na vyžádání k dispozici informace podle odstavce 4 **a podrobný přehled nákladů a výnosů**, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní infrastrukturu, a informace o metodice použité ke stanovení poplatků za přístavní infrastrukturu ve vztahu k zařízením a službám, kterých se tyto přístavní poplatky týkají.

Pozměňovací návrh

7. Řídící orgán přístavu dá **orgánu určenému podle článku 17** a Komisi **v případě podání formální stížnosti** a na vyžádání k dispozici informace podle odstavce 4, které slouží jako základ pro stanovení struktury a výše poplatků za přístavní infrastrukturu, a informace o metodice použité ke stanovení poplatků za přístavní infrastrukturu ve vztahu k zařízením a službám, kterých se tyto přístavní poplatky týkají.

Or. en

Odůvodnění

Aby se zabránilo nedorozuměním, je třeba zohlednit nové znění článku 17. Uvedené informace by měly být poskytnuty pouze v případě podání formální stížnosti a na vyžádání.

Pozměňovací návrh 65

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Řídící orgán přístavu zřídí výbor zástupců provozovatelů plavidel, vlastníků nákladu nebo jiných uživatelů přístavu,

Pozměňovací návrh

1. Řídící orgán přístavu **zajistí, aby byly zavedeny vhodné konzultační mechanismy. Za tím účelem může bud'**

kteří jsou povinni hradit poplatek za infrastrukturu nebo poplatek za přístavní služby či oba poplatky. **Tento orgán se bude nazývat „poradní výbor uživatelů přístavu“.**

zřídit poradní výbor uživatelů přístavu, jenž se skládá ze zástupců provozovatelů plavidel, vlastníků nákladu nebo jiných uživatelů přístavu, kteří jsou povinni hradit poplatek za infrastrukturu nebo poplatek za přístavní služby či oba poplatky, nebo zajistit, aby byly vedeny konzultace v rámci orgánů v jiném složení, které již v přístavu existují, za předpokladu, že je se všemi uživateli vedena náležitá konzultace.

Or. en

Odůvodnění

Je třeba zajistit náležitou konzultaci s uživateli. Otázka, zda k ní má docházet v rámci výboru uživatelů přístavu nebo jiného ujednání, by však měla být ponechána na daném přístavu.

Pozměňovací návrh 66

Návrh nařízení Čl. 15 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Řídící orgán přístavu **jednou ročně před stanovením** poplatků za přístavní infrastrukturu **s poradním výborem uživatelů přístavu konzultuje strukturu a výši těchto poplatků**. Poskytovatelé přístavních služeb podle článku 6 a článku 9 jednou ročně před stanovením poplatků za přístavní služby konzultují s **poradním výborem uživatelů** přístavu strukturu a výši těchto poplatků. Řídící orgán přístavu poskytne pro tyto konzultace vhodná zařízení a je poskytovateli přístavních služeb informován o výsledcích konzultace.

Pozměňovací návrh

2. Řídící orgán přístavu **sdělí uživatelům přístavu odpovídající informace o struktuře a kritériích použitých ke stanovení** poplatků za přístavní infrastrukturu. **V případě podstatných změn poplatků za přístavní infrastrukturu vede před stanovením těchto poplatků konzultace s uživateli přístavu.** Poskytovatelé přístavních služeb podle článku 6 a článku 9 jednou ročně před stanovením poplatků za přístavní služby konzultují s **uživateli** přístavu strukturu a výši těchto poplatků. Řídící orgán přístavu poskytne pro tyto konzultace vhodná zařízení a je poskytovateli přístavních služeb informován o výsledcích konzultace.

Or. en

Odůvodnění

Pokud jde o poplatky za infrastrukturu, měli by být uživatelé informováni pouze o struktuře poplatků a v případě jejich podstatných změn by měli být konzultováni.

Pozměňovací návrh 67

Návrh nařízení Článek 17 – nadpis

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nezávislý *orgán dohledu*

Nezávislý *dohled*

Or. en

Odůvodnění

Tento článek by měl být zaměřen více na samotnou funkci než na vytvoření nezávislého mechanismu dohledu.

Pozměňovací návrh 68

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

1. Členské státy zajistí, aby na území každého z nich **sledoval a zajišťoval dohled nad** uplatňováním nařízení **ve** všech námořních **přístavech**, na které se vztahuje toto nařízení, **nezávislý orgán dohledu**.

1. Členské státy zajistí, aby na území každého z nich **byl zaveden účinný mechanismus pro vyřizování stížností podávaných v souvislosti s** uplatňováním nařízení **u** všech námořních **přístavů**, na které se vztahuje toto nařízení. **Za tím účelem členské státy určí jeden nebo více orgánů pro vyřizování různých druhů stížností nebo pro různé zeměpisné oblasti.**

Or. en

Odůvodnění

Je důležité upřesnit, že členské státy mohou mít několik orgánů poskytujících nezávislý dohled a že dohled by měl být zaměřen na vyřizování stížností.

Pozměňovací návrh 69

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Nezávislý **orgán dohledu** je právně samostatný a funkčně nezávislý ve vztahu k jakémukoli řídicímu orgánu přístavu nebo poskytovatelům přístavních služeb. Členské státy, které si podrží vlastnictví přístavů nebo kontrolu nad nimi či nad řídicími orgány přístavu, zajistí efektivní strukturální oddělení funkcí, jež se týkají **dohledu nad tímto nařízením a jeho sledování**, a činností spojených s tímto vlastnictvím nebo kontrolou. Nezávislý **orgán dohledu vykonává své pravomoci nestranně a transparentně a s patřičným přihlédnutím k právu** svobodně podnikat.

Pozměňovací návrh

2. Nezávislý **dohled je prováděn způsobem, který** je právně samostatný a funkčně nezávislý ve vztahu k jakémukoli řídicímu orgánu přístavu nebo poskytovatelům přístavních služeb. Členské státy, které si podrží vlastnictví přístavů nebo kontrolu nad nimi či nad řídicími orgány přístavu, zajistí efektivní strukturální oddělení funkcí, jež se týkají **vyřizování stížností**, a činností spojených s tímto vlastnictvím nebo kontrolou. Nezávislý **dohled je nestranný a transparentní a patřičně zohledňuje právo** svobodně podnikat.

Or. en

Odůvodnění

Tento odstavec by měl být zaměřen více na samotnou funkci než na vytvoření nezávislého mechanismu dohledu.

Pozměňovací návrh 70

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 3

Znění navržené Komisí

3. Nezávislý **orgán dohledu řeší stížnosti podané kteroukoli stranou** s legitimním zájmem **a spory, které mu byly předloženy**, jež vyvstaly v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

3. Členské státy zajistí, aby kterákoli **strana** s legitimním zájmem **měla právo na informace o způsobu podávání stížností**, jež vyvstaly v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení, **a tyto informace měla k dispozici**.

Or. en

Odůvodnění

Členské státy jsou odpovědné za to, aby strany byly informovány o mechanismech podávání stížností.

Pozměňovací návrh 71

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 4

Znění navržené Komisí

4. V případě, že vznikne spor mezi stranami usazenými v různých členských státech, **příslušným orgánem** k řešení tohoto sporu **je nezávislý orgán dohledu členského státu**, v němž se nachází přístav, ve kterém se předpokládá původ sporu.

Pozměňovací návrh

4. V případě, že vznikne spor mezi stranami usazenými v různých členských státech, **je** k řešení tohoto sporu **příslušný členský stát**, v němž se nachází přístav, ve kterém se předpokládá původ sporu.
Dotčené členské státy navzájem spolupracují a vyměňují si informace o své práci.

Or. en

Odůvodnění

Institucionalizovaná spolupráce různých orgánů, které provádějí nezávislý dohled, by vedla k nárůstu byrokracie s malou přidanou hodnotou. Vzhledem k tomu, že toto nařízení bude přímo použitelné v členských státech, je zřejmě zbytečné vytvářet síť k uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že v jednom členském státě může existovat několik orgánů, je rovněž sporné, zda je taková institucionalizovaná síť proveditelná. Postačuje stanovit spolupráci v otázce přeshraničních stížností.

Pozměňovací návrh 72

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 5

Znění navržené Komisí

5. **Nezávislý orgán dohledu má** právo vyžadovat, aby řídicí orgány přístavů, poskytovatelé přístavních služeb a uživatelé přístavu předložili informace potřebné k zajištění sledování a dohledu nad uplatňováním tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

5. **V případě, že kterákoli strana s legitimním zájmem podá formální stížnost, má příslušný orgán provádějící nezávislý dohled** právo vyžadovat, aby řídicí orgány přístavů, poskytovatelé přístavních služeb a uživatelé přístavu předložili informace potřebné k zajištění sledování a dohledu nad uplatňováním

tohoto nařízení.

Or. en

Odůvodnění

Orgány určené v členských státech by měly mít právo vyžadovat informace pouze v případě, že je podána formální stížnost.

Pozměňovací návrh 73

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 6

Znění navržené Komisí

6. Nezávislý orgán dohledu může vydávat stanoviska na žádost příslušného orgánu členského státu v jakýchkoli otázkách v souvislosti s uplatňováním tohoto nařízení.

Pozměňovací návrh

vypouští se

Or. en

Odůvodnění

Úloha určených orgánů by měla být omezena na vyřizování stížností a urovnávání sporů.

Pozměňovací návrh 74

Návrh nařízení

Čl. 17 – odst. 7

Znění navržené Komisí

7. Nezávislý orgán dohledu se může při řešení stížností nebo sporů obrátit na *poradní výbor* uživatelů dotčeného přístavu.

Pozměňovací návrh

7. Příslušný orgán provádějící nezávislý dohled se může při řešení stížností nebo sporů obrátit na *ty členy poradního výboru* uživatelů dotčeného přístavu, *jichž se stížnost nebo spor dotýká.*

Or. en

Odůvodnění

Toto znění omezuje konzultace pouze na ty strany, jichž se stížnost nebo spor dotýká.

Pozměňovací návrh 75

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 8

Znění navržené Komisí

8. Rozhodnutí **nezávislého orgánu dohledu** mají závaznou platnost, aniž by tím byla dotčena možnost soudního přezkumu.

Pozměňovací návrh

8. Rozhodnutí **příslušného orgánu provádějícího nezávislý dohled** mají závaznou platnost, aniž by tím byla dotčena možnost soudního přezkumu.

Or. en

Odůvodnění

Aby se zabránilo nedorozuměním, mělo by být nové znění koherentní v celém článku 17.

Pozměňovací návrh 76

Návrh nařízení Čl. 17 – odst. 9

Znění navržené Komisí

9. Členské státy oznámí Komisi **totožnost nezávislých orgánů dohledu** nejpozději do 1. července **2015** a následně rovněž jakoukoli změnu **této totožnosti**. Komise zveřejní a aktualizuje seznam **nezávislých orgánů dohledu** na svých internetových stránkách.

Pozměňovací návrh

9. Členské státy oznámí Komisi **mechanismy a postupy, které zavedly s cílem dodržet odstavce 1 a 2 tohoto článku**, nejpozději do 1. července **2018** a následně rovněž **jejich** jakoukoli změnu. Komise zveřejní a aktualizuje seznam **příslušných orgánů provádějících nezávislý dohled** na svých internetových stránkách.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení pravděpodobně nevstoupí v platnost před rokem 2014/2015. Proto je třeba v článku 25 změnit datum, kdy nařízení vstoupí v platnost, na rok 2018 (místo roku 2015), aby členské státy mohly provést nezbytné změny. Všechna příslušná data tak byla jednotně změněna z roku 2015 na rok 2018.

Návrh nařízení
Článek 18

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 18

vypouští se

Spolupráce mezi nezávislými orgány dohledu

1. Nezávislé orgány dohledu si vyměňují informace o své práci a o svých zásadách a postupech při rozhodování s cílem umožnit jednotné provádění tohoto nařízení. Za tímto účelem se zapojí do činnosti sítě, jejíž účastníci se scházejí v pravidelných intervalech, a to nejméně jednou za rok, a v rámci této sítě spolupracují. Komise se zapojí do činnosti této sítě, koordinuje ji a podporuje.

2. Nezávislé orgány dohledu úzce spolupracují za účelem vzájemné pomoci při plnění svých úkolů, včetně provádění šetření potřebných k řešení stížností a sporů v případech týkajících se přístavů v jednotlivých členských státech. Za tímto účelem nezávislý orgán dohledu dá k dispozici jinému takovému orgánu na základě opodstatněné žádosti informace, které jsou nezbytné k tomu, aby umožnily dotčenému orgánu plnit jeho povinnosti podle tohoto nařízení.

3. Členské státy zajistí, aby nezávislé orgány dohledu na odůvodněnou žádost poskytly Komisi informace potřebné k provedení jejích úkolů. Informace požadované Komisí jsou přiměřené vzhledem k provedení těchto úkolů.

4. Pokud nezávislý orgán dohledu považuje určité informace za důvěrné v souladu s pravidly Unie nebo vnitrostátními pravidly upravujícími zachování důvěrnosti v podnikání, pak zachování důvěrnosti zajistí jiný vnitrostátní orgán dohledu a Komise. Tyto informace lze použít pouze k účelům, pro

které byly vyžádány.

5. Na základě zkušeností nezávislých orgánů dohledu a zkušeností s činnostmi sítě podle odstavce 1 a za účelem zajištění efektivní spolupráce může Komise přijmout společné zásady pro vhodné mechanismy pro výměnu informací mezi nezávislými orgány dohledu. Uvedené prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 22 odst. 2.

Or. en

Odůvodnění

Institucionalizovaná spolupráce různých orgánů, které provádějí nezávislý dohled, by vedla k nárůstu byrokracie s malou přidanou hodnotou. Vzhledem k tomu, že toto nařízení bude přímo použitelné v členských státech, je zřejmě zbytečné vytvářet síť k uplatňování tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že v jednom členském státě může existovat několik orgánů, je rovněž sporné, zda je taková institucionalizovaná síť proveditelná. Postačí stanovit spolupráci v případech přeshraničních stížností (č. 17 odst. 4).

Pozměňovací návrh 78

Návrh nařízení Čl. 19 – odst. 1

Znění navržené Komisí

1. Jakákoli strana s legitimním zájmem má právo se odvolat proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým podle tohoto nařízení příslušnými orgány, řídicím orgánem přístavu nebo **nezávislým orgánem dohledu** k odvolacímu orgánu, který je nezávislý na zúčastněných stranách. Odvolacím orgánem může být soud.

Pozměňovací návrh

1. Jakákoli strana s legitimním zájmem má právo se odvolat proti rozhodnutím nebo jednotlivým opatřením přijatým podle tohoto nařízení příslušnými orgány, řídicím orgánem přístavu nebo **orgánem určeným podle článku 17** k odvolacímu orgánu, který je nezávislý na zúčastněných stranách. Odvolacím orgánem může být soud.

Or. en

Odůvodnění

Aby se zabránilo nedorozuměním, je třeba zohlednit nové znění článku 17.

Pozměňovací návrh 79

Návrh nařízení Čl. 20 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi příslušná ustanovení nejpozději do 1. července **2015** a bezodkladně pak veškeré následné související změny.

Pozměňovací návrh

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení ustanovení tohoto nařízení a přijmou veškerá opatření nezbytná pro zajištění jejich provádění. Tyto sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy oznámí Komisi příslušná ustanovení nejpozději do 1. července **2018** a bezodkladně pak veškeré následné související změny.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení pravděpodobně nevstoupí v platnost před rokem 2014/2015. Proto je třeba v článku 25 změnit datum, kdy nařízení vstoupí v platnost, na rok 2018 (místo roku 2015), aby členské státy mohly provést nezbytné změny. Všechna příslušná data tak byla jednotně změněna z roku 2015 na rok 2018.

Pozměňovací návrh 80

Návrh nařízení Čl. 21 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 14 je svěřena Komisi na dobu *neurčitou*.

Pozměňovací návrh

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 14 je svěřena Komisi na dobu *pěti let ode dne ... **.
Komise vypracuje zprávu o přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

*** Úř. věst.: vložte prosím datum: vložte, prosím, datum vstupu tohoto nařízení v platnost.**

Or. en

Odůvodnění

Doba trvání přenesení pravomoci na Komisi by měla být omezena na pět let s možností prodloužení, pokud budou dodrženy určité podmínky, např. vypracování zprávy, a pokud Evropský parlament nebo Rada nevznesou námitky. Tento pozměňovací návrh přihlíží k novému standardnímu znění pro akty v přenesené pravomoci.

Pozměňovací návrh 81

Návrh nařízení Článek 22

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Článek 22

vypouští se

Postup ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Or. en

Odůvodnění

Článek 22 o postupu ve výboru je zbytečný, neboť ustanovení o prováděcích aktech v článku 18 byla vypuštěna.

Pozměňovací návrh 82

Návrh nařízení Článek 23

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrh

Nejpozději tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise

Pro účely hodnocení fungování a účinnosti tohoto nařízení budou

Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování a účinnosti tohoto nařízení, kterou případně doprovodí dalšími vhodnými návrhy.

Evropskému parlamentu a Radě předloženy dvě zprávy. Nejpozději tři roky po vstupu tohoto nařízení v platnost předloží Komise **zprávu v polovině prováděcího období a nejpozději šest let po vstupu** tohoto nařízení **v platnost předloží zprávu**, kterou případně doprovodí dalšími vhodnými návrhy.

Or. en

Odůvodnění

Má-li být zpráva, doplněná o vhodné návrhy změn tohoto nařízení, předložena pouze tři roky po vstupu nařízení v platnost, nebude k dispozici dostatek času pro náležité posouzení toho, zda ustanovení nařízení měla požadované dopady. Proto se navrhuje provést po třech letech přezkum v polovině období a závěrečnou zprávu (případně doplněnou o nové návrhy) předložit po šesti letech.

Pozměňovací návrh 83

Návrh nařízení Čl. 24 – odst. 2

Znění navržené Komisí

2. Smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před dnem **[datum přijetí nařízení]**, které nespĺňují podmínky podle odstavce 1, zůstanou v platnosti až do vypršení jejich platnosti, ale nikoli po 1. červenci **2025**.

Pozměňovací návrh

2. Smlouvy o poskytování přístavních služeb uzavřené před dnem ... * ..., které nespĺňují podmínky podle odstavce 1, zůstanou v platnosti až do vypršení jejich platnosti, ale nikoli po 1. červenci **2023**.

*** Pro Úř. věst.: vložte prosím datum: datum přijetí nařízení.**

Or. en

Odůvodnění

Je důležité, aby existovala možnost přechodného období, ačkoli by nemělo být příliš dlouhé, jinak provedení nařízení nevytvoří rovné podmínky.

Pozměňovací návrh 84

Návrh nařízení Čl. 25 – odst. 2

Znění navržené Komisí

Použije se s účinkem ode dne 1. července
2015.

Pozměňovací návrh

Použije se s účinkem ode dne 1. července
2018.

Or. en

Odůvodnění

Toto nařízení pravděpodobně nevstoupí v platnost před rokem 2014/2015. Proto je třeba v článku 25 změnit datum, kdy nařízení vstoupí v platnost, na rok 2018 (místo roku 2015), aby členské státy mohly provést nezbytné změny. Všechna příslušná data tak byla jednotně změněna z roku 2015 na rok 2018.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Souvislosti

V návrhu Komise se uvádí, že jeho záměrem je přispět k dosažení cíle účinnějšího, vzájemně propojenějšího a udržitelnějšího fungování sítě TEN-T vytvořením rámce, který zlepší výkonnost všech přístavů a pomůže jim vyrovnat se se změnami v požadavcích na dopravu a logistiku.

Mezi hlavní cíle návrhu patří modernizace přístavních služeb a činností a vytvoření rámcových podmínek, jež do přístavů přilákají investice. Tímto nařízením se Komise snaží bojovat proti slabému konkurenčnímu tlaku a případnému zneužívání trhu, a zvýšit tak účinnost přístavních služeb.

Z kapitoly II o přístupu na trh bylo vyňato odbavování nákladu a osobní doprava, neboť jsou často organizovány prostřednictvím koncesních smluv, a proto spadají do působnosti směrnice o udělování koncesí. Z toho důvodu je nezbytné zvážit toto nařízení společně se směrnicí .../... (o udělování koncesí).

Důležitou podmínkou spravedlivé hospodářské soutěže přístavů za rovných podmínek je jasný rámec pravidel pro státní podporu. Komise se v současnosti věnuje modernizaci státní podpory v oblasti financování infrastruktury a hlavní směry přijme pravděpodobně na začátku roku 2014.

Návrh je v souladu s dalšími významnými politikami a cíli EU, např. bílou knihou o dopravě, nástrojem pro propojení Evropy a iniciativou „modré pásmo“.

Nařízení se použije na všechny námořní přístavy uvedené v hlavních směrech rozvoje TEN-T a podle Komise předejde další zátěži pro ty přístavy, které již fungují dobře, a vytvoří podmínky pro to, aby ostatní přístavy mohly řešit své strukturální problémy.

Postoj zpravodaje

Zpravodaj podporuje návrh Komise v řadě ohledů, přesto by rád předložil několik pozměňovacích návrhů, které podle něj návrh vylepší.

Aby se předešlo jakýmkoli nejasnostem, zaměnil zpravodaj pojem „přístavy uvedené v transevropské dopravní síti“ za „**námořní přístavy** uvedené v transevropské dopravní síti“, jež přesně vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení. Je vhodné poznamenat, že i členské státy se mohou dobrovolně rozhodnout, že nařízení použijí i na jiné přístavy, které nejsou nutně zahrnuty do hlavních směrů TEN-T.

Z nařízení byla vypuštěna zmínka o „hloubení“, neboť zpravodaj souhlasí s názorem, že se nejedná o službu nabízenou přímo uživatelům, ale o prostředek, který zajišťuje přístup do přístavu a má obvykle podobu údržbového hloubení srovnatelného s prolamováním ledu. Řídící orgán přístavu by tak měl mít možnost rozhodovat o způsobech organizace hloubení,

keré by nemělo spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení.

Sociální ustanovení upravující režim práce v přístavech byla z nařízení rovněž vypuštěna a přesunuta do odvětvového sociálního dialogu, jenž byl zahájen dne 19. června 2013. Zpravodaj však považuje za důležité doplnit seznam minimálních kritérií o vnitrostátní sociální standardy. Příslušný orgán by měl také posílit práva zaměstnanců pro případ, že dojde k převodu podniků či závodů.

Zpravodaj se domnívá, že kromě územních omezení v přístavech i v případě závazků veřejné služby je třeba za pádný důvod k omezení počtu poskytovatelů služeb považovat i prostorové omezení na moři a velikost trhu, aby byla zohledněna různá velikost přístavů a jejich zeměpisné rysy. Pokud je v zájmu zajištění bezpečných, zabezpečených a k životnímu prostředí šetrných přístavních činností nezbytné omezit počet poskytovatelů služeb, měl by řídicí orgán mít možnost k tomuto opatření přistoupit.

Zpravodaj se domnívá, že lodivodské služby by rovněž měly být vyňaty z ustanovení kapitoly II tohoto nařízení, neboť mají mimořádný význam pro bezpečné a zabezpečené přístavní činnosti. O organizaci těchto služeb by měly rozhodovat členské státy a neměla by být harmonizována s novými pravidly přístupu na trh.

Pokud jde o účtování poplatků za infrastrukturu, zpravodaj pozměnil návrh tak, aby přístavy měly možnost stanovit poplatky nezávisle a na základě své obchodní strategie. Za tím účelem omezil pravomoc Komise přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se podpory ekologické lodní dopravy. Poskytuje také větší prostor obchodním jednáním mezi řídicím orgánem přístavu a uživatelem přístavu, jež však musí dodržovat určité klíčové zásady.

Pravomoc Komise přijímat akty v přenesené pravomoci by měla být přísně omezena na klasifikaci plavidel a paliv. Komise by měla přihlídnout k environmentálnímu indexu lodí a pokroku, kterého bylo dosaženo na základě World Ports Climate Initiative, aby byla společná klasifikace plavidel a paliv stanovena v souladu s mezinárodními normami. Systémy klasifikace by měly sloužit pouze jako základ, který umožňuje stanovit různé ceny, neměly by se však dotýkat pravomoci řídicího orgánu přístavu stanovit výši poplatků nezávislým způsobem v souladu s platnými pravidly.

Zpravodaj souhlasí s myšlenkou vést s uživateli přístavu konzultace. V současnosti je to však v mnoha přístavech již běžná praxe. Proto je třeba vyvarovat se univerzálnímu uspořádání a poskytnout prostor různým ujednáním za předpokladu, že budou se všemi uživateli vedeny náležité konzultace.

Místo nezávislého orgánu dohledu používá zpravodaj „nezávislý dohled“, aby se důraz nekladl na vytvoření orgánu, ale spíše na úkoly, které by takový orgán měl vykonávat. Svými pozměňovacími návrhy jasně stanoví, že stávající orgány by tuto úlohu mohly případně nadále plnit, což by nevytvořilo žádnou dodatečnou byrokratickou zátěž.

S ohledem na reálný harmonogram a s vědomím, že je důležité toto nařízení urychleně provést, zpravodaj změnil datum vstupu tohoto nařízení v platnost na 1. července 2018.

Zpravodaj také zlepšil aspekty návrhu Komise, s nimiž souhlasí. Ve svých pozměňovacích

návrzích zdůraznil, že řídicí orgán přístavu musí být nezávislý, aby mohl jednat v souladu se svou ekonomickou strategií, přičemž musí dodržovat určité klíčové zásady. Zpravodaj se také snaží předejít nárůstu administrativní zátěže spojené s uplatňováním tohoto nařízení. Nařízení by všeobecně vzato mělo zajistit přístavům právní jistotu a mělo by mít pozitivní dopady na úspěšné fungování sítě TEN-T.