

I

(Jogalkotási aktusok)

RENDELETEK

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS (EU) 2017/352 RENDELETE

(2017. február 15.)

a kikötői szolgáltatások nyújtását és a kikötők pénzügyi átláthatóságára vonatkozó közös szabályokat biztosító keretrendszer létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,a rendes jogalkotási eljárás keretében ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A kikötőket teljes körűen integrálni kell a gördülékenyen működő szállítási és logisztikai láncba annak érdekében, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat és a belső piac tovább bővüljön, és mind kiaknázásuk, mind működésük hatékonyabb legyen. Ehhez a hatékony kikötőhasználatot elősegítő modern kikötői szolgáltatásokra és kedvező beruházási feltételekre van szükség, melyek révén a kikötők a jelen és a jövő szállítási és logisztikai igényeinek megfelelően fejlődhetnek.
- (2) A kikötők hozzájárulnak az európai iparágak hosszú távú versenyképességéhez a világ piacain, ugyanakkor hozzáadott értéket és munkahelyeket is teremtenek az Unió valamennyi part menti régiójában. A tengeri szállítási ágazat előtt álló feladatok teljesítése, valamint a szállítási és logisztikai lánc hatékonyságának és fenntarthatóságának javítása érdekében elengedhetetlen, hogy „A kikötők mint a növekedés motorjai” című, 2013. május 23-i bizottsági közleményben foglalt, az adminisztráció egyszerűsítésével kapcsolatos intézkedések végrehajtására e rendelet végrehajtásával párhuzamosan kerüljön sor.
- (3) „A második egységes piaci intézkedéscsomag – Együtt egy újfajta növekedésért” című 2012. október 3-i közleményében a Bizottság újfent felhívta a figyelmet arra, hogy a tengeri szállítás vonzereje függ a kikötői szolgáltatások elérhetőségétől, hatékonyságától és megbízhatóságától, továbbá arra is, hogy foglalkozni kell az állami finanszírozás és a kikötői díjak átláthatóságának, a kikötői adminisztráció egyszerűsítésének, valamint a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó korlátozások felülvizsgálatának kérdésével.

⁽¹⁾ HL C 327., 2013.11.12., 111. o.

⁽²⁾ HL C 114., 2014.4.15., 57. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2016. december 14-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2017. január 23-i határozata.

- (4) A kikötői szolgáltatások piacához való hozzáférés megkönnyítésével és a tengeri kikötők pénzügyi átláthatóságának és önállóságának bevezetésével a kikötőhasználók színvonalasabb és hatékonyabb szolgáltatásokat vehetnek igénybe, és kedvezőbb feltételek jönnek létre a kikötői beruházásokhoz, ami hozzájárul ahhoz is, hogy a szállítási szolgáltatásokat igénybe vevők kiadásai csökkenjenek, a rövid távú tengeri fuvarozás fellendüljön, és a tengeri szállítás szorosabban összefonódjon a vasúti, belvízi, valamint közúti szállítással.
- (5) A vám eljárások egyszerűsítése a versenyképesség szempontjából jelentős gazdasági előnyt eredményezhet a kikötők számára. A tisztességes verseny előmozdítása és a vámalakíságok enyhítése céljából fontos, hogy a tagállamok illetékes hatóságai megfelelő és hatékony kockázatalapú megközelítést alkalmazzanak. Ezért szükséges, hogy a Bizottság a tengeri kikötőket igénybe vevőkre vonatkozó nyilatkozattételi követelmények enyhítése és a tisztességtelen verseny megszüntetése céljából megfelelő intézkedéseket vegyen fontolóra.
- (6) A kikötői infrastruktúrák és a kikötői szolgáltatások finanszírozásával, illetve a használatukra vonatkozó díjszabással kapcsolatos átlátható, tisztességes és megkülönböztetésmentes rendelkezéseket magában foglaló egyértelmű keretrendszer létrehozása alapvető szerepet játszik annak biztosításában, hogy a kikötők üzleti stratégiája és beruházási tervei, valamint adott esetben a kikötőkre vonatkozó általános nemzeti szakpolitikai keretrendszer teljes mértékben összhangban legyenek a versenyszabályokkal. Az állami támogatások tisztességes és hatékony ellenőrzését, és ily módon a piaci torzulások megakadályozását különösen a pénzügyi kapcsolatok átláthatósága teheti lehetővé. A Tanács ezért 2014. június 5-i következtetéseiben felszólította a Bizottságot a tengeri kikötőknek nyújtott állami támogatásra vonatkozó irányelvek megvizsgálására annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a tisztességes versenyt és a kikötői beruházások stabil jogi keretét.
- (7) Az uniós tengeri közlekedés túlnyomórészt az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ létrehozott transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőin halad át. Annak érdekében, hogy e rendelet céljait sikerüljön arányos módon úgy megvalósítani, hogy a szabályozás más kikötőkre ne rójon szükségtelen terheket, hatályát a transzeurópai közlekedési hálózat tengeri kikötőire kell korlátozni, amelyek mindegyike jelentős szerepet tölt be az európai szállítási rendszerben vagy azért, mert a teljes uniós teherszállításnak, illetve az utasok létszámának több mint 0,1 %-a halad át rajta, vagy pedig azért, mert javítja a szigetek és a peremterületek regionális megközelíthetőségét. E rendeletnek azonban lehetővé kell tennie a tagállamok számára, hogy eldöntsék, alkalmazni kívánják-e a rendeletet az átfogó hálózatnak a legkülső régiókban fekvő tengeri kikötőire. A tagállamoknak olyan eltérések bevezetésére is lehetőséget kell kapniuk, amelyekkel elkerülhető, hogy aránytalan adminisztratív terhek háruljanak az átfogó hálózat azon tengeri kikötőire, amelyek éves forgalma nem indokolja e rendelet teljes körű alkalmazását.
- (8) A nyílt tengeri révkalauz-szolgáltatások nincsenek közvetlen hatással a kikötők hatékony működésére, mivel nem a kikötőbe történő közvetlen belépést vagy az onnan történő kilépést szolgálják, következésképp nem indokolt, hogy a rendelet hatálya alá tartozzanak.
- (9) E rendelet semmiképpen sem sértheti a tengeri kikötőkkel kapcsolatos tulajdonjogi rendre alkalmazandó tagállami szabályokat, és lehetővé kell tennie az egyes tagállamokban a különböző kikötői struktúrák fenntartását.
- (10) Ez a rendelet nem ír elő meghatározott kikötőüzemeltetési modellt, és semmilyen módon sem érinti a tagállamok azon hatáskörét, hogy az uniós joggal összhangban nem gazdasági jellegű általános érdekű szolgáltatásokat nyújtsanak. Többféle kikötőüzemeltetési modell lehetséges, feltéve hogy betartják a kikötői szolgáltatások nyújtásának keretrendszerét és a pénzügyi átláthatóságra vonatkozó közös szabályokat az e rendeletben meghatározottak szerint.
- (11) A Szerződésekben meghatározott általános elvekkel összhangban a kikötői szolgáltatóknak lehetőséget kell kapniuk arra, hogy szabadon nyújtsák szolgáltatásaikat az e rendelet hatálya alá tartozó kikötőkben. Lehetővé kell tenni azonban, hogy az említett szabadságot bizonyos feltételekhez kössék.
- (12) Ez a rendelet nem korlátozhatja a kikötőt üzemeltető szervet vagy az illetékes hatóságot a díjszabási rendszerének kialakításában, amennyiben a vízi járművek üzemeltetői vagy a rakománytulajdonosok által fizetendő kikötőhasználati díjak átláthatók, mindenekelőtt könnyen meghatározhatók, megkülönböztetésmentesek, és hozzájárulnak az infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények fenntartásához és fejlesztéséhez, valamint a szállítási műveletek végzéséhez vagy elősegítéséhez szükséges szolgáltatások nyújtásához a kikötőt üzemeltető szerv hatáskörébe tartozó kikötők területén belül és az azokhoz vezető vízi útvonalakon.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

- (13) A hatékony, biztonságos és környezetbarát kikötőüzemeltetés érdekében a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatókat arra kötelezze, hogy azok képesek legyenek igazolni a szolgáltatás nyújtásához előírt bizonyos minimumkövetelmények teljesítését. Az említett minimumkövetelményeknek egyértelműen meghatározott feltételekre kell korlátozódniuk, és a követelményeknek átláthatónak, objektívnek, megkülönböztetésmentesnek, arányosnak és a kikötői szolgáltatás szempontjából relevánsnak kell lenniük. E rendelet általános céljaival összhangban a minimumkövetelményeknek a kikötői szolgáltatások magas színvonalának biztosításához kell hozzájárulniuk, és azok nem eredményezhetik új piaci akadályok bevezetését.
- (14) Fontos szempont, hogy a kikötőt üzemeltető szerv kérelmére minden kikötői szolgáltató képes legyen bizonyítani, hogy – a szükséges személyzet és felszerelés rendelkezésre bocsátásával – ki tud szolgálni legalább egy bizonyos számú vízi járművet. A szolgáltatóknak alkalmazniuk kell a vonatkozó rendelkezéseket és szabályokat, többek között az alkalmazandó munkajogi szabályokat és a releváns kollektív szerződéseket, valamint az adott kikötő minőségi követelményeit.
- (15) Annak megállapításakor, hogy a kikötői szolgáltató teljesíti-e a jó hírnévvel kapcsolatos követelményeket, az illetékes hatóságnak vagy a kikötőt üzemeltető szervnek mérlegelnie kell, hogy fennállnak-e olyan nyomós okok, amelyek alapján a kikötői szolgáltató megbízhatósága kétségbe vonható, mint például súlyos bűncselekménnyel kapcsolatban kiszabott elítélés vagy büntetés, vagy az alkalmazandó uniós vagy tagállami jog súlyos megsértése.
- (16) A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a kikötői szolgáltatások adott kikötőben való nyújtásához előírják a szociális és a munkajogi kötelezettségeknek való megfelelést.
- (17) A tagállamoknak tájékoztatniuk kell a Bizottságot, mielőtt lobogóviselési kötelezettséget írnak elő a túlnyomórészt vontatási vagy kikötési műveletekre használt vízi járművekre vonatkozóan. E döntésnek megkülönböztetésmentesnek kell lennie, átlátható és objektív feltételeken kell alapulnia, és nem eredményezhet aránytalan piaci akadályokat.
- (18) Amennyiben a kikötői szolgáltatás nyújtására való jogosultság bizonyos minimumkövetelmények teljesítéséhez van kötve, a jogosultság odaítélésére szolgáló eljárásnak átláthatónak, objektívnek, megkülönböztetésmentesnek és arányosnak kell lennie, és lehetővé kell tennie a kikötői szolgáltatók számára a szolgáltatásnyújtás időben való megkezdését.
- (19) Mivel a kikötők területe földrajzi értelemben behatárolt, egyes esetekben a kikötői szolgáltatásokat nyújtók száma korlátozható a rendelkezésre álló földterület vagy vízparti terület szűkössége, a kikötői infrastruktúra jellemzői vagy a kikötői forgalom jellege miatt vagy a biztonságos és környezeti szempontból fenntartható kikötői tevékenység biztosítása érdekében.
- (20) A kikötői szolgáltatók számának korlátozását egyértelmű és objektív okokkal kell megindokolni, a korlátozás pedig nem eredményezhet aránytalan piaci akadályokat.
- (21) A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak – többek között az interneten és adott esetben az Európai Unió Hivatalos Lapjában – közzé kell tennie azon szándékát, hogy valamely kikötői szolgáltatásra vonatkozóan kiválasztási eljárást folytat le. E közzétételnek tartalmaznia kell a kiválasztási eljárásra, a pályázatok benyújtásának határidejére, az értékelési szempontokra, valamint a pályázatok elkészítéséhez szükséges dokumentumok hozzáférhetőségére vonatkozó információkat.
- (22) Az átláthatóság és az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében, amennyiben egy szerződés feltételeit a szerződés érvényességének ideje alatt úgy módosítják, hogy a szerződés jellege lényegesen megváltozik az eredeti szerződéshez képest, következőképp a felek azon szándékáról tanúskodik, hogy a szerződés lényeges feltételeit újratárgyalják, az eljárást új szerződéskötésnek kell tekinteni.
- (23) Ez a rendelet nem sértheti a tagállamok azon jogát, hogy a kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatban közszolgáltatási kötelezettséget írjanak elő.
- (24) Az Unió számos tengeri kikötővel rendelkezik, amelyekben a kikötői szolgáltatások megszervezése különböző modelleket követ. Nem volna ezért helyes egyetlen modell kötelező előírása. A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság számára lehetővé kell tenni egy adott kikötői szolgáltatást nyújtók számának korlátozását, amennyiben egy vagy több ok ezt indokolja.

- (25) A 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ 34. cikke úgy rendelkezik, hogy egyes tevékenységek folytatására irányuló végrehajtandó szerződések nem tartoznak az irányelv hatálya alá, ha a tagállam vagy a közszolgáltató ajánlatkérő bizonyítani tudja, hogy abban a tagállamban, ahol a tevékenységet folytatják, a tevékenység közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott. Az ilyen esetek fennállásának megállapításához a 2014/25/EU irányelv 35. cikkében foglalt eljárást kell alkalmazni. Következésképpen, amennyiben az említett eljárás révén megállapítást nyer, hogy egy adott kikötői ágazat vagy alágazat a hozzátartozó kikötői szolgáltatásokkal együtt közvetlen módon ki van téve a versenynek, helyénvaló, hogy nem kell rá alkalmazni az e rendeletben előírt, piaca jutási korlátozásra vonatkozó szabályokat.
- (26) A kikötői szolgáltatók számbeli korlátozására irányuló szándékot a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak előzetesen közzé kell tennie és teljes körűen meg kell indokolnia, lehetőséget biztosítva az érdekelt feleknek a véleménynyilvánításra, kivéve abban az esetben, ha a piaci verseny miatt engedélyezett eltérés alkalmazandó.
- (27) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság maga nyújt kikötői szolgáltatást, vagy a szolgáltatásnyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve ellenőrzött, jogilag különálló szervezetet bíz meg, intézkedéseket kell hozni az összeférhetetlenség elkerülése érdekében, valamint – ha a kikötői szolgáltatók száma korlátozva van – a kikötői szolgáltatások piacára tisztességes és átlátható módon történő bejutás biztosítása érdekében. Ezen intézkedések közé tartozhat többek között az, hogy a kikötői szolgáltatók számának korlátozásáról szóló döntés meghozatalával a kikötőt üzemeltető szervtől vagy az illetékes hatóságtól független, érintett nemzeti hatóságot bízna meg.
- (28) A minimumkövetelmények bevezetésének és a kikötői szolgáltatók számbeli korlátozásának lehetősége nem akadályozhatja a tagállamokat abban, hogy kikötőikben korlátlanul biztosítsák a szolgáltatásnyújtás szabadságát.
- (29) A kikötői szolgáltatók kiválasztására irányuló eljárást és eredményét közzé kell tenni, az eljárásnak pedig megkülönböztetésmentesnek, átláthatónak és minden érdekelt fél számára nyitottnak kell lennie.
- (30) A kikötői szolgáltatók számának a közszolgáltatási kötelezettségek miatti korlátozását kizárólag olyan közérdekre való hivatkozással lehet indokolni, amelynek eredményeképp biztosítottá válik minden felhasználó számára a kikötői szolgáltatáshoz való hozzáférés, a felhasználók bizonyos kategóriái számára a szolgáltatás egész évben való rendelkezésre állása és megfizethetősége, továbbá a kikötői műveletek biztonsága, környezeti fenntarthatósága és a területi kohézió.
- (31) Bár a közszolgáltatási kötelezettségeket a nemzeti hatóságok határozzák meg és írják elő, e rendelet alkalmazásában nem tekintendő közszolgáltatási kötelezettségnek az uniós vagy nemzeti jog által előírt azon általános kötelezettség, melynek értelmében a kikötőknek megkülönböztetésmentesen és akadályoztatás nélkül be kell engedniük minden olyan hajót, amely fizikailag képes a kikötőbe behajózni és ott kikötni.
- (32) Ez a rendelet nem zárhatja ki annak lehetőségét, hogy az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében végzett tevékenységeket ellentételezzék, feltéve, hogy az említett ellentételezés során betartják az állami támogatásra vonatkozó szabályokat. Amennyiben azok a szolgáltatások, amelyekre közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő, általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek, szükséges a 2012/21/EU bizottsági határozatnak⁽²⁾ és a 360/2012/EU bizottsági rendeletnek⁽³⁾ való megfelelés, valamint „A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály” című, 2012. január 11-i bizottsági közlemény szem előtt tartása.
- (33) Több kikötői szolgáltató esetén a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság nem tehet különbséget a kikötői szolgáltatók között, különösen nem olyan vállalkozások és szervek előnyére, amelyekben maga is részesedéssel rendelkezik.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

⁽²⁾ A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 360/2012/EU rendelete (2012. április 25.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. és 108. cikkének az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó vállalkozások számára nyújtott csekély összegű támogatásokra való alkalmazásáról (HL L 114., 2012.4.26., 8. o.).

- (34) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság számára lehetővé kell tenni annak eldöntését, hogy a kikötői szolgáltatásokat maga kívánja-e biztosítani, vagy közvetlenül egy belső szolgáltatót bíz meg e szolgáltatások nyújtásával. Amennyiben a kikötői szolgáltatók számára vonatkozó korlátozás van érvényben, a belső szolgáltatók általi szolgáltatásnyújtásnak arra a kikötőre vagy azokra a kikötőkre kell korlátozódnia, amely vagy amelyek tekintetében kijelölték őket, kivéve abban az esetben, ha a piaci verseny miatt engedélyezett eltérés alkalmazandó.
- (35) A kikötői szolgáltatást nyújtó vállalkozások személyzete számára a megfelelő szintű szociális védelem biztosítását továbbra is tagállami hatáskörben kell meghagyni. E rendelet nem érinti a tagállamok szociális és munkajogi szabályainak alkalmazását. Egyértelművé kell tenni, hogy amennyiben a 2001/23/EK tanácsi irányelv⁽¹⁾ nem alkalmazandó, abban az esetben, ha a kikötői szolgáltatási szerződés megkötésével megváltozik a kikötői szolgáltató, a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság előírhatja azt, hogy az előző kikötői szolgáltató munkaszerződésből vagy munkaviszonyból eredő, a változás időpontjában érvényes jogai és kötelezettségei átszálljanak az újonnan kijelölt kikötői szolgáltatóra.
- (36) Amennyiben az e rendeletben előírt intézkedések személyes adatok kezelésével járnak, az adatok kezelését az alkalmazandó uniós joggal és különösen az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelettel⁽²⁾ összhangban kell végezni.
- (37) Egy olyan összetett és versenyző ágazatban, mint a kikötői szolgáltatások ágazata, a személyzet alap-, illetve rendszeres továbbképzése alapvető jelentőségű a szolgáltatások minőségének biztosításához és a kikötői dolgozók egészségének és biztonságának védelméhez. A tagállamoknak ezért gondoskodniuk kell arról, hogy a kikötői szolgáltatók megfelelő képzést biztosítsanak az alkalmazottaiknak.
- (38) Számos kikötőben a rakománykezelési és az utasforgalmi szolgáltatások piacára való bejutás közbeszerzési szerződések révén történik. Az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy az illetékes hatóságoknak e szerződések odaítélésekor az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvei szerint kell eljárniuk. Ezért, bár e rendelet II. fejezete nem alkalmazandó a rakománykezelési és az utasforgalmi terminálon nyújtott szolgáltatásokra, a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy szabadon döntsenek arról, hogy alkalmazzák-e a II. fejezet szabályait az említett két szolgáltatásra, vagy a rakománykezelési és az utasforgalmi terminálon nyújtott szolgáltatások tekintetében – a Bíróság ítélezési gyakorlatában meghatározott fő elvek tiszteletben tartása mellett – a piacra jutásra vonatkozó, hatályos nemzeti jogukat tartják fenn.
- (39) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.960. sz. állásfoglalása szerint minden révkalauz-szolgáltatás rendkívül magas szakértelmet és helyismeretet igényel a révkalauz részéről. Ezen túlmenően a révkalauz-szolgáltatás általában kötelező, és gyakran maguk a tagállamok szervezik vagy nyújtják. Ezenkívül a 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽³⁾ azzal bízta meg a révkalauzokat, hogy jelentsék az illetékes hatóságoknak, ha bármiféle olyan látható rendellenességet észlelnek, amely veszélyezteti a vízi jármű biztonságos útját, vagy amely a tengeri környezetet veszélyeztetheti, vagy arra ártalmas lehet. Ezen túlmenően fontos, hogy – amennyiben azt a biztonsági körülmények megengedik – a kikötői hatékonyság javítása és különösen a rövid távú tengeri fuvarozás élénkítése érdekében valamennyi tagállam ösztönözze a révkalauzi mentesítő igazolás vagy azzal egyenértékű mechanizmusok használatát. A közérdekű funkciók és a kereskedelmi megfontolások közötti potenciális összeütközések elkerülése érdekében e rendelet II. fejezetét nem kell alkalmazni a révkalauz-szolgáltatásokra. Mindazonáltal a tagállamok számára lehetőséget kell adni annak eldöntésére, hogy alkalmazzák-e a II. fejezetet a révkalauz-szolgáltatásokra. Amennyiben úgy döntenek, hogy alkalmazzák, a döntésről a vonatkozó információk terjesztésének biztosítása céljából tájékoztatni kell a Bizottságot.
- (40) Az uniós versenyjogi szabályok sérelme nélkül e rendelet nem érinti a tagállamok azon jogát, hogy adott esetben szabályozzák a díjszabást annak elkerülése érdekében, hogy a kikötői szolgáltatók túlzott díjakat számoljanak fel a kikötői szolgáltatásokért olyan esetekben, amikor a kikötői szolgáltatások piacának jellegéből adódóan nem alakulhat ki tényleges verseny.

⁽¹⁾ A Tanács 2001/23/EK irányelve (2001. március 12.) a munkavállalók jogainak a vállalkozások, üzletek vagy ezek részeinek átruházása esetén történő védelmére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről (HL L 82., 2001.3.22., 16. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (általános adatvédelmi rendelet) (HL L 119., 2016.5.4., 1. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelve (2009. április 23.) a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről (HL L 131., 2009.5.28., 57. o.).

- (41) Az egyrészről az állami finanszírozásban részesülő tengeri kikötők, valamint a kikötői szolgáltatók, másrészről a közigazgatási szervek közötti pénzügyi kapcsolatokat átláthatóvá kell tenni az egyenlő versenyfeltételek biztosítása és a piaci torzulások elkerülése érdekében. Ebben a tekintetben a 2006/111/EK bizottsági irányelvben ⁽¹⁾ meghatározott, a pénzügyi kapcsolatok átláthatóságára vonatkozó elveket a címzették egyéb kategóriáira is ki kell terjesztenie, az említett irányelv hatályának sérelme nélkül.
- (42) Az uniós kikötők közötti tisztességtelen verseny megelőzése érdekében ebben a rendeletben a pénzügyi kapcsolatok átláthatóságára vonatkozó szabályokat kell előírni, különösen mivel a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező kikötők az 1316/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽²⁾ létrehozott Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében nyújtott uniós támogatást igényelhetnek.
- (43) Az egyenlő versenyfeltételek, az állami források odaítélésével és felhasználásával kapcsolatos átláthatóság biztosítása, valamint a piaci torzulások elkerülése érdekében elő kell írni, hogy amennyiben egy állami finanszírozásban részesülő kikötőt üzemeltető szerv szolgáltatóként is működik, külön-külön könyvelést vezessen a kikötőt üzemeltető szervként végzett állami finanszírozású tevékenységeiről, illetve a versenyalapon folytatott tevékenységeiről. Az állami támogatásra vonatkozó szabályok betartásáról azonban minden esetben gondoskodni kell.
- (44) Az átláthatóság biztosítása érdekében, amennyiben egy kikötő vagy más szervezet kotrást végez egy kikötő területén belül, külön könyvelést kell vezetnie a kotrással kapcsolatos tevékenységeiről, illetve az egyéb tevékenységeiről.
- (45) Az uniós jognak és a Bizottság előjogainak sérelme nélkül fontos, hogy a Bizottság kellő időben, minden érdekelt féllel konzultálva meghatározza, hogy mely kikötői infrastruktúrát érintő állami beruházás tartozik a 651/2014/EU bizottsági rendelet ⁽³⁾ (általános csoportmentességi rendelet) hatálya alá, és mely infrastruktúra nem tartozik az állami támogatás hatálya alá, figyelembe véve bizonyos infrastruktúrák – többek között a hozzáférést biztosító és a védelmi infrastruktúrák – nem gazdasági jellegét, és feltéve hogy azok minden potenciális felhasználó számára egyenlő feltételekkel, megkülönböztetésmentesen hozzáférhetők.
- (46) A közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó kikötői szolgáltatók által alkalmazott díjak, valamint a tényleges versenynek nem kitett révkalauz-szolgáltatásokért felszámított díjak vonatkozásában nagyobb lehet az árképzéssel való visszaélés kockázata azokban az esetekben, amikor a szolgáltatók monopolhelyzetben vannak. E szolgáltatások tekintetében olyan szabályokat kell előírni, amelyekkel biztosítható, hogy a díjakat átlátható, objektív és megkülönböztetésmentes módon határozzák meg, és azok a nyújtott szolgáltatások költségeivel arányosak legyenek.
- (47) A költséghatékonyság érdekében az egyes kikötők kikötőhasználati díjait átlátható módon, a kikötő üzleti stratégiájával és beruházási terveivel, valamint – adott esetben – az érintett tagállam kikötőkre vonatkozó általános szakpolitikai keretrendszerében foglalt általános követelményekkel összhangban kell meghatározni.
- (48) Ez a rendelet nem érinti a kikötők és ügyfelek azon jogát, hogy – adott esetben – üzleti titoknak minősülő árendegedményben állapodjanak meg. E rendeletnek nem célja előírni az ilyen jellegű árendegedmények nyilvánosságra hozatalát, illetve harmadik felek tudomására hozását. Mindazonáltal a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak a díjak differenciálását megelőzően legalább a standard díjszabást nyilvánosságra kell hoznia.
- (49) A rövid távú tengeri fuvarozás előmozdítása, valamint az átlagon felüli környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony – tengeri vagy szárazföldi – szállítási műveleteket végző vízi járművek odavonzása érdekében lehetővé kell tenni a kikötőhasználati díjak differenciálását. Mindez hozzájárul a környezetvédelmi és az éghajlat-változási politika céljainak eléréséhez és a kikötők és környezetük fenntartható fejlődéséhez, különösen annak köszönhetően, hogy ezzel csökkenthető a kikötőkbe befutó és ott horgonyozó vízi járművek környezeti lábnyoma.

⁽¹⁾ A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közzállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 1316/2013/EU rendelete (2013. december 11.) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, a 913/2010/EU rendelet módosításáról és a 680/2007/EK és 67/2010/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 129. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 651/2014/EU rendelete (2014. június 17.) a Szerződés 107. és 108. cikke alkalmazásában bizonyos támogatási kategóriáknak a belső piaccal összeegyeztethetőségéről (HL L 187., 2014.6.26., 1. o.).

- (50) A kikötőhasználati díjak differenciálása eredményezheti azt, hogy – a kikötő gazdasági stratégiájától, területfejlesztési politikájától vagy üzleti gyakorlatától, illetve adott esetben az érintett tagállam kikötőkre vonatkozó általános szakpolitikájától függően – a felhasználók bizonyos kategóriáinak nem kell kikötőhasználati díjat fizetniük. A felhasználók fenti kategóriái közé tartozhatnak többek között a kórházhajók, a tudományos, kulturális vagy humanitárius missziót teljesítő vízi járművek, a vontatóhajók és a kikötők úszó létesítményei.
- (51) A Bizottságnak a tagállamokkal együttműködésben ki kell dolgoznia a vízi járművek környezetvédelmi díjszabás önkéntes alkalmazásának célját szolgáló egységes besorolási kritériumaira vonatkozó iránymutatásokat, figyelembe véve a nemzetközileg elfogadott standardokat.
- (52) Gondoskodni szükséges arról, hogy egyeztetésre kerüljön sor a kikötők használóival és az egyéb érdekelt felekkel az adott kikötő megfelelő fejlesztéséhez, díjszabási politikájához, teljesítményéhez, valamint a gazdasági tevékenységek odavonására és generálására vonatkozó képességéhez kapcsolódó lényeges kérdésekről. E lényeges kérdések közé tartozik a kikötői szolgáltatások koordinálása a kikötő területén belül, a hátszági kapcsolatok hatékonysága és a kikötői igazgatási eljárások hatékonysága, valamint a környezetvédelmi kérdések. Ezek az egyeztetések nem érintik az említett kérdésekkel kapcsolatos esetleges egyéb konkrét hatásköröket, illetve a tagállamok azon jogát, hogy az említett egyeztetéseket nemzeti szinten folytassák le e kérdésekről. A kikötőt üzemeltető szervnek mindezekelőtt a kikötő fejlesztésére vonatkozó tervekkel kapcsolatban kell egyeztetést folytatniuk a kikötő használóival és az egyéb érdekelt felekkel.
- (53) E rendelet megfelelő és hatékony alkalmazásának biztosítása érdekében a tagállamoknak gondoskodniuk kell egy hatékony panaszkezelési eljárásról.
- (54) E rendelet egységes alkalmazásának biztosítása érdekében a különböző tagállamokban székhellyel rendelkező feleket érintő jogvitákban a tagállami hatóságoknak együtt kell működniük egymással a panaszok kezelése során, és meg kell osztaniuk egymással a panaszok kezelésével kapcsolatos általános információkat.
- (55) Mivel e rendelet céljait, nevezetesen a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó keretrendszer biztosítását és a transzeurópai közlekedési hálózat minden tengeri kikötőjében kedvező befektetési környezetet eredményező keretrendszer létrehozását a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban a kikötői és a kapcsolódó tengeri ágazat európai dimenziója vagy a nemzetközi és határokon átvívelő jellege miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez a rendelet nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (56) A kikötői ágazattal foglalkozó uniós szintű ágazati társadalmi párbeszéd bizottsága biztosítja a keretet a szociális partnerek számára egyrészt a kikötői munkaügyi kapcsolatokhoz köthető szociális kérdésekkel – így például a munkafeltételekkel, az egészségügyi és biztonsági kérdésekkel, a képzési követelményekkel és a szakképesítésekkel – kapcsolatos közös megközelítés kidolgozásához. Az említett keretrendszer kidolgozásakor különös figyelmet kell fordítani a piaci alapú fejleményekre és a technológiai fejlődésre, valamint elő kell segíteni az ágazat vonzóná tételét a fiatal és a női munkavállalók számára, szem előtt tartva az európai tengeri kikötők versenyképessége megőrzésének és a megfelelő munkafeltételek előmozdításának a fontosságát. A kikötői ágazattal foglalkozó uniós szintű ágazati társadalmi párbeszéd bizottsága a szociális partnerek önállóságának teljes körű tiszteletben tartása, valamint a technológia és a szállítási logisztika fejlődésének figyelembevétele mellett felkérést kap arra, hogy iránymutatásokat dolgozzon ki azon képzési követelmények meghatározásához, amelyek segítségével megelőzhető a munkahelyi balesetek és biztosítható a kikötői dolgozók számára a legmagasabb szintű egészség és biztonság. A szociális partnereknek emellett meg kell vizsgálniuk több olyan tengeri kikötői munkaszervezési modellt, amelyek révén minőségi munkahelyeket és a biztonságos munkafeltételeket lehet biztosítani, valamint kezelhető a kikötői munkaerő iránti kereslet ingadozása. Fontos, hogy a Bizottság támogassa és segítse a kikötői ágazattal foglalkozó uniós szintű ágazati társadalmi párbeszéd bizottságának munkáját.
- (57) E rendelet tiszteletben tartja az alapvető jogokat és figyelembe veszi különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által rögzített elveket,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

I. FEJEZET

TÁRGY, HATÁLY ÉS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

1. cikk

Tárgy és hatály

(1) Ez a rendelet:

- a) a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó keretrendszert hoz létre;
- b) közös szabályokat állapít meg a pénzügyi átláthatóság és a kikötői szolgáltatási díjak, valamint a kikötőhasználati díjak vonatkozásában.

(2) E rendeletet a következő kategóriákba tartozó kikötői szolgáltatások (a továbbiakban: kikötői szolgáltatások) nyújtására kell alkalmazni vagy a kikötők területén belül vagy a kikötőkhöz vezető vízi útvonalakon:

- a) tüzelőanyag-ellátás;
- b) rakománykezelés;
- c) kikötés;
- d) utasforgalmi szolgáltatások;
- e) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok összegyűjtése;
- f) révkalauz-szolgáltatás; és
- g) vontatás.

(3) A 11. cikk (2) bekezdése a kotrásra is alkalmazandó.

(4) Ezt a rendeletet az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében felsorolt, a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező valamennyi tengeri kikötőre alkalmazni kell.

(5) A tagállamok határozhatnak úgy, hogy ezt a rendeletet nem alkalmazzák az átfogó hálózatnak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 349. cikkében említett legkülső régiókban fekvő tengeri kikötőire. Amennyiben egy tagállam úgy határoz, hogy nem alkalmazza ezt a rendeletet az említett tengeri kikötőkre, akkor erről a döntéséről tájékoztatja a Bizottságot.

(6) A tagállamok más tengeri kikötőkre is alkalmazhatják ezt a rendeletet. Amennyiben egy tagállam úgy határoz, hogy más tengeri kikötőkre is alkalmazza ezt a rendeletet, erről a döntéséről tájékoztatja a Bizottságot.

(7) E rendelet nem érinti a 2014/23/EU ⁽¹⁾ és a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet ⁽²⁾, valamint a 2014/25/EU irányelvet.

2. cikk

Fogalommeghatározások

E rendelet alkalmazásában:

1. „tüzelőanyag-ellátás”: a vízi jármű meghajtására, illetve a kikötőben rögzített vízi jármű fedélzeti – általános vagy különleges – energiaellátására használt szilárd, folyékony vagy gáznemű tüzelőanyag vagy bármely más energiaforrás szolgáltatása;
2. „rakománykezelés”: a rakomány kezelése a rakományt szállító vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenység megszervezését is, a rakomány behozatala, kivitele vagy tranzitja esetében egyaránt, ideértve az olyan tevékenységeket is, mint a rakománynak a megfelelő rakománykezelő terminálon történő feldolgozása, rögzítése, rögzítésének kioldása, rakodása, szállítása és ideiglenes tárolása a rakomány szállításával közvetlen összefüggésben; ha a tagállamok másként nem határoznak, nem tartozik ide a raktározás, a kiszivattyúzás, az újracsomagolás, sem a rakományon végzett, hozzáadott értéket jelentő egyéb szolgáltatások;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/23/EU irányelve (2014. február 26.) a koncessziós szerződésekről (HL L 94., 2014.3.28., 1. o.).

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

3. „illetékes hatóság”: olyan köz- vagy magánjogi szerv, amely a tagállami jog vagy jogi eszközök alapján helyi, regionális vagy nemzeti szinten jogosult a kikötői tevékenységek megszervezésével vagy igazgatásával összefüggő tevékenységeket folytatni a kikötőt üzemeltető szervvel együttesen vagy azt helyettesítve;
4. „kotrás”: a homok, az üledék vagy egyéb anyagok eltávolítása a vízfenékről a kikötőhöz vezető vízi utakon vagy a kikötőnek a kikötőt üzemeltető szerv hatáskörébe tartozó területén belül, ideértve az eltávolított anyagok ártalmatlanítását is, azzal a céllal, hogy a vízi jármű be tudjon lépni a kikötő területére; a kotrás fogalma magában foglalja mind a kezdeti kotrást (kivitelezési célú kotrási munkák), mind a karbantartás, azaz a vízi út járhatóságának fenntartása céljából végzett kotrást, és nem minősül a felhasználó számára kínált kikötői szolgáltatásnak;
5. „kikötőt üzemeltető szerv”: olyan köz- vagy magánjogi szerv, amelynek a tagállami jog vagy jogi eszközök alapján az a célja, vagy arra van felhatalmazása, hogy – akár egyéb tevékenységekhez kapcsolódóan, akár azoktól elkülönítve – helyi szinten igazgassa és kezelje a kikötői infrastruktúrát és az adott kikötőben a következő feladatok közül egyet vagy többet végezzen: a kikötői közlekedés koordinálása, a kikötői közlekedés irányítása, az érintett kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek koordinálása, és az érintett kikötőben működő üzemeltetők tevékenységeinek ellenőrzése;
6. „kikötés”: a kikötéshez és eloldáshoz kapcsolódó azon szolgáltatások, ideértve a rakpart mentén történő mozgatást is, amelyek a vízi járműveknek a kikötőben vagy a kikötőhöz vezető vízi utakon történő biztonságos üzemeltetéséhez szükségesek;
7. „utasforgalmi szolgáltatások”: az utasok, csomagjaik és gépjárműveik kezelése a szállító vízi jármű és a part között, beleértve e tevékenységek megszervezését, valamint a személyes adatok kezelését és az utasoknak a megfelelő utasterminálon belül történő szállítását is;
8. „révkalauz-szolgáltatás”: egy vízi jármű révkalauz vagy révkalauz-állomás segítségével történő irányítása annak érdekében, hogy az adott vízi jármű biztonságosan befusson a kikötőbe, illetve biztonságosan kifusson a kikötőből a kikötőhöz vezető vízi úton vagy biztonságosan közlekedjen a kikötőn belül;
9. „kikötőhasználati díj”: a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság közvetlen vagy közvetett javára beszedendő díj, amelyet az infrastruktúra, a szolgáltatások és a létesítmények használatáért, többek között az érintett kikötőkhöz vezető vízi utak igénybevételéért, valamint az utasok és a rakomány kezeléséért kell megfizetni, és amely díjba a földterület-bérbeadási díjak, illetve azzal azonos hatású díjak nem tartoznak bele;
10. „a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok összegyűjtése”: a 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben ⁽¹⁾ meghatározottak szerinti, hajókon keletkező hulladék és rakománymaradványok befogadása bármely olyan rögzített, úszó vagy mozgatható létesítménybe, amely alkalmas az említett, hajókon keletkező hulladék és rakománymaradványok fogadására;
11. „kikötői szolgáltatási díj”: az adott szolgáltatás használóira kivetett, a kikötői szolgáltatást nyújtó szolgáltató javára fizetendő díj;
12. „kikötői szolgáltatási szerződés”: hivatalos és jogilag kötelező erejű megállapodás vagy azonos jogi hatással bíró egyéb jogi aktus valamely kikötői szolgáltató és a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság között, amelynek tárgya egy vagy több kikötői szolgáltatás nyújtása, függetlenül attól, hogy a kikötői szolgáltatók kijelölésére milyen formában kerül sor;
13. „kikötői szolgáltató”: bármely természetes vagy jogi személy, aki vagy amely díjazás ellenében egy vagy több kategóriába tartozó kikötői szolgáltatást nyújt vagy nyújtani kíván;
14. „közszolgáltatási kötelezettség”: azon közérdekű kikötői szolgáltatások vagy tevékenységek biztosítása érdekében meghatározott vagy megállapított kötelezettség, amelyeket egy szolgáltató – amennyiben saját gazdasági érdekeit venné figyelembe – nem, vagy nem ugyanolyan mértékben vagy nem ugyanolyan feltételekkel végezne el;
15. „rövid távú tengeri fuvarozás”: teher- és utasszállítás a tengeren a földrajzi értelemben vett Európában található kikötők között, illetve ezen kikötők és az Európán kívüli, de Európával határos, a zárt tengerek mentén tengerparttal rendelkező országok kikötői között;

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.).

16. „tengeri kikötő”: olyan vízi és egyben szárazföldi terület, amely infrastruktúrája és berendezései révén lehetővé teszi elsősorban a vízi járművek fogadását, azok ki- és berakodását, az áruk tárolását, fogadását és feladását, valamint az utasok, a személyzet és más személyek be- és kiszállását; ideértendő továbbá minden egyéb olyan infrastruktúra is, amelyekre a kikötő területén a fuvarozóknak szükségük van;
17. „vontatás”: a vízi jármű kormányzásához vontatóhajóval nyújtott támogatás, amely azt hivatott elősegíteni, hogy a vízi jármű biztonságosan befusson a kikötő területére, biztonságosan kifusson a kikötő területéről, illetve biztonságosan közlekedjen a kikötőben;
18. „kikötőhöz vezető vízi út”: a nyílt tengerről a kikötőbe vezető vízi út, mint például a kikötőbejáratok, a hajózható átjárók, a folyók, a tengeri csatornák és a fjordok, amennyiben a szóban forgó vízi út a kikötőt üzemeltető szerv illetékességi körébe tartozik.

II. FEJEZET

KIKÖTŐI SZOLGÁLTATÁSOK NYÚJTÁSA

3. cikk

A kikötői szolgáltatások szervezése

(1) A tengeri kikötőkben nyújtott kikötői szolgáltatások piacára való bejutás e rendelettel összhangban a következő feltételek teljesítéséhez köthető:

- a) a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó minimumkövetelmények;
- b) a szolgáltatók számának korlátozása;
- c) közszolgáltatási kötelezettségek;
- d) belső szolgáltatókkal kapcsolatos korlátozások.

(2) A tagállamok nemzeti jogukban úgy rendelkezhetnek, hogy a kikötői szolgáltatások egy vagy több kategóriájára vonatkozóan nem írják elő az (1) bekezdésben említett feltételeket.

(3) A kikötői létesítmények, berendezések és felszerelések igénybevételére vonatkozó feltételeknek méltányosnak, ésszerűnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük.

4. cikk

A kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó minimumkövetelmények

(1) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság előírhatja, hogy a kikötői szolgáltatók – ideértve az alvállalkozókat is – teljesítsenek bizonyos minimumkövetelményeket a megfelelő kikötői szolgáltatás elvégzéséhez.

(2) Az (1) bekezdésben említett minimumkövetelmények csak a következőkre vonatkozhatnak:

- a) a kikötői szolgáltató, az általa alkalmazott személyzet, illetve a kikötői szolgáltató tevékenységeit ténylegesen és állandó jelleggel irányító természetes személyek szakmai képesítése;
- b) a kikötői szolgáltató pénzügyi kapacitása;
- c) az adott kikötői szolgáltatás szokásos és biztonságos körülmények között történő nyújtásához szükséges berendezések, valamint a berendezések előírt szintű karbantartásához szükséges kapacitás;
- d) az adott kikötői szolgáltatások elérhetősége valamennyi felhasználó számára, minden kikötőhelyen, megszakítás nélkül, napi 24 órában, egész éven át;
- e) a tengerbiztonsági követelmények, valamint a kikötő, a kikötőhöz vezető utak, a kikötőben található létesítmények és berendezések, illetve a munkavállalók és más személyek biztonságára és védelmére vonatkozó követelmények betartása;
- f) a helyi, tagállami, uniós és nemzetközi környezetvédelmi előírások betartása;

g) az adott kikötő szerinti tagállamban alkalmazandó szociális és munkajogi kötelezettségeknek való megfelelés, ideértve az alkalmazandó kollektív szerződéseknek, személyzeti követelményeknek, a tengerészek munka- és pihenőidejére vonatkozó követelményeknek, valamint a munkaügyi ellenőrzésekre vonatkozó szabályoknak való megfelelést;

h) a kikötői szolgáltató jó hírneve, amelyet a jó hírnévre vonatkozó, alkalmazandó nemzeti jogszabályokkal összhangban kell megállapítani, figyelembe véve minden olyan nyomós okot, amelynek alapján a kikötői szolgáltató megbízhatósága kétségbe vonható;

(3) A (4) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam szükségesnek ítéli, hogy a (2) bekezdés g) pontjának való teljes körű megfelelés érdekében lobogó használatára vonatkozó kötelezettséget írjon elő a területén található kikötőkben túlnyomórészt vontatási vagy kikötési műveletekre használt vízi járművek számára, erről a döntéséről tájékoztatja a Bizottságot még az eljárást megindító hirdetmény közzététele előtt, vagy hirdetmény hiányában a lobogó használatára vonatkozó kötelezettség előírása előtt.

(4) A minimumkövetelményeknek

a) átláthatónak, objektívnek, megkülönböztetésmentesnek, arányosnak, valamint az adott kikötői szolgáltatás kategóriája és jellege szempontjából relevánsnak kell lenniük;

b) mindaddig meg kell felelni, amíg a kikötői szolgáltatások nyújtására való jogosultság érvényes.

(5) Amennyiben a minimumkövetelmények közé tartozik a helyi feltételek konkrét ismerete, a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy az információk megfelelően, átlátható és megkülönböztetésmentes feltételekkel hozzáférhetők legyenek.

(6) Az (1) bekezdésben említett esetekben a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak 2019. március 24-ig, illetve az említett dátum után alkalmazandó minimumkövetelmények esetében a követelmények alkalmazásának kezdő dátuma előtt legalább három hónappal közzé kell tennie a (2) bekezdésben említett minimumkövetelményeket, valamint azt az eljárást, amellyel a kikötői szolgáltatások ezen követelmények szerinti nyújtásának jogát megadja. A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak a kikötői szolgáltatókat előre értesítenie kell a feltételek és az eljárás bármilyen változásáról.

(7) E cikk alkalmazása nem érinti a 7. cikk rendelkezéseit.

5. cikk

Eljárás a minimumkövetelmények teljesítésének biztosítására

(1) A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak átlátható, objektív, megkülönböztetésmentes és arányos módon kell eljárnia a kikötői szolgáltatókkal kapcsolatban.

(2) A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak a 4. cikkel összhangban meghatározott minimumkövetelmények alapján, a kikötői szolgáltatások nyújtására vonatkozó jogra irányuló kérelem és a szükséges dokumentumok kézhezvételét követő észszerű időn, de legfeljebb négy hónapon belül meg kell adnia az említett jogot, vagy el kell utasítania a kérelmet.

(3) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság elutasítja az említett kérelmet, az elutasítást a 4. cikk (2) bekezdésében meghatározott minimumkövetelmények alapján kellően meg kell indokolnia.

(4) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság korlátozza vagy megszünteti a kikötői szolgáltatás nyújtására vonatkozó jogot, a korlátozást vagy megszüntetést kellően meg kell indokolnia, és annak összhangban kell lennie az (1) bekezdéssel.

6. cikk

A kikötői szolgáltatók számának korlátozása

(1) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság az alábbi okok közül egy vagy több alapján korlátozhatja a kikötői szolgáltatók számát egy adott kikötői szolgáltatás tekintetében:

a) a rendelkezésre álló földterület vagy víz melletti terület szűkössége vagy behatárolt rendeltetése, feltéve hogy a korlátozás összhangban van a kikötőt üzemeltető szerv által, vagy adott esetben a nemzeti jog szerinti bármely más közigazgatási szerv által elfogadott határozatokkal vagy tervekkel;

- b) a korlátozás hiánya gátolná a 7. cikkben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését, ideértve azt is, ha a korlátozás hiánya különösen magas költségeket eredményezne az ilyen kötelezettségek teljesítése tekintetében a kikötőt üzemeltető szerv, az illetékes hatóság vagy a kikötőhasználók számára;
- c) a korlátozás hiánya gátolná annak biztosítását, hogy a kikötői műveletek biztonsági és védelmi szempontból megfelelőek, illetve környezeti szempontból fenntarthatóak legyenek;
- d) a kikötői infrastruktúra jellemzői vagy a kikötői forgalom jellege nem teszi lehetővé, hogy a kikötőben egyszerre több kikötői szolgáltató működjön;
- e) a 2014/25/EU irányelv 35. cikke értelmében megállapítást nyert, hogy valamely tagállamban egy kikötői ágazatban vagy alágazatban – a kikötői szolgáltatásokat is beleértve – olyan tevékenység folyik, amely az említett irányelv 34. cikkének megfelelően közvetlenül ki van téve a versenynek. Ilyen esetben e cikk (2) és (3) bekezdése nem alkalmazandó.

(2) Annak érdekében, hogy biztosítva legyen annak lehetősége, hogy az érdekelt felek észszerű határidőn belül megtehessek észrevételeiket, a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak a kikötői szolgáltatók számának (1) bekezdéssel összhangban történő korlátozására irányuló minden javaslatot – az említett javaslatok indokolásával együtt – legalább három hónappal a kikötői szolgáltatók számának korlátozásáról szóló döntés elfogadását megelőzően közzé kell tennie.

(3) A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak közzé kell tennie a kikötői szolgáltatók számának korlátozásáról elfogadott határozatot.

(4) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság a kikötői szolgáltatók számának korlátozása mellett dönt, minden érdekelt fél számára nyitott, megkülönböztetésmentes és átlátható kiválasztási eljárást kell lefolytatnia. A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak közzé kell tennie a nyújtandó kikötői szolgáltatásra és a kiválasztási eljárásra vonatkozó információkat, és gondoskodnia kell arról, hogy a pályázatok elkészítéséhez szükséges minden lényeges információ ténylegesen elérhető legyen minden érdekelt fél számára. Az érdekelt felek számára biztosított időtartamnak elegendően hosszúnak kell lennie ahhoz, hogy alaposan megvizsgálhassák az információkat és elkészíthessék pályázatukat. Rendes körülmények között az említett időtartamnak legalább 30 napnak kell lennie.

(5) Az e cikk (1) bekezdésének e) pontjában és (7) bekezdésében, valamint a 8. cikkben említett esetekben a (4) bekezdés nem alkalmazandó.

(6) Ha a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság maga nyújt kikötői szolgáltatásokat, vagy a szolgáltatás-nyújtással egy általa közvetlenül vagy közvetve ellenőrzött, jogilag különálló szervezetet bíz meg, az érintett tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket az összeférhetetlenség elkerülése érdekében. Ilyen intézkedések hiányában a szolgáltatók száma nem lehet kevesebb kettőnél, kivéve ha az (1) bekezdésben említett, egy vagy több indok valamelyike alátámasztja a kikötői szolgáltatók egyetlen szolgáltatóra való korlátozását.

(7) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy az átfogó hálózatba tartozó azon kikötőik, amelyek nem felelnek meg az 1315/2013/EU rendelet 20. cikke (2) bekezdésének b) pontjában foglalt kritériumoknak, adott kikötői szolgáltatás vonatkozásában korlátozhatják a kikötői szolgáltatók számát. A tagállamok tájékoztatják e döntésükről a Bizottságot.

7. cikk

Közszolgáltatási kötelezettségek

(1) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy a kikötői szolgáltatókra a kikötői szolgáltatásokkal kapcsolatban közszolgáltatási kötelezettségeket rónak, illetve átadhatják a közszolgáltatási kötelezettségek előírásának jogát a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak az alábbi felsorolás legalább egy elemének biztosítása érdekében:

- a) a kikötői szolgáltatások elérhetősége valamennyi kikötőhasználó számára, minden kikötőhelyen, megszakítás nélkül, napi 24 órában, egész éven át;
- b) a szolgáltatás minden felhasználó számára azonos feltételek melletti elérhetősége;
- c) a szolgáltatás megfizethetősége a felhasználók bizonyos kategóriái számára;
- d) a kikötői műveletek biztonsága, biztonságossága vagy környezeti fenntarthatósága;

e) megfelelő közösségi közlekedési szolgáltatások nyújtása; és

f) a területi kohézió.

(2) Az (1) bekezdésben említett közszolgáltatási kötelezettségeknek világosan meghatározottaknak, átláthatóknak, megkülönböztetésmenteseknek és ellenőrizhetőeknek kell lenniük, továbbá egyenlő hozzáférést kell biztosítaniuk az Unióban letelepedett minden kikötői szolgáltatónak.

(3) Amennyiben egy tagállam úgy dönt, hogy valamennyi, e rendelet hatálya alá tartozó tengeri kikötőjében közszolgáltatási kötelezettségeket ír elő ugyanazon szolgáltatás tekintetében, ezekről értesíti a Bizottságot.

(4) Abban az esetben, ha egy közszolgáltatási kötelezettségnek minősülő kikötői szolgáltatás nyújtásában fennakadások vannak, illetve ennek közvetlen veszélye fennáll, a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság rendkívüli intézkedést hozhat. A rendkívüli intézkedés állhat abban, hogy a szolgáltatási szerződést – legfeljebb két évre – közvetlen odaítéléssel másik szolgáltatónak adják át. Ez alatt az idő alatt a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak vagy új eljárást kell indítania az új kikötői szolgáltató kiválasztására, vagy a 8. cikket kell alkalmaznia. A nemzeti joggal összhangban megvalósított kollektív ágazati fellépések nem tekinthetők a kikötői szolgáltatásnyújtás olyan zavarainak, amelyek esetében rendkívüli intézkedések hozhatók.

8. cikk

Belső szolgáltató

(1) A 6. cikk (6) bekezdésének sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság dönthet úgy, hogy vagy maga nyújtja a kikötői szolgáltatást, vagy azt egy jogilag különálló olyan szervezeten keresztül nyújtja, amely felett a saját szervezeti egységei felett gyakorolthoz hasonló szintű ellenőrzést gyakorol, feltéve, hogy a 4. cikk egyenlő feltételek mellett vonatkozik az érintett kikötői szolgáltatást nyújtó valamennyi félre. Ebben az esetben e rendelet alkalmazásában a kikötői szolgáltatót belső szolgáltatónak kell tekinteni.

(2) Csak akkor tekinthető úgy, hogy a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság a saját szervezeti egységei felett gyakorolt ellenőrzéshez hasonló szintű ellenőrzést gyakorol egy jogilag különálló szervezet felett, ha az érintett jogi személy stratégiai céljait és jelentős döntéseit is döntő mértékben befolyásolja.

(3) A 6. cikk (1) bekezdésének a)–d) pontja szerinti esetekben a belső szolgáltató a rábízott kikötői szolgáltatásokat csak abban a kikötőben, illetve azokban a kikötőkben végezheti el, amely(ek) tekintetében a kikötői szolgáltatás nyújtásával megbízták.

9. cikk

A munkavállalók jogainak védelme

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

(2) Az uniós és nemzeti jog, többek között a szociális partnerek között érvényben lévő kollektív szerződések sérelme nélkül a kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak elő kell írnia a kijelölt kikötői szolgáltató számára a szociális és munkajog területére vonatkozó kötelezettségekkel összhangban lévő munkafeltételek biztosítását a személyzetnek, és az uniós jogban, a nemzeti jogban, illetve a kollektív szerződésekben meghatározott szociális normák betartását.

(3) Abban az esetben, ha a koncessziós szerződés vagy közbeszerzési szerződés odaítélése maga után vonja a kikötői szolgáltató megváltozását, a kikötőt üzemeltető szerv vagy az illetékes hatóság előírhatja, hogy az addigi kikötői szolgáltatónak a nemzeti jogban meghatározott, munkaszerződésből vagy a munkaügyi kapcsolatokból eredő, a változás időpontjában érvényes jogai és kötelezettségei átszálljanak az újonnan választott kikötői szolgáltatóra. Ezekben az esetekben a korábbi szolgáltató által előzetesen felvett személyzetnek ugyanazokat a jogokat kell megadni, mint amelyekben akkor részesülne, ha a vállalkozásoknak a 2001/23/EK irányelv szerinti átruházására került volna sor.

(4) Amennyiben a kikötői szolgáltatásnyújtással összefüggésben a személyzet átvételére kerül sor, a versenyeljárással kapcsolatos dokumentumokban és a kikötői szolgáltatási szerződésekben fel kell sorolni az érintett személyzetet, és átlátható adatokat kell adni szerződéses jogaikról és azon feltételekről, amelyek alapján e munkavállalók a kikötői szolgáltatásokhoz kapcsolódónak tekintendők.

10. cikk

Mentességek

- (1) E fejezet, valamint a 21. cikk a személyszállítási szolgáltatásokra, valamint a révkalauz-szolgáltatásra nem vonatkozik.
- (2) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy alkalmazzák ezt a fejezetet és a 21. cikket a révkalauz-szolgáltatásokra. Amennyiben egy tagállam így dönt, tájékoztatja erről a Bizottságot.

III. FEJEZET

PÉNZÜGYI ÁTLÁTHATÓSÁG ÉS ÖNÁLLÓSÁG

11. cikk

A pénzügyi kapcsolatok átláthatósága

(1) A közigazgatási szervek és az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv vagy az annak nevében kikötői szolgáltatásokat nyújtó egyéb szervezet közötti pénzügyi kapcsolatokat a könyvelési rendszerben átlátható módon ki kell mutatni, úgy, hogy a következők egyértelműek legyenek:

- a) a közvetlenül a közigazgatási szervek által az érintett kikötőt üzemeltető szervek rendelkezésére bocsátott állami finanszírozás;
- b) a közigazgatási szervek által közvállalkozások, illetve állami pénzügyi intézmények közvetítésével rendelkezésre bocsátott állami finanszírozás; és
- c) az említett állami finanszírozás rendeltetése.

(2) Amennyiben az állami finanszírozásban részesülő, kikötőt üzemeltető szerv maga nyújt kikötői vagy kotrási szolgáltatásokat, vagy e szolgáltatásokat a nevében egy másik szervezet végzi, a kikötőt üzemeltető szervnek egyéb tevékenységeitől elkülönített könyvelést kell vezetnie az államilag finanszírozott kikötői vagy kotrási szolgáltatással kapcsolatos tevékenységről, a következők érdekében:

- a) minden költség és bevétel rendeltetésének megjelölése, illetve felosztása következetesen alkalmazott és objektív módon alátámasztható számviteli elvek alapján, pontosan történjen; és
- b) az elkülönített könyvelést egyértelműen meghatározott számviteli elvek alapján vezessék.

(3) Az (1) bekezdésben említett állami finanszírozás a következőket foglalja magában: részvénytőke és kvázi-sajáttőke jellegű támogatás, vissza nem térítendő támogatás, csak bizonyos körülmények között visszatérítendő támogatás, kölcsönök, ideértve a folyószámlahiteleket és a tőkeinjekció-előlegeket, a közigazgatási szervek kezességvállalása a kikötőt üzemeltető szerv viszonylatában, valamint az állami pénzügyi támogatás bármely más formája.

(4) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az annak nevében kikötői szolgáltatásokat nyújtó egyéb szervezet az (1) és (2) bekezdés szerinti, pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó információkat az azon pénzügyi év végétől számított öt éven keresztül köteles megőrizni, amelyekre az információk vonatkoznak.

(5) A kikötőt üzemeltető szerv vagy az annak nevében kikötői szolgáltatásokat nyújtó egyéb szervezet hivatalos panasz esetén és kérelemre köteles az érintett tagállam illetékes hatóságának rendelkezésére bocsátani az (1) és (2) bekezdésben említett információkat, valamint minden olyan további információt, amelyet a hatóság szükségesnek ítél ahhoz, hogy a benyújtott adatokat részletesen értékelni tudja, és a versenyjogi szabályoknak megfelelően fel tudja mérni, hogy e rendeletet betartják-e. Az illetékes hatóságnak kérelemre a Bizottság rendelkezésére kell bocsátania az említett információkat. Az információkat a kérelem benyújtását követő három hónapon belül meg kell adni.

(6) Amennyiben a kikötőt üzemeltető szerv vagy az annak nevében kikötői szolgáltatásokat nyújtó egyéb szervezet a korábbi pénzügyi években nem részesült állami finanszírozásban, de a tárgyévtől kezdve ilyen finanszírozást vesz igénybe, az állami finanszírozás folyósítását követő pénzügyi évtől kezdve alkalmaznia kell az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseit.

(7) Amennyiben az állami finanszírozás közszolgáltatási kötelezettség ellentételezéseként kerül kifizetésre, arról a könyvelésben külön el kell számolni, és ez a tétel nem rendelhető hozzá más szolgáltatói vagy üzleti tevékenységhez.

(8) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy amennyiben az aránytalan adminisztratív terhet jelentene, e cikk (2) bekezdése nem alkalmazandó az átfogó hálózat részét képező azon kikötőkre, amelyek nem teljesítik az 1315/2013/EU rendelet 20. cikke (2) bekezdésének b) pontjában meghatározott kritériumokat, feltéve, hogy a kapott állami források és azoknak a kikötői szolgáltatásokra való felhasználása továbbra is teljes mértékben átlátható módon kerül kimutatásra a számviteli rendszerükben. A tagállamok e döntésről előzetesen tájékoztatják a Bizottságot.

12. cikk

Kikötői szolgáltatási díjak

(1) A belső szolgáltatók által közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások díját, a révkalauz-szolgáltatások tényleges versenynek nem kitett díját, és a kikötői szolgáltatók által a 6. cikk (1) bekezdésének b) pontjában meghatározott szolgáltatásokért kivetett díjakat átlátható, objektív és megkülönböztetésmentes módon és a nyújtott szolgáltatás költségével arányosan kell megállapítani.

(2) A kikötői szolgáltatási díjak megfizetése más díjak, például a kikötőhasználati díjak megfizetésével együtt is történhet. Ilyen esetben a kikötői szolgáltatónak és adott esetben a kikötőt üzemeltető szervnek gondoskodnia kell arról, hogy a kikötői szolgáltatási díj összege könnyen beazonosítható legyen a kikötői szolgáltatások használói számára.

(3) A kikötői szolgáltató hivatalos panasz esetén és kérelemre köteles az érintett tagállam illetékes hatóságának rendelkezésére bocsátani az azokra az elemekre vonatkozó releváns információkat, amelyek alapján az (1) bekezdés szerint kivetett kikötői szolgáltatási díjak összetételét és mértékét megállapították.

13. cikk

Kikötőhasználati díjak

(1) A tagállamok gondoskodnak a kikötőhasználati díjak kivetéséről. Ettől függetlenül a kikötői infrastruktúrát igénybe vevő kikötői szolgáltatók kikötői szolgáltatási díjakat vethetnek ki.

(2) A kikötőhasználati díjak megfizetése más díjak, például a kikötői szolgáltatási díjak megfizetésével együtt is történhet. Ilyen esetben a kikötőt üzemeltető szervnek gondoskodnia kell arról, hogy a kikötőhasználati díj összege könnyen beazonosítható legyen a kikötői infrastruktúra használói számára.

(3) Az infrastruktúra-használati díjszabási rendszer hatékonyságának fokozása érdekében a kikötőhasználati díjak összetételét és mértékét a kikötő üzleti stratégiájának és beruházási terveinek megfelelően, a versenyjogi szabályokkal összhangban kell megállapítani. Adott esetben az ilyen díjak meghatározásakor be kell tartani az érintett tagállam általános kikötői szakpolitikai keretében meghatározott általános követelményeket is.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül a kikötőhasználati díjakat differenciálni lehet a kikötő – többek között a használók bizonyos kategóriájával kapcsolatos – gazdasági stratégiájának és területfejlesztési politikájának megfelelően, vagy a kikötői infrastruktúra hatékonyabb használata, a rövid távú tengeri fuvarozás, valamint a kimagasló környezeti teljesítményű, illetve rendkívül energia- vagy szén-dioxid-hatékony szállítási műveletek előmozdítása érdekében. A differenciáláshoz alkalmazott kritériumoknak átláthatónak, objektívnek és megkülönböztetésmentesnek kell lenniük, és összhangban kell lenniük a versenyjoggal, ideértve az állami támogatásra vonatkozó szabályokat is. A kikötőhasználati díjak megállapításakor figyelembe lehet venni a külső költségeket is, és a differenciálásuk az üzleti gyakorlattól is függővé tehető.

(5) A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a kikötőhasználók és azok képviselői vagy szervezetei tájékoztatást kapjanak a kikötőhasználati díjak jellegéről és mértékéről. A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak gondoskodnia kell arról, hogy a kikötői infrastruktúra használói tájékoztatást kapjanak a kikötőhasználati díjak jellegének, illetve mértékének bármilyen változásáról legalább két hónappal az említett változások hatálybelépésének időpontját megelőzően. A kikötőt üzemeltető szervnek vagy az illetékes hatóságnak nem kötelessége az egyéni tárgyalások során megállapított díjak differenciálásának nyilvánosságra hozatala.

(6) A kikötőt üzemeltető szervnek hivatalos panasz esetén és kérelemre az érintett tagállam illetékes hatóságának rendelkezésére kell bocsátania a (4) és (5) bekezdésben említett információkat, és a kikötőhasználati díjak szerkezetének és mértékének meghatározásához alapul szolgáló elemekre vonatkozó minden releváns információt. Az említett hatóságnak kérelemre a Bizottság rendelkezésére kell bocsátania az említett információkat.

IV. FEJEZET

ÁLTALÁNOS ÉS ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

14. cikk

Az alkalmazottak képzése

A kikötői szolgáltatók gondoskodnak arról, hogy az alkalmazottak megkapják a munkájukhoz lényeges ismeretek megszerzését lehetővé tevő képzést, különös tekintettel az egészségügyi és biztonsági szempontokra, valamint rendszeresen korszerűsítik a képzési követelményeket a technológiai innovációkkal kapcsolatos kihívások megválaszolása érdekében.

15. cikk

Konzultáció a kikötőhasználókkal és egyéb érdekelt felekkel

(1) A kikötőt üzemeltető szervnek az alkalmazandó nemzeti joggal összhangban, többek között a 8. cikkben szabályozott esetekben konzultálnia kell a kikötőhasználókkal a díjszabási politikájáról. E konzultáció során a belső szolgáltatók által közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások esetében ki kell térni a kikötőhasználati díjak és a kikötői szolgáltatási díjak lényeges változásaira.

(2) A kikötőt üzemeltető szervnek az alkalmazandó nemzeti joggal összhangban, konzultálnia kell a kikötőhasználókkal és a többi érdekelt féllel a hatáskörébe tartozó alapvető kérdésekről a következők tekintetében:

- a) a kikötői szolgáltatások koordinációja a kikötő területén belül;
- b) intézkedések a hátszállyal való kapcsolatok fejlesztésére, ideértve a vasúti és a belvízi hajózási szállítási fejlesztését és hatékonyabb tételeit célzó intézkedéseket;
- c) a kikötői adminisztrációs eljárások hatékonysága és az egyszerűsítésüket célzó intézkedések;
- d) környezetvédelmi kérdések;
- e) területfejlesztés; és
- f) intézkedések a kikötői terület biztonságának biztosítására, ideértve adott esetben a kikötői munkavállalók egészségét és biztonságát is.

(3) A kikötői szolgáltatóknak megfelelő tájékoztatást kell nyújtaniuk a kikötőhasználók számára a kikötői szolgáltatások díjának jellegéről és mértékéről.

(4) A kikötőt üzemeltető szervnek és a kikötői szolgáltatóknak az e cikk szerinti kötelezettségeik végrehajtása során tiszteletben kell tartaniuk az üzleti adatok bizalmas jellegét.

16. cikk

A panaszok kezelése

(1) A tagállamok gondoskodnak arról, hogy az e rendelet alkalmazása nyomán felmerülő panaszok kezelésére hatékony eljárás álljon rendelkezésre az e rendelet hatálya alá tartozó tengeri kikötőik vonatkozásában.

(2) A panaszkezelési eljárást a kikötőt üzemeltető bármely szerv és a kikötői szolgáltatók tevékenységétől független módon úgy kell lefolytatni, hogy elkerülhető legyen az összeférhetetlenség. A tagállamok gondoskodnak arról, hogy a panaszok kezelése funkcionálisan ténylegesen elkülönüljön a kikötők tulajdonjogától, a kikötők üzemeltetésétől, a kikötői szolgáltatások nyújtásától és a kikötőhasználatától. A panaszok kezelése során részrehajlástól mentes és átlátható módon kell eljárni, és megfelelően tiszteletben kell tartani a szabad vállalkozás jogát.

(3) A panaszokat azon tagállamban kell benyújtani, amely területén az a kikötő található, ahonnan a jogvita feltételezhetően ered. A tagállamok gondoskodnak róla, hogy a kikötőhasználók és egyéb érintett érdekelt felek tájékoztatást kapjanak arról, hogy hol és milyen módon élhetnek panasszal, és melyik hatóság felelős a panaszok kezelése vonatkozásában.

(4) A panaszok kezelése vonatkozásában felelős hatóságoknak adott esetben együtt kell működniük egymással a különböző tagállamokban letelepedett feleket érintő jogvitákkal kapcsolatos kölcsönös segítségnyújtás érdekében.

(5) A panaszok kezeléséért felelős hatóságokat a nemzeti joggal összhangban fel kell hatalmazni arra, hogy a panaszokra vonatkozóan információszolgáltatási kötelezettséget írjanak elő a kikötőt üzemeltető szervek, a kikötői szolgáltatók és a kikötőhasználók számára.

(6) A panaszok kezeléséért felelős hatóságokat a nemzeti joggal összhangban fel kell hatalmazni arra, hogy kötelező erejű határozatokat hozzanak, amelyek adott esetben bírósági felülvizsgálat tárgyát képezhetik.

(7) A tagállamok 2019. március 24-ig tájékoztatják a Bizottságot a panaszkezelési eljárásról – megjelölve a (3) bekezdésben említett hatóságokat –, azt követően pedig az adatok mindennemű változásáról. A Bizottság ezen információkat közlésezi és rendszeresen frissíti a honlapján.

(8) A tagállamok adott esetben általános információcserét folytatnak e cikk alkalmazásáról. A Bizottság támogatja az ilyen jellegű együttműködést.

17. cikk

Illetékes hatóságok

A tagállamok biztosítják, hogy a kikötőhasználók és egyéb érdekelt felek tájékoztatást kapjanak a 11. cikk (5) bekezdésében, a 12. cikk (3) bekezdésében és a 13. cikk (6) bekezdésében említett illetékes hatóságokról. A tagállamok 2019. március 24-ig tájékoztatják a Bizottságot is az említett hatóságokról, illetve azt követően az adatok mindennemű változásáról. A Bizottság ezen információkat közlésezi és rendszeresen frissíti a honlapján.

18. cikk

Fellebbezés

(1) Minden jogos érdeklélő félnek jogában áll fellebbeznie a kikötőt üzemeltető szerv, az illetékes hatóság vagy más érintett nemzeti hatóság által e rendelet alapján hozott határozatok vagy egyedi intézkedések ellen. A jogorvoslati szerveknek függetlennek kell lenniük a jogorvoslattal érintett felektől. A jogorvoslati szervek lehetnek bíróságok is.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett jogorvoslati szerv nem igazságügyi szerv, határozatait mindig írásbeli indokolással kell, hogy ellássa. Határozatait a nemzeti bíróság felülvizsgálhatja.

19. cikk

Szankciók

A tagállamok megállapítják az e rendelet megsértése esetén alkalmazandó szankciókra vonatkozó szabályokat, és meghoznak minden szükséges intézkedést ezek végrehajtására. Az előírt szankcióknak hatékonyak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük. A tagállamok e szabályokról 2019. március 24-ig tájékoztatják a Bizottságot, és haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot az e szabályokat érintő minden későbbi módosításról.

20. cikk

Jelentés

A Bizottság legkésőbb 2023. március 24-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e rendelet alkalmazásáról és hatásáról.

Az említett jelentésben számba kell venni a kikötői ágazattal foglalkozó uniós szintű ágazati társadalmi párbeszéd bizottsága keretében elért eredményeket.

21. cikk

Átmeneti intézkedések

(1) Ez a rendelet nem alkalmazandó a 2017. február 15. előtt kötött, időben korlátozott kikötői szolgáltatási szerződésekre.

(2) A 2017. február 15. előtt megkötött, határozatlan időtartamra szóló kikötői szolgáltatási szerződéseket úgy kell módosítani, hogy azok 2025. július 1-jéig összhangba kerüljenek ezzel a rendelettel.

22. cikk

Hatálybelépés

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

Ezt a rendeletet 2019. március 24-től kell alkalmazni.

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

Kelt Strasbourgban, 2017. február 15-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

A. TAJANI

a Tanács részéről

az elnök

I. BORG
