

Jacek Sasin

Warszawa, 2 lipca 2019 r.

RM-10-47-19

Pan Marek KUCHCIŃSKI
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w ślad za przekazanym w dniu 1 lipca 2019 r. projektem ustawy o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (UC103) przesyłam w załączeniu tabelę zgodności projektowanych przepisów z przepisami prawa Unii Europejskiej, zgodnie z art. 34 ust. 4a – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej.

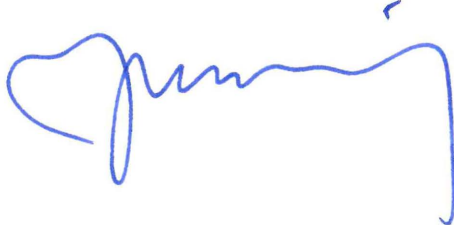
Z wyrazami szacunku


TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:	Ustawa o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiające ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów

PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ	

L.p.	Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Rozporządzenie						
Rozdział 1: PRZEDMIOT, ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE						
Przedmiot i zakres stosowania						
1.	Art. 1	1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się: a) ramy świadczenia usług portowych; b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat z tytułu usługi portowej i za korzystanie z infrastruktury portowej.	N			

	<p>2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych (zwanymi dalej „usługami portowymi”) na terenie portu albo na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) bunkrowanie; b) przeładunek; c) cumowanie; d) usługi pasażerskie; e) odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku; f) pilotaż; oraz g) holowanie. <p>3. Art. 11 ust. 2 ma zastosowanie również do pogłębiania.</p> <p>4. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej wymienionych w załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.</p> <p>5. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do portów morskich kompleksowej sieci położonych w regionach najbardziej oddalonych, o których mowa w art. 349 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. W przypadku gdy państwa członkowskie zdecydują o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do takich portów</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>morskich, powiadają o tej decyzji Komisję.</p> <p>6. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.</p> <p>7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE (1) i 2014/24/UE (2) oraz dyrektywy 2014/25/UE.</p>				
2.	Art. 2	<p>1) „bunkrowanie” oznacza zaopatrywanie statku wodnego w paliwo stałe, ciekłe lub gazowe bądź dowolne inne źródła energii używane do napędzania statku wodnego, jak również na potrzeby ogólnego i specjalnego dostarczania energii na pokładzie statku wodnego podczas postoju w porcie;</p> <p>2) „przeładunek” oznacza organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem wodnym a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu ładunku, w tym odprawę, mocowanie, odmocowywanie, sztauowanie, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z</p>	N			

	<p>wyłączeniem – chyba że państwa członkowskie zdecydują inaczej – magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych usług dotyczących tego ładunku przedstawiających wartość dodaną;</p> <p>3) „właściwy organ” oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który – na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych jest upoważniony do prowadzenia działań związanych z organizowaniem działalności portu i jej administrowaniem, wspólnie z podmiotem zarządzającym portem lub w miejsce tego podmiotu;</p> <p>4) „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu lub na terenie portu, który podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem, w tym pozbywanie się wydobytego materiału, w celu umożliwienia statkom uzyskania dostępu do portu; obejmuje ono zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i konserwacyjne prace pogłębiarskie przeprowadzane w celu utrzymania dostępności drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, nie stanowiąc usługi portowej oferowanej użytkownikowi;</p> <p>5) „podmiot zarządzający portem”</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>oznacza każdy podmiot publiczny lub prywatny, który na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych, ma za zadanie lub jest uprawniony, również w połączeniu z innymi rodzajami działalności do administrowania i zarządzania na szczeblu lokalnym infrastrukturą portową oraz wykonywania co najmniej jednego z następujących zadań w danym porcie: koordynacja ruchu portowego, zarządzanie ruchem portowym, koordynacja działalności operatorów obecnych w danym porcie lub kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie;</p> <p>6) „cumowanie” oznacza usługi zacumowania i odcumowania, w tym przesuwania wzdłuż nabrzeża, które są wymagane do bezpiecznego funkcjonowania statku w porcie lub na drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu;</p> <p>7) „usługi pasażerskie” oznaczają organizację i obsługę pasażerów, ich bagażu i ich pojazdów między przewożącym pasażerów statkiem a lądem i obejmują również przetwarzanie danych osobowych i przewóz pasażerów w obrębie odpowiedniego terminalu pasażerskiego;</p> <p>8) „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>statku wodnego po drodze wodnej zapewniającej dostęp do portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie;</p> <p>9) „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu za korzystanie z infrastruktury, urządzeń i usług, w tym z drogi wodnej zapewniającej dostęp do portu, jak również za dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, z wyłączeniem czynszu dzierżawnego gruntu i opłat mających równoważny skutek;</p> <p>10) „gromadzenie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku” oznacza odbieranie odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku przez każde zamocowane na stałe, pływające lub ruchome urządzenie, które może odbierać takie odpady lub pozostałości w rozumieniu definicji zawartej w dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (1);</p> <p>11) „opłata z tytułu usługi portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz dostawcy usług portowych i uiszczaną przez użytkowników danej usługi;</p> <p>12) „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalną i</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>prawnie wiążącą umowę lub akt o równoważnym skutku prawnym między dostawcą usług portowych, a podmiotem zarządzającym portem lub właściwym organem, której przedmiotem jest świadczenie usługi portowej lub usług portowych, bez przesądzenia o sposobie wyznaczania dostawców usług portowych;</p> <p>13) „dostawca usług portowych” oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną świadczącą lub zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii;</p> <p>14) „obowiązek świadczenia usługi publicznej” oznacza wymóg określony lub ustalony w celu zapewnienia świadczenia w interesie ogólnym tych usług portowych lub tych działań, których świadczenia operator, mający na uwadze swój własny interes gospodarczy, nie podjąłby się bądź nie podjąłby się w takim samym zakresie lub na takich samych warunkach;</p> <p>15) „żegluga morską bliskiego zasięgu” oznacza przewóz ładunków i pasażerów drogą morską pomiędzy portami położonymi w geograficznych granicach Europy lub pomiędzy tymi portami a portami leżącymi w państwach pozaeuropejskich mających linię brzegową na morzach zamkniętych graniczących z Europą;</p>				
--	---	--	--	--	--

		<p>16) „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i wyposażenie, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, załogi i innych osób, a także każda inna infrastruktura niezbędna na terenie portu;</p> <p>17) „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi wodnemu przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu lub bezpiecznego manewrowania w porcie poprzez zapewnienie pomocy podczas manewrów statku wodnego;</p> <p>18) „droga wodna zapewniająca dostęp do portu” oznacza wodny dostęp do portu od strony otwartego morza, taki jak podejście do portu, tory wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy, pod warunkiem, że taka droga wodna podlega kompetencji podmiotu zarządzającego portem.</p>				
3.	Art. 3	<p>1. Dostęp do rynku świadczenia usług portowych w portach morskich może, zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, podlegać:</p> <p>a) minimalnym wymogom dotyczącym świadczenia usług portowych;</p> <p>b) ograniczeniu liczby dostawców</p>	N			

		<p>usług;</p> <p>c) obowiązkom świadczenia usługi publicznej;</p> <p>d) ograniczeniom związanym z operatorami wewnętrznymi.</p> <p>2. Państwa członkowskie mogą w prawie krajowym postanowić, że nie wprowadzają żadnego z warunków, o których mowa w ust. 1, w odniesieniu do jednej lub większej liczby kategorii usług portowych.</p> <p>3. Warunki dostępu do urządzeń, instalacji i wyposażenia portu są sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.</p>			
4.	Art. 4	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może wymagać, aby dostawcy usług portowych, w tym podwykonawcy, spełniali minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.</p> <p>2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie:</p> <p>a) kwalifikacji zawodowych dostawcy usług portowych, jego personelu lub osób fizycznych, które w sposób rzeczywisty i ciągły kierują działaniami dostawcy usług portowych;</p> <p>b) zdolności finansowej dostawcy usług portowych;</p> <p>c) wyposażenia potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi</p>	T	Art. 1 pkt 2 (Art. 2a)	<p>2) po art. 2 dodaje się art. 2a - 2c w brzmieniu:</p> <p>„Art. 2a. 1. Do organizacji i funkcjonowania portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013 r., str. 1, z późn. zm.), stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej</p>

	<p>portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego wyposażenia na wymaganym poziomie;</p> <p>d) dostępności odpowiedniej usługi portowej dla wszystkich użytkowników, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;</p> <p>e) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia, oraz pracowników i innych osób;</p> <p>f) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska;</p> <p>g) wypełniania obowiązków w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy, które mają zastosowanie w państwie członkowskim danego portu, w tym spełniania warunków obowiązujących układów zbiorowych, wymogami dotyczącymi załogi i wymogami dotyczącymi godzin pracy i godzin odpoczynku marynarzy oraz z przestrzegania obowiązujących przepisów dotyczących inspekcji pracy;</p> <p>h) dobrej reputacji dostawcy usług portowych, ustalonej zgodnie z wszelkimi mającymi zastosowanie przepisami krajowymi dotyczącymi</p>		<p>portów (Dz. Urz. UE L 57 z 03.03.2017 r., str. 1), zwane dalej "rozporządzeniem nr 2017/352".</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem, o którym mowa w ust. 1, jest uprawniony do organizacji usług portowych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a, c, e i g rozporządzenia nr 2017/352.</p> <p>3. Organizacja usług, o której mowa w ust. 2, może polegać na:</p> <p>1) wprowadzeniu:</p> <p>a) minimalnych wymogów dotyczących świadczenia usług portowych - w przypadku, gdy będą one niezbędne dla zapewnienia wysokiej jakości usług portowych oraz przy zachowaniu wymagań, o których mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia nr 2017/352,</p> <p>b) ograniczenia liczby dostawców usług portowych.;</p> <p>2) świadczeniu usługi portowej samodzielnie przez podmiot zarządzający lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, zgodnie z art. 8 rozporządzenia 2017/352.</p>	
--	---	--	--	--

	<p>dobrej reputacji, przy uwzględnieniu wszelkich ważnych argumentów podważających wiarygodność dostawcy usług portowych.</p> <p>3. Bez uszczerbku dla ust. 4, w przypadku gdy państwo członkowskie uzna za niezbędne nałożenie wymogu bandery, aby zapewnić pełną zgodność z ust. 2 lit. g) w odniesieniu do statków używanych głównie do czynności holowania lub cumowania w portach położonych na jego terytorium, informuje ono Komisję o swojej decyzji przed publikacją ogłoszenia o zamówieniu lub, w przypadku braku ogłoszenia o zamówieniu, przed nałożeniem wymogu bandery.</p> <p>4. Minimalne wymogi są:</p> <p>a) przejrzyste, obiektywne, niedyskryminacyjne, proporcjonalne i adekwatne do kategorii i charakteru danej usługi portowej;</p> <p>b) przestrzegane do czasu wygaśnięcia prawa do świadczenia usług portowych.</p> <p>5. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczegółową znajomość warunków lokalnych, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia odpowiedni dostęp do informacji na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach.</p> <p>6. W przypadkach przewidzianych w ust. 1 podmiot zarządzający portem</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>lub właściwy organ publikuje minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedurę przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami do dnia 24 marca 2019 r. lub, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ z wyprzedzeniem informują dostawców usług portowych o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.</p> <p>7. Niniejszy artykuł stosuje się bez uszczerbku dla art. 7.</p>				
5.	Art. 5	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ traktuje dostawców usług portowych w sposób przejrzysty, obiektywny, niedyskryminacyjny i proporcjonalny.</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w rozsądnym terminie nieprzekraczającym, niezależnie od okoliczności, czterech miesięcy od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa i potrzebnych dokumentów.</p> <p>3. Wszelkie takie rozstrzygnięcia</p>	N			

		<p>odmowne – dokonywane przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – są należycie uzasadnione na podstawie minimalnych wymogów określonych w art. 4 ust. 2.</p> <p>4. Jakikolwiek ograniczenie lub cofnięcie – przez podmiot zarządzający portem lub właściwy organ – prawa do świadczenia usług portowych jest należycie uzasadnione i zgodne z ust. 1.</p>				
6.	Art. 6	<p>1. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub większej liczby poniższych powodów:</p> <p>a) deficyt gruntu lub terenów przybrzeżnych lub restrykcje co do możliwości ich użytkowania, pod warunkiem że ograniczenie jest zgodne z decyzjami lub planami uzgodnionymi przez podmiot zarządzający portem i – w stosownych przypadkach – inne organy publiczne właściwe zgodnie z prawem krajowym;</p> <p>b) brak takiego ograniczenia utrudnia wykonywanie obowiązków świadczenia usługi publicznej zgodnie z art. 7, włączając w to przypadki, gdy taki brak skutkuje ponoszeniem przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub użytkowników portu nadmiernych</p>	N			

	<p>kosztów związanych z wykonywaniem takich obowiązków;</p> <p>c) brak takiego ograniczenia byłby nie do pogodzenia z potrzebą wykonywania w porcie działań w sposób bezpieczny, chroniony i zrównoważony środowiskowo;</p> <p>d) charakterystyka infrastruktury portu lub charakter ruchu portowego są takie, że nie byłoby możliwe działanie w porcie większej liczby dostawców usług portowych;</p> <p>e) jeżeli ustalono na podstawie art. 35 dyrektywy 2014/25/UE, że sektor lub podsektor portowy, wraz ze swoimi usługami portowymi, w państwie członkowskim prowadzi działalność bezpośrednio podlegającą konkurencji zgodnie z art. 34 tej dyrektywy. W takich przypadkach ust. 2 i 3 niniejszego artykułu nie mają zastosowania.</p> <p>2. Aby zapewnić zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia uwag w rozsądnym terminie, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje wszelkie propozycje ograniczenia liczby dostawców usług portowych zgodnie z ust. 1 wraz z uzasadnieniem, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia przyjęcia decyzji o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych.</p> <p>3. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje przyjętą decyzję o ograniczeniu liczby</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>dostawców usług portowych.</p> <p>4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zdecyduje o ograniczeniu liczby dostawców usług portowych, jest to zgodne z procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ publikuje informacje na temat usługi portowej, która ma być świadczona, i procedury selekcji oraz zapewnia, aby wszystkie podstawowe informacje, które są niezbędne do przygotowania wniosków, były faktycznie dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron. Zainteresowane strony otrzymują wystarczająco dużo czasu, aby umożliwić im rzetelną ocenę i przygotowanie wniosku. W normalnych warunkach taki minimalny termin wynosi 30 dni.</p> <p>5. Ust. 4 nie ma zastosowania w przypadkach, o których mowa w ust. 1 lit. e) i ust. 7 niniejszego artykułu i w art. 8.</p> <p>6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub właściwy organ świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, właściwe państwo członkowskie przyjmuje takie środki, które są konieczne do uniknięcia konfliktu interesów. W przypadku</p>				
--	--	--	--	--	--

		<p>braku takich środków liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa, chyba że jeden lub większa liczba powodów wymienionych w ust. 1 uzasadnia ograniczenie liczby dostawców usług portowych do jednego dostawcy.</p> <p>7. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzje, że te z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, mogą ograniczać liczbę dostawców usług w odniesieniu do danej usługi portowej. Państwo członkowskie informuje Komisję o takiej decyzji.</p>				
7.	Art. 7	<p>1. Państwa członkowskie mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców usług portowych obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych i mogą przyznać podmiotowi zarządzającemu portem lub właściwemu organowi prawo do nakładania takich obowiązków, aby zapewnić najmniej jedno spośród poniższych:</p> <p>a) dostępność usługi portowej dla wszystkich użytkowników portu, na wszystkich miejscach postoju i bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;</p> <p>b) dostępność usługi dla wszystkich użytkowników na równych warunkach;</p>	N			

	<p>c) przystępność cenową usługi dla określonych kategorii użytkowników;</p> <p>d) bezpieczeństwo, ochronę lub zrównoważenie środowiskowe działań w porcie;</p> <p>e) świadczenie odpowiednich usług transportowych dla ludności; oraz</p> <p>f) zapewnienie spójności terytorialnej.</p> <p>2. Obowiązki świadczenia usługi publicznej, o których mowa w ust. 1, są jasno określone, przejrzyste, niedyskryminacyjne i weryfikowalne oraz gwarantują równość dostępu dla wszystkich dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii.</p> <p>3. W przypadku gdy państwo członkowskie podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej w przypadku tej samej usługi we wszystkich swoich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.</p> <p>4. W przypadku zakłócenia w świadczeniu usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia</p>				
--	--	--	--	--	--

		zamówienia powierzającego świadczenie usługi innemu dostawcy na okres do dwóch lat. W tym okresie organ zarządzający portem lub właściwy organ albo wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych, albo stosuje art. 8. Zbiorowe akcje protestacyjne podejmowane zgodnie z prawem krajowym nie są uważane za zakłócenie usług portowych, w odniesieniu do którego można podjąć środek nadzwyczajny.				
8.	Art. 8	<p>1. Bez uszczerbku dla art. 6 ust. 6 podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może postanowić, że albo będzie świadczyć usługę portową samodzielnie albo będzie to czynić za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, pod warunkiem że art. 4 będzie miał zastosowanie jednakowo do wszystkich operatorów świadczących daną usługę portową. W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.</p> <p>2. Uznaje się, że podmiot zarządzający portem lub właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie wtedy, gdy wywiera on decydujący wpływ</p>	N			

		<p>zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje danej jednostki prawnej.</p> <p>3. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. a)–d) operator wewnętrzny ogranicza się do realizacji powierzonej usługi portowej wyłącznie w porcie lub portach, w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia usługi portowej.</p>				
9.	Art. 9	<p>1. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich.</p> <p>2. Bez uszczerbku dla prawa unijnego i krajowego, w tym mających zastosowanie postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ wymaga, aby wyznaczony dostawca usług portowych stworzył personelowi warunki pracy zgodne z mającymi zastosowanie obowiązkami w dziedzinie prawa socjalnego i prawa pracy oraz przestrzegał norm socjalnych określonych w prawie Unii, prawie krajowym lub umowach zbiorowych.</p> <p>3. W przypadku zmiany dostawcy usług portowych, która wynika z przyznania koncesji lub zamówienia publicznego, podmiot zarządzający portem lub właściwy organ może</p>	N			

		<p>wymagać, aby prawa i obowiązki odchodzącego dostawcy usług portowych wynikające z umowy o pracę lub ze stosunku pracy w rozumieniu prawa krajowego i istniejące w momencie tej zmiany zostały przeniesione na nowo wyznaczonego dostawcę usług portowych. W takim przypadku personel przyjęty wcześniej przez odchodzącego dostawcę usług portowych nabywa prawa jednakowe z tymi, z których mógłby korzystać w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.</p> <p>4. W przypadku gdy, w kontekście świadczenia usług portowych, dochodzi do przeniesienia personelu, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się personel, którego to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw personelu oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.</p>			
10.	Art. 10	<p>1. Niniejszy rozdział oraz art. 21 nie mają zastosowania do przeładunku, usług pasażerskich ani pilotażu.</p> <p>2. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o stosowaniu niniejszego rozdziału i art. 21 do pilotażu. Państwa członkowskie,</p>	T	Art. 1 pkt 2 (Art. 2b ust. 1)	Art. 2b. 1. Podmiot wykonujący w transporcie morskim lub wodnym śródlądowym usługę przeładunku lub usługę obsługi pasażerów, jeżeli miejsce rozpoczęcia lub zakończenia podróży znajduje się w granicach portu lub przystani morskiej, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące:

		informują Komisję o takiej decyzji.			<p>1) wielkości potencjału przeładunkowego wyrażonej odpowiednio w tonach lub jednostkach standardowych, odpowiadających pojemności 20-stopowego kontenera ISO (TEU) oraz wielkości potencjału w zakresie obsługi pasażerów wyrażonej w liczbie pasażerów – do dnia 31 marca każdego roku według stanu na dzień 31 grudnia roku poprzedniego,</p> <p>2) liczby obsłużonych pasażerów, z podziałem na pasażerów obsłużonych w ruchu krajowym i międzynarodowym, oraz wielkości przeładunków wyrażonej odpowiednio w tonach lub TEU, z uwzględnieniem, oraz bez uwzględnienia, masy własnej jednostek ładunkowych, a także w podziale na ładunki przywożone oraz wywożone – do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.</p> <p>2. Centrum Monitorowania Rybołówstwa, o którym mowa w art. 69 ust. 6 ustawy z dnia 19 grudnia 2014 r. o rybołówstwie morskim, przekazuje podmiotowi zarządzającemu dane dotyczące ilości wylądowanych w danym porcie lub przystani morskiej ryb, wyrażonej w tonach, do dnia 31 marca każdego roku za rok poprzedni.</p>	
11.	Art. 11	1. Stosunki finansowe między organami publicznymi a podmiotem zarządzającym portem lub innym podmiotem świadczącym usługi portowe w jego imieniu, który	N			

	<p>otrzymuje środki publiczne, są odzwierciedlone w sposób przejrzysty w systemie księgowym, tak aby wyraźnie wskazywane były:</p> <p>a) środki publiczne udostępniane bezpośrednio przez organy publiczne podmiotowi zarządzającemu danym portem;</p> <p>b) środki publiczne udostępniane przez organy publiczne za pośrednictwem przedsiębiorstw publicznych lub publicznych instytucji finansowych; oraz</p> <p>c) przeznaczenie przyznanych środków publicznych.</p> <p>2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem otrzymujący środki publiczne świadczy usługi portowe lub pogłębianie samodzielnie lub gdy inny podmiot realizuje takie usługi w jego imieniu, prowadzi on dla tych usług portowych finansowanych ze środków publicznych lub tego pogłębiania finansowanego ze środków publicznych rachunkowość oddzielną od rachunkowości prowadzonej dla innej działalności, w taki sposób, by:</p> <p>a) wszystkie koszty i dochody były prawidłowo przypisywane lub rozliczane na podstawie konsekwentnie stosowanych i mających obiektywne uzasadnienie zasad rachunkowości kosztowej; oraz</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>b) zasady rachunkowości kosztowej, według których prowadzone są odrębne rachunki, były jasno określone.</p> <p>3. Środki publiczne, o których mowa w ust. 1, obejmują kapitał podstawowy oraz fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, pożyczki, w tym limity zadłużenia w rachunku bieżącym i zaliczkowe wypłaty na poczet zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne oraz wszelkie inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.</p> <p>4. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.</p> <p>5. Podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, i wszelkie dodatkowe informacje, które organ ten uzna za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>zgodności z niniejszym rozporządzeniem zgodnie z regułami konkurencji. Takie informacje są udostępniane Komisji, na jej wniosek, przez odpowiedni organ. Informacje są przekazywane w terminie trzech miesięcy od daty złożenia wniosku.</p> <p>6. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem lub inny podmiot świadczący usługi portowe w jego imieniu, który nie otrzymał środków publicznych w poprzednich latach obrachunkowych, ale zaczyna korzystać z finansowania publicznego, podmiot ten stosuje on przepisy ust. 1 i 2 od roku obrachunkowego następującego po przekazaniu środków publicznych.</p> <p>7. W przypadku gdy środki publiczne są wypłacane jako rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej, wykazywane są osobno w odpowiednich rachunkach i nie mogą być przekazywane na potrzeby jakiegokolwiek innej usługi lub działalności gospodarczej.</p> <p>8. Państwa członkowskie mogą postanowić, że ust. 2 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do tych z ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów określonych w art. 20 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w przypadku gdy skutkuje to nieproporcjonalnymi obciążeniami administracyjnymi, pod warunkiem</p>				
--	---	--	--	--	--

		że wszelkie otrzymane środki publiczne i ich wykorzystanie do celów świadczenia usług portowych pozostają w pełni przejrzyste w systemie rachunkowości. Państwo członkowskie informuje Komisję z wyprzedzeniem o takiej decyzji.			
12.	Art. 12	<p>1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opłaty za usługi pilotażu, które nie podlegają skutecznej konkurencji oraz opłaty pobierane przez dostawców usług portowych, o których mowa w art. 6 ust. 1 lit. b), są ustalane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny oraz są proporcjonalne do kosztu wyświadczonej usługi.</p> <p>2. Płatności dotyczące opłat z tytułu usług portowych mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. W takim przypadku dostawca usług portowych oraz, w stosownych przypadkach, podmiot zarządzający portem powinny zapewnić, by kwota opłaty z tytułu usługi portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika usługi portowej.</p> <p>3. Dostawca usług portowych udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie</p>	T	Art. 5 (art. 10 ust. 1 i 4)	<p>Art. 5. W ustawie z dnia 12 września 2002 r. o portowych urządzeniach do odbioru odpadów oraz pozostałości ładunkowych ze statków (Dz. U. z 2002 r. poz. 1361, z 2004 r. poz. 959, z 2005 r. poz. 1683 oraz z 2010 r. poz. 1508) w art. 10:</p> <p>1) ust. 1 otrzymuje brzmienie : „1. Statki wnoszą opłatę za odbiór odpadów ze statków, zwaną dalej „opłatą”. Opłata może być pobierana wraz z opłatami portowymi, o których mowa w art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2017 r. poz. 1933 oraz z 2019 r. poz.....), pod warunkiem zapewnienia możliwości odróżnienia jej od tych opłat.”;</p> <p>2) ust. 4 otrzymuje brzmienie: „4. Odbiór dodatkowych ilości odpadów ze statków nieobjętych opłatą, o której mowa w ust. 1, następuje za opłatą dodatkową.</p>

		członkowskim wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów, które stanowią podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1.			
13.	Art. 13	<p>1. Państwa członkowskie zapewniają pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Nie uniemożliwia to dostawcom usług portowych, którzy korzystają z infrastruktury portowej, pobierania opłat z tytułu usług portowych.</p> <p>2. Płatności dotyczące opłat za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być włączane do innych płatności, takich jak płatność dotycząca opłat z tytułu usług portowych. W takim przypadku podmiot zarządzający portem powinien zapewnić, aby kwota opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej pozostawała łatwa do zidentyfikowania dla użytkownika infrastruktury portowej.</p> <p>3. Aby wzmocnić skuteczność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, struktura i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej są określane zgodnie z własną strategią handlową i planami inwestycyjnymi danego portu oraz są zgodne z regułami konkurencji. W stosownych przypadkach takie opłaty są także zgodne z ogólnymi wymogami</p>	T	<p>Art. 1 pkt 8 (Art. 8)</p>	<p>8) art. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Art. 8. 1. Za korzystanie z infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe.</p> <p>2. Opłaty portowe pobiera od użytkowników infrastruktury portowej podmiot zarządzający, mając na względzie zasady równego traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz potrzeby w zakresie budowy, rozbudowy, utrzymywania i modernizacji infrastruktury portowej.</p> <p>3. Nie pobiera się opłat portowych od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Straży Granicznej, Krajowej Administracji Skarbowej, Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, administracji morskiej, administracji rybołówstwa morskiego, Państwowej Inspekcji Sanitarnej, Inspekcji Weterynaryjnej, Państwowej Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Inspekcji Ochrony Środowiska, Inspektora do spraw Substancji Chemicznych, Inspekcji Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych, Państwowej Inspekcji</p>

		<p>określonymi w ramach ogólnej polityki dotyczącej portów danego państwa członkowskiego.</p> <p>4. Bez uszczerbku dla ust. 3 opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą być zróżnicowane w zależności od własnej strategii gospodarczej i polityki planowania przestrzennego danego portu, w odniesieniu między innymi do pewnych kategorii użytkowników, lub w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żegluga morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej lub niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria takiego zróżnicowania są przejrzyste, obiektywne i niedyskryminacyjne, a także są spójne z prawem konkurencji, w tym z przepisami dotyczącymi pomocy państwa. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą uwzględniać koszty zewnętrzne i mogą być zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych.</p> <p>5. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia, by użytkownicy portu oraz przedstawiciele lub stowarzyszenia użytkowników portu byli informowani o charakterze i poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ zapewnia,</p>			<p>Farmaceutycznej, Państwowej Inspekcji Pracy, Inspekcji Transportu Drogowego, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Ochrony Państwa, Policji, Państwowej Straży Pożarnej, a także jednostek używanych wyłącznie do ratowania życia na morzu oraz używanych wyłącznie do zabezpieczenia przeciwpożarowego i zwalczania pożarów.</p> <p>4. Nie pobiera się opłat portowych, na zasadzie wzajemności, od jednostek pływających i pojazdów drogowych lub kolejowych sił zbrojnych Państw-Stron Traktatu Północnoatlantyckiego.</p> <p>5. W uzasadnionych przypadkach, podmiot zarządzający może, czasowo lub na stałe, z zachowaniem zasady równego traktowania i niedyskryminacji zwolnić z opłat portowych inne niż wymienione w ust. 3 i 4 jednostki pływające, pojazdy drogowe lub kolejowe, o ile nie są one używane do prowadzenia działalności gospodarczej w rozumieniu przepisów o pomocy publicznej.”;</p>	
--	--	--	--	--	---	--

		<p>by użytkownicy infrastruktury portowej byli informowani o wszelkich zmianach w charakterze lub poziomie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej z przynajmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem, licząc od dnia, w którym te zmiany stały się skuteczne. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ nie ma obowiązku ujawniania tych różnic w opłatach, które wynikają z indywidualnych negocjacji.</p> <p>6. Podmiot zarządzający portem udostępnia, w przypadku formalnej skargi i na wniosek, odpowiedniemu organowi w danym państwie członkowskim informacje, o których mowa w ust. 4 i 5, oraz wszelkie stosowne informacje dotyczące elementów służących za podstawę określenia struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Taki organ udostępnia informacje Komisji na jej wniosek.</p>			
14.	Art. 14	<p>Dostawcy usług portowych zapewniają, aby pracownicy otrzymywali szkolenie niezbędne do zdobycia wiedzy, która ma podstawowe znaczenie dla ich pracy, ze szczególnym naciskiem na aspekty dotyczące zdrowia i bezpieczeństwa, oraz aby wymogi szkoleniowe były regularnie aktualizowane w celu sprostania wyzwaniom związanym z innowacjami technologicznymi.</p>	N		

15.	Art. 15	<p>1. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu w sprawie polityki pobierania opłat, w tym w przypadkach objętych art. 8. Takie konsultacje obejmują wszelkie istotne zmiany opłat za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłat z tytułu usług portowych w przypadkach, gdy operatorzy wewnętrzni świadczą usługi portowe w ramach obowiązków świadczenia usługi publicznej.</p> <p>2. Podmiot zarządzający portem konsultuje się, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, z użytkownikami portu i innymi odpowiednimi zainteresowanymi stronami w zasadniczych kwestiach w ramach jego kompetencji dotyczących:</p> <p>a) koordynacji usług portowych na terenie portu;</p> <p>b) środków służących poprawie połączeń z zapleczem, w tym środków służących rozwojowi i poprawie wydajności transportu kolejowego i śródlądowymi drogami wodnymi;</p> <p>c) efektywności procedur administracyjnych w porcie oraz środków służących ich uproszczeniu;</p>	N			
-----	----------------	--	---	--	--	--

		<p>d) kwestii środowiskowych;</p> <p>e) planowania przestrzennego; oraz</p> <p>f) środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa na terenie portu, w tym, w stosownych przypadkach, zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portowych.</p> <p>3. Dostawcy usług portowych udostępniają użytkownikom portu odpowiednie informacje na temat charakteru i poziomu opłat z tytułu usługi portowej.</p> <p>4. Przy wykonywaniu swoich obowiązków na mocy niniejszego artykułu podmiot zarządzający portem i dostawcy usług portowych przestrzegają poufności szczególnie chronionych informacji handlowych.</p>			
16.	Art. 16	<p>1. Każde państwo członkowskie zapewnia skuteczną procedurę rozpatrywania skarg wynikających ze stosowania niniejszego rozporządzenia w jego portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem.</p> <p>2. Skargi są rozpatrywane w sposób unikający konfliktu interesów i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie zapewniają skuteczny</p>	T	<p>Art. 3 pkt 7 i 8 (art. 42 ust. 2; Art. 45a)</p>	<p>7) w art. 42 w ust. 2: b) w pkt 34 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 35 w brzmieniu: „35) związane z wykonywaniem zadań odpowiedniego organu, o którym mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 6 oraz art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/352 z dnia 15 lutego 2017 r. ustanawiającego ramy w zakresie świadczenia usług portowych oraz wspólne zasady dotyczące przejrzystości finansowej portów (Dz. Urz. UE L 57 z</p>

	<p>rozdział między funkcjami, z jednej strony, rozpatrywania skarg a, z drugiej strony, wykonywania prawa własności i zarządzania portami, świadczenia usług portowych i korzystania z portów. Skargi są rozpatrywane w sposób bezstronny i przejrzysty oraz z należytym poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.</p> <p>3. Skargi składa się w państwie członkowskim portu, w którym spór ma domniemane źródło. Państwa członkowskie zapewniają, by użytkownicy portów i inne zainteresowane strony były informowane o tym, gdzie i jak składać skargi, oraz jakie organy są odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg.</p> <p>4. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg współpracują, w stosownych przypadkach, w celu wzajemnej pomocy w sporach obejmujących strony mające siedzibę w różnych państwach członkowskich.</p> <p>5. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu, aby przekazywali im informacje</p>		<p>03.03.2017 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/352”.”;</p> <p>8) po art. 43a dodaje się art. 43aa w brzmieniu:</p> <p>„Art. 43aa. 1. Dyrektor urzędu morskiego właściwy ze względu na położenie portu, rozpatruje skargi dotyczące naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2017/352 zgodnie z art. 16 tego rozporządzenia.</p> <p>2. Do skargi dołącza się informacje i dokumenty potwierdzające naruszenie rozporządzenia nr 2017/352.</p> <p>3. Dyrektor urzędu morskiego zwraca się odpowiednio do podmiotu zarządzającego w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, dostawcy usług portowych lub użytkownika portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, których dotyczy skarga, o przedstawienie, w terminie uzależnionym od stopnia skomplikowania sprawy, jednak nie dłuższym niż 3 miesiące, stanowiska wraz z uzasadnieniem.</p> <p>4. Dyrektor urzędu morskiego załatwia skargę bez zbędnej zwłoki, nie później jednak niż w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania ostatniego ze stanowisk, o których mowa w ust. 3.</p> <p>5. W zakresie nieuregulowanym w ustawie, do rozpatrywania skarg, o których mowa w ust. 1 stosuje się odpowiednio przepisy działu VIII Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>6. W przypadku stwierdzenia</p>	
--	--	--	---	--

		<p>odnoszące się do skargi.</p> <p>6. Organy odpowiedzialne za rozpatrywanie skarg mają, zgodnie z prawem krajowym, prawo do podejmowania decyzji, które są wiążące, z zastrzeżeniem kontroli sądowej, w stosownych przypadkach.</p> <p>7. W terminie do dnia 24 marca 2019 r. państwa członkowskie informują Komisję o procedurze rozpatrywania skarg i wskazują organy, o których mowa w ust. 3, a następnie informują ją o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej stronie internetowej.</p> <p>8. Państwa członkowskie wymieniają się, w stosownych przypadkach, ogólnymi informacjami dotyczącymi stosowania niniejszego artykułu. Komisja wspiera tego rodzaju współpracę.</p>			<p>naruszenia przepisów rozporządzenia 2017/352 przez podmiot zarządzający lub dostawcę usług portowych, dyrektor urzędu morskiego określa, w drodze decyzji administracyjnej, zakres stwierdzonych nieprawidłowości oraz wyznacza termin ich usunięcia.”;</p>	
17.	Art. 17	<p>Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy portów i inne zainteresowane strony zostali poinformowani o odpowiednich organach, o których mowa w art. 11 ust. 5, art. 12 ust. 3 i art. 13 ust. 6. Państwa członkowskie informują również Komisję o tych organach do dnia 24 marca 2019 r., a następnie o wszelkich zmianach tych informacji. Komisja publikuje i regularnie uaktualnia takie informacje na swojej</p>	N			

		stronie internetowej.				
18.	Art. 18	<p>1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków przyjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez podmiot zarządzający portem, właściwy organ lub każdy inny odpowiedni organ krajowy. Organy odwoławcze są niezależne od zaangażowanych stron i mogą być sądami.</p> <p>2. Jeżeli organ odwoławczy, o którym mowa w ust. 1, nie jest organem sądowym, podaje on uzasadnienie swoich decyzji na piśmie. Jego decyzje podlegają również kontroli ze strony sądu krajowego.</p>	T	Art. 57 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz. U. z 2017 r. poz. 2205 z późn. zm.)	Art. 57 ust. 2. Od decyzji, o której mowa w ust. 1, przysługuje odwołanie do ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.	
19.	Art. 19	Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstrasżające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych środkach Komisję w terminie do dnia 24 marca	T	Art. 3 pkt 10-12 (Art. 56b-56c, 57, 59 ust. 4)	10) po art. 56a dodaje się art. 56b i art. 56c w brzmieniu: „Art. 56b. 1. Podmiot zarządzający w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 4 ust. 2 i 4-6, art. 5, art. 6 ust. 1-6, art. 8 ust. 1 i 3, art. 9 ust. 2 i 4, art. 11 ust. 1-7 oraz art. 12 – 15 rozporządzenia nr 2017/352, podlega	

		<p>2019 r. oraz niezwłocznie powiadamiają ją o wszystkich późniejszych zmianach ich dotyczących.</p>		<p>karze pieniężnej do 1 000 000 zł.</p> <p>2. Dostawca usług portowych w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który działa z naruszeniem obowiązków lub warunków określonych w art. 8 ust. 3, art. 11 ust. 1-7, art. 12 i 14 oraz art. 15 ust. 3 i 4 rozporządzenia nr 2017/352, podlega karze pieniężnej do 1 000 000 zł.</p> <p>3. Tej samej karze podlega:</p> <p>1) podmiot zarządzający, dostawca usług portowych lub użytkownik portu w rozumieniu rozporządzenia nr 2017/352, który w terminie wyznaczonym przez dyrektora urzędu morskigo nie przedstawi stanowiska, o którym mowa w art. 43aa ust. 3 lub</p> <p>2) podmiot zarządzający lub dostawca usług portowych, którzy nie usuną nieprawidłowości zgodnie z art. 43aa ust. 6.</p> <p>Art. 56c. Podmiot, który nie przekazuje służbie hydrograficznej kopii danych pomiarowych uzyskanych z pomiarów hydrograficznych przeprowadzonych na polskich obszarach morskich zgodnie z art. 41c ust. 1, podlega karze pieniężnej do 500 000 zł.”;</p> <p>11) w art. 57:</p> <p>a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 55-56c, wymierza dyrektor urzędu morskigo w drodze decyzji</p>	
--	--	--	--	---	--

					<p>administracyjnej.”;</p> <p>b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:</p> <p>„3. Decyzji, o której mowa w ust. 1, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności, z wyłączeniem decyzji w sprawie nałożenia kary pieniężnej, o której mowa w art. 56a ust. 1 oraz art. 56b.</p> <p>4. Wysokość kar pieniężnych, o których mowa w art. 55-56c, ustala dyrektor urzędu morskiego, z uwzględnieniem zakresu naruszenia, powtarzalności naruszeń lub korzyści finansowych uzyskanych z tytułu naruszenia.”;</p> <p>12) w art. 59 ust. 4 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„4. Kary ustalone na podstawie art. 55-56c, nieuiszczone w wyznaczonym terminie, podlegają, wraz z odsetkami za zwłokę, ściągnięciu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.”.</p>	
20.	Art. 20	<p>Nie później niż w dniu 24 marca 2023 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia.</p> <p>Sprawozdanie to uwzględnia wszelkie postępy poczynione w ramach</p>	N			

		komitetu sektorowego dialogu społecznego Unii w sprawie portów.				
21.	Art. 21	<p>1. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do umów o świadczenie usługi portowej, które zostały zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r. i mają ograniczony okres obowiązywania</p> <p>2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed dniem 15 lutego 2017 r., które mają nieograniczony okres obowiązywania lub mają skutek podobny, muszą zostać zmienione w celu zapewnienia ich zgodności z wymogami niniejszego rozporządzenia w terminie do dnia 1 lipca 2025 r.</p>	N			
22.	Art. 22	<p>Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i>.</p> <p>Niniejsze rozporządzenie jest stosowane od dnia 24 marca 2019 r.</p>	N			