



PARLAMENTUL EUROPEAN

2014 - 2019

Document de ședință

A8-0023/2016

5.2.2016

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Knut Fleckenstein

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
- *** Procedura de aprobare
- ***I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- ***II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- ***III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

Amendamente la un proiect de act

Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

CUPRINS

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE	70
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE ÎN FOND	73

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de regulament al Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0296),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0144/2013),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere avizul motivat prezentat de către Congresul Deputaților din Spania și Senatul Spaniei, Adunarea Națională a Franței, Senatul Italiei, Parlamentul Letoniei, Parlamentul Maltei, Seimul Poloniei și Senatul Poloniei și Parlamentul Suediei, în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013¹,
 - având în vedere avizul Comitetului Regiunilor din 28 noiembrie 2013²,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A8-0023/2016),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ JO C 327, 12.11.2013, p. 111.

² JO C 114, 15.4.2014, p. 57.

Amendamentul 1

Propunere de regulament Titlu

Textul propus de Comisie

Propunere de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de stabilire a unui cadru *privind accesul la
piața* serviciilor portuare și transparența
financiară a porturilor
(Text cu relevanță pentru SEE)

Amendamentul

Propunere de
REGULAMENT AL PARLAMENTULUI
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI
de stabilire a unui cadru *pentru
organizarea* serviciilor portuare și *pentru*
transparența financiară a porturilor
(Text cu relevanță pentru SEE)

Amendamentul 2

Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(1a) Porturile pot contribui la competitivitatea pe termen lung a industriilor europene pe piețele mondiale, mărinđ în același timp valoarea adăugată și creând locuri de muncă în toate regiunile costiere ale UE. Pentru a face față provocărilor cu care se confruntă sectorul transporturilor maritime, precum ineficiențelor din lanțul logistic și de transport sustenabil, este esențial ca măsurile prezentate în comunicarea Comisiei intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice” să fie puse în aplicare concomitent cu prezentul regulament. Complexitatea procedurilor administrative vamale, având ca rezultat întârzieri în porturi, reprezintă un obstacol major pentru competitivitatea transporturilor maritime pe distanțe scurte și pentru eficiența porturilor Uniunii.

Amendamentul 3

Propunere de regulament Considerentul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(3a) Un nivel ridicat de simplificare a procedurilor vamale poate reprezenta un avantaj economic major pentru un port din punctul de vedere al competitivității. Pentru a evita concurența neloială între porturi și pentru a reduce formalitățile vamale care ar putea afecta grav interesele financiare ale Uniunii, autoritățile portuare ar trebui să adopte o strategie rațională și eficientă, bazată pe riscuri, pentru a evita denaturarea concurenței. Statele membre și Comisia ar trebui să monitorizeze activ și periodic aceste proceduri, iar Comisia ar trebui să evalueze dacă sunt necesare măsuri adecvate pentru a combate concurența neloială.

Amendamentul 4

Propunere de regulament Considerentul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice ***numai*** porturilor ***maritime*** din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea

zonelor insulare sau periferice, ***fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi.*** Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

regională a zonelor insulare sau periferice. ***Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să ofere statelor membre posibilitatea de a decide dacă să aplice sau nu prezentul regulament pentru porturile maritime din rețeaua globală transeuropeană de transport, situate în regiunile ultraperiferice. Statele membre ar trebui să aibă și posibilitatea de a introduce derogări pentru a evita sarcinile administrative disproporționate pentru porturile maritime din rețeaua transeuropeană globală de transport, al căror trafic anual nu justifică aplicarea integrală a prezentului regulament.*** Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

Amendamentul 5

Propunere de regulament Considerentul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(4a) Prezentul regulament nu impune un model specific de administrare a porturilor pentru organismele de administrare ale porturilor. Dacă se respectă normele referitoare la accesul pe piață și la transparență, modelele existente de administrare a porturilor stabilite la nivel național în statele membre pot fi păstrate în conformitate cu Protocolul nr 26 la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

Amendamentul 6

Propunere de regulament Considerentul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(5) Obiectivul articolului 56 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene este de a elimina restricțiile în ceea ce privește libertatea de a furniza servicii în Uniune. În conformitate cu articolul 58 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, acesta ar trebui să fie realizat în conformitate cu dispozițiile titlului referitor la transporturi, mai precis în conformitate cu articolul 100 alineatul (2).

eliminat

Amendamentul 7

Propunere de regulament Considerentul 6

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(6) Auto-furnizarea de servicii, care înseamnă că societățile de transport maritim sau furnizorii de servicii portuare folosesc personal la alegerea lor și își furnizează singuri servicii portuare, este reglementată într-o serie de state membre din motive de siguranță sau sociale. Părțile interesate consultate de Comisie în cursul elaborării propunerii sale au subliniat că impunerea unei autorizări generalizate privind auto-furnizarea de servicii la nivelul Uniunii ar necesita norme suplimentare referitoare la aspectele sociale și de siguranță, pentru a se evita posibilele efecte negative în aceste domenii. Prin urmare, în acest stadiu pare oportun să nu se reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și să se lase la latitudinea statelor membre reglementarea sau nu a auto-furnizării de servicii portuare. Așadar, prezentul regulament ar trebui să vizeze exclusiv furnizarea de servicii portuare în schimbul unei remunerații.

eliminat

Amendamentul 8

Propunere de regulament Considerentul 7

Textul propus de Comisie

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, ***inclusiv în ceea ce privește formarea profesională, și echipamentul necesar, în măsura în care aceste cerințe sunt transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru furnizarea serviciului portuar în cauză.***

Amendamentul

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, ***echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului portuar respectiv, disponibilitatea serviciului și conformitatea cu cerințele privind siguranța maritimă. Aceste cerințe minime ar trebui să țină seama, de asemenea, de cerințele de mediu, de standardele sociale naționale și de buna reputație a furnizorului de servicii portuare.***

Amendamentul 9

Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7a) Toți furnizorii de servicii și, în special, noii actori de pe piață ar trebui să își demonstreze capacitatea de a deservi un număr minim de nave cu personalul și echipamentele proprii. Furnizorii de servicii ar trebui să aplice normele și dispozițiile relevante, inclusiv legislația muncii aplicabilă, acordurile colective aplicabile și cerințele de calitate ale portului în cauză.

Amendamentul 10

Propunere de regulament Considerentul 7 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7b) Pentru a stabili dacă un furnizor de servicii a îndeplinit cerința de a avea o bună reputație, statul membru ar trebui să analizeze dacă există motive întemeiate pentru a pune la îndoială buna reputație a furnizorului de servicii portuare, a administratorului acestuia, precum și a oricăror alte persoane relevante stabilite de statul membru, cum ar fi condamnări sau sancțiuni în orice stat membru pentru infracțiuni grave sau pentru încălcarea legislației aplicabile în Uniune și la nivel național, inclusiv în următoarele domenii: legislația socială, dreptul muncii, legislația privind sănătatea și siguranța la locul de muncă, legislația în materie de sănătate și mediu;

Amendamentul 11

Propunere de regulament Considerentul 7 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(7c) În conformitate cu Regulamentul (CEE) nr 3577 / 92^{1a} și Hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2007 în cauza C-251/04, Comisia c. Republica Elenă ^{1b}, conform cărora remorcarea poate fi asimilată unui serviciu de transport maritim, este posibil, din motive de siguranță maritimă și de protecție a mediului, ca cerințele minime să stipuleze că navele utilizate pentru operațiuni de remorcare sau de amarare să fie înregistrate în statul membru în care este

situat portul respectiv și să arboreze pavilionul acestui stat.

^{1a} Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

^{1b} Hotărârea Curții de Justiție din 11 ianuarie 2007 în cauza C-251/04, Comisia c. Republica Elenă, C-251/04, ECLI: EU:C:2007:5.

Amendamentul 12

Propunere de regulament Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Întrucât porturile constau în arii geografice limitate, accesul la piață ar putea să facă, în anumite cazuri, obiectul unor limitări legate de insuficiența terenului sau de faptul că terenul este rezervat pentru anumite tipuri de activități, în conformitate cu un plan de dezvoltare oficial, care prevede în mod transparent modul în care va fi folosit terenul, și cu legislația națională relevantă, precum cea privind obiectivele de amenajare a teritoriului la nivel de localitate și țară.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 13

Propunere de regulament Considerentul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(10a) Sistemul portuar al Uniunii este foarte divers și cuprinde numeroase

modele diferite de organizare a serviciilor portuare. Prin urmare, un sistem unic nu ar fi adecvat. Organismul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să fie capabilă să limiteze numărul de furnizori pentru un serviciu portuar dacă circumstanțele impun o astfel de limitare.

Amendamentul 14

Propunere de regulament Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Orice intenție de a limita numărul furnizorilor de servicii portuare ar trebui să fie publicată în avans de **către autoritatea competentă și să fie pe deplin justificată, de exemplu pentru a se oferi părților interesate posibilitatea de a prezenta observații**. Criteriile pentru orice limitare ar trebui să fie obiective, transparente și nediscriminatorii.

Amendamentul

(11) Orice intenție de a limita numărul furnizorilor de servicii portuare ar trebui să fie publicată în avans de **organismul de administrare al portului sau autoritatea competentă**. Criteriile pentru orice limitare ar trebui să fie obiective, transparente și nediscriminatorii.

Amendamentul 15

Propunere de regulament Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) **Pentru a fi deschise și transparente**, procedura de **selectare** a furnizorilor de servicii portuare și rezultatul acesteia ar trebui să fie **făcute publice, iar documentația completă ar trebui comunicată** părților interesate.

Amendamentul

(12) Procedura de **alegere** a furnizorilor de servicii portuare și rezultatul acesteia ar trebui să fie **făcut public și ar trebui să fie nediscriminatorie, transparentă și deschisă tuturor** părților interesate.

Amendamentul 16

Propunere de regulament Considerentul 13

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13) Procedura de selectare a furnizorilor de servicii portuare în cazul în care numărul de furnizori este limitat ar trebui să urmeze principiile și abordarea stabilite în Directiva .././... [directiva privind concesiunile]⁷, inclusiv pragul și metoda de determinare a valorii contractelor, precum și definiția modificărilor substanțiale și elementele legate de durata contractului.

eliminat

⁷ *Propunere de directivă privind atribuirea contractelor de concesiune [COM(2011) 897 final].*

Amendamentul 17

**Propunere de regulament
Considerentul 13 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) În comunicarea sa interpretativă din 1 august 2006 privind dreptul comunitar aplicabil atribuirii contractelor care nu sunt reglementate sau sunt reglementate parțial de directivele privind contractele de achiziții publice (2006/C 179/02), Comisia a oferit un cadru clar pentru procedurile de selecție care nu intră în domeniul de aplicare al directivelor privind achizițiile publice și care nu sunt acordate sub formă de concesiuni.

Amendamentul 18

**Propunere de regulament
Considerentul 14**

Textul propus de Comisie

(14) Recurgerea la obligații de serviciu public care conduc la o limitare a numărului de furnizori ai unui serviciu portuar se poate justifica numai din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an *sau* convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru *anumite categorii* de utilizatori.

Amendamentul

(14) Recurgerea la obligații de serviciu public care conduc la o limitare a numărului de furnizori ai unui serviciu portuar se poate justifica numai din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an, convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru *o anumită categorie* de utilizatori *sau operațiunile portuare sigure, în condiții de securitate și sustenabile din punct de vedere ecologic.*

Amendamentul 19

Propunere de regulament Considerentul 18

Textul propus de Comisie

(18) Autoritățile competente desemnate într-un stat membru trebuie să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare *cu obligații de serviciu public* sau să încredințeze direct furnizarea acestor servicii unui operator intern. În cazul în care o autoritate competentă decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru *favorizează o asemenea opțiune*, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni. În plus, în aceste cazuri taxele percepute

Amendamentul

(18) *Organismul de administrare al portului sau* autoritățile competente desemnate într-un stat membru ar trebui să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare sau să încredințeze furnizarea acestor servicii direct unui operator intern. În cazul în care o autoritate competentă decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile *maritime* TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru *furnizează un serviciu portuar în temeiul unor obligații de serviciu public*, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni.

pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul *supravegherii de către organismul independent de supraveghere*.

În plus, în aceste cazuri taxele percepute pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul unei *supravegheri independente*.

Amendamentul 20

Propunere de regulament Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **aduce** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. **În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare**, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **ar trebui să fie posibil ca autoritățile competente să solicite** operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități¹¹.

¹¹ JO L 82, 22.03.01, p. 16.

Amendamentul

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **ar trebui să aducă** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre **și ar trebui să ia în considerare articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene**. Atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **autoritatea competentă ar trebui, în cazul transferului de personal, să ceară** operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități¹¹.

¹¹ JO L 82, 23.3.2001, p. 16.

Amendamentul 21

Propunere de regulament Considerentul 19 a (nou)

(19a) Într-un sector extrem de complex și de competitiv, precum serviciile portuare, pregătirea noilor angajați și formarea continuă a întregului personal sunt esențiale pentru asigurarea sănătății și siguranței lucrătorilor portuari, a calității serviciilor și a competitivității porturilor din Uniune. Statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a se asigura furnizarea unei formări relevante pentru fiecare lucrător din sectorul portuar. Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE ar trebui aibă posibilitatea de a elabora orientări pentru stabilirea cerințelor de formare, de a asigura o calitate ridicată a educației și formării lucrătorilor portuari, de a reduce riscul de accidente și de a ține seama de necesitățile viitoare ale sectorului în contextul schimbărilor tehnologice și logistice impuse de cerințele clienților.

Amendamentul 22

Propunere de regulament Considerentul 19 b (nou)

(19b) Sectorul portuar european se confruntă cu o serie de provocări care pot avea un impact atât asupra competitivității, cât și asupra dimensiunii sale sociale. Printre aceste provocări se numără: dimensiunea din ce în ce mai mare mai mare a navelor, competiția cu porturile din afara UE, creșterea puterii de piață ca urmare a alianțelor între liniile de transport maritime, necesitatea de a negocia în timp util noi modele de lucru, de a oferi formare adecvată pentru inovațiile tehnologice și de a reduce impactul social al acestora, volumele din ce în ce mai mari care sunt tot mai

grupate, lipsa investițiilor adecvate în infrastructuri pentru regiunile slab dezvoltate, eliminarea barierelor administrative pentru piața internă, peisajul energetic în schimbare și presiunile sociale și de mediu în creștere. Statele membre, împreună cu partenerii sociali, ar trebui să se ocupe de aceste probleme și să ia măsuri pentru a proteja competitivitatea sectorului, dar și pentru a preveni condițiile de muncă precare în porturi, indiferent de fluctuațiile de cerere de forță de muncă în port.

Amendamentul 23

Propunere de regulament Considerentul 19 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19c) Comisia și de statele membre ar trebui să sprijine toate modelele de organizare a muncii portuare care asigură locuri de muncă de calitate și condiții de muncă sigure. Ajustările necesare ar trebui promovate numai prin intermediul unor negocieri între partenerii sociali, iar Comisia ar trebui să țină seama în mod adecvat de rezultatele acestor negocieri.

Amendamentul 24

Propunere de regulament Considerentul 19 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19d) Automatizarea și inovațiile tehnologice oferă posibilitatea de a îmbunătăți semnificativ eficiența și siguranța porturilor. Înainte de introducerea unor schimbări semnificative, angajatorii și sindicatele

lucrătorilor portuari ar trebui să coopereze pentru a asigura formarea și recalificarea necesare și pentru a găsi soluții comune pentru reducerea efectelor negative ale acestor procese asupra sănătății și siguranței la locul de muncă și asupra angajabilității.

Amendamentul 25

Propunere de regulament Considerentul 20

Textul propus de Comisie

(20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi reglementat de Directiva .../... [directiva privind concesiunile]. În consecință, capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii pentru pasageri, dar statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice totuși normele din capitolul respectiv la aceste două tipuri de servicii. Pentru alte tipuri de contracte utilizate de autoritățile publice în vederea acordării accesului la piața serviciilor de manipulare a mărfurilor și a serviciilor din terminalele de pasageri, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Aceste principii trebuie aplicate integral în ceea ce privește furnizarea oricărui serviciu portuar.

Amendamentul

(20) Capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii pentru pasageri. Pentru ***tipurile*** de contracte, ***altele decât contractele publice de concesiune***, utilizate de autoritățile publice în vederea acordării accesului la piața serviciilor de manipulare a mărfurilor și a serviciilor din terminalele de pasageri, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Aceste principii trebuie aplicate integral în ceea ce privește furnizarea oricărui serviciu portuar.

Amendamentul 26

Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20a) În conformitate cu Rezoluția A.960 a Organizației Maritime Internaționale (OMI), fiecare zonă de pilotaj presupune din partea pilotului o vastă experiență de specialitate și cunoștințe cu privire la condițiile locale. Având în vedere că OMI recunoaște pertinenta administrării pilotajului la nivel regional sau local,, pilotajul nu ar trebui să facă obiectul capitolului II al prezentului regulament.

Amendamentul 27

Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(21a) Mecanismul pentru interconectarea Europei prevede ca porturile din cadrul rețelei transeuropene de transport să poată beneficia de subvenții din partea UE pe parcursul actualei perioade 2014-2020. În plus, Comisia intenționează să creeze un cadru revizuit privind ajutoarele de stat pentru porturi și, având în vedere că Directiva 2014/23 / UE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a} stabilește, de asemenea, un cadru legislativ nou pentru contractele de concesiune, care va afecta și serviciile portuare prestate pe baza unui contract de concesiune, în prezentul regulament trebuie să se introducă norme stricte privind transparența fluxurilor financiare pentru a evita concurența neloială între porturile din Uniune sau dumpingul.

^{1a} Directiva 2014/23/UE a Parlamentului

*European și a Consiliului din
26 februarie 2014 privind atribuirea
contractelor de concesiune (JO L 94,
28.3.2014, p. 1).*

Amendamentul 28

Propunere de regulament Considerentul 22

Textul propus de Comisie

(22) Este necesar să se impună organismului de administrare al portului care beneficiază de finanțare publică, atunci când acesta activează și ca furnizor de servicii, obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile desfășurate în calitate de organism de administrare al portului față de cele desfășurate pe baze concurențiale, pentru a asigura condiții de concurență echitabile și transparența alocării și utilizării fondurilor publice și pentru a evita distorsionarea pieței. În orice caz ar trebui asigurată respectarea normelor privind ajutoarele de stat.

Amendamentul

(22) Este necesar să se impună organismului de administrare al portului care beneficiază de finanțare publică, atunci când acesta activează și ca furnizor de servicii, obligația de a ține o contabilitate separată pentru activitățile **cu finanțare publică** desfășurate în calitate de organism de administrare al portului față de cele desfășurate pe baze concurențiale, pentru a asigura condiții de concurență echitabile și transparența alocării și utilizării fondurilor publice și pentru a evita distorsionarea pieței. În orice caz ar trebui asigurată respectarea normelor privind ajutoarele de stat.

Amendamentul 29

Propunere de regulament Considerentul 22 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22a) Porturile maritime cu o cifră de afaceri inferioară pragului stabilit în Directiva 2006/111/CE a Comisiei ar trebui să respecte obligațiile în materie de transparență prevăzute la articolul 12 din prezentul regulament într-un mod proporțional, fără a fi supuse unei sarcini administrative disproporționate.

Amendamentul 30

Propunere de regulament Considerentul 22 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22b) Pentru a asigura o concurență loială și pentru a reduce sarcina administrativă, Comisia ar trebui să clarifice în scris noțiunea de ajutor de stat în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor portuare, luând în considerare faptul că accesul publicului și infrastructura de apărare, pe mare sau pe uscat, care este accesibilă tuturor utilizatorilor potențiali în condiții egale și nediscriminatorii, precum și infrastructura legată de funcționarea serviciilor de interes general fără caracter economic, au un caracter neeconomic, deoarece obiectivele lor sunt predominant publice; astfel de infrastructuri se încadrează în responsabilitatea statului de a satisface nevoile generale ale populației.

Amendamentul 31

Propunere de regulament Considerentul 22 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(22c) În plus, Comisia ar trebui ca, în timp util și consultându-se cu sectorul, să identifice care dintre finanțările publice ale investițiilor în infrastructura portuară fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare)^{1a}.

^{1a} Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare ca fiind compatibile cu piața internă în aplicarea

Amendamentul 32

Propunere de regulament Considerentul 23

Textul propus de Comisie

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie **comportă un risc mai ridicat de abuz de preț, având în vedere situația lor de monopol sau de oligopol și faptul că piața lor nu poate fi contestată. Acesta este și cazul taxelor percepute de operatori interni în sensul prezentului regulament.** Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute **de acești operatori reflectă condițiile normale ale pieței relevante** și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Amendamentul

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie **și taxele impuse de furnizorii de servicii de pilotaj care nu sunt expuși unei concurențe efective comportă un risc mai ridicat de prețuri abuzive.** Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele **percepute nu sunt disproporționate în raport cu valoarea economică a serviciilor furnizate** și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Amendamentul 33

Propunere de regulament Considerentul 24

Textul propus de Comisie

(24) **Pentru a fi eficiente**, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale fiecărui port individual ar trebui stabilite în mod transparent și autonom, în conformitate cu strategia comercială și de investiții a aceluia port.

Amendamentul

(24) **Rolul organismului de administrare al portului este, printre altele, de a încuraja schimburile comerciale și de a acționa ca intermediar între industria regională și operatorii de transport. Prin urmare, din motive de eficiență**, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale fiecărui port individual ar trebui stabilite în mod transparent și autonom, în conformitate cu strategia comercială și de

investiții a aceluși port.

Amendamentul 34

Propunere de regulament

Considerentul 25

Textul propus de Comisie

(25) **Ar trebui să se permită varierea** taxelor de utilizare a infrastructurii portuare pentru a promova transportul maritim pe distanțe scurte și pentru a atrage nave pe apă ale căror operațiuni de transport, în special operațiunile de transport maritim offshore sau onshore, au o performanță de mediu sau o eficiență energetică și a emisiilor de carbon mai ridicată decât media. Aceasta ar trebui să sprijine politicile în domeniul mediului și al schimbărilor climatice, precum și dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprente de mediu a navelor pe apă care fac escală și stau în port.

Amendamentul

(25) **Diversificarea** taxelor de utilizare a infrastructurii portuare **reprezintă un instrument important pentru organismul de administrare al portului și ar trebui să fie permisă. Taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia, de exemplu,** pentru a promova transportul maritim pe distanțe scurte și pentru a atrage nave pe apă ale căror operațiuni de transport, în special operațiunile de transport maritim offshore sau onshore, au o performanță de mediu sau o eficiență energetică și a emisiilor de carbon mai ridicată decât media. Aceasta ar trebui să sprijine politicile în domeniul mediului și al schimbărilor climatice, precum și dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprente de mediu a navelor pe apă care fac escală și stau în port.

Amendamentul 35

Propunere de regulament

Considerentul 26

Textul propus de Comisie

(26) Ar trebui să **existe mecanisme adecvate care să asigure faptul** că utilizatorii portuari cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare sunt consultați cu regularitate atunci când taxa de utilizare a infrastructurii portuare și taxa de servicii

Amendamentul

(26) Ar trebui să **se asigure** că utilizatorii portuari cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare sunt consultați cu regularitate atunci când taxa de utilizare a infrastructurii portuare și taxa de servicii portuare sunt definite și modificate. Organismele de administrare

portuare sunt definite și modificate. Organismele de administrare ale porturile ar trebui, de asemenea, să se consulte periodic cu alte părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice precum coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare și eficiența legăturilor cu hinterlandul și a procedurilor administrative din porturi.

ale porturile ar trebui, de asemenea, să se consulte periodic cu alte părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice precum coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare și eficiența legăturilor cu hinterlandul și a procedurilor administrative din porturi. ***Organismul de administrare al portului ar trebui să implice investitorii privați care fac investiții suficiente de mari în porturi, în consultări viabile privind planurile de dezvoltare a porturilor.***

Amendamentul 36

Propunere de regulament Considerentul 27

Textul propus de Comisie

(27) Pentru a asigura ***aplicarea corectă și eficace a prezentului regulament, în fiecare stat membru ar trebui desemnat un organism de supraveghere independent, care poate fi un organism deja existent.***

Amendamentul

(27) Pentru a asigura ***existența unui mecanism independent de depunere a plângerilor, fiecare stat membru ar trebui să desemneze unul sau mai multe organisme care asigură supraveghere independentă. Ar trebui să fie posibilă desemnarea în acest scop a organismelor deja existente, cum ar fi autoritățile de concurență, instanțele, ministerele sau departamentele din ministere care nu au legătură cu organismul de administrare al portului.***

Amendamentul 37

Propunere de regulament Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(28) Diferitele organisme ***independente de supraveghere*** ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor ***și să***

Amendamentul

(28) ***În cazurile care implică litigii și reclamații transfrontaliere, diferitele organisme care asigură supraveghere***

coopereze pentru a asigura o aplicare uniformă a prezentului regulament.

independentă ar trebui să coopereze între ele și să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor.

Amendamentul 38

Propunere de regulament
Considerentul 28 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(28a) Raporturile de muncă în porturi au o mare influență asupra funcționării porturilor. Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE le oferă, așadar, partenerilor sociali un cadru pentru a stabili rezultate în privința organizării muncii și a condițiilor de muncă, cum ar fi sănătatea și siguranța, formarea și calificările, politica Uniunii privind combustibilii cu conținut redus de sulf, precum și creșterea atractivității sectorului pentru categoriile subreprezentate, precum lucrătorii tineri și lucrătoarele.

Amendamentul 39

Propunere de regulament
Considerentul 29

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(29) Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă taxelor de mediu, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii și a asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte, ar trebui acordată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește

eliminat

clasificările comune ale navelor, combustibililor și tipuri de operațiuni în funcție de care să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Amendamentul 40

Propunere de regulament Considerentul 30

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de implementare în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie¹³.

eliminat

¹³ JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Amendamentul 41

Propunere de regulament

Considerentul 30 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(30a) Comisia este invitată să prezinte o propunere legislativă privind certificatele de exceptare de la pilotaj pentru a încuraja folosirea lor în toate statele membre, astfel încât să îmbunătățească eficiența în porturi și, mai ales, să stimuleze transportul maritim pe distanțe scurte acolo unde permit condițiile de siguranță. Cerințele specifice pe baza cărora se vor emite certificatele de exceptare de la pilotaj ar trebui definite de statele membre după o evaluare a riscurilor și ar trebui să ia în considerare condițiile locale. Cerințele ar trebui să fie transparente, nediscriminatorii și proporționale.

Amendamentul 42

Propunere de regulament Considerentul 31

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(31) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea **modernizării** serviciilor portuare și a cadrului adecvat pentru atragerea investițiilor necesare în toate porturile rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre din cauza dimensiunii europene, internaționale și transfrontaliere a operațiunilor portuare și a activităților maritime aferente și, prin urmare, având în vedere necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel european, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la

(31) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea **unui cadru pentru organizarea** serviciilor portuare și a cadrului adecvat pentru atragerea investițiilor necesare în toate porturile **maritime** ale rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre din cauza dimensiunii europene, internaționale și transfrontaliere a operațiunilor portuare și a activităților maritime aferente și, prin urmare, având în vedere necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel european, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul

articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

proportionalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective. ***Porturile Uniunii ar trebui protejate față de porturile din țările terțe care nu sunt supuse criteriilor de organizare și funcționare stabilite în prezentul regulament.***

Amendamentul 43

Propunere de regulament Considerentul 31 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(31a) Raporturile de muncă în porturi au o influență însemnată asupra activităților și funcționării porturilor. Prin urmare, Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE ar trebui să poată oferi partenerilor sociali din Uniunii un cadru pentru posibila adoptare a unor rezultate comune privind aspectele sociale legate de raporturile de muncă în porturi. Acolo unde este necesar, Comisia ar trebui să faciliteze și să sprijine negocierile, să le ofere asistență tehnică, respectând, totodată, autonomia partenerilor sociali. Partenerii sociali din Uniune ar trebui să aibă posibilitatea să raporteze cu privire la toate progresele înregistrate, dacă dorește să facă acest lucru, astfel încât Comisia să țină cont de acestea când raportează cu privire la efectele prezentului regulament.

Amendamentul 44

Propunere de regulament Articolul 1 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) un cadru clar pentru ***accesul la piața***

(a) un cadru clar pentru ***organizarea***

serviciilor portuare;

serviciilor portuare;

Amendamentul 45

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) norme comune privind transparența financiară și taxele care urmează să fie aplicate de organismele de administrare sau de furnizorii de servicii portuare.

Amendamentul

(b) norme comune privind transparența financiară și taxele care urmează să fie aplicate de organismele de administrare sau de furnizorii de servicii portuare ***incluse în prezentul regulament.***

Amendamentul 46

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) *dragare*;

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 47

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 2 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În plus, articolul 12 alineatul (2) se aplică și în cazul dragării.

Amendamentul 48

Propunere de regulament

Articolul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, ***astfel cum este***

3. Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, ***enumerate*** în

definită în anexa **I** la Regulamentul **XXX**
[regulamentul privind orientările TEN-T].

anexa **II** la Regulamentul (UE)
nr. 1315/2013 al Parlamentului European
și al Consiliului^{1a}.

^{1a} **Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al
Parlamentului European și al Consiliului
din 11 decembrie 2013 privind orientările
Uniunii pentru dezvoltarea rețelei
transeuropene de transport și de abrogare
a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348,
20.12.2013 p. 1).**

Amendamentul 49

Propunere de regulament
Articolul 1 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**3a. Prezentul regulament nu aduce
atingere niciunei structuri portuare care
respectă principiile menționate la
alineatul (1) literele (a) și (b).**

Amendamentul 50

Propunere de regulament
Articolul 1 – alineatul 3 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

**3b. Statele membre pot decide să nu aplice
prezentul regulament porturilor maritime
din rețeaua globală transeuropeană de
transport situată în regiunile
ultraperiferice menționate la articolul 349
din TFUE. Atunci când decid să nu aplice
prezentul regulament acestor porturi
maritime, statele membre notifică decizia
lor Comisiei.**

Amendamentul 51

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2

Textul propus de Comisie

2. „servicii de manipulare a mărfurilor” înseamnă organizarea și manipularea mărfurilor între nava pe apă care le transportă și țărm, pentru importul, exportul sau tranzitul mărfurilor, inclusiv prelucrarea, transportarea și depozitarea temporară a mărfurilor la terminalul de marfă relevant și în legătură directă cu transportul mărfurilor, dar excluzând antrepozitarea, dezambalarea, reambalarea sau orice alte servicii cu valoare adăugată legate de manipularea mărfurilor;

Amendamentul

2. „servicii de manipulare a mărfurilor” înseamnă organizarea și manipularea mărfurilor între nava pe apă care le transportă și țărm, pentru importul, exportul sau tranzitul mărfurilor, inclusiv prelucrarea, ***amararea, dezamararea, stivuirea***, transportarea și depozitarea temporară a mărfurilor la terminalul de marfă relevant și în legătură directă cu transportul mărfurilor, dar excluzând, ***cu excepția cazului în care statul membru stabilește altfel***, antrepozitarea, dezambalarea, reambalarea sau orice alte servicii cu valoare adăugată legate de manipularea mărfurilor;

Amendamentul 52

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2 a. „autoritate competentă” înseamnă orice organism public sau privat care, la nivel regional sau național, este abilitat să efectueze în temeiul legislației sau al instrumentelor naționale activități legate de organizarea și gestionarea activităților portuare, în paralel sau alternativ cu organismul de administrare al portului;

Amendamentul 53

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3

Textul propus de Comisie

3. „dragare” înseamnă îndepărtarea de nisip, sedimente sau alte substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un port pentru a permite accesul la port al navelor pe apă și cuprinde atât îndepărtarea inițială (lucrări noi de dragare), cât și dragarea de întreținere pentru menținerea accesibilității căii navigabile;

Amendamentul

3. „dragare” înseamnă îndepărtarea de nisip, sedimente sau alte substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un port pentru a permite accesul la port al navelor pe apă și cuprinde atât îndepărtarea inițială (lucrări noi de dragare), cât și dragarea de întreținere pentru menținerea accesibilității căii navigabile **și nu este un serviciu portuar oferit utilizatorilor;**

Amendamentul 54

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5

Textul propus de Comisie

5. „organismul de administrare al portului” înseamnă orice organism public sau privat care, în combinație cu alte activități sau nu, are drept obiectiv **în temeiul legislației sau instrumentelor** naționale administrarea și gestionarea infrastructurilor portuare și **a traficului portuar, precum și** coordonarea și, **după caz,** controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză;

Amendamentul

5. „organismul de administrare al portului” înseamnă orice organism public sau privat care, în combinație cu alte activități sau nu, are drept obiectiv **autorizat de legislația sau instrumentele** naționale administrarea și gestionarea infrastructurilor portuare și, **dacă este necesar,** coordonarea, **desfășurarea, organizarea** sau controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză, **administrarea și gestionarea traficului portuar, precum și dezvoltarea zonei portuare;**

Amendamentul 55

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6

Textul propus de Comisie

6. „amarare” înseamnă serviciile de acostare și de plecare necesare pentru **ca o navă pe apă să fie ancorată sau legată în alt mod de țărm în port sau pe calea navigabilă de acces la port;**

Amendamentul

6. „amarare” înseamnă serviciile de acostare, plecare **și deplasare la chei în condiții de siguranță,** necesare pentru o navă pe apă;

Amendamentul 56

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8

Textul propus de Comisie

8. „pilotaj” înseamnă serviciul de ghidare a unei nave pe apă de un pilot sau de un post de pilotaj pentru a permite intrarea sau ieșirea în condiții de siguranță a navei în calea navigabilă de acces la port;

Amendamentul

8. „pilotaj” înseamnă serviciul de ghidare a unei nave pe apă de un pilot sau de un post de pilotaj pentru a permite intrarea sau ieșirea în condiții de siguranță a navei pe apă în calea navigabilă de acces la port ***sau navigația în condiții de siguranță în port;***

Amendamentul 57

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9

Textul propus de Comisie

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul direct sau indirect al organismului de administrare al portului și plătită de operatorii navelor pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea instalațiilor și a serviciilor care permit intrarea și ieșirea navelor în port, inclusiv căile navigabile care oferă acces la port, precum accesul la instalațiile de prelucrare a mărfurilor și pentru pasageri;

Amendamentul

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul direct sau indirect al organismului de administrare al portului și plătită de operatorii navelor pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea ***infrastructurilor***, instalațiilor și a serviciilor care permit intrarea și ieșirea navelor în port, inclusiv căile navigabile care oferă acces la port, ***dacă aceste căi navigabile sunt de competența juridică a organismului de administrare al portului***, precum și acces la instalațiile de prelucrare a mărfurilor și pentru pasageri, ***dar excluzând costurile de închiriere a terenului și taxele cu efect echivalent;***

Amendamentul 58

Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 12

Textul propus de Comisie

12. „contract de servicii portuare” înseamnă un acord formal și obligatoriu din punct de vedere juridic între un furnizor de servicii portuare și o autoritate competentă, prin care ***aceasta din urmă***, printr-o procedură având ca scop limitarea numărului furnizorilor de servicii portuare, desemnează un furnizor de servicii portuare care să furnizeze servicii portuare;

Amendamentul

12. „contract de servicii portuare” înseamnă un acord formal și obligatoriu din punct de vedere juridic între un furnizor de servicii portuare și ***organismul de administrare al portului sau*** o autoritate competentă, prin care ***organismul respectiv sau autoritatea respectivă***, printr-o procedură având ca scop limitarea numărului furnizorilor de servicii portuare, desemnează un furnizor de servicii portuare care să furnizeze servicii portuare;

Amendamentul 59

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 16

Textul propus de Comisie

16. „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc ***activități și echipamente necesare***, în principal, ***primirii*** navelor, ***încărcării*** și ***descărcării*** acestora, ***depozitării*** mărfurilor, ***recepției*** și ***livrării*** mărfurilor, precum și ***îmbarcării*** și ***debarcării*** pasagerilor; ***precum și orice alte infrastructuri necesare pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare***;

Amendamentul

16. „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim ***delimitat, gestionat de organismul de administrare a portului și*** în care se regăsesc, ***printre altele, infrastructuri și instalații care să permită***, în principal, ***primirea*** navelor, ***încărcarea*** și ***descărcarea*** acestora, ***depozitarea*** mărfurilor, ***recepția*** și ***livrarea*** mărfurilor, precum și ***îmbarcarea*** și ***debarcarea*** pasagerilor ***și a personalului***;

Amendamentul 60

Propunere de regulament

Articolul 2 – punctul 17

Textul propus de Comisie

17. „remorcare” înseamnă asistența acordată unei nave pe apă de un remorcher, pentru a permite o intrare sau ieșire din port în condiții de siguranță, ajutând la manevrarea navei pe apă;

Amendamentul

17. „remorcare” înseamnă asistența acordată unei nave pe apă de un remorcher, pentru a permite o intrare sau ieșire din port în condiții de siguranță ***sau navigația în condiții de siguranță în port***, ajutând la

manevrarea navei pe apă;

Amendamentul 61

Propunere de regulament

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18

Textul propus de Comisie

18. „cale navigabilă de acces la un port” înseamnă căile de acces pe apă, din largul mării, la port, cum ar fi căile de acces în porturi, șenalele navigabile, râurile, canalele maritime și fiordurile.

Amendamentul

18. „cale navigabilă de acces la un port” înseamnă căile de acces pe apă, din largul mării, la port, cum ar fi căile de acces în porturi, șenalele navigabile, râurile, canalele maritime și fiordurile, ***dacă această cale navigabilă intră în competența juridică a organismului de administrare al portului.***

Amendamentul 62

Propunere de regulament

Capitolul II - titlul

Textul propus de Comisie

Accesul la piață

Amendamentul

Organizarea serviciilor portuare

Amendamentul 63

Propunere de regulament

Articolul 3

Textul propus de Comisie

Articolul 3

Libertatea de furnizare a serviciilor

1. Libertatea de furnizare a serviciilor în porturi maritime reglementată de prezentul regulament se aplică furnizorilor de servicii portuare stabiliți în Uniune în condițiile prevăzute în prezentul capitol.

2. Furnizorii de servicii portuare trebuie

Amendamentul

eliminat

să aibă acces la instalații portuare esențiale în măsura necesară pentru a-și putea realiza activitățile. Condițiile de acces trebuie să fie corecte, rezonabile și nediscriminatorii.

Amendamentul 64

Propunere de regulament Articolul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 3 a

Libertatea de organizare a serviciilor portuare

1. În ceea ce privește prezentul regulament, organizarea serviciilor portuare reglementată în acest capitol poate face obiectul unor:

- (a) cerințe minime pentru furnizorii de servicii portuare;**
- (b) limitări ale numărului furnizorilor;**
- (c) obligații de serviciu public;**
- (d) operatori interni;**
- (e) acces deschis gratuit la piața serviciilor portuare.**

2. Atunci când se organizează serviciile portuare prevăzute la alineatul (1) trebuie respectate condițiile prezentate în acest capitol.

Amendamentul 65

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe

1. Fără a aduce atingere posibilității de a impune obligații de serviciu public în temeiul articolului 8, organismul de

minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

administrare al portului *sau autoritatea competentă* poate impune ca furnizorii de servicii portuare, *inclusiv subcontractanții*, să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

Amendamentul 66

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. Cerințele minime menționate la alineatul (1) *pot viza exclusiv, acolo unde este cazul:*

Amendamentul

2. Cerințele minime menționate la alineatul (1) *vizează:*

Amendamentul 67

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul *corespunzător*;

Amendamentul

(b) echipamentele necesare pentru furnizarea *continuuă* a serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea *tehnică și financiară* de a menține aceste echipamente la nivelul *cerut*;

Amendamentul 68

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ba) disponibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii, în toate danele și fără întreruperi, zi și noapte, pe tot parcursul anului;

Amendamentul 69

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau siguranța și securitatea portului ori ale căilor de acces la acesta, ale instalațiilor, echipamentelor și **personalului său**;

Amendamentul

(c) respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau siguranța și securitatea portului ori ale căilor de acces la acesta, ale instalațiilor, echipamentelor, **lucrătorilor și ale altor persoane**;

Amendamentul 70

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) respectarea legislației naționale în domeniul social și al muncii al statului membru în care este situat portul respectiv, inclusiv a condițiilor din contractele colective de muncă;

Amendamentul 71

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 2 – litera db (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(db) buna reputație a furnizorului de servicii portuare, stabilită de statul membru;

Amendamentul 72

Propunere de regulament

Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. În niciun caz, punerea în aplicare a

prezentului regulament nu constituie un motiv de reducere a nivelului de cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare care au fost deja impuse de statele membre sau de autoritățile competente.

Amendamentul 73

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Dacă cerințele minime includ cunoștințe locale specifice sau familiarizarea cu condițiile locale, organismul de administrare al portului se asigură că există un acces adecvat la ***o formare relevantă***, în condiții transparente și nediscriminatorii, ***cu excepția cazului în care accesul adecvat la o astfel de formare este asigurat de statul membru.***

Amendamentul

4. Dacă cerințele minime includ cunoștințe locale specifice sau familiarizarea cu condițiile locale, organismul de administrare al portului se asigură că există un acces adecvat la ***informații***, în condiții transparente și nediscriminatorii.

Amendamentul 74

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe trebuie să fi fost publicate de organismul de administrare al portului ***până la 1 iulie 2015*** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

Amendamentul

5. În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe trebuie să fi fost publicate de organismul de administrare al portului ***până la ...*** * sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

*** JO: a se introduce data: 24 luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.**

Amendamentul 75

Propunere de regulament Articolul 4 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Pentru a asigura siguranța maritimă și protecția mediului, statul membru sau autoritatea competentă poate solicita ca navele utilizate pentru operațiuni de remorcare sau de amarare să fie înregistrate în statul membru în care este situat portul respectiv și să arboreze pavilionul acestui stat;

Amendamentul 76

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Organismul de administrare al portului trebuie să trateze furnizorii de servicii portuare în mod egal și să acționeze în mod transparent.

1. Organismul de administrare al portului **sau autoritatea competentă** trebuie să trateze furnizorii de servicii portuare în mod egal și să acționeze în mod transparent, **obiectiv, nediscriminatoriu și proporțional.**

Amendamentul 77

Propunere de regulament Articolul 5 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime

2. Organismul de administrare al portului **sau autoritatea competentă** acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare

stabilite în conformitate cu articolul 4, **în termen de o lună** de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.

pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4. **Acest lucru se va face într-un interval de timp rezonabil care nu va depăși în niciun caz patru luni** de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.

Amendamentul 78

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul -1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- 1. În cazurile menționate la articolul 9 din prezentul regulament, când organismul de administrare al portului nu este o autoritate contractantă în sensul Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, acest articol nu se aplică.

^{1a} Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

Amendamentul 79

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. **Prin derogare de la articolul 3**, organismul de administrare al portului poate limita numărul de furnizori de servicii portuare pentru un anumit serviciu portuar, pe baza unuia sau mai multora din motivele următoare:

1. **Fără a aduce atingere diferitelor modele existente de organizare a serviciilor portuare**, organismul de administrare al portului **sau autoritatea competentă** poate limita numărul de furnizori de servicii portuare pentru un anumit serviciu portuar, pe baza unuia sau

mai multora dintre motivele următoare:

Amendamentul 80

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului, cu condiția ca organismul de administrare să poată demonstra că terenul constituie o instalație portuară esențială pentru furnizarea **serviciului portuar** și că limitarea este în conformitate cu **planul oficial de dezvoltare al portului convenit de organul de administrare al portului** și, acolo unde este cazul, orice alte autorități publice competente **conform legislației naționale**;

Amendamentul

(a) insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului, cu condiția ca organismul de administrare să poată demonstra că terenul constituie o instalație portuară **care este** esențială pentru furnizarea **serviciilor portuare** și că limitarea este, **după caz**, în conformitate cu **planurile și deciziile convenite de organismul de administrare al portului** și, acolo unde este cazul, orice alte autorități publice competente **în conformitate cu legislația națională**;

Amendamentul 81

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) insuficiența spațiului de pe chei, în cazul în care acesta constituie un element esențial al capacității de a furniza serviciul portuar în cauză într-o manieră sigură și eficientă;

Amendamentul 82

Propunere de regulament

Articolul 6 – alineatul 1 – litera ab (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ab) incapacitatea caracteristicilor traficului portuar de a permite mai multor furnizori de servicii portuare să

funcționeze în port în condiții satisfăcătoare din punct de vedere economic;

Amendamentul 83

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 1 – litera a c (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ac) necesitatea de a asigura desfășurarea unor operațiuni portuare sigure, în condiții de securitate și viabile din punct de vedere ecologic;

Amendamentul 84

Propunere de regulament
Articolul 6 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Orice limitare a furnizorilor de servicii portuare trebuie să urmeze o procedură de selecție care trebuie să fie deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă. Organismul de administrare al portului sau autoritatea competentă trebuie să comunice tuturor părților interesate informațiile legate de organizarea procedurii de selecție și termenul de depunere, precum și toate criteriile și cerințele de atribuire relevante. Termenul de depunere trebuie să fie suficient de lung pentru a permite părților interesate să facă o evaluare solidă și să își pregătească candidatura, în condiții normale limita minimă trebuie este de 30 de zile.

Amendamentul 85

Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Atunci când un organism de administrare al unui port furnizează el însuși servicii portuare sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, statul membru **poate încredința adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei autorități independente de organismul de administrare al portului. Dacă statul membru nu încredințează adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei astfel de autorități**, numărul furnizorilor nu poate fi mai mic de doi.

Amendamentul

4. Atunci când un organism de administrare al unui port sau o autoritate competentă furnizează servicii portuare în cont propriu sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, statul membru **trebuie să ia măsurile necesare pentru a evita conflictele de interes. În lipsa acestor măsuri**, numărul furnizorilor nu poate fi mai mic de doi, **cu excepția cazului în care unul dintre motivele enumerate la alineatul (1) justifică limitarea la un singur furnizor.**

Amendamentul 86

Propunere de regulament Articolul 7

Textul propus de Comisie

Articolul 7

Procedură pentru limitarea numărului de furnizori de servicii portuare

1. Orice limitare a numărului de furnizori de servicii portuare în conformitate cu articolul 6 trebuie să urmeze o procedură de selecție care să fie deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă.

2. Dacă valoarea estimată a serviciului portuar depășește pragul definit la alineatul (3), se aplică normele privind procedura de atribuire, garanțiile procedurale și durata maximă a concesiunilor stabilite în Directiva .../...

Amendamentul

eliminat

[privind concesiunile].

3. Pragul și metoda de determinare a valorii serviciului portuar sunt cele din dispozițiile relevante și aplicabile ale Directivei .../... . *[privind concesiunile]*

4. Furnizorul sau furnizorii selectați și organismul de administrare al portului încheie un contract de servicii portuare.

5. În scopul prezentului regulament, o modificare substanțială, în sensul Directivei .../... *[privind concesiunile]*, a dispozițiilor unui contract de servicii portuare în cursul perioadei sale de valabilitate este considerată un nou contract de servicii portuare și necesită derularea unei noi proceduri conform alineatului (2).

6. Alineatele (1)-(5) din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9.

7. Prezentul regulament nu aduce atingere Directivei .../... *[privind concesiunile]*¹⁵, Directivei .../... *[privind serviciile de utilități publice]*¹⁶ și Directivei .../... *[privind achizițiile publice]*¹⁷.

¹⁵ *Propunere de directivă privind atribuirea contractelor de concesiune [COM(2011) 897 final].*

¹⁶ *Propunere de directivă privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale [COM(2011) 0895 final].*

¹⁷ *Propunere de directivă privind achizițiile publice [COM(2011) 0896 final].*

Amendamentul 87

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Statele membre **pot decide să impună** furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura următoarele:

Amendamentul

1. Statele membre **desemnează autoritățile competente pe teritoriul lor, care pot fi organismele de administrare ale porturilor, care au dreptul să introducă** furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura **cel puțin unul dintre** următoarele **elemente**:

Amendamentul 88

**Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 1 – litera b**

Textul propus de Comisie

(b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii;

Amendamentul

(b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii, **dacă este posibil, în condiții de egalitate**;

Amendamentul 89

**Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 1 – litera ca (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) siguranța, securitatea sau viabilitatea ecologică a operațiunilor portuare;

Amendamentul 90

**Propunere de regulament
Articolul 8 – alineatul 1 – litera cb (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) furnizarea de servicii adecvate de transport pentru public și pentru coeziunea teritorială.

Amendamentul 91

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statele membre desemnează autoritățile competente de pe teritoriul lor pentru impunerea unor astfel de obligații de serviciu public. Organismul de administrare al portului poate fi autoritatea competentă în acest sens.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 92

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Atunci când autoritatea competentă desemnată în conformitate cu **alineatul (3)** este diferită de organismul de administrare al portului, autoritatea competentă respectivă își exercită competențele prevăzute la **articolele 6 și 7** privind limitarea numărului de furnizori de servicii portuare pe baza obligațiilor de serviciu public.

Amendamentul

4. Atunci când autoritatea competentă desemnată în conformitate cu **alineatul (1) din acest articol** este diferită de organismul de administrare al portului, autoritatea competentă respectivă își exercită competențele prevăzute la **articolul 6** privind limitarea numărului de furnizori de servicii portuare pe baza obligațiilor de serviciu public.

Amendamentul 93

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Dacă **o autoritate competentă** decide să impună obligații de serviciu public în toate porturile maritime dintr-un stat membru reglementate de prezentul regulament, **ea** notifică aceste obligații Comisiei.

Amendamentul

5. Dacă **un state membru** decide să impună obligații de serviciu public în toate porturile maritime dintr-un stat membru reglementate de prezentul regulament, **el** notifică aceste obligații Comisiei.

Amendamentul 94

Propunere de regulament Articolul 8 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. În cazul unei perturbări a serviciilor portuare pentru care sunt impuse obligații de serviciu public sau atunci când apare un risc imediat ca o astfel de situație să survină, autoritatea competentă poate lua o măsură de urgență. Măsura de urgență poate lua forma unei atribuiri directe a serviciului către un furnizor diferit, pentru o perioadă de maximum un an. În decursul acestei perioade, autoritatea competentă fie lansează o nouă procedură de selectare a unui furnizor de servicii portuare **în conformitate cu articolul 7**, fie aplică articolul 9.

Amendamentul

6. În cazul unei perturbări a serviciilor portuare pentru care sunt impuse obligații de serviciu public sau atunci când apare un risc imediat ca o astfel de situație să survină, autoritatea competentă poate lua o măsură de urgență. Măsura de urgență poate lua forma unei atribuiri directe a serviciului către un furnizor diferit, pentru o perioadă de maximum un an. În decursul acestei perioade, autoritatea competentă fie lansează o nouă procedură de selectare a unui furnizor de servicii portuare, fie aplică articolul 9. ***Acțiunile colective industriale care au loc în conformitate cu legislația națională a statului membru respectiv și/sau cu acordurile aplicabile încheiate între partenerii sociali nu sunt considerate perturbări ale serviciilor portuare pentru care se pot lua măsuri de urgență;***

Amendamentul 95

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. ***În cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b)***, autoritatea competentă poate decide să furnizeze ea însăși un serviciu portuar ***în temeiul unor obligații de serviciu public sau poate impune astfel de obligații direct*** unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un control asemănător celui exercitat asupra propriilor sale departamente. În acest caz, furnizorul de servicii portuare este considerat operator intern în sensul prezentului regulament.

Amendamentul

1. ***Organismul de administrare al portului sau*** autoritatea competentă poate decide să furnizeze un serviciu portuar ea însăși ***sau prin intermediul*** unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un control asemănător celui exercitat asupra propriilor sale departamente, ***cu condiția ca articolul 4 să se aplice în mod egal tuturor operatorilor care furnizează serviciul respectiv***. În acest caz, furnizorul de servicii portuare este considerat operator intern în sensul

prezentului regulament.

Amendamentul 96

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Se consideră că autoritatea competentă exercită asupra unei entități distincte din punct de vedere juridic un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor departamente numai dacă aceasta exercită o influență decisivă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice **controlate**.

Amendamentul

2. Se consideră că **organismul de administrare al portului sau** autoritatea competentă exercită asupra unei entități distincte din punct de vedere juridic un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor departamente numai dacă aceasta exercită o influență decisivă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice **în cauză**.

Amendamentul 97

Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Operatorul intern se limitează la efectuarea serviciului portuar atribuit numai în portul (porturile) pentru care i-a fost atribuită sarcina de a furniza serviciul portuar respectiv.

Amendamentul

3. **În cazurile menționate la articolul 8,** operatorul intern se limitează la efectuarea serviciului portuar atribuit numai în portul (porturile) pentru care i-a fost atribuită sarcina de a furniza serviciul portuar respectiv.

Amendamentul 98

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Fără a aduce atingere legislației naționale și celei a Uniunii, și nici contractelor colective încheiate de parteneri sociali, **organismele de**

Amendamentul

2. Fără a aduce atingere legislației naționale și celei a Uniunii, și nici **reprezentațiilor** contractelor colective încheiate de parteneri sociali, **autoritatea**

administrare ale portului pot solicita ca furnizorul de servicii portuare desemnat în conformitate cu procedura stabilită la articolul 7, dacă acesta este diferit de furnizorul istoric al serviciilor portuare, să acorde personalului angajat anterior de furnizorul istoric al serviciilor portuare drepturile pe care aceștia le-ar fi deținut dacă ar fi avut loc un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.

competentă solicită furnizorului de servicii portuare să acorde personalului condiții de muncă pe baza standardelor sociale obligatorii la nivel național, regional sau local; dacă are loc un transfer de personal din cauza schimbării furnizorului de servicii, personalului angajat anterior de furnizorul istoric al serviciilor portuare li se acordă aceleași drepturi pe care aceștia le-ar fi deținut dacă ar fi avut loc un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.

Amendamentul 99

Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. **În cazul în care** organismele de administrare ale portului impun furnizorilor de servicii portuare să respecte anumite standarde sociale în ceea ce privește furnizarea serviciilor portuare relevante, documentele de licitație și contractele de servicii portuare trebuie să cuprindă lista personalului respectiv și să ofere detalii transparente cu privire la drepturile contractuale ale acestora și la condițiile în care angajații sunt considerați a fi legați de serviciile portuare.

Amendamentul

3. Organismele de administrare ale portului sau autoritățile competente trebuie să impună tuturor furnizorilor de servicii portuare să respecte toate standardele sociale și de muncă prevăzute în legislația Uniunii și/sau națională, precum și acordurile colective aplicabile în conformitate cu obiceiurile și tradițiile naționale. Atunci când, în contextul furnizării serviciilor portuare relevante, are loc un transfer de personal, documentele de licitație și contractele de servicii portuare trebuie să cuprindă lista personalului respectiv și să ofere detalii transparente cu privire la drepturile contractuale ale acestora și la condițiile în care angajații sunt considerați a fi legați de serviciile portuare.

Amendamentul 100

Propunere de regulament Articolul 10 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 10a

Formarea profesională și protecția muncii

1. Angajatorul se asigură că angajații săi beneficiază de formarea necesară pentru a avea cunoștințe solide privind condițiile în care se desfășoară activitatea lor și că aceștia sunt instruiți în mod corespunzător pentru a face față riscurilor potențiale inerente activității lor.

2. Respectând în totalitate autonomia partenerilor sociali, Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE este invitat să elaboreze orientări pentru stabilirea cerințelor de formare pentru prevenirea accidentelor și să asigure un nivel optim de siguranță și sănătate pentru lucrători. Aceste cerințe de formare sunt actualizate periodic pentru a reduce în permanență incidența accidentelor la locul de muncă.

3. Partenerii sociali sunt invitați să adopte modele care asigură un echilibru între fluctuațiile cererii de activități portuare și flexibilitatea cerută de operațiunile portuare, pe de o parte, și continuitatea și protecția locurilor de muncă, pe de altă parte.

Amendamentul 101

**Propunere de regulament
Articolul 11**

Textul propus de Comisie

Prezentul capitol și dispozițiile tranzitorii de la articolul 24 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor și serviciilor pentru pasageri.

Amendamentul

Prezentul capitol, **cu excepția articolului 10a**, și dispozițiile tranzitorii de la articolul 24 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor, serviciilor pentru pasageri și **serviciilor de pilotaj**.

Amendamentul 102

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. În cazul în care organismul de administrare al portului care primește fonduri publice furnizează el însuși servicii portuare, acesta trebuie să țină contabilitatea **fiecărei activități de serviciu portuar** separată de conturile celorlalte activități ale sale, astfel încât:

Amendamentul

2. În cazul în care organismul de administrare al portului care primește fonduri publice furnizează el însuși servicii portuare **sau de dragare**, acesta trebuie să țină contabilitatea **respectivei activități sau investiții finanțate din fonduri publice** separată de conturile celorlalte activități ale sale, astfel încât:

Amendamentul 103

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Atunci când un organism de administrare al unui port sau al unei asociații de porturi efectuează lucrări de dragare și primește fonduri publice pentru această activitate, acesta nu trebuie să efectueze lucrări de dragare în alte state membre.

Amendamentul 104

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Fondurile publice menționate la alineatul (1) includ capitalul social sau fonduri asimilate, granturile nerambursabile, granturile rambursabile numai în anumite circumstanțe, acordarea de împrumuturi, inclusiv descoperirile de cont și avansuri pentru injecții de capital, garanțiile

Amendamentul

3. Fondurile publice menționate la alineatul (1) includ capitalul social sau fonduri asimilate, granturile nerambursabile, granturile rambursabile numai în anumite circumstanțe, acordarea de împrumuturi, inclusiv descoperirile de cont și avansuri pentru injecții de capital, garanțiile

acordate organismului de administrare al portului de către autoritățile publice, **dividendele plătite și profiturile reținute** sau orice altă formă de sprijin financiar public.

acordate organismului de administrare al portului de către autoritățile publice sau orice altă formă de sprijin financiar public.

Amendamentul 105

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Organismul de administrare al portului ține informațiile referitoare la relațiile financiare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol la dispoziția Comisiei și a organismului **independent de supraveghere competent prevăzut la** articolul 17, timp de cinci ani de la sfârșitul exercițiului financiar la care se referă informațiile.

Amendamentul

4. Organismul de administrare al portului ține informațiile referitoare la relațiile financiare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol la dispoziția Comisiei și a organismului **desemnat în conformitate cu** articolul 17, timp de cinci ani de la sfârșitul exercițiului financiar la care se referă informațiile.

Amendamentul 106

Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Organismul de administrare al portului pune la dispoziția Comisiei și a organismului **independent de supraveghere competent, la cerere**, orice informații suplimentare pe care aceștia le consideră necesare pentru a finaliza o analiză aprofundată a datelor prezentate și pentru a evalua conformitatea cu prezentul regulament. Informațiile se transmit în termen de două luni de la data cererii.

Amendamentul

5. **În cazul unei reclamații oficiale și la cerere**, organismul de administrare al portului pune la dispoziția Comisiei și a organismului **desemnat în conformitate cu articolul 17** orice informații suplimentare pe care aceștia le consideră necesare pentru a finaliza o analiză aprofundată a datelor prezentate și pentru a evalua conformitatea cu prezentul regulament. Informațiile se transmit în termen de două luni de la data cererii.

Amendamentul 107

Propunere de regulament

Articolul 12 – alineatul 7 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Statele membre pot decide că alineatul (2) din prezentul articol nu se aplică în cazul porturilor lor din rețeaua globală care nu îndeplinesc criteriile de la articolul 20 alineatul (2) litera(a) sau (b) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, în cazul unor sarcini administrative disproporționate, cu condiția ca toate fondurile publice primite și utilizarea acestora pentru furnizarea de servicii portuare să rămână perfect transparente în sistemul contabil. Dacă statele membre consideră necesar, informează Comisia cu privire la acest aspect, înainte de intrarea în vigoare a deciziei lor.

Amendamentul 108

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1. Taxele pentru serviciile furnizate de un operator intern în ***sensul articolului 9*** și taxele percepute de furnizorii de servicii portuare ***în cazul limitării numărului de furnizori care nu au fost desemnați printr-o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie*** trebuie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu. Aceste taxe trebuie să reflecte condițiile de pe o piață concurențială relevantă și nu trebuie să fie disproporționate față de valoarea economică a serviciului furnizat.

1. Taxele pentru serviciile furnizate de un operator intern în ***temeiul unei obligații de serviciu public, taxele pentru serviciile de pilotaj care nu fac obiectul unei concurențe reale*** și taxele percepute de furnizorii de servicii portuare, ***în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (b)***, trebuie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu. Aceste taxe trebuie să reflecte, ***pe cât posibil***, condițiile de pe o piață concurențială relevantă și nu trebuie să fie disproporționate față de valoarea economică a serviciului furnizat.

Amendamentul 109

Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Furnizorul de servicii portuare pune la dispoziția organismului ***independent de supraveghere competent menționat la*** articolul 17, la cerere, informații privind elementele ce servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de servicii portuare care intră în domeniul de aplicare al alineatului (1) din prezentul articol. Aceste informații trebuie să includă metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe de servicii portuare.

Amendamentul 110

**Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 3**

Textul propus de Comisie

3. Pentru a contribui la crearea unui sistem eficient de taxare a utilizării infrastructurii, structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii trebuie definite în mod autonom de organismul de administrare al portului, conform propriei strategii comerciale și propriului plan de investiții, ***reflectând condițiile concurențiale de pe piața relevantă și*** respectând normele privind ajutoarele de stat.

Amendamentul 111

**Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 4**

Textul propus de Comisie

4. Fără a aduce atingere alineatului (3), taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia în conformitate cu ***practici comerciale privind utilizatorii frecvenți***

Amendamentul

3. ***În cazul unei reclamații oficiale,*** furnizorul de servicii portuare pune la dispoziția organismului ***desemnat în conformitate*** cu articolul 17, la cerere, informații privind elementele ce servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de servicii portuare care intră în domeniul de aplicare al alineatului (1) din prezentul articol. Aceste informații trebuie să includă metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe de servicii portuare.

Amendamentul

3. Pentru a contribui la crearea unui sistem eficient de taxare a utilizării infrastructurii, structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii trebuie definite în mod autonom de organismul de administrare al portului, conform propriei strategii comerciale și propriului plan de investiții respectând normele privind ajutoarele de stat ***și concurența.***

Amendamentul

4. Fără a aduce atingere alineatului (3), taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia în conformitate cu ***strategia economică a portului și cu politica***

sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, a transportului maritim pe distanțe scurte sau a unui nivel ridicat al performanței de mediu, eficienței energetice sau eficienței din punctul de vedere al emisiilor de carbon al operațiunilor de transport. Criteriile folosite pentru această variație trebuie să fie **relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii** și să respecte **în mod corespunzător** normele în materie de concurență. **Variația rezultată trebuie să se afle, în special, la dispoziția tuturor utilizatorilor de servicii portuare relevanți, în condiții de egalitate.**

portului de amenajare a teritoriului legate, printre altele, de anumite categorii de utilizatori sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, a transportului maritim pe distanțe scurte sau a unui nivel ridicat al performanței de mediu, eficienței energetice sau eficienței din punctul de vedere al emisiilor de carbon a operațiunilor de transport. Criteriile folosite pentru această variație trebuie să fie **echitabile, nediscriminatorii pe motive de naționalitate și** să respecte normele în materie de **ajutoare de stat** și concurență. **Organismul de administrare al portului poate ține seama de costurile externe atunci când stabilește taxele. Organismul de administrare al portului poate varia taxele de infrastructură în conformitate cu practicile comerciale.**

Amendamentul 112

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Comisia este împuternicită să adopte, dacă este necesar, acte delegate în conformitate cu procedura menționată la articolul 21, în ceea ce privește clasificările comune ale navelor, combustibililor și tipurilor de operațiuni în funcție de care pot varia taxele de utilizare a infrastructurii, precum și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 113

Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Organismul de administrare al portului informează utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari cu privire la structura și criteriile utilizate pentru a determina valoarea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, ***inclusiv costurile și veniturile totale care servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de utilizare a infrastructurii portuare***. Acesta informează utilizatorii infrastructurilor portuare, cu cel puțin trei luni înainte, cu privire la orice modificări ale valorii taxelor de utilizare a infrastructurii portuare sau ale structurii ori criteriilor utilizate pentru a stabili aceste taxe.

Amendamentul

6. Organismul de administrare al portului informează utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari ***în mod transparent*** cu privire la structura și criteriile utilizate pentru a determina valoarea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. Acesta informează utilizatorii infrastructurilor portuare, cu cel puțin trei luni înainte, cu privire la orice modificări ale valorii taxelor de utilizare a infrastructurii portuare sau ale structurii ori criteriilor utilizate pentru a stabili aceste taxe. ***Organismul de administrare al portului nu este obligat să facă publice informațiile privind diferențele între taxe rezultate în urma negocierilor individuale.***

Amendamentul 114

**Propunere de regulament
Articolul 14 – alineatul 7**

Textul propus de Comisie

7. Organismul de administrare al portului pune la dispoziția Comisiei și a organismului ***independent de supraveghere competent***, la cerere, informațiile menționate la alineatul (4) și ***detalii privind costurile și veniturile care servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului*** taxei de utilizare a infrastructurii portuare, precum și metodologia folosită la stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe portuare.

Amendamentul

7. ***În cazul unei reclamații oficiale***, organismul de administrare al portului pune la dispoziția Comisiei și a organismului ***desemnat în conformitate cu articolul 17***, la cerere, informațiile menționate la alineatul (4) și ***nivelul*** taxei de utilizare a infrastructurii portuare, precum și metodologia folosită la stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe portuare.

Amendamentul 115

**Propunere de regulament
Articolul 15 – alineatul 1**

1. Organismul de administrare al portului înființează un comitet care să cuprindă reprezentanți ai operatorilor de nave pe apă, ai proprietarilor de mărfuri sau ai altor utilizatori portuari cărora li s-a solicitat să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii sau o taxă de servicii portuare sau ambele. Acest comitet se va numi „comitetul consultativ al utilizatorilor portuari”.

eliminat

Amendamentul 116

Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2

2. Organismul de administrare al portului se **consultă anual cu comitetul consultativ al utilizatorilor portuari, înainte de stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, cu privire la structura și nivelul acestor taxe.** Furnizorii de servicii portuare menționați la articolul 6 și la articolul 9 se consultă anual cu **comitetul consultativ al utilizatorilor portuari, înainte de stabilirea taxelor de servicii portuare, cu privire la structura și nivelul acestor taxe.** Organismul de administrare al portului pune la dispoziție **dotări** adecvate pentru această consultare și este informat cu privire la rezultatele consultării de către furnizorii de servicii portuare.

2. Organismul de administrare al portului se **asigură că există mecanisme adecvate de consultare a utilizatorilor portuari, inclusiv a operatorii relevanți din transportul interconectat. Acesta consultă utilizatorii portuari în cazul în care au loc schimbări substanțiale în taxele de servicii portuare. Furnizorii de servicii portuare pun la dispoziția utilizatorilor portului informații corespunzătoare privind structura taxelor de servicii portuare, precum și criteriile care au stat la baza stabilirii lor. Operatorii interni care furnizează servicii în temeiul unei obligații de servicii publice și furnizorii de servicii portuare menționați la articolul 6 alineatul (1) litera (b) se consultă anual cu utilizatorii portuari și înainte de stabilirea taxelor de servicii portuare, cu privire la structura și nivelul acestor taxe.** Organismul de administrare al portului pune la dispoziție **mecanisme** adecvate pentru această consultare și este informat cu privire la rezultatele consultării de către furnizorii de servicii portuare.

Este posibil să se impună obligațiile menționate în acest alineat organismelor care sunt deja stabilite în port, inclusiv pentru cele care au o componență diferită.

Amendamentul 117

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

1. Organismul de administrare al portului se consultă periodic cu părți interesate *precum întreprinderile stabilite în port, furnizorii de servicii portuare, operatorii de nave pe apă, proprietarii de mărfuri, operatorii de transporturi terestre și administrațiile publice care activează în zona portuară*, cu privire la următoarele:

Amendamentul

1. Organismul de administrare al portului se consultă periodic cu părțile interesate *relevante, precum și cu administrațiile publice responsabile de planificarea infrastructurilor de transport, când este nevoie*, cu privire la următoarele:

Amendamentul 118

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1 – litera c a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) consecințele planificării și ale deciziilor legate de amenajarea teritoriului din perspectiva performanțelor de mediu.

Amendamentul 119

Propunere de regulament

Articolul 16 – alineatul 1 – litera c b (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(cb) măsuri pentru a asigura și îmbunătăți siguranța în zona portuară, inclusiv sănătatea și siguranța lucrătorilor portuari, precum și accesul la

formare;

Amendamentul 120

Propunere de regulament

Articolul 17 – titlu

Textul propus de Comisie

Organismul independent de supraveghere

Amendamentul

Supravegherea independentă

Amendamentul 121

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre se asigură că ***un organism independent de supraveghere monitorizează și supraveghează aplicarea prezentului regulament în*** toate porturile maritime care intră sub incidența prezentului regulament pe teritoriul fiecărui stat membru.

Amendamentul

1. Statele membre se asigură că ***sunt create mecanisme eficiente pentru tratarea plângerilor pentru*** toate porturile maritime care intră sub incidența prezentului regulament pe teritoriul fiecărui stat membru. ***În acest scop, statele membre desemnează unul sau mai multe organisme independente.***

Amendamentul 122

Propunere de regulament

Articolul 17 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. ***Organismul independent de supraveghere trebuie să fie distinct din punct de vedere juridic și independent*** din punct de vedere funcțional de orice organism de administrare al unui port sau de orice furnizori de servicii portuare. Statele membre care își mențin proprietatea sau controlul asupra porturilor sau a organismelor de administrare ale porturilor ***asigură*** o separare structurală efectivă între

Amendamentul

2. ***Supravegherea independentă se realizează astfel încât să nu existe conflicte de interese și este distinctă juridic și independentă*** din punct de vedere funcțional de orice organism de administrare al unui port sau de orice furnizori de servicii portuare. Statele membre care își mențin proprietatea sau controlul asupra porturilor sau a organismelor de administrare ale porturilor

funcțiile legate de *supravegherea și monitorizarea aplicării prezentului regulament* și activitățile asociate proprietății sau controlului respectiv. *Organismul independent de supraveghere își exercită competențele în* mod imparțial și transparent și respectă în mod corespunzător dreptul de desfășurare liberă a activității.

se asigură că există o separare structurală efectivă între funcțiile legate de *tratarea plângerilor* și activitățile asociate proprietății sau controlului respectiv. *Supravegherea independentă se realizează* în mod imparțial și transparent și respectă în mod corespunzător dreptul de desfășurare liberă a activității.

Amendamentul 123

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Organismul independent de supraveghere tratează plângerile depuse de orice parte care prezintă un interes legitim și litigiile care i-au fost prezentate în legătură cu aplicarea prezentului regulament.

Amendamentul

3. Statele membre se asigură că utilizatorii portuari și alte părți interesate competente sunt informate cu privire la locul și modalitatea de depunere a plângerilor, inclusiv cu privire la organismele autorizate să analizeze plângerile, menționate la articolul 12 alineatul (5), articolul 13 alineatul (3) și articolul 14 alineatul (7).

Amendamentul 124

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. În cazul în care survine un litigiu între părți stabilite în state membre diferite, organismul independent de supraveghere al statului membru în al cărui port se consideră că își are originea litigiul este competent pentru soluționarea litigiului.

Amendamentul

4. În cazul în care survine un litigiu între părți stabilite în state membre diferite, statul membru în al cărui port se consideră că își are originea litigiul este competent pentru soluționarea litigiului. Statele membre în cauză cooperează între ele și fac schimb de informații cu privire la activitatea pe care o desfășoară.

Amendamentul 125

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Organismul independent de supraveghere are dreptul să impună ca organismele de administrare ale porturilor, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii portuari să prezinte informațiile necesare **pentru a asigura monitorizarea și supravegherea aplicării prezentului regulament.**

Amendamentul

5. În eventualitatea unei plângeri oficiale depuse de orice parte care are un interes legitim, organismul relevant care asigură supravegherea independentă are dreptul să impună ca organismele de administrare ale porturilor, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii portuari să prezinte informațiile necesare.

Amendamentul 126

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 6

Textul propus de Comisie

6. Organismul independent de supraveghere poate emite avize, la cererea unei autorități competente din statul membru, cu privire la orice aspect legat de aplicarea prezentului regulament.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 127

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Organismul independent de supraveghere poate consulta comitetul consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză atunci când tratează plângeri sau litigii.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 128

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 8

Textul propus de Comisie

8. Deciziile organismului *independent de supraveghere* au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului jurisdicțional.

Amendamentul

8. Deciziile organismului *relevant care asigură supravegherea independentă* au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului jurisdicțional.

Amendamentul 129

Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

9. Statele membre informează Comisia cu privire *la identitatea organismelor independente de supraveghere până cel târziu la 1 iulie 2015 și, ulterior*, cu privire la orice modificare a acestora. Comisia publică și actualizează lista organismelor *independente de supraveghere* pe site-ul său web.

Amendamentul

9. Statele membre informează Comisia cu privire la *mecanismele și procedurile instituite pentru a se conforma alineatelor (1) și (2) din prezentul articol până la ... * și o informează fără întârziere* cu privire la orice modificare *ulterioară* a acestora. Comisia publică și actualizează lista organismelor *relevante* pe site-ul său web.

* *JO: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.*

Amendamentul 130

Propunere de regulament Articolul 18

Textul propus de Comisie

Articolul 18

Cooperare între organismele independente de supraveghere

1. Organismele independente de supraveghere fac schimb de informații

Amendamentul

eliminat

privind activitatea lor și principiile și practicile lor decizionale, pentru a facilita o implementare uniformă a prezentului regulament. În acest scop, ele trebuie să participe și să colaboreze în cadrul unei rețele care să se reunească la intervale regulate și cel puțin o dată pe an. Comisia coordonează și sprijină și participă la activitățile rețelei.

2. Organismele independente de supraveghere cooperează îndeaproape pentru a-și acorda reciproc asistență la îndeplinirea sarcinilor lor, inclusiv la realizarea anchetelor necesare pentru tratarea plângerilor și litigiilor în cazurile care implică porturi din diferite state membre. În acest scop, un organism independent de supraveghere trebuie să pună la dispoziția unui alt astfel de organism, în urma unei cereri motivate, informațiile necesare pentru a permite organismului respectiv să își îndeplinească responsabilitățile care îi revin în temeiul prezentului regulament.

3. Statele membre se asigură că organismele independente de supraveghere furnizează Comisiei, în urma unei cereri motivate, informațiile necesare pentru ca aceasta să își îndeplinească sarcinile. Informațiile solicitate de Comisie sunt proporționale cu îndeplinirea sarcinilor respective.

4. În cazul în care informațiile sunt considerate confidențiale de către organismul independent de supraveghere, în conformitate cu reglementările Uniunii sau cu cele naționale privind confidențialitatea informațiilor de natură comercială, celălalt organism național de supraveghere și Comisia asigură această confidențialitate. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul pentru care au fost cerute.

5. Pe baza experienței organismelor independente de supraveghere și pe baza activităților rețelei menționate la alineatul

(1), precum și pentru a asigura o cooperare eficientă, Comisia poate adopta principii comune privind măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

Amendamentul 131

Propunere de regulament Articolul 19 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Orice parte care prezintă un interes legitim are drept de recurs împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul prezentului regulament de autoritățile competente, de organismul de administrare al portului sau de organismul **independent de supraveghere**, în fața unui organism de recurs independent de părțile implicate. Acest organism de recurs poate fi o instanță judecătorească.

Amendamentul

1. Orice parte care prezintă un interes legitim are drept de recurs împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul prezentului regulament de autoritățile competente, de organismul de administrare al portului sau de organismul **desemnat în conformitate cu articolul 17**, în fața unui organism de recurs independent de părțile implicate. Acest organism de recurs poate fi o instanță judecătorească.

Amendamentul 132

Propunere de regulament Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până **cel târziu la 1 iulie 2015** și, fără întârziere, orice altă modificare ulterioară referitoare

Amendamentul

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până **la ...*** și notifică fără întârziere orice altă

la acestea.

modificare ulterioară referitoare la acestea.

*** JO: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.**

Amendamentul 133

Propunere de regulament Articolul 21

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 21

eliminat

Exercitarea competențelor delegate

- 1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.***
- 2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată.***
- 3. Delegarea de competențe menționată la articolul 14 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunuia dintre actele delegate aflate deja în vigoare.***
- 4. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.***
- 5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și***

Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Amendamentul 134

Propunere de regulament

Articolul 22

Textul propus de Comisie

Articolul 22

Comitet

1. Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

2. Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 135

Propunere de regulament

Articolul 23

Textul propus de Comisie

În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și efectele prezentului regulament, însoțit, dacă este cazul, de propuneri relevante.

Amendamentul

În scopul evaluării funcționării și efectelor prezentului regulament, Parlamentului European și Consiliului li se prezintă rapoarte periodice. Până la..., Comisia prezintă un prim raport și, ulterior, rapoarte periodice din trei în trei ani, însoțite, dacă este cazul, de propuneri relevante. Rapoartele Comisiei țin seama de toate progresele înregistrate de Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE.

**** JO: a se introduce data: patru ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.***

Amendamentul 136

Propunere de regulament Articolul 25

Textul propus de Comisie

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Se aplică de la ***1 iulie 2015***.

Amendamentul

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

Se aplică de la ...*.

**** JO: a se introduce data: 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.***

EXPUNERE DE MOTIVE

Context

Propunerea Comisiei urmărește să contribuie la obiectivul unei funcționări mai eficiente, interconectate și durabile a TEN-T prin crearea unui cadru care să îmbunătățească performanța porturilor și să le ajute să facă față schimbărilor în materie de cerințe privind transporturile și logistica.

Printre principalele obiective ale propunerii se numără modernizarea serviciilor și operațiunilor portuare și crearea unor condiții-cadru pentru atragerea investițiilor în porturi. În prezentul regulament Comisia încearcă să contracareze slaba presiune concurențială și posibilele abuzuri de piață pentru a crește eficiența serviciilor portuare.

Serviciile de manipulare a mărfurilor și serviciile pentru pasageri au fost excluse din capitolul II privind accesul la piață întrucât acestea sunt de obicei organizate prin intermediul unor contracte de concesiune intrând, astfel, sub incidența Directivei privind atribuirea contractelor de concesiune. De aceea, prezentul regulament trebuie avut în vedere în combinație cu Directiva 2014/23/UE privind atribuirea contractelor de concesiune.

O condiție importantă pentru o concurență loială între porturi într-un mediu concurențial echitabil este crearea unui cadru clar privind normele referitoare la ajutoarele de stat. În prezent, Comisia este implicată în revizuirea domeniului de aplicare al Regulamentului de exceptare pe categorii, în vederea includerii criteriilor pentru infrastructurile portuare până în decembrie 2015.

Prezenta propunere este în concordanță cu alte politici și obiective importante ale UE, precum Cartea albă privind transporturile, Mecanismul pentru interconectarea Europei și inițiativa „Centura albastră”.

Prezentul regulament se va aplica tuturor porturilor maritime identificate în orientările referitoare la TEN-T și, potrivit Comisiei, se vor evita sarcinile suplimentare pentru acele porturi care deja funcționează bine, creându-se, totodată, pentru alte porturi, condițiile pentru a-și rezolva problemele structurale.

Poziția raportorului

Raportorul susține propunerea Comisiei, în special în ceea ce privește aspectul transparenței financiare, dar dorește, totuși, să propună o serie de amendamente menite să îmbunătățească propunerea.

Domeniul de aplicare al regulamentului ar trebui să includă numai serviciile portuare furnizate direct utilizatorilor. Prin urmare, dragarea este eliminată din lista serviciilor, întrucât nu este un serviciu furnizat utilizatorilor individuali, ci reprezintă mai degrabă lucrări de întreținere în vederea asigurării accesibilității portului.

Raportorul admite faptul că există diferite sisteme de organizare a porturilor și a serviciilor

portuare aflate în prezent în vigoare. Pentru a nu prescrie un singur model, el elimină prevederile privind accesul la piață din capitolul II. Capitolul modificat vizează organizarea serviciilor portuare, conținând prevederi referitoare la cerințele minime, limitarea numărului de furnizori, servicii în temeiul obligației de serviciu public și protecția socială.

Dispozițiile sociale care reglementează regimul de muncă portuară nu au fost în general incluse în prezentul regulament și sunt discutate de către Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi de la nivelul UE, care și-a început lucrările la 19 iunie 2013. Cu toate acestea, raportorul consideră că este important să se adopte o poziție clară împotriva muncii ocazionale și în favoarea unor condiții mai bune de formare și de siguranță. Respectarea standardelor sociale naționale se adaugă ca unul dintre criteriile minime. În plus, statele membre ar trebui să asigure drepturile angajaților în cazul unui transfer de întreprinderi sau de unități.

Pe lângă constrângerile legate de terenul disponibil în port și de obligațiile de serviciu public, raportorul este de părere că constrângerile legate de spațiul disponibil în apă și de mărimea pieței ar trebui luate, de asemenea, în considerare ca motive justificate pentru a limita numărul de furnizori de servicii, ținând cont de dimensiunile și caracteristicile geografice diferite ale porturilor. Dacă limitarea furnizorilor este necesară pentru a garanta siguranța, securitatea sau caracterul ecologic al operațiunilor portuare, organismul de administrare sau autoritatea competentă ar trebui să poată să decidă în acest sens.

Având în vedere importanța deosebită a serviciilor de pilotaj pentru siguranța și securitatea operațiunilor portuare, raportorul consideră că acest serviciu nu ar trebui să facă obiectul capitolului II.

În privința taxelor pentru utilizarea infrastructurilor, raportorul a modificat propunerea pentru a permite organismului de administrare să fixeze taxele în mod autonom, în funcție de strategia sa de afaceri. În acest scop, el restrânge competența Comisiei de a adopta acte delegate la clasificările navelor și combustibililor. Sistemele de clasificare ar trebui să servească doar drept bază pentru a permite variații de preț, dar nu ar trebui să afecteze competența organismului de administrare al portului de a fixa nivelul taxelor în mod autonom, în conformitate cu normele aplicabile.

În plus, raportorul acordă mai multă marjă de negociere comercială între organismul de administrare al portului și utilizatorii portului, în condițiile respectării anumitor principii-cheie privind transparența.

Raportorul susține ideea consultării corespunzătoare a utilizatorilor portului. Cu toate acestea, în prezent, aceasta este deja o practică comună în multe porturi. De aceea, ar trebui evitată o abordare de tip „model universal” și ar trebui să fie posibile diferite aranjamente atât timp cât toți utilizatorii sunt consultați în mod corespunzător.

Raportorul se referă mai degrabă la o „supraveghere independentă” decât la un organism independent de supraveghere pentru a muta accentul de la ideea înființării acestui organism la sarcina sa, și anume la asigurarea unui mecanism independent de depunere a plângerilor. Este necesar ca toți utilizatorii să fie informați și să aibă posibilitatea de a depune o plângere la un organism independent. Raportorul clarifică faptul că organismele existente pot îndeplini rolul unui astfel de organism fără sarcini birocratice suplimentare.

Pentru a ține seama de un calendar realist și înțelegând, totodată, importanța unei implementări rapide, raportorul a aliniat data intrării în vigoare a prezentului regulament la abordarea Consiliului privind o perioadă de 24 de luni.

Concluzionând, raportorul a îmbunătățit unele aspecte ale propunerii Comisiei, propunere cu care se declară de acord. Prin amendamentele sale, el subliniază necesitatea ca organismul de administrare al portului să dispună de autonomie pentru a acționa în funcție de strategia sa economică, respectând totodată anumite principii-cheie. În plus, raportorul evită o creștere a sarcinii administrative legate de aplicarea prezentului regulament. În concluzie, prezentul regulament ar trebui să creeze securitate juridică pentru porturi și să aibă un impact pozitiv asupra funcționării rețelei TEN-T.

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE ÎN FOND

Titlu	Accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor			
Referințe	COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD)			
Data prezentării la PE	21.5.2013			
Comisie competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 10.6.2013			
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	ECON 10.6.2013	EMPL 10.6.2013	IMCO 10.6.2013	REGI 10.6.2013
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ECON 22.7.2014	IMCO 18.6.2013	REGI 22.9.2014	
Raportori Data numirii	Knut Fleckenstein 16.7.2014			
Examinare în comisie	5.5.2015	15.6.2015	12.10.2015	
Data adoptării	25.1.2016			
Rezultatul votului final	+: -: 0:	29 13 3		
Membri titulari prezenți la votul final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zile, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska			
Membri supleanți prezenți la votul final	Knut Fleckenstein, Theresa Griffin, Franck Proust, Matthijs van Miltenburg			
Membri supleanți (articolul 200 alineatul (2)) prezenți la votul final	Raymond Finch, Eugen Freund, Carlos Iturgaiz, Clare Moody			
Data depunerii	17.2.2016			