



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2013/0157(COD)

4.12.2013

ENMIENDAS 85 - 299

Proyecto de informe
Knut Fleckenstein
(PE521.596v01-00)

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos

Propuesta de Reglamento
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660ES.doc

PE523.043v02-00

ES

Unida en la diversidad

ES

Enmienda 85
Sabine Wils, Keith Taylor

Propuesta de Reglamento

–

Propuesta de rechazo

El Parlamento Europeo rechaza la propuesta de la Comisión.

Or. de

Justificación

No existe ninguna necesidad de este Reglamento. En el Estudio Portius, el 80 % de los encuestados afirmaron estar satisfechos con el acceso al mercado para los servicios portuarios. La Comisión Europea está intentando proseguir con los Paquetes portuarios I y II con el fin, entre otros, de limitar los derechos de los trabajadores y desregular las normas sociales. Se hace referencia a la Directiva sobre concesiones, que sin embargo aún no ha sido decidida ni se ha dado a conocer su texto. Además, se viola en gran medida el principio de subsidiariedad.

Enmienda 86
Sławomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa

Propuesta de Reglamento

–

Propuesta de rechazo

El Parlamento Europeo rechaza el proyecto de resolución

Or. pl

Enmienda 87
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento

–

Propuesta de rechazo

El Parlamento Europeo rechaza la propuesta de la Comisión.

Or. en

Enmienda 88
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Title 1
Propuesta de Reglamento
Título

Texto de la Comisión

Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. fr

Justificación

Debido a la disparidad económica de los puertos de Europa, es necesario permitir una cierta flexibilidad del enfoque europeo entre los puertos de la RTE-T. En este sentido, una directiva parece más adecuada que un reglamento.

(Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.)

Enmienda 89
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Título 1

Texto de la Comisión

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. en

Justificación

Esta modificación se aplica a la totalidad del texto legislativo objeto de examen; su adopción impone adaptaciones técnicas en todo el texto.

Enmienda 90
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Título 1

Texto de la Comisión

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO

por **la** que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. nl

Justificación

Esta enmienda se aplica al conjunto del texto. Si se adopta, deberán hacerse los cambios correspondientes al conjunto del texto.

Enmienda 91
Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Título 1

Texto de la Comisión

Propuesta de
REGLAMENTO DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. it

Justificación

Esta enmienda se aplica a todo el texto. Su adopción requerirá realizar los cambios correspondientes en todo el texto.

Enmienda 92
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Título 1

Texto de la Comisión

Propuesta de
REGLAMENTO (CE) DEL
PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Enmienda

Propuesta de
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO
EUROPEO Y DEL CONSEJO
por el que se crea un marco sobre el acceso
al mercado de los servicios portuarios y la
transparencia financiera de los puertos
(Texto pertinente a efectos del EEE)

Or. de

Justificación

Si la mayoría de la Comisión de Transportes y del Pleno considera necesario en este momento establecer un instrumento normativo, la forma del reglamento no resulta adecuada para tener en consideración las diversas condiciones de los puertos marítimos europeos. La directiva sería la forma apropiada para adecuarse a las distintas condiciones nacionales.

Esta enmienda se aplica a todo el texto. Su adopción requerirá realizar los cambios correspondientes en todo el texto.

Enmienda 93
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) La plena integración de los puertos en unas cadenas logísticas y de transporte perfectas es necesaria para contribuir al crecimiento y a un uso y un funcionamiento de la red transeuropea de transportes y del mercado interior más eficientes; ello requiere unos servicios portuarios modernos que contribuyan al uso eficiente de los puertos y un clima favorable para la inversión con vistas a desarrollar puertos que se ajusten a los requisitos actuales y futuros en materia de transporte y logística.

Enmienda

(1) Los servicios portuarios modernos deberían contribuir a una mayor eficiencia de los puertos, un clima favorable que permita desarrollar las inversiones portuarias de acuerdo con las necesidades actuales y futuras en materia de transporte y logística y una mejor interconexión con las redes transeuropeas de transporte ferroviario. Un marco financiero para la transparencia financiera debería servir de base al aumento de la cooperación y la coordinación transfronterizas entre los puertos en cuanto a planificación de las capacidades de infraestructura y gestión.

Or. fr

Enmienda 94
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión

(1) La plena integración de los puertos en

Enmienda

(1) La plena integración de los puertos en

unas cadenas logísticas y de transporte perfectas es necesaria para contribuir al crecimiento y a un uso y un funcionamiento de la red transeuropea de transportes **y del mercado interior** más **eficientes**; ello requiere unos servicios portuarios modernos que contribuyan al uso eficiente de los puertos y un clima favorable para la inversión con vistas a desarrollar puertos que se ajusten a los requisitos actuales y futuros en materia de transporte y logística.

unas cadenas logísticas y de transporte perfectas es necesaria para contribuir al crecimiento y a un uso y un funcionamiento de la red transeuropea de transportes **más eficiente**; ello requiere unos servicios portuarios modernos que contribuyan al uso eficiente de los puertos y un clima favorable para la inversión con vistas a desarrollar puertos que se ajusten a los requisitos actuales y futuros en materia de transporte y logística.

Los niveles de bienestar del personal de los puertos marítimos europeos serán respetados en su totalidad y no se verán amenazados por el presente Reglamento. Asimismo, el derecho de huelga tampoco podrá verse afectado por el presente Reglamento.

Or. de

Justificación

La Comisión Europea habla en la actualidad de 110 000 trabajadores portuarios, que garantizan el correcto funcionamiento de los puertos marítimos europeos. Los Paquetes portuarios I y II tenían por objeto empeorar los niveles de bienestar y las condiciones laborales de los trabajadores. Incluso la presente propuesta contiene formulaciones encaminadas a restringir el derecho de huelga. Por lo tanto, es necesario introducir la adición propuesta al considerando 1.

Enmienda 95 Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) Es esencial afrontar las complejidades de los procedimientos administrativos de despacho aduanero, teniendo en cuenta que representan un importante obstáculo a la competitividad del transporte marítimo de corta

distancia.

Or. en

Justificación

Como en el caso de la Directiva sobre concesiones, parece conveniente hacer referencia este protocolo.

Enmienda 96
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) Con el fin de encarar los problemas a los que se enfrenta el sector del transporte marítimo, es esencial que las medidas destinadas a mejorar los procedimientos administrativos y aduaneros en los puertos contempladas en la Comunicación de la Comisión titulada «Puertos: motor de crecimiento» se apliquen conjuntamente con el presente Reglamento. La complejidad de los procedimientos administrativos aduaneros, que genera retrasos en los puertos, representa un serio obstáculo a la competitividad del transporte marítimo de corta distancia y la eficacia de los puertos de la Unión.

Or. en

Enmienda 97
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) El protocolo n° 26 sobre los servicios de interés general, y en particular su artículo 2, estipula que las disposiciones de los tratados no afectan en modo alguno a la competencia de los Estados miembros para prestar, encargar y organizar servicios de interés general que no tengan carácter económico.

Or. fr

Justificación

Como en el caso de la Directiva sobre concesiones, parece conveniente hacer referencia a este protocolo.

Enmienda 98
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) La Comisión debe proponer un concepto transeuropeo en el marco de las autopistas del mar con el fin de poder desarrollar los puertos en las regiones fronterizas, en particular en el Mediterráneo, en el Mar Negro, en la fachada Atlántica y en el Mar Báltico, a fin de implantar servicios portuarios adecuados en términos de distancia de los flujos de mercancías entre el puerto de salida y el puerto de llegada, contribuyendo así a una reducción de la contaminación y los ruidos de los transportes terrestres.

Or. fr

Enmienda 99
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) Los puertos pueden contribuir a la competitividad de la industria europea en los mercados mundiales a largo plazo, aportando al mismo tiempo valor añadido y puestos de trabajo en todas las regiones costeras de la Unión. Con el fin de encarar los problemas a los que se enfrenta el sector del transporte marítimo, como las ineficiencias en el transporte sostenible y la cadena logística, es esencial que las medidas contempladas en la Comunicación de la Comisión titulada «Puertos: motor de crecimiento» se apliquen conjuntamente con el presente Reglamento. La complejidad de los procedimientos administrativos aduaneros, que genera retrasos en los puertos, representa un serio obstáculo a la competitividad del transporte marítimo a corta distancia y la eficacia de los puertos de la Unión.

Or. en

Enmienda 100
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) Un alto grado de simplificación de los procedimientos aduaneros puede representar una importante ventaja económica para los puertos en términos de competitividad. Para evitar la competencia desleal de los puertos y

reducir las formalidades aduaneras que puedan perjudicar seriamente los intereses financieros de la Unión, las autoridades portuarias deben incluir un enfoque normativo basado en riesgos adecuado y eficaz a fin de evitar el falseamiento de la competencia. La Comisión y los Estados miembros deben controlar periódicamente estos procedimientos y la Comisión debe evaluar la necesidad de adoptar medidas oportunas para afrontar la competencia desleal.

Or. en

Enmienda 101
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) Si bien es esencial una mayor transparencia financiera en los puertos financiados con fondos públicos, hay un límite al nivel de transparencia necesaria para los puertos financiados con capital privado, puesto que ya están sujetos a las normas de competencia de la UE.

Or. en

Enmienda 102
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quater) Los gestores de los puertos deben organizar un diálogo con los

clientes y, por lo tanto, no es necesario un organismo de supervisión independiente, que correría el riesgo de ser excesivamente burocrático.

Or. en

Enmienda 103
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión

(2) En la Comunicación del Acta del Mercado Único II - Juntos por un nuevo crecimiento⁶, la Comisión recuerda que el atractivo del transporte marítimo depende de la disponibilidad, eficiencia y fiabilidad de los servicios portuarios, así como de la necesidad de abordar las cuestiones relativas a la transparencia de la financiación pública y las tasas portuarias, las iniciativas de simplificación administrativa en los puertos *y la revisión de las restricciones impuestas a la prestación de servicios en los puertos.*

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012).

Enmienda

(2) En la Comunicación del Acta del Mercado Único II - Juntos por un nuevo crecimiento⁶, la Comisión recuerda que el atractivo del transporte marítimo depende de la disponibilidad, eficiencia y fiabilidad de los servicios portuarios, así como de la necesidad de abordar las cuestiones relativas a la transparencia de la financiación pública y las tasas portuarias, las iniciativas de simplificación administrativa en los puertos.

⁶ COM(2012) 573 final (3.10.2012).

Or. de

Enmienda 104
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de

Enmienda

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de

la Unión y la introducción de la transparencia financiera y la autonomía de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

la Unión y la introducción de la transparencia financiera y la autonomía de los puertos marítimos **financiados con fondos públicos** mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

Or. en

Enmienda 105
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de la Unión y la introducción de la transparencia financiera y la autonomía de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

Enmienda

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de la Unión y la introducción de la transparencia financiera y la autonomía de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables. **Deberán, además, permitir eliminar las barreras al transporte marítimo intracomunitario persistentes, que constituyen un obstáculo a la creación de un verdadero mercado interior del transporte marítimo.**

Or. fr

Justificación

El objetivo de crear un verdadero mercado interior del transporte marítimo se topa con numerosos obstáculos que persisten en los trayectos marítimos intracomunitarios. La eliminación de estas barreras aduaneras, administrativas y técnicas debe figurar entre los objetivos prioritarios de la Comisión, sin lo cual fracasaría su estrategia.

Enmienda 106

Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento

Considerando 3

Texto de la Comisión

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de la Unión y la introducción de la transparencia financiera *y la autonomía* de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

Enmienda

(3) El favorecimiento del acceso al mercado de servicios portuarios a escala de la Unión y la introducción de la transparencia financiera de los puertos marítimos mejorará la calidad y la eficiencia del servicio prestado a los usuarios del puerto y ayudará a crear un clima más favorable para la inversión en los puertos, contribuyendo así a reducir los gastos de los usuarios de transporte, a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a integrar mejor el transporte marítimo con el transporte ferroviario, terrestre y por vías navegables.

Or. es

Enmienda 107

Mara Bizzotto

Propuesta de Reglamento

Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(3 bis) En el interés de una mayor transparencia financiera, garantizada por una conjugación más estrecha entre las modalidades de recogida de los recursos y

los centros de compras, el organismo gestor del puerto debería tener la facultad de disponer de recursos propios obtenidos en función del volumen del tráfico producido por el propio puerto. Los recursos propios pueden considerarse como cuotas de los ingresos fiscales generados por la actividad de los tráficos comerciales desarrollados en el lugar, además de los ingresos típicos de las prácticas portuarias. Dicha previsión refuerza el principio europeo de subsidiariedad limitando asimismo la distribución de recursos gubernamentales que en ocasiones podrían configurarse como ayudas estatales.

Or. it

Enmienda 108
Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento
Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) La gran mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. Para lograr el objetivo de este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, este Reglamento debe aplicarse a los puertos pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un importante papel para el sistema de transporte europeo, bien porque maneja más del 0,1 % de la mercancía total de la UE o del número total de pasajeros o porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. **Los servicios de practica que se llevan a**

Enmienda

(4) La gran mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. Para lograr el objetivo de este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, este Reglamento debe aplicarse a los puertos pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un importante papel para el sistema de transporte europeo, bien porque maneja más del 0,1 % de la mercancía total de la UE o del número total de pasajeros o porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos.

cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.

Or. es

Enmienda 109

Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento

Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) La gran mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. Para lograr el objetivo de este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, este Reglamento debe aplicarse a los puertos pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un importante papel para el sistema de transporte europeo, bien porque maneja más del 0,1 % de la mercancía total de la UE o del número total de pasajeros o porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. Los servicios de practica que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.

Enmienda

(4) La gran mayoría del tráfico marítimo de la Unión pasa por los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte. Para lograr el objetivo de este Reglamento de forma proporcionada y sin imponer cargas innecesarias a otros puertos, este Reglamento debe aplicarse **únicamente** a los puertos **marítimos** pertenecientes a la red transeuropea de transporte, cada uno de los cuales desempeña un importante papel para el sistema de transporte europeo, bien porque maneja más del 0,1 % de la mercancía total de la UE o del número total de pasajeros o porque mejora la accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. ***Su aplicación debe limitarse, en su caso, a los puertos marítimos que reciban subvenciones públicas sustanciales.*** Los servicios de practica que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Cuando los puertos compiten en un mercado libre sin depender de subvenciones, la presión competitiva es suficiente para garantizar la prestación eficiente de servicios intraportuarios y la fijación de las tasas cobradas a los clientes sobre una base comercial competitiva, sujeta a las garantías de la legislación en materia de competencia.

Enmienda 110
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) La naturaleza particular de la organización y las funciones ejercidas por los organismos gestores del puerto y la extrema diversidad de los puertos europeos hacen imposible y poco pertinente cualquier procedimiento de normalización a escala comunitaria. En este sentido, es fundamental reconocer la competencia de los Estados miembros para definir el modo de gestión de sus puertos, teniendo debidamente en cuenta las especificidades y características de cada uno de ellos y las legislaciones nacionales en vigor, sin que ello impida cumplir las normas del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en materia de respeto de la competencia y la transparencia financiera.

Or. fr

Justificación

El carácter cuestionable de la elección de un reglamento, respecto a las numerosas disparidades entre las situaciones geográficas y tipológicas de los puertos y las legislaciones nacionales, impone recordar el principio de que la gestión de los puertos compete actualmente, y debe competir en el futuro, a los Estados miembros. Esta competencia nacional, indispensable para tener en cuenta las especificidades locales, no se considera un obstáculo respecto a las normas de competencia y transparencia de los Tratados.

Enmienda 111
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Los servicios de practicaje, remolque y amarre son una parte esencial de las medidas que garantizan un tránsito, maniobra y presencia seguros de los buques en los puertos, en interés de los usuarios de servicios, la comunidad portuaria y toda la comunidad local. Estos servicios se identifican mejor como servicios técnico-náuticos, que presentan la característica común de garantizar recursos humanos profesionales y equipos adecuados a disposición de los usuarios en las mejores condiciones económicas. La autoridad competente debe garantizar en particular la navegación y el amarre seguros de los buques en el puerto y defensa en caso de necesidad o emergencia.

Or. en

Enmienda 112
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Los servicios de practicaje, atraque y desatraque y remolque son servicios técnico-náuticos que presentan características de servicio público como la universalidad y la continuidad del servicio, la regulación y la vigilancia por una autoridad pública, y el cumplimiento de los requisitos de interés público, como la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Estas características

justifican que algunos Estados miembros establezcan un marco jurídico específico que regule a los proveedores de dichos servicios y que estos se excluyan del ámbito de aplicación del capítulo II de la presente Directiva.

Or. fr

Justificación

La Directiva debería tener en cuenta las especificidades de los servicios de practicaje, remolque y atraque y desatraque, en particular su estrecho vínculo con la seguridad marítima y la protección del medio ambiente.

Enmienda 113

Tanja Fajon

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Todos los proveedores de servicios portuarios deben actuar siempre en interés público, en particular dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 114

Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento

Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) De conformidad con el Protocolo nº 26 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el presente reglamento no afecta a las competencias de los

Estados miembros de organizar los servicios incluidos en este reglamento como servicios no económicos de interés general.

Or. nl

Enmienda 115
Karim Zéríbi

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 ter) Los servicios de atraque y desatraque presentan características de servicio público como la universalidad y la continuidad del servicio, la regulación y la vigilancia por una autoridad pública, y el cumplimiento de los requisitos de interés público, como la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Estas características de los servicios de atraque y desatraque han sido reconocidas por el Tribunal de Justicia de la UE en su sentencia de 18 de junio de 1998 en el asunto Corsica Ferries contra Francia (C-266/96).

Or. fr

Justificación

La Directiva debería tener en cuenta las especificidades de los servicios de atraque y desatraque, en particular sus características de servicio público ya reconocidas por el Tribunal de Justicia de la UE.

Enmienda 116
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 ter) Este reglamento no afecta a los distintos modelos de gestión de puertos de los Estados miembros, siempre y cuando respeten las reglas de acceso al mercado y transparencia financiera, y se aplica independientemente de la distribución de competencias entre el Gobierno y los organismos de gestión de puertos en los Estados miembros.

Or. nl

Enmienda 117
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Considerando 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 quater) Debido a la relación entre los servicios técnico-náuticos y la seguridad marítima, la seguridad y la protección medioambiental, la legislación nacional de los Estados miembros puede prever un marco normativo para dirigir y controlar a los proveedores de servicios conexos, que coordine su actividad y adopte normas específicas sobre el acceso transparente y no discriminatorio a la profesión, la organización y la forma de ofrecer dichos servicios.

Or. en

Enmienda 118
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar posibles repercusiones negativas en estos ámbitos. Conviene en consecuencia **no** regular por el momento esta materia a escala de la Unión y **dejar** a discreción de los Estados miembros la reglamentación o no de la autoprestación de servicios portuarios. Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.

Enmienda

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar posibles repercusiones negativas en estos ámbitos. **No** conviene, en consecuencia, regular por el momento esta materia a escala de la Unión y **debe dejarse, por ahora,** a discreción de los Estados miembros la reglamentación o no de la autoprestación de servicios portuarios. Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.

Or. en

Enmienda 119

Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de

Enmienda

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de

índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar posibles repercusiones negativas en estos ámbitos. Conviene en consecuencia **no** regular por el momento esta materia a escala de la Unión y **dejar** a discreción de los Estados miembros la reglamentación o no de la autoprestación de servicios portuarios. **Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.**

índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar posibles repercusiones negativas en estos ámbitos. **No** conviene, en consecuencia, regular por el momento esta materia a escala de la Unión y **debe dejarse, por ahora,** a discreción de los Estados miembros la reglamentación o no de la autoprestación de servicios portuarios.

Or. en

Enmienda 120
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar **posibles repercusiones negativas** en estos ámbitos. Conviene en consecuencia **no regular por el momento** esta materia a escala de la

Enmienda

(6) La autoprestación del servicio que implica que las compañías de transporte marítimo o los proveedores de servicios portuarios contraten personal a su discreción y se procuren servicios portuarios se regula en una serie de Estados miembros por motivos de seguridad o de índole social. Las partes interesadas consultadas por la Comisión a la hora de elaborar su propuesta destacaron que la imposición de un subsidio generalizado con respecto a la autoprestación de servicios a escala de la Unión exigiría normas adicionales de seguridad y de índole social para evitar **cualquier repercusión negativa** en estos ámbitos. Conviene en consecuencia **no regular esta materia a escala de la Unión y reafirmar la**

Unión y *dejar a discreción* de los Estados miembros *la reglamentación* o no *de* la autoprestación de servicios portuarios. Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.

competencia y la responsabilidad de los Estados miembros *de examinar la posibilidad de regular* o no la autoprestación de servicios portuarios. Por tanto, el Reglamento únicamente debe abarcar la prestación de servicios portuarios a cambio de una remuneración.

Or. fr

Justificación

Precisión de la redacción de la versión francesa.

Enmienda 121

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 bis) De conformidad con el Protocolo nº 26 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las disposiciones de este reglamento no afectan en modo alguno la competencia de los Estados miembros de ofrecer u organizar actividades y servicios incluidos en este reglamento como servicios no económicos de interés general. En consecuencia, los Estados miembros y las autoridades competentes se reservan la facultad de organizar estas actividades y estos servicios como actividades y servicios económicos o no económicos.

Or. nl

Justificación

See the agreement reached in the trilogue on the award of concession contracts (quote): "This Directive recognises and reaffirms the right of Member States and public authorities to decide the means of administration they judge to be most appropriate for performing works and

providing services. In particular, this Directive should not in any way affect the freedom of Member States and public authorities to perform works or provide services directly to the public (or) to outsource such provision by delegating it to third parties. Member States or public authorities should remain free to define and specify the characteristics of the services to be provided, including any conditions regarding the quality or price of the services, in accordance with Union law, in order to pursue their public policy objectives. It should be recalled that Member States are free to decide, in compliance with the Treaty principles of equal treatment, non-discrimination, transparency and the free movement of persons to organize the provision of services either as services of general economic interest or as non-economic services of general interest or as a mixture thereof. It should equally be recalled that this Directive is without prejudice to the freedom of national, regional and local authorities to define, in conformity with Union law, services of general economic interest, their scope and the characteristics of the service to be provided, including any conditions regarding the quality of the service, in order to pursue its public policy objectives. It should also be without prejudice to the power of national, regional and local authorities to provide, commission and finance services of general economic interest in accordance with Article 14 TFEU and Protocol No 26 annexed to the Treaties. [...] It is appropriate to clarify that non-economic services of general interest should not fall within the scope of this Directive.”

Enmienda 122

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento Considerando 6 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 ter) Este reglamento no establece ningún modelo de gestión de puertos concreto que asigne un estado, papel o misión específicos al organismo de gestión de un puerto. Mientras se respeten las normas relativas a acceso a los mercados y transparencia, se pueden mantener los modelos de gestión portuaria existentes en los Estados miembros establecidos en la legislación nacional. Esto también incluye modelos en los cuales los derechos y responsabilidades relativos a la gestión portuaria están delegados a (otras) autoridades que velan por el interés general en los puertos.

Or. nl

Justificación

El reglamento debe ser neutral respecto de distintos modelos de gestión: organización pública o privada, centralizada o descentralizada, más o menos competencias delegadas... Algunos Estados miembros han introducido legislaciones nacionales o regionales con un marco regulatorio detallado. No se trata únicamente de organismos de gestión que (solamente) actúan como agentes comerciales, sino también de gestión portuaria centrada en el interés general y el valor añadido para una región más amplia.

Enmienda 123

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento

Considerando 6 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(6 quater) En algunos modelos de gestión portuaria, los organismos que gestionan los puertos tienen a su cargo el ejercicio de (ciertos) derechos y responsabilidades en tanto que autoridad competente. El reglamento se aplica independientemente de si un Estado miembro actúa en calidad de autoridad competente o si un organismo de gestión portuaria está facultado para actuar como tal.

Or. nl

Justificación

En el artículo 8 apartado 3 del proyecto de Reglamento, la Comisión Europea reconoce la posibilidad de que una autoridad competente (tal y como se refiere en distintos puntos del proyecto de Reglamento) puede ser una autoridad portuaria. Sin embargo, otros artículos provocan incertidumbre al respecto, lo cual motiva esta mención explícita en el texto introductorio del Reglamento.

Enmienda 124

Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben **limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre** las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, **y sobre** los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben **definirse claramente en relación con, entre otras cosas,** las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, los equipos necesarios, **la disponibilidad del servicio, el cumplimiento de los requisitos relativos a la seguridad marítima o a la seguridad del puerto o a uno de sus accesos, sus instalaciones, equipos, personal, así como el respeto de los requisitos medioambientales,** en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.

Or. en

Enmienda 125
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder **exigir** a los proveedores de servicios portuarios **que demuestren que cumplen los** requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben **limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre** las cualificaciones profesionales de los operadores, también

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder **imponer** a los proveedores de servicios portuarios requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben **incluir, entre otros,** las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, **así como el respeto de los**

con respecto a la formación, *y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.*

convenios colectivos y las normas sociales nacionales aplicables al servicio en cuestión, los equipos necesarios, el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima y seguridad del puerto y los requisitos medioambientales.

Or. fr

Enmienda 126
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura, ***social*** y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios ***y a las empresas subcontratadas*** que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.

La actividad de los prestadores de servicios solo podrá llevarse a cabo teniendo en consideración las disposiciones de seguridad y las normas medioambientales y aplicando toda la normativa y los convenios en materia de Derecho laboral y arancelaria.

Or. de

Justificación

Según la Comisión Europea, los puertos marítimos europeos dan trabajo a 110 000 personas, cifra que podría ser aún mayor en la realidad. Es indispensable que el organismo gestor del puerto responsable controle también el cumplimiento de las normas sociales y de la normativa en materia de seguridad y medio ambiente.

Enmienda 127
Brian Simpson

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, **y sobre** los equipos necesarios **en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación** del servicio portuario.

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental **y social**, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, los equipos necesarios **para prestar el servicio portuario correspondiente, el cumplimiento de la seguridad marítima y la seguridad del puerto, el respeto de los requisitos medioambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión, y la buena reputación del proveedor del servicio portuario respecto a la aplicación de las normas sociales de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores y respeto de sus derechos laborales.**

Or. en

Justificación

Junto con las cualificaciones profesionales, los equipos, la seguridad marítima y las

preocupaciones medioambientales, la buena reputación en relación con el respeto de las normas sociales debe desempeñar un papel a la hora de elegir los proveedores de servicios.

Enmienda 128
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios ***en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.***

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental ***y social***, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios, ***incluidos los subcontratistas***, que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios, ***el cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima, el respeto de los requisitos medioambientales y el respeto por parte del proveedor de los derechos sociales y laborables, incluida la aplicación de las leyes y convenios para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores.***

Or. en

Enmienda 129
Jutta Steinruck

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, **y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.**

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental **y social**, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios, **incluidos los subcontratistas**, que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, los equipos necesarios **para prestar el servicio portuario correspondiente, el cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima, el respeto de los requisitos medioambientales y la buena reputación del proveedor en relación con el respeto de los derechos sociales y laborales, incluida la aplicación de las leyes y convenios para proteger la salud y la seguridad, y la protección de los trabajadores.**

Or. en

Enmienda 130

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento

Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, **el organismo gestor del puerto debe poder exigir a** los proveedores de servicios portuarios **que demuestren** que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo **el servicio** de modo

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, los proveedores de servicios portuarios **deben garantizar** que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo **los servicios** de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a

apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, ***también con respecto a la formación, y sobre los equipos necesarios en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.***

un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, los equipos necesarios ***para prestar el servicio portuario correspondiente y el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima. Estas condiciones deben tener en cuenta los requisitos medioambientales así como las normas sociales nacionales.***

Dichos requisitos mínimos, que incluyen las normas medioambientales y sociales, deben decidirse a nivel nacional y deben ser comprobados en cada puerto por el organismo de gestión correspondiente.

Or. en

Justificación

Las cuestiones de seguridad marítima y medioambientales no pueden servir para justificar la organización de los propios servicios portuarios. Las normas medioambientales y de seguridad deben garantizarse con independencia de la organización de los servicios portuarios. Todos los requisitos mínimos de los servicios deben definirse a nivel nacional para evitar aplicaciones distintas o injustas.

Enmienda 131
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, y sobre los

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, también con respecto a la formación, sobre los

equipos necesarios *en la medida en que estos requisitos son transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes para la prestación del servicio portuario.*

equipos necesarios *para prestar servicios portuarios de calidad de manera continua, y sobre el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima. Estas condiciones también deben contemplar los requisitos ambientales, así como las normas sociales nacionales.*

Or. fr

Justificación

El cumplimiento de los requisitos mínimos no es opcional ni secundario, sino que debe ser una condición indispensable para la prestación de un servicio portuario. La garantía de la continuidad y la calidad de los servicios portuarios completa la enmienda del ponente.

Enmienda 132

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Propuesta de Reglamento

Considerando 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(7 bis) Todos los proveedores de servicios, y especialmente los nuevos operadores del mercado, deben demostrar su capacidad para atender a un número mínimo de buques con su propio personal y equipos. Deben aplicar las disposiciones y normas pertinentes, incluida la legislación laboral y los convenios colectivos aplicables y los requisitos de calidad del puerto.

Or. en

Enmienda 133

Giommaria Uggias

Propuesta de Reglamento

Considerando 10

Texto de la Comisión

(10) Habida cuenta de que los puertos ocupan zonas geográficas limitadas, el acceso al mercado podría en determinados casos estar sujeto a limitaciones relacionadas con la escasez de suelo o con la reserva del mismo para determinados tipos de actividades con arreglo a un plan oficial de desarrollo que planifique de forma transparente el uso del suelo, o bien con arreglo a la legislación nacional pertinente en ámbitos tales como la planificación *urbana o rural*.

Enmienda

(10) Habida cuenta de que los puertos ocupan zonas geográficas limitadas, el acceso al mercado podría en determinados casos estar sujeto a limitaciones relacionadas con *la capacidad económica del mercado en sí para garantizar más operadores, con* la escasez de suelo o con la reserva del mismo para determinados tipos de actividades con arreglo a un plan oficial de desarrollo que planifique de forma transparente el uso del suelo, o bien con arreglo a la legislación nacional pertinente en ámbitos tales como la planificación *local, regional y nacional*.

Or. it

Enmienda 134

Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento

Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Debido a la gran variedad de tamaño de los puertos, también la capacidad económica y el espacio disponible para las operaciones en el agua deben tenerse en cuenta a la hora de limitar el número de proveedores de servicios portuarios. Además, debe poderse limitar el acceso al mercado, de modo que se aseguren unas operaciones portuarias seguras, fiables o sostenibles desde el punto de vista medioambiental.

Or. en

Enmienda 135

Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) Para que sea abierto y transparente, el procedimiento de selección de proveedores de servicios portuarios y su resultado deben publicarse, y la documentación debe comunicarse íntegramente a las partes interesadas.

Enmienda

(12) Para que sea abierto y transparente **en los puertos financiados con fondos públicos**, el procedimiento de selección de proveedores de servicios portuarios y su resultado deben publicarse, y la documentación debe comunicarse íntegramente a las partes interesadas.

Or. en

Enmienda 136
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) El procedimiento de selección de los proveedores de servicios portuarios, en caso de que su número sea limitado, debe ajustarse a los principios y al enfoque que se establece en la Directiva .../... [Directiva sobre las concesiones correspondiente]⁷, incluido el umbral y el método para determinar el valor de los contratos, así como la definición de las modificaciones sustanciales y los elementos relativos a la duración del contrato.

Enmienda

suprimido

⁷ *Propuesta de directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011) 897 final.*

Or. de

Justificación

El considerando 13 hace referencia a la Directiva sobre concesiones. Sin embargo, esta aún no ha sido decidida ni se han dado a conocer los detalles de su contenido. Por tanto, no se pueden hacer menciones a dicha Directiva.

Enmienda 137 Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) El procedimiento *de selección de* los proveedores de servicios portuarios, *en caso de que* su número sea limitado, debe *ajustarse a los principios y al enfoque que se establece en la Directiva .../... [Directiva sobre las concesiones correspondiente]*⁷, *incluido el umbral y el método para determinar el valor de los contratos, así como la definición de las modificaciones sustanciales y los elementos relativos a la duración del contrato.*

⁷ *Propuesta de directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011) 897 final.*

Enmienda

(13) El procedimiento *para seleccionar a* los proveedores de servicios portuarios, *cuando* su número sea limitado, debe *estar abierto a todas las partes interesadas y ser transparente y no discriminatorio.*

Or. en

Enmienda 138 Karim Zéríbi

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) *El recurso a las* obligaciones de servicio público que *generen* una limitación del número de proveedores de

Enmienda

(14) *Los Estados miembros deben poder imponer* obligaciones de servicio público que *puedan justificar* una limitación del

un servicio portuario ***debe estar justificado exclusivamente*** por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios.

número de proveedores de un servicio portuario por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año, que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios, ***que se cumpla la seguridad marítima y que se proteja el medio ambiente.***

Or. fr

Justificación

Los Estados miembros deben imperativamente poder imponer obligaciones de servicio público, incluso en el ámbito de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente. Estas pueden justificar una limitación del número de proveedores.

Enmienda 139

Sabine Wils

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) El recurso a las obligaciones de servicio público que generen una limitación del número de proveedores de un servicio portuario debe estar justificado ***exclusivamente*** por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios.

Enmienda

(14) El recurso a las obligaciones de servicio público que generen una limitación del número de proveedores de un servicio portuario debe estar justificado por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios, ***concretamente mediante servicios portuarios seguros, respetuosos con el medio ambiente, sociales y sostenibles.***

Or. de

Justificación

Es absolutamente necesario establecer criterios para los servicios portuarios.

Enmienda 140

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) *El recurso a las* obligaciones de servicio público que **generen** una limitación del número de proveedores de un servicio portuario **debe estar justificado exclusivamente** por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios.

Enmienda

(14) **Los Estados miembros deberán estar autorizados a imponer** obligaciones de servicio público que **puedan justificar** una limitación del número de proveedores de un servicio portuario por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año, que los precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios, **que se cumpla la seguridad marítima y que se proteja el medio ambiente.**

Or. en

Enmienda 141

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento

Considerando 14

Texto de la Comisión

(14) *El recurso a las obligaciones de servicio público que generen una limitación del número de proveedores de un servicio portuario debe estar justificado exclusivamente* por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los

Enmienda

(14) **Los Estados miembros deben poder imponer obligaciones de servicio público en materia de servicios portuarios para limitar el número de proveedores** por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año **y en toda la zona portuaria**, que los

precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios.

precios del mismo sean asequibles para determinadas categorías de usuarios, ***que se cumpla la seguridad marítima y que las operaciones portuarias sean sostenibles desde el punto de vista medioambiental.***

Or. fr

Enmienda 142

Francesca Barracciu, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento

Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) El presente Reglamento no excluye la posibilidad de que las autoridades competentes concedan una compensación por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, siempre que ello no sea contrario a las normas aplicables a las ayudas estatales. Cuando las obligaciones de servicio público se consideren servicios de interés económico general (SIEG), deberá garantizarse el cumplimiento de la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general⁸, del Reglamento (UE) nº 360/2012 de la Comisión de 25 de abril de 2012 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general⁹ y del Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público¹⁰.

Enmienda

(16) El presente Reglamento no excluye la posibilidad de que las autoridades competentes concedan una compensación por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, siempre que ello no sea contrario a las normas aplicables a las ayudas estatales. ***Dicha normativa deberá aplicarse teniendo en cuenta necesidades particulares en materia portuaria, como aquellas de las islas, así como las dificultades económicas asociadas a carencias infraestructurales graves.*** Cuando las obligaciones de servicio público se consideren servicios de interés económico general (SIEG), deberá garantizarse el cumplimiento de la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general⁸, del Reglamento (UE) nº 360/2012 de la Comisión de 25 de abril de 2012 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas de minimis

concedidas a empresas que prestan servicios de interés económico general⁹ y del Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público¹⁰.

⁸ DO L 7 de 11.01.2012, p. 3.

⁹ DO L 114 de 26.04.2012, p. 8.

¹⁰ (DO C 8 de 11.1.2012).

⁸ DO L 7 de 11.01.2012, p. 3.

⁹ DO L 114 de 26.04.2012, p. 8.

¹⁰ (DO C 8 de 11.1.2012).

Or. it

Justificación

Considerando que la finalidad del presente Reglamento consiste en modernizar la red portuaria, no se puede ignorar que muchos puertos presentan carencias infraestructurales. A menudo, dichas carencias no pueden resolverse recurriendo al mercado y se requiere un apoyo por parte del Estado.

Enmienda 143
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión

(17) ***El organismo gestor del puerto*** no debe crear discriminación entre proveedores de servicios portuarios, especialmente favoreciendo a una empresa u organismo en el que tenga algún tipo de interés.

Enmienda

(17) ***La autoridad portuaria*** no debe crear discriminación entre proveedores de servicios portuarios, especialmente favoreciendo a una empresa u organismo en el que tenga algún tipo de interés.

Or. fr

Justificación

Los términos «The managing body of the port» deben traducirse por «la autoridad portuaria» y no por «el organismo gestor del puerto», ya que este término podría dar un sentido completamente diferente a los artículos en los que aparece.

Enmienda 144
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión **por el organismo de supervisión independiente.**

Enmienda

(18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión independiente.

Or. en

Enmienda 145
Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Las autoridades competentes

Enmienda

(18) Las autoridades competentes

designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar **directamente** la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión **por el organismo de supervisión independiente**.

designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes, **por ejemplo prácticos**, empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos **marítimos** de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión independiente.

Or. en

Enmienda 146 **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

Propuesta de Reglamento **Considerando 18**

Texto de la Comisión

(18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar **directamente** la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o

Enmienda

(18) **El organismo gestor del puerto o** las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o

encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán *ser objeto de supervisión por el* organismo de supervisión independiente.

encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión. En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados. Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán *estar sujetas a un* organismo de supervisión independiente.

Or. en

Justificación

El organismo gestor debe ser la autoridad competente dentro de un puerto.

Enmienda 147

Slawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento

Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión.

Enmienda

(18) Las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una autoridad competente decida prestar ella misma el servicio, podrá hacerlo a través de agentes empleados o encargados por ella. Cuando dicha limitación se aplique en todos los puertos de la RTE-T en el territorio de un Estado miembro, deberá informarse a la Comisión.

En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados.
Asimismo, en dichos casos, las tasas por servicios portuarios que aplique dicho operador deberán ser objeto de supervisión por el organismo de supervisión independiente.

En los casos en los que la decisión de las autoridades competentes de un Estado miembro prevalezca, la prestación de servicios portuarios por parte de operadores internos se limitará únicamente al puerto o puertos en los que dichos operadores internos fueron designados.

Or. pl

Enmienda 148
Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

Propuesta de Reglamento
Considerando 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(18 bis) Los servicios de practicaje desempeñan una importante función para garantizar la seguridad marítima y contribuir a la protección del medio ambiente. Los proveedores de servicios de practicaje deben mantener un cierto grado de independencia respecto a los usuarios del puerto a la hora de tomar decisiones que afecten a la seguridad y el medio ambiente. En este contexto, la imposición de limitaciones al número de proveedores de servicios de practicaje y la prestación de estos servicios por operadores internos pueden justificarse por razones de obligaciones de servicio público.

Or. en

Enmienda 149
Brian Simpson

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, **las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros **y respetará el artículo 28 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, que otorga a los trabajadores el derecho a la negociación y acción colectiva**. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, **los organismos gestores del puerto deberán exigir** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Justificación

El organismo gestor del puerto debe estar obligado a exigir la aplicación de la Directiva 2001/23/CE. Además, debe respetarse el derecho a emprender acciones colectivas.

Enmienda 150
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros, ***siempre que dichas normas estén en consonancia con las normas del Tratado de la UE***. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Enmienda 151
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **afectará** a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, **las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la **plena** facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **debe afectar** a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. **El presente Reglamento debe respetar el artículo 28 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.** En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, **el Estado miembro debe exigir** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Enmienda 152
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el

personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben **estar facultadas para solicitar** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82, de 22.3.2001, p. 16.

personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben **exigir** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82, de 22.3.2001, p. 16.

Or. fr

Justificación

De conformidad con la enmienda 53 del ponente, es esencial precisar que el cumplimiento de la Directiva 2001/23/CE por parte del nuevo operador portuario es una obligación y no simplemente una posibilidad.

Enmienda 153 **Sabine Wils**

Propuesta de Reglamento **Considerando 19**

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben **conservar** la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben **obtener** la facultad **plena** de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan

servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

servicios portuarios. El presente Reglamento no afectará a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben estar facultadas, **actualmente y en un futuro previsible**, para solicitar al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. de

Justificación

La redacción de la Comisión es demasiado flexible.

Enmienda 154

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **afectará** a la aplicación de

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **debe afectar** a la aplicación

las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben ***estar facultadas para solicitar*** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

de las normas laborales y sociales de los Estados miembros ***y debe respetar plenamente el artículo 28 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea***. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de operador de servicio público, las autoridades competentes deben ***exigir*** al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹ DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Enmienda 155 **Kathleen Van Brempt**

Propuesta de Reglamento **Considerando 20**

Texto de la Comisión

(20) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los proveedores de servicios de manipulación de carga y terminales de pasajeros mediante contratos de concesión públicos. Este tipo de contratos estarían incluidos en la Directiva .../... [concesiones]. Por consiguiente, el capítulo II del presente Reglamento no debe aplicarse a la prestación de servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros, pero los Estados miembros deben no

Enmienda

suprimido

obstante seguir teniendo libertad para decidir aplicar las normas de este capítulo a estos dos servicios. Para otros tipos de contratos utilizados por las autoridades públicas para conceder el acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de terminales de pasajeros, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado que las autoridades competentes están vinculadas por los principios de transparencia y de no discriminación en la celebración de contratos. Estos principios son plenamente aplicables con respecto a la prestación de cualquier servicio portuario.

Or. nl

Justificación

En este considerando se da por hecho que las concesiones de dominios se rigen por la Directiva sobre concesiones, lo cual no es cierto.

Enmienda 156

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento

Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los proveedores de servicios de manipulación de carga y terminales de pasajeros mediante contratos de concesión públicos. Este tipo de contratos estarían incluidos en la Directiva .../... [concesiones]. Por consiguiente, el capítulo II del presente Reglamento no debe aplicarse a la prestación de servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros, ***pero los Estados miembros deben no obstante seguir teniendo libertad para decidir aplicar las normas de este capítulo a estos dos servicios.*** Para otros tipos de contratos utilizados por las autoridades públicas para conceder el

Enmienda

(20) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los proveedores de servicios de manipulación de carga y terminales de pasajeros mediante contratos de concesión públicos. Este tipo de contratos estarían incluidos en la Directiva .../... [concesiones]. Por consiguiente, el capítulo II del presente Reglamento no debe aplicarse a la prestación de servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros. Para otros tipos de contratos utilizados por las autoridades públicas para conceder el acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de terminales de pasajeros, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha

acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de terminales de pasajeros, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado que las autoridades competentes están vinculadas por los principios de transparencia y de no **discriminación** en la celebración de contratos. Estos principios son plenamente aplicables con respecto a la prestación de cualquier servicio portuario.

confirmado que las autoridades competentes están vinculadas por los principios de transparencia y de no **discriminación** en la celebración de contratos. Estos principios son plenamente aplicables con respecto a la prestación de cualquier servicio portuario.

Or. en

Enmienda 157
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión

(20) En muchos puertos, el acceso al mercado se concede a los proveedores de servicios de manipulación de carga y terminales de pasajeros mediante contratos de concesión públicos. Este tipo de contratos estarían incluidos en la Directiva .../... [concesiones]. Por consiguiente, el capítulo II del presente Reglamento no debe aplicarse a la prestación de servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros, pero los Estados miembros deben no obstante seguir teniendo libertad para decidir aplicar las normas de este capítulo a estos dos servicios. Para otros tipos de contratos utilizados por las autoridades públicas para conceder el acceso al mercado de los servicios de manipulación de carga y de terminales de pasajeros, el Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha confirmado que las autoridades competentes están vinculadas por los principios de transparencia y de no discriminación en la celebración de contratos. Estos principios son

Enmienda

(20) Quedan excluidos del presente Reglamento el dragado, las instalaciones portuarias receptoras, el amarre y remolque y los servicios de practicaaje.

plenamente aplicables con respecto a la prestación de cualquier servicio portuario.

Or. de

Justificación

No se puede hacer referencia a la Directiva sobre concesiones, dado que aún no ha sido decidida ni se han dado a conocer los detalles de su texto. Los servicios de manipulación de carga y de transporte de pasajeros están excluidos de la propuesta de Reglamento. Sin embargo, el dragado, las instalaciones portuarias receptoras y los servicios de practicaje han sido retomados en el artículo 1 de manera no conforme con el sistema. Tal y como ya declaró el Bundesrat alemán, estos no tienen nada que ver con el presente Reglamento y, por tanto, deben ser suprimidos.

Enmienda 158
Brian Simpson

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) El practicaje, el remolque y el amarre ofrecen servicios esenciales, únicos y especializados al sector del transporte marítimo, que si se abren a la competencia pondrían en peligro la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la eficiencia de los puertos. Por consiguiente, deben quedar exentos de las disposiciones sobre el acceso al mercado establecidas en el capítulo II del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 159
Spyros Danellis

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) Los servicios de practicaje son prestados en la mayoría de los casos por un único proveedor por razones de eficacia y seguridad. Sin embargo, deben preverse disposiciones para que este servicio portuario se adjudique teniendo en cuenta la transparencia y rentabilidad. Los Estados miembros podrían elegir hacer uso de una excepción de dos años con el fin de preparar los mecanismos de seguridad y contratación para este importante servicio.

Or. en

Justificación

Deben concederse dos años adicionales a los Estados miembros para garantizar que la aplicación de las disposiciones del artículo 7 se introduzca sin problemas, sin afectar a la eficacia y seguridad del servicio.

Enmienda 160
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) La naturaleza específica de los servicios técnico-náuticos de practicaje, remolque y atraque y desatraque, y su interrelación con la buena organización y la viabilidad del conjunto de las operaciones portuarias, justifican que se exima a estos servicios, que cumplen las funciones de servicio público, de las disposiciones relativas al acceso al mercado del capítulo II del presente Reglamento. La necesidad de garantizar la seguridad marítima, de las personas y de las instalaciones portuarias, y la protección del medio ambiente implica

autorizar al Estado miembro o al organismo gestor del puerto a conceder derechos exclusivos a los proveedores de servicios de practicaje, remolque y atraque y desatraque, que están sujetos a la obligación de garantizar la continuidad de estos servicios en cualquier circunstancia, en toda la zona portuaria, con independencia del tipo de buque.

Or. fr

Justificación

Por su naturaleza y su relación con la seguridad y la protección del medio ambiente, el conjunto de las operaciones y servicios portuarios ejercidos entre la toma de control del buque por el práctico y el amarre no puede someterse a una política comercial que no tenga en cuenta el ejercicio de una función de servicio público por los proveedores en cuestión.

Enmienda 161
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Considerando 21 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 bis) El Mecanismo Conectar Europa prevé que los puertos de la Red Transeuropea de Transporte puedan beneficiarse de ayudas de la UE durante el próximo período 2014-2020. Por otro lado, la Comisión tiene intención de establecer un marco revisado sobre ayudas de estado a los puertos y dado que la nueva Directiva sobre Concesiones establece asimismo un nuevo cuadro legislativo que afectará también los servicios portuarios en régimen de concesión, es necesario introducir en este reglamento normas estrictas sobre la transparencia de flujos financieros para evitar situación de competencia desleal o dumping entre los puertos de la Unión.

Enmienda 162
Giommaria Uggias

Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión

(22) Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos también actúa como proveedor de servicios, es necesario imponerle la obligación de mantener contabilidades independientes para las actividades que **realiza** en su calidad de organismo gestor del puerto y para las que lleva a cabo de forma competitiva para garantizar la igualdad de condiciones, la transparencia en la asignación y el uso de fondos públicos y para evitar que se produzcan distorsiones en el mercado. En cualquier caso, debe garantizarse el cumplimiento de la normativa sobre ayudas estatales.

Enmienda

(22) Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos también actúa como proveedor de servicios, es necesario imponerle la obligación de mantener contabilidades independientes para las actividades que **reciben financiación pública** en su calidad de organismo gestor del puerto y para las que lleva a cabo de forma competitiva para garantizar la igualdad de condiciones, la transparencia en la asignación y el uso de fondos públicos y para evitar que se produzcan distorsiones en el mercado. En cualquier caso, debe garantizarse el cumplimiento de la normativa sobre ayudas estatales.

Or. it

Enmienda 163
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar el concepto de ayuda estatal en lo que se refiere a la financiación de las infraestructuras portuarias, teniendo en cuenta la naturaleza no comercial de las infraestructuras de acceso público y de defensa, en particular las infraestructuras de acceso por vías ferroviarias y por carretera y sus conexiones al sistema de

transporte nacional, las infraestructuras necesarias para los servicios públicos en la zona portuaria, los puestos de atraque, y cualquier infraestructura que permita el acceso a una zona portuaria, incluido el acceso por mar, las vías navegables y las obras de defensa. Estos tipos de infraestructuras deben ser accesibles a cualquier usuario potencial en condiciones de igualdad y sin discriminación. Deben formar parte de la responsabilidad que tiene el Estado de responder a las necesidades generales de la población.

Or. fr

Justificación

Como complemento a la enmienda del ponente, cabe añadir a la lista de infraestructuras en cuestión los puestos de atraque, ya que estos constituyen una parte importante de las infraestructuras portuarias.

Enmienda 164
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) Debido a la falta de directrices claras sobre ayudas estatales para los puertos, el sector portuario sufre inseguridad jurídica puesto que ahora dependen de una valoración caso por caso. Para crear una mayor transparencia, la Comisión debe presentar, tras consultar a todas las partes interesadas, incluidos los Estados miembros y las autoridades portuarias, directrices claras sobre las ayudas estatales a los puertos.

Or. en

Enmienda 165
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar el concepto de ayuda estatal en lo que se refiere a la financiación de las infraestructuras portuarias, teniendo en cuenta la naturaleza no comercial de las infraestructuras de acceso público y defensa.

Or. en

Enmienda 166
Knut Fleckenstein

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar el concepto de ayuda estatal en lo que se refiere a la financiación de la infraestructura portuaria, teniendo en cuenta que la explotación de un puerto entra dentro de la responsabilidad del Estado de satisfacer las necesidades generales de la población, debido al importante papel que desempeñan los puertos en la economía europea. Por lo tanto, estos deben quedar exentos del régimen de ayudas estatales siempre que cumplan funciones públicas y estén sujetos a un régimen como el SIEG o a normas sobre costes de infraestructuras similares al Reglamento (CE) n° 1370/2007 en todas las operaciones no comerciales, como el mantenimiento del

infraestructuras de acceso y defensa accesibles a todos los usuarios potenciales en igualdad de condiciones y de forma no discriminatoria.

Or. en

Enmienda 167
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar lo antes posible las normas sobre ayudas estatales en lo que respecta a la financiación del desarrollo portuario, de conformidad con los principios aplicados en la decisión sobre el aeropuerto de Leipzig-Halle.

Or. en

Justificación

Se conceden ayudas estatales a los puertos de toda Europa de forma generalizada con escasa coherencia de principio. Esto da lugar a una asignación ineficiente, al falseamiento de la competencia entre Estados vecinos y al despilfarro de dinero público.

Enmienda 168
Kathleen Van Brempt

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar el concepto de «ayuda estatal» en referencia a la financiación de la infraestructura portuaria, teniendo en cuenta la naturaleza no comercial de la

infraestructura destinada al acceso público y a la defensa. Esta incluye la infraestructura que permite el acceso por tierra o ferrocarril al sistema nacional de transporte, la infraestructura necesaria para los servicios en la zona portuaria y toda la infraestructura que otorga acceso a la zona portuaria, incluidos el acceso marítimo, los canales navegables y las obras de defensa. Estos tipos de infraestructuras deben ser accesibles para todo usuario potencial en igualdad de condiciones y sin discriminación alguna, y recae en la autoridad competente la responsabilidad de satisfacer las necesidades generales de la población. La Comisión también debe tener en cuenta el papel exacto, el estado y la misión del organismo de gestión portuaria que recibe ayuda y/o la presta, y de este modo responsabilizarse de las diferencias existentes entre los tipos de modelos de gestión, tal y como indica el considerando 6 ter (nuevo).

Or. nl

Justificación

Se sigue el planteamiento del ponente Fleckenstein, que afirma que la gestión portuaria no se puede abordar sin contemplar los conceptos de ayuda estatal que se aplican o se están desarrollando para las infraestructuras portuarias. Esta propuesta de adecuación busca reconocimiento para los modelos de financiación elaborados legalmente, bien motivados y transparentes existentes a nivel estatal.

Enmienda 169
Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) La Comisión debe aclarar el concepto de ayuda estatal en lo que se

refiere a la financiación de la infraestructura portuaria, teniendo en cuenta la naturaleza no comercial de las infraestructuras de acceso público y defensa para todos los usuarios potenciales en condiciones no discriminatorias y que es responsabilidad pública satisfacer las necesidades generales de la población.

Or. en

Justificación

Para crear una igualdad de condiciones entre los puertos, son esenciales unas normas claras sobre las ayudas estatales. La Comisión está modernizando las directrices sobre las ayudas estatales y debe tener en cuenta los aspectos específicos de la infraestructura portuaria. Este Reglamento no adelantará los detalles de dichas normas.

Enmienda 170
Francesca Barracciu, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento
Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) Sin embargo, la normativa sobre las ayudas estatales debe poder permitir derogaciones en el caso de las ayudas destinadas a la construcción de infraestructuras en puertos situados en las islas. En efecto, se debe considerar la importancia de los puertos para dichas áreas y las normas sobre las ayudas estatales también deben volver a considerarse a la luz de las dificultades económicas que estas zonas, ya de por sí desfavorecidas geográficamente, presentan.

Or. it

Justificación

Considerando que la finalidad del presente Reglamento consiste en modernizar la red portuaria, no se puede ignorar que muchos puertos presentan carencias infraestructurales. A menudo, dichas carencias no pueden resolverse recurriendo al mercado y se requiere un apoyo por parte del Estado. Las islas en particular dependen enormemente de sus conexiones marítimas y, con frecuencia, padecen dificultades económicas históricas muy graves.

Enmienda 171 **Bogusław Liberadzki**

Propuesta de Reglamento **Considerando 23**

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están *designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos* en la acepción del presente Reglamento. *En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan* de manera transparente y no discriminatoria.

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están *expuestos a una competencia efectiva* en la acepción del artículo 9, apartado 1, y el artículo 6, apartado 1, *no deben ser desproporcionadas respecto al valor económico de los servicios prestados y deben establecerse* de manera transparente y no discriminatoria.

Or. en

Enmienda 172 **Giommaria Uggias**

Propuesta de Reglamento **Considerando 23**

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican ***reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.***

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican ***se indiquen entre los distintos componentes, sean proporcionados a los costes correspondientes y se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.***

Or. it

Enmienda 173
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están ***designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por***

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están ***expuestos a una competencia efectiva*** en la acepción del ***artículo 9, apartado 1, y el artículo 6, apartado 1, no deben ser desproporcionadas respecto al valor económico de los servicios prestados y deben establecerse*** de manera transparente y no discriminatoria.

los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Or. en

Enmienda 174
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. *Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.*

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. *Las tasas fijadas por los proveedores de servicios portuarios que no están expuestos a una competencia efectiva en el sentido del artículo 9, apartado 1, y el artículo 6, apartado 1, no deben ser desproporcionadas respecto al valor económico de los servicios prestados y deben establecerse de manera transparente y no discriminatoria.*

Or. en

Enmienda 175
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, **habida cuenta de su** situación de monopolio u oligopolio y **del hecho de que** su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio **o los operadores internos, financiados en su totalidad o en su mayor parte con fondos públicos**, conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios **cuando existe una** situación de monopolio u oligopolio y su mercado no puede impugnarse. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Or. en

Enmienda 176
Knut Fleckenstein

Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio **conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida**

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios **de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra b)**, que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio **y las tasas que aplican los proveedores de**

cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del **presente Reglamento**. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes *que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión* y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

servicios de practica que no están expuestos a una competencia efectiva conllevan un riesgo elevado de abuso de los precios. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del **artículo 9, apartado 1**. En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes *aplicados no sean desproporcionados respecto al valor económico de los servicios prestados* y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Or. en

Enmienda 177

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento

Considerando 23

Texto de la Comisión

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios *que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios, habida cuenta de su situación de monopolio u oligopolio y del hecho de que su mercado no puede impugnarse. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del presente Reglamento. En ausencia de mecanismos de mercado justos*, deben establecerse acuerdos *para estos servicios* que garanticen que los gravámenes que aplican reflejen las condiciones habituales del mercado en cuestión y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Enmienda

(23) **En el caso de** las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios deben establecerse reglamentos que garanticen que los gravámenes que se aplican *sean proporcionales al valor económico del servicio ofrecido y que* se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Justificación

En este considerando, la Comisión Europea afirma que los precios establecidos en un mercado libre son, por definición, más honestos que los precios establecidos en un mercado regulado. Eso no es necesariamente así. También puede haber abusos de precios en un mercado libre.

Enmienda 178
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Para ser eficaz, los cánones de infraestructuras portuarias de **cada puerto** deben **fijarse** de manera **transparente y** autónoma, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.

Enmienda

(24) Para ser eficaz, los cánones de infraestructuras portuarias de **los puertos** deben **ser fijados por el organismo gestor del puerto** de manera autónoma, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate. **Cuando el organismo gestor del puerto esté financiado en su totalidad o en su mayor parte con fondos públicos, dichos cánones deberán fijarse de manera transparente.**

Or. en

Enmienda 179
Phil Bennion

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) Para ser eficaz, los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben **fijarse** de manera transparente y autónoma, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del

Enmienda

(24) Para ser eficaz, los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben **ser fijados por el organismo gestor del puerto** de manera transparente y autónoma, con arreglo a la propia

puerto de que se trate.

estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.

Or. en

Enmienda 180
Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión

(24) ***Para ser eficaz***, los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben fijarse de manera transparente y ***autónoma***, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.

Enmienda

(24) Los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben fijarse de ***una*** manera transparente ***que garantice un cierto grado de autonomía***, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.

Or. en

Enmienda 181
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 25

Texto de la Comisión

(25) ***Debe permitirse la variación de*** los cánones de infraestructuras portuarias con vistas a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a atraer buques fluviales cuyo comportamiento ambiental o cuya eficiencia en términos energéticos o de emisiones de carbono de las operaciones de transporte, especialmente las operaciones de transporte marítimo terrestres o en alta mar sean mejores que el promedio. De este modo se ***pretende*** contribuir a las políticas de protección del medioambiente y de lucha contra el cambio climático y al desarrollo sostenible del puerto y de sus

Enmienda

(25) ***El organismo gestor del puerto podrá variar*** los cánones de infraestructuras portuarias ***en el marco de su estrategia comercial. Los cánones de infraestructuras portuarias pueden variar, por ejemplo,*** con vistas a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a atraer buques fluviales cuyo comportamiento ambiental o cuya eficiencia en términos energéticos o de emisiones de carbono de las operaciones de transporte, especialmente las operaciones de transporte marítimo terrestres o en alta mar sean mejores que el promedio. De este

inmediaciones ayudando en particular a reducir la huella ambiental de los buques fluviales que hacen escala y fondean en el puerto.

modo se **podría** contribuir a las políticas de protección del medioambiente y de lucha contra el cambio climático y al desarrollo sostenible del puerto y de sus inmediaciones ayudando en particular a reducir la huella ambiental de los buques fluviales que hacen escala y fondean en el puerto.

Or. en

Enmienda 182
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) Debe **disponerse de facilidades apropiadas para garantizar que se consulte** periódicamente a los usuarios de los puertos a los que se solicita el pago de un gravamen de infraestructura portuaria y/o una tasa por servicio portuario a la hora de definir y modificar este tipo de gravámenes y tasas. Los organismos gestores de los puertos deben asimismo consultar periódicamente a otras partes interesadas sobre asuntos clave relacionados con el desarrollo sostenible del puerto, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas tales como la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la coordinación de los procedimientos administrativos en los puertos.

Enmienda

(26) Debe **consultarse** periódicamente a los usuarios de los puertos **financiados con fondos públicos** a los que se solicita el pago de un gravamen de infraestructura portuaria y/o una tasa por servicio portuario a la hora de definir y modificar este tipo de gravámenes y tasas. Los organismos gestores de los puertos deben asimismo consultar periódicamente a otras partes interesadas sobre asuntos clave relacionados con el desarrollo sostenible del puerto, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas tales como la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la coordinación de los procedimientos administrativos en los puertos.

Or. en

Enmienda 183
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión

(26) Debe ***disponerse de facilidades apropiadas para garantizar*** que se consulte periódicamente a los usuarios de los puertos a los que se solicita el pago de un gravamen de infraestructura portuaria y/o una tasa por servicio portuario a la hora de definir y modificar este tipo de gravámenes y tasas. Los organismos gestores de los puertos deben asimismo consultar periódicamente a otras partes interesadas sobre asuntos clave relacionados con el desarrollo sostenible del puerto, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas tales como la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la coordinación de los procedimientos administrativos en los puertos.

Enmienda

(26) Debe ***garantizarse*** que se consulte periódicamente a los usuarios de los puertos a los que se solicita el pago de un gravamen de infraestructura portuaria y/o una tasa por servicio portuario a la hora de definir y modificar este tipo de gravámenes y tasas. Los organismos gestores de los puertos deben asimismo consultar periódicamente a otras partes interesadas sobre asuntos clave relacionados con el desarrollo sostenible del puerto, su funcionamiento y su capacidad de atraer y generar actividades económicas tales como la coordinación de los servicios portuarios dentro de la zona portuaria, la eficiencia de las conexiones con el interior y la coordinación de los procedimientos administrativos en los puertos.

Or. en

Enmienda 184
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) ***A fin de garantizar una aplicación efectiva y adecuada de presente Reglamento, cada Estado miembro debe designar un organismo de supervisión independiente, que podría ser un organismo ya existente.***

Enmienda

suprimido

Or. de

Justificación

Este órgano de supervisión adicional resulta totalmente superfluo y tan solo crea aún más burocracia, la cual está asociada a costes y cargas adicionales.

Enmienda 185

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento

Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) A fin de garantizar una aplicación efectiva y adecuada de presente Reglamento, cada Estado miembro debe designar un organismo de supervisión independiente, que podría ser un organismo ya existente.

Enmienda

suprimido

Or. pl

Enmienda 186

Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento

Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) A fin de garantizar una aplicación efectiva y adecuada de presente Reglamento, cada Estado miembro debe designar un organismo de supervisión independiente, que podría ser un organismo ya existente.

Enmienda

(27) A fin de garantizar la existencia de un mecanismo de reclamación independiente, cada Estado miembro debe designar uno o varios organismos que ofrezcan supervisión independiente. A tal fin, podrán designarse organismos ya existentes, tales como las autoridades de competencia, los tribunales, los ministerios o los departamentos ministeriales no vinculados al organismo gestor del puerto.

Or. en

Enmienda 187
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Considerando 27

Texto de la Comisión

(27) A fin de garantizar una aplicación efectiva y adecuada de presente Reglamento, cada Estado miembro debe designar un organismo de supervisión independiente, que podría ser un organismo ya existente.

Enmienda

(27) *(No afecta a la versión española.)*

Or. ro

Enmienda 188
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y cooperar en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento.

Enmienda

suprimido

Or. en

Enmienda 189
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y

Enmienda

suprimido

cooperar en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento.

Or. de

Justificación

Este órgano de supervisión adicional resulta totalmente superfluo y tan solo crea aún más burocracia, la cual está asociada a costes y cargas adicionales.

Enmienda 190

Slawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento

Considerando 28

Texto de la Comisión

Enmienda

(28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y cooperar en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento.

suprimido

Or. pl

Enmienda 191

Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento

Considerando 28

Texto de la Comisión

Enmienda

(28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y cooperar en aras de una aplicación *uniforme del presente Reglamento.*

(28) Los distintos organismos de supervisión independientes deben intercambiar información sobre su labor y cooperar en aras de una aplicación *coherente de la presente Directiva.*

Or. fr

Enmienda 192
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión

(28) Los distintos organismos *de* supervisión *independientes* deben intercambiar información sobre su labor y *cooperar en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento.*

Enmienda

(28) Los distintos organismos *que ofrezcan* supervisión *independiente deben cooperar entre ellos e* intercambiar información sobre su labor *en los asuntos que afecten reclamaciones y conflictos transfronterizos.*

Or. en

Enmienda 193
Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con el fin de complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las tasas medioambientales, reforzar la coherencia de dichas tasas en todo el territorio de la Unión y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la

Enmienda

suprimido

Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. en

Enmienda 194
Karim Zéríbi

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con el fin de **complementar y modificar** determinados elementos **no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las** tasas medioambientales, reforzar la coherencia de dichas tasas en todo el territorio de la Unión y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles **y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos.** Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al

Enmienda

(29) Con el fin de **reforzar** determinados elementos **de la presente Directiva en términos de** tasas medioambientales, reforzar la coherencia de dichas tasas en todo el territorio de la Unión y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia **y, de forma más general, las autopistas del mar previstas en el marco del Reglamento sobre las redes transeuropeas de transporte,** la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques y combustibles. **Cuando se adopten dichos actos delegados, la Comisión tendrá en cuenta el índice marítimo medioambiental así como los avances realizados por la World Ports Climate Initiative (iniciativa de los puertos sobre el clima). Estas clasificaciones deben servir de base a las variaciones de los cánones de infraestructuras sin por ello cuestionar la competencia de las autoridades portuarias competentes en términos de fijación de los cánones de infraestructura portuaria.** Al

Parlamento Europeo y al Consejo.

preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. fr

Enmienda 195
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con el fin de **complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las tasas medioambientales**, reforzar la coherencia de **dichas** tasas en todo el territorio de la Unión **y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia**, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, **combustibles y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos.** Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al

Enmienda

(29) Con el fin de reforzar la coherencia de **las** tasas **medioambientales** en todo el territorio de la Unión, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes **internacionales** de buques **y combustibles**. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda 196
Dieter-Lebrecht Koch

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con el fin de **complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las tasas medioambientales**, reforzar la coherencia de **dichas** tasas en todo el territorio de la Unión y **garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia**, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. **Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos.** Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda

(29) Con el fin de reforzar la coherencia de las tasas medioambientales en todo el territorio de la Unión, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques y combustibles. **Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión debe tener en cuenta el índice marítimo medioambiental y los avances realizados por la World Ports Climate Initiative (WPCI).** Estas clasificaciones y directrices comunes de fijación de tasas medioambientales deben servir solo como base para permitir variaciones de los cánones de infraestructuras portuarias y no deben afectar a la competencia del organismo gestor del puerto para establecer de manera autónoma el nivel de dichos cánones, de conformidad con las normas aplicables. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda 197
Luis de Grandes Pascual

Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión

(29) Con el fin de **complementar y modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento y, en particular, para fomentar la aplicación uniforme de las tasas medioambientales**, reforzar la coherencia de **dichas** tasas en todo el territorio de la Unión **y garantizar unos principios comunes con respecto a las tasas en relación con la promoción del transporte marítimo de corta distancia**, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques, combustibles **y tipos de operaciones en función de las cuales varían los cánones de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos**. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Enmienda

(29) Con el fin de reforzar la coherencia de **las** tasas **medioambientales** en todo el territorio de la Unión, la facultad de adoptar actos consagrada en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión con respecto a las clasificaciones comunes de buques y combustibles. **Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión debe tener en cuenta el índice marítimo medioambiental y los avances realizados por la World Ports Climate Initiative (WPCI). Estas clasificaciones deben servir solo como base para permitir variaciones de** los cánones de infraestructuras portuarias **y no deben afectar a la competencia del organismo gestor del puerto para establecer de manera autónoma el nivel de dichos cánones, de conformidad con las normas aplicables**. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

Or. en

Enmienda 198
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

Enmienda

(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹³.

suprimido

¹³ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Or. en

Enmienda 199

Sabine Wils

Propuesta de Reglamento

Considerando 30

Texto de la Comisión

Enmienda

(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se

suprimido

*establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión*¹³.

¹³ (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13)

Or. de

Justificación

El considerando 30 contraviene el principio de subsidiariedad. Permite a la Comisión Europea otras posibilidades de intervención en asuntos de interés nacional y crea una vez más normas burocráticas adicionales.

Enmienda 200
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

Enmienda

*(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión*¹³.

suprimido

¹³ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

Enmienda 201
Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

Enmienda

(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹³.

suprimido

¹³ *DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.*

Enmienda 202
Karim Zérìbi

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

Enmienda

(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución

(30) A fin de garantizar unas condiciones adecuadas para la aplicación de la presente Directiva, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución

relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹³.

¹³ DO L 55, de 28.2.2011, p. 13.

relativas a los acuerdos correspondientes para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹³.

¹³ DO L 55, de 28.2.2011, p. 13.

Or. fr

Enmienda 203
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento
Considerando 30

Texto de la Comisión

(30) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para ***el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹³.***

Enmienda

(30) A fin de garantizar unas condiciones ***justas y*** uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución relativas a los acuerdos correspondientes para ***la determinación de un organismo europeo cuyas decisiones sean vinculantes para los puertos.***

Justificación

Para garantizar una aplicación adecuada y justa del Reglamento, debe determinarse un organismo europeo.

Enmienda 204

David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento

Considerando 31

Texto de la Comisión

(31) Dado que los Estados miembros no pueden lograr plenamente los objetivos del presente Reglamento, a saber, garantizar la modernización de los servicios portuarios y un marco adecuado que atraiga la inversión necesaria a todos los puertos de la red transeuropea, debido a la dimensión europea y a la naturaleza internacional y transfronteriza de la actividad comercial portuaria y marítima conexa y que, en consecuencia, y debido a la necesidad de contar con unas condiciones equitativas a nivel europeo, pueden alcanzarse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Justificación

Para evitar posibles malentendidos, sería útil indicar claramente a qué tipo de puerto se aplica este Reglamento.

Enmienda 205
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Las relaciones laborales portuarias influyen sobremanera en el funcionamiento de los puertos. Es por ello que el comité sectorial de diálogo social para el ámbito portuario brinda a los interlocutores sociales un marco en el que establecer resultados en cuanto a la organización del trabajo y a las condiciones laborales, como son la salud y la seguridad, la formación y las cualificaciones, y el atractivo laboral del sector para los jóvenes y las mujeres. La Comisión debe facilitar las negociaciones y seguirlas de cerca. Si no se alcanza un acuerdo claro para 2016, la Comisión debe presentar, en su caso, una propuesta legal.

Or. en

Enmienda 206
Karim Zéríbi

Propuesta de Reglamento
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Las condiciones de trabajo en los puertos tienen una gran influencia en la eficacia portuaria. En este sentido, los comités sectoriales de diálogo social para

el ámbito portuario deben desempeñar su función de conciliación en cuanto a las condiciones sociales, en particular las condiciones de trabajo, salud y seguridad, formación y cualificación. La Comisión debe facilitar las negociaciones, respaldarlas y garantizar su seguimiento. Se invita a los interlocutores sociales a informar oportunamente sobre sus avances para que la Comisión pueda integrarlos en la redacción de su informe sobre los efectos de la presente Directiva.

Or. fr

Enmienda 207

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Propuesta de Reglamento

Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Las relaciones laborales portuarias influyen sobremanera en las actividades y el funcionamiento de los puertos. Es por ello que el comité sectorial de diálogo social para el ámbito portuario puede brindar a los interlocutores sociales un marco en el que adoptar posiblemente resultados en cuanto a las cuestiones sociales relacionadas con las relaciones laborales portuarias. La Comisión debe facilitar y apoyar las negociaciones y ofrecer asistencia técnica en caso necesario. Debe invitarse a los interlocutores sociales de la UE a informar oportunamente sobre los avances, si desean hacerlo, para que la Comisión pueda tener en cuenta sus resultados a la hora de informar sobre el efecto del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 208
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Considerando 31 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 bis) Las relaciones laborales portuarias influyen sobremanera en el funcionamiento de los puertos. Es por ello que el comité sectorial de diálogo social para el ámbito portuario brinda a los interlocutores sociales un marco en el que establecer resultados en cuanto a cuestiones como la mejora de las condiciones laborales, la salud y la seguridad en el trabajo, la formación y las cualificaciones. La Comisión debe facilitar las negociaciones, apoyarlas y seguirlas de cerca. Debe alentarse a los interlocutores sociales a informar oportunamente sobre los avances para que la Comisión pueda tenerlos en cuenta a la hora de informar sobre el efecto del presente Reglamento.

Or. en

Enmienda 209
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Considerando 31 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(31 ter) El presente Reglamento no impone un modelo específico de gestión portuaria que prescriba un estatuto, función o misión específicos para los organismos gestores del puerto. En la medida en que respeten las normas de acceso al mercado y transparencia financiera, pueden mantenerse los modelos de gestión portuaria establecidos

en la legislación nacional de los Estados miembros, incluidos los modelos que delegan los derechos y responsabilidades de la gestión portuaria a entidades públicas que protegen el interés portuario general.

Or. en

Enmienda 210
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Artículo 1

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 1

suprimido

Objeto y ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento establece:

(a) un marco claro para acceder al mercado de los servicios portuarios;

(b) normas comunes sobre la transparencia financiera y las tasas que deben aplicar los organismos gestores o los proveedores de servicios portuarios.

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.

(a) suministro de combustible;

(b) manipulación de carga;

(c) dragado;

(d) amarre;

(e) servicios de pasajeros;

(f) instalaciones receptoras portuarias;

(g) practicaje y

(h) remolque.

3. El presente Reglamento se aplicará a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].

4. Los Estados miembros también pueden aplicar este Reglamento a otros puertos marítimos. Cuando los Estados miembros decidan aplicar el presente Reglamento a otros puertos marítimos, deberán comunicarlo a la Comisión.

Or. nl

Enmienda 211
Inés Ayala Sender

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

(a) un marco claro para acceder al mercado de los servicios portuarios;

suprimido

Or. es

Justificación

Conviene reducir el ámbito de aplicación de la directiva a la mejora de la transparencia en lo relativo a los puertos. Transparencia de flujos financieros, ayudas de estado, ayudas europeas que puedan percibir los puertos, etc.

Enmienda 212
Jean-Pierre Audy

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

Enmienda

a) un marco **claro** para acceder al mercado de los servicios portuarios;

a) un marco para acceder al mercado de los servicios portuarios;

Justificación

Francamente, ¿cuál es el interés de añadir el calificativo «claro»? Propongo suprimirlo, ya que no aporta nada al texto en el plano jurídico.

Enmienda 213

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.

Enmienda

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto, **siempre y cuando se organicen como actividades económicas.**

Or. nl

Justificación

El objetivo del presente Reglamento es permitir el acceso libre al mercado de determinados servicios portuarios, siempre y cuando se organicen como actividades económicas. Teniendo en cuenta la libertad de los Estados miembros para organizar (conforme a las disposiciones del tratado relativas a igualdad de trato, no discriminación, transparencia y libre circulación de personas) servicios como actividades no económicas, se propone modificar el artículo 1.

Enmienda 214

Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de

Enmienda

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de

servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.

servicios portuarios, ***siempre y cuando se organicen como actividad económica***, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.

Or. nl

Enmienda 215
Dieter-Lebrecht Koch

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto.

Enmienda

2. El presente Reglamento se aplicará a la prestación de las siguientes categorías de servicios portuarios, bien dentro de la zona portuaria o en las vías navegables de acceso y salida del puerto, ***y al dragado***.

Or. en

Enmienda 216
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

(b) manipulación de carga;

Enmienda

suprimida

Or. en

Justificación

No conviene regular dichas tasas en puertos no subvencionados en un mercado competitivo, ni que la base de costes esté expuesta a los clientes del puerto en transacciones entre empresas cuando no existe un requisito recíproco para la otra parte.

Enmienda 217
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) dragado;

suprimida

Or. en

Enmienda 218
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) dragado;

suprimida

Or. de

Justificación

Tal y como ya declaró el Bundesrat alemán, el dragado no pertenece al mercado de servicios portuarios, sino que cumple una función pública de garantía del acceso marítimo a los puertos. Su inclusión en el presente Reglamento es un error.

Enmienda 219
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

(c) dragado;

suprimida

Or. en

Enmienda 220
Carlo Fidanza, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) amarre;

suprimida

Or. it

Enmienda 221
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) amarre;

suprimida

Or. it

Enmienda 222
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

(d) amarre;

suprimida

Or. en

Enmienda 223
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

Enmienda

d) amarre;

suprimida

Or. de

Justificación

Esto debería excluirse, entre otros motivos, por cuestiones sociopolíticas.

Enmienda 224

Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) **amarre;**

f) **ataque y desataque;**

Or. fr

Justificación

La traducción francesa enuncia de manera errónea el servicio de amarre, denominado ataque y desataque.

Enmienda 225

Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) **amarre;**

f) **ataque y desataque;**

Or. fr

Justificación

El término «amarre» es demasiado restrictivo con respecto a la noción exacta de «ataque y desataque» en francés, que engloba las operaciones de amarre, desamarre y halado.

Enmienda 226
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra f

Texto de la Comisión

Enmienda

f) instalaciones receptoras portuarias; *suprimida*

Or. de

Justificación

Tal y como ya declaró el Bundesrat alemán, las instalaciones portuarias receptoras no pertenecen al mercado de servicios portuarios, sino que cumplen una función pública de garantía de la limpieza de los puertos que es imprescindible.

Enmienda 227
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

(g) practicaaje y *suprimida*

Or. en

Enmienda 228
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra g

Texto de la Comisión

Enmienda

g) practicaaje y *suprimida*

Or. de

Justificación

Tal y como ya declaró el Bundesrat alemán, los servicios de practicaje no pertenecen al mercado de servicios portuarios, sino que realizan actividades decisivas para garantizar la seguridad náutica en los puertos, además de cumplir funciones decisivas para la seguridad de los puertos, y no pertenecen al mercado de los servicios portuarios. Tras esta redacción de la Comisión se ocultan sin duda las grandes compañías de transporte de contenedores, que de esta manera pretenden ejercer presiones sobre los derechos de practicaje.

Enmienda 229 **Carlo Fidanza**

Propuesta de Reglamento **Artículo 1 – apartado 2 – letra h**

Texto de la Comisión

Enmienda

h) remolque.

suprimida

Or. it

Enmienda 230 **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

Propuesta de Reglamento **Artículo 1 – apartado 2 – letra h**

Texto de la Comisión

Enmienda

h) remolque.

suprimida

Or. it

Enmienda 231 **Philip Bradbourn**

Propuesta de Reglamento **Artículo 1 – apartado 2 – letra h**

Texto de la Comisión

Enmienda

(h) remolque.

suprimida

Enmienda 232
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 2 – letra h

Texto de la Comisión

Enmienda

h) remolque.

suprimida

Or. de

Enmienda 233
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. *El presente Reglamento* se aplicará a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].

3. *La presente Directiva* se aplicará a todos los puertos marítimos *de la red central* de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].

Or. fr

Justificación

Parece más oportuna la limitación de la aplicación del texto a los puertos de la red central de la RTE-T. El apartado siguiente del mismo artículo ya permite ampliar la aplicación del texto a los demás puertos por decisión de cada Estado miembro.

Enmienda 234
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 3

Texto de la Comisión

(3) El presente Reglamento se aplicará a todos los puertos marítimos de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].

Enmienda

(3) El presente Reglamento se aplicará a todos los puertos marítimos **y fluvio-marítimos** de la red transeuropea de transporte, tal y como se define en el anexo I del Reglamento XXX [Reglamento sobre las orientaciones para la RTE-T].

Or. ro

Enmienda 235
Philippe De Backer

Propuesta de Reglamento
Artículo 1 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. Los Estados miembros también podrán aplicar el presente Reglamento a otros servicios portuarios. En dicho caso, notificarán a la Comisión su decisión.

Or. en

Justificación

La lista mencionada en el apartado 2 es cerrada. Este apartado se añade para dar a los Estados miembros la posibilidad de incluir otros servicios portuarios en el ámbito del Reglamento.

Enmienda 236
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Artículo 2

Texto de la Comisión

Enmienda

[...]

suprimido

Enmienda 237
Giommara Uggias

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2

Texto de la Comisión

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, excluidos el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a la carga manipulada;

Enmienda

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, excluidos el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a la carga manipulada **en el ámbito portuario**;

Or. it

Enmienda 238
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 2

Texto de la Comisión

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido el tratamiento, el

Enmienda

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluidos **el flejado y**

transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, **excluidos** el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a la carga manipulada;

desflejado, el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, **incluidos** el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido **realizado en el puerto marítimo** asociado a la carga manipulada;

Or. nl

Enmienda 239

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 2

Texto de la Comisión

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga **correspondiente y los servicios directamente relacionados con el transporte de la carga, excluidos el almacenamiento, desmantelamiento, reembalaje o cualquier otro servicio de valor añadido asociado a la carga manipulada;**

Enmienda

2. «servicios de manipulación de carga»: la organización de las labores de manipulación de la carga y la propia manipulación de la misma entre el buque fluvial de transporte y la costa, ya sea para la importación, la exportación o el tránsito de la carga, incluido **en particular** el tratamiento, el transporte y el almacenamiento temporal de dicha carga en la terminal de manipulación de carga, **almacenamiento, desmantelamiento y reembalaje correspondiente o cualquier otro servicio directamente relacionado con el transporte de la carga;**

Or. pl

Justificación

La práctica del transbordo en los terminales de los puertos de algunos Estados miembros comprende, a menudo, la realización de servicios de almacenamiento, montaje y desmantelamiento de contenedores y reembalaje. Si la disposición relativa al transbordo

formulado en la resolución no sufre cambios, podría crearse una situación en la que existieran regulaciones diferentes para los diversos servicios prestados por la misma autoridad portuaria.

Enmienda 240
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la accesibilidad de la vía navegable;

suprimido

Or. de

Justificación

Análogamente a la enmienda 14, según la cual se debe eliminar la definición de «dragado» del artículo 1, punto 2, letra c), también debe ser eliminado este punto.

Enmienda 241
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 3

Texto de la Comisión

Enmienda

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la accesibilidad de la vía navegable;

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto, **así como en el interior del puerto**, para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la

accesibilidad de la vía navegable;

Or. ro

Enmienda 242
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 3

Texto de la Comisión

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la accesibilidad de la vía navegable;

Enmienda

3. «dragado»: la eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto para permitir que el buque pueda acceder al puerto, que comprende tanto la retirada inicial (dragado de apertura) como el dragado de mantenimiento para mantener la accesibilidad de la vía navegable, **y que no es un servicio portuario ofrecido a los usuarios;**

Or. en

Enmienda 243
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 5

Texto de la Comisión

5. «organismo gestor del puerto»: cualquier entidad pública o privada que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras portuarias, **el tráfico portuario** y la coordinación y —cuando corresponda— el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el puerto de que se trate;

Enmienda

5. «organismo gestor del puerto»: cualquier entidad pública o privada que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras portuarias, la coordinación y —cuando corresponda— **la ejecución, la organización o** el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el puerto de que se trate, **la administración y la gestión del tráfico**

portuario de dicho puerto, así como la ordenación del territorio portuario;

Or. fr

Justificación

Como complemento a la enmienda del ponente, que hace una distinción para abarcar las distintas responsabilidades atribuidas a los organismos gestores del puerto en los Estados miembros, también es necesario mencionar las competencias en materia de ordenación del territorio portuario, que influye en particular en la interconexión con las demás infraestructuras y actividades económicas.

Enmienda 244
Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. «amarre»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme en el puerto o en los accesos navegables al puerto; «servicios de pasajeros»:

suprimido

Or. it

Enmienda 245
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. «amarre»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme en el puerto o en los accesos navegables al puerto; «servicios de pasajeros»:

suprimido

Justificación

Análogamente a la enmienda 15, según la cual se debe eliminar la definición de «amarre» del artículo 1, punto 2, letra d), también debe ser eliminado este punto.

Enmienda 246
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6. «**amarre**»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme en el puerto o en los accesos navegables al puerto;

Enmienda

6. «**atraque y desatraque**»: los servicios de atraque y desatraque **encargados de las operaciones de amarre, halado y desamarre** necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme en el puerto o en los accesos navegables al puerto;

Or. fr

Justificación

Conviene aclarar la definición. La versión francesa hace referencia al amarre y no al atraque y desatraque. Además, el atraque y desatraque agrupa tres tipos de operación: el amarre, el halado y el desamarre.

Enmienda 247
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6. «amarre»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el **anclado** de un buque **o su atado** a tierra firme en el puerto **o en los accesos navegables al puerto**;

Enmienda

6. «amarre»: los servicios de atraque y desatraque necesarios para el **amarre** de un buque a tierra firme en el puerto, **lo cual permite a los viajeros y otras personas, mercancías o cargas desplazarse con**

*seguridad a bordo del barco o desde el
barco;*

Or. el

Enmienda 248
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6. «*amarre*»: los servicios *de atraque y desatraque necesarios para el anclado de un buque o su atado a tierra firme* en el puerto o en los accesos navegables *al puerto*;

Enmienda

6. «*atraque y desatraque*»: los servicios, *equipos terrestres y marítimos y el personal destinados a las operaciones de amarre, halado y desamarre de un buque* en el puerto o en los accesos navegables *a las infraestructuras portuarias*;

Or. fr

Justificación

El término «amarre» es demasiado restrictivo con respecto a la noción exacta de «atraque y desatraque» en francés, que engloba las operaciones de amarre, desamarre y halado.

Enmienda 249
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 8

Texto de la Comisión

8. «*practicaje*»: *el servicio de guía de un buque fluvial por parte de un práctico o de una estación de practicaje para permitir el acceso o la salida del buque con seguridad a través de los accesos navegables al puerto; «gravamen de infraestructura portuaria»:*

Enmienda

suprimido

Or. de

Justificación

Análogamente a la enmienda 17, según la cual se debe eliminar la definición de «practicaje» del artículo 1, punto 2, letra g), también debe ser eliminado este punto.

Enmienda 250

Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 8

Texto de la Comisión

8. el servicio de guía de un buque fluvial por parte de un práctico o de una estación de practicaje para permitir el acceso o la salida del buque con seguridad a través de los accesos navegables al puerto; «gravamen de infraestructura portuaria»:

Enmienda

8. «**practicaje**»: el servicio de guía de un buque fluvial por parte de un práctico o de una estación de practicaje para permitir el acceso o la salida del buque con seguridad a través de los accesos navegables al puerto **y hasta la entrada/salida en/de alta mar**;

Or. ro

Enmienda 251

Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio **directo o indirecto** del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso a dichos puertos, **así como** el acceso al tránsito de pasajeros y carga;

Enmienda

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por utilizar **las infraestructuras**, las instalaciones y los servicios **bajo el control y la gestión administrativa del organismo gestor del puerto** que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso a dichos puertos, el acceso al tránsito de pasajeros y carga, **así como las conexiones terrestres portuarias**;

Or. fr

Justificación

Esta enmienda se explica por sí misma.

Enmienda 252
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 9

Texto de la Comisión

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio **directo o indirecto** del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso **a dichos puertos, así como** el acceso al tránsito de pasajeros y carga; "instalación portuaria receptora":

Enmienda

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso **al puerto, si dichas vías navegables se encuentran bajo la administración y gestión del propio puerto**, el acceso al tránsito de pasajeros y carga, **así como las conexiones terrestres al puerto**;

Or. fr

Justificación

Cabe precisar que las vías de acceso terrestre al puerto pueden estar sujetas a gravámenes en caso de que sean efectivamente administradas por el puerto en cuestión.

Enmienda 253
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 9

Texto de la Comisión

9. una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto **que pagan los operadores del buque fluvial o los propietarios de la carga por**

Enmienda

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto **o del organismo gestor de la vía navegable**

utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso a dichos puertos, así como el acceso al tránsito de pasajeros y carga; "instalación portuaria receptora;

de acceso al puerto, si fuera necesario, y que pagan todos los usuarios de las infraestructuras portuarias a fin de utilizar las instalaciones portuarias esenciales y las infraestructuras portuarias, incluyendo las infraestructuras para pasajeros, es decir, que pagan todos los usuarios de las vías navegables de acceso al puerto;

Or. ro

Enmienda 254
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 10

Texto de la Comisión

Enmienda

10. «instalación portuaria receptora»: toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques y residuos de carga según se define en la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga¹⁴;

suprimido

¹⁴ (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81-90.

Or. de

Justificación

Análogamente a la enmienda 16, según la cual se debe eliminar la definición de «instalación portuaria receptora» del artículo 1, punto 2, letra f), también debe ser eliminado este punto.

Enmienda 255
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – párrafo 1 – punto 12

Texto de la Comisión

12. «contrato de servicio portuario»: un acuerdo formal y jurídicamente vinculante entre un proveedor de servicios portuarios y una autoridad competente mediante el cual este organismo designa a un proveedor de servicios portuarios para prestar servicios portuarios en virtud de un procedimiento para limitar el número de proveedores de servicios portuarios;

Enmienda

12. «contrato de servicio portuario»: un acuerdo formal y jurídicamente vinculante entre un proveedor de servicios portuarios y una autoridad competente mediante el cual este organismo designa a un proveedor de servicios portuarios para prestar servicios portuarios en virtud de un procedimiento para limitar el número de proveedores de servicios portuarios, ***sin perjuicio de los procedimientos de designación de proveedores de servicios portuarios existentes en los Estados miembros***;

Or. fr

Justificación

El concepto de contrato de servicio portuario propuesto no se corresponde con la práctica de algunos Estados miembros.

Enmienda 256
Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13. «proveedor de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, ***a cambio de una remuneración***, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;

Enmienda

13. «proveedor de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;

Or. en

Enmienda 257
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13. cualquier persona física o jurídica que preste *o desee prestar*, a cambio de una remuneración, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;

Enmienda

13. **«proveedor de servicios portuarios»:** cualquier persona física o jurídica que preste, **en un marco reglamentado,** a cambio de una remuneración, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;

Or. ro

Enmienda 258
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13. «proveedores de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, **una o más categorías** de los servicios portuarios **que figuran en el artículo 1, apartado 2;**

Enmienda

13. «proveedores de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, **una o más categorías de** servicios portuarios **organizados como actividad económica.**

Or. nl

Justificación

De acuerdo con la enmienda al artículo 1, apartado 2, planteamos que los Estados miembros (o, en caso de que se haya delegado, las autoridades u organismos de gestión portuaria competentes) son competentes para decidir si un servicio portuario debe considerarse actividad económica.

Enmienda 259
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 13

Texto de la Comisión

13. «proveedores de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2;

Enmienda

13. «proveedores de servicios portuarios»: cualquier persona física o jurídica que preste o desee prestar, a cambio de una remuneración, una o más categorías de los servicios portuarios que figuran en el artículo 1, apartado 2, **siempre y cuando se organicen como actividad económica**;

Or. nl

Enmienda 260
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 16

Texto de la Comisión

16. «puerto marítimo» una zona de tierra y de agua en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria, así como cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

Enmienda

16. «puerto marítimo» una zona de tierra y de agua en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros **y otras personas** y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria, así como cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

Or. fr

Justificación

Pueden embarcar o desembarcar otras personas que no sean pasajeros. Por otro lado, la última parte del apartado permite no tener una visión limitada de las infraestructuras portuarias, a fin de incluir por ejemplo a las infraestructuras necesarias para la reparación

naval.

Enmienda 261

Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 16

Texto de la Comisión

16. «Puerto», **una** zona de tierra y de agua en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria, así como cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

Enmienda

16. «Puerto», **la** zona de tierra y de agua **delimitada** en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria, así como cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

Or. ro

Enmienda 262

Carlo Fidanza

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 17

Texto de la Comisión

17. «remolque»: la asistencia a un buque marítimo o fluvial mediante un remolcador que permita el acceso o la salida del puerto con seguridad proporcionando asistencia en las maniobras del buque marítimo o fluvial;

Enmienda

suprimido

Or. it

Enmienda 263
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 17

Texto de la Comisión

Enmienda

17. «remolque»: la asistencia a un buque marítimo o fluvial mediante un remolcador que permita el acceso o la salida del puerto con seguridad proporcionando asistencia en las maniobras del buque marítimo o fluvial; **suprimido**

Or. de

Justificación

Análogamente a la enmienda 18, según la cual se debe eliminar la definición de «remolque» del artículo 1, punto 2, letra h), también debe ser eliminado este punto.

Enmienda 264
Jutta Steinruck

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis. «subcontratista»: toda persona física o entidad jurídica a quien se conceda la ejecución parcial o total de las obligaciones contempladas en un contrato preexistente;

Or. en

Enmienda 265
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis. «infraestructuras de acceso y defensa»: toda infraestructura que permita el acceso por tierra y mar a una zona portuaria, incluidas las obras de acceso marítimo y de protección, las conexiones de acceso por tierra a las instalaciones de transporte general y las infraestructuras para los servicios necesarios para las actividades en la zona portuaria;

Or. en

Justificación

Las infraestructuras de los puertos requieren un planteamiento específico. En particular, es necesaria una definición más clara de las distintas infraestructuras portuarias.

Enmienda 266

Phil Bennion

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis. «puerto de propiedad y explotación privada»: un puerto que no es propiedad de una autoridad nacional, una región, una provincia o un municipio ni está explotado por estos.

Or. en

Enmienda 267

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 18 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 ter. «infraestructuras para terminales o relacionadas con proyectos»: obras civiles en la zona portuaria que incluyen los atracaderos utilizados para el amarre de los buques, la reclamación de terrenos utilizados para la construcción de terminales, el dragado junto a los atracaderos y el acceso a las terminales desde las instalaciones de transporte público general dentro de la zona portuaria, mencionadas en el artículo 2, apartado 1, punto 18 bis;

Or. en

Justificación

Las infraestructuras de los puertos requieren un planteamiento específico. En particular, es necesaria una definición más clara de las distintas infraestructuras portuarias.

Enmienda 268

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 1 – punto 18 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 quater. «superestructura portuaria»: arreglos de superficies, almacenes, talleres, edificios de oficinas, equipos móviles y fijos, sistemas de información y automatización necesarios para prestar los servicios portuarios mencionados en el artículo 2, apartado 2;

Or. en

Justificación

Las infraestructuras de los puertos requieren un planteamiento específico. En particular, es necesaria una definición más clara de las distintas infraestructuras portuarias.

Enmienda 269
Jutta Steinruck

Propuesta de Reglamento
Artículo -3 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo -3

Subcontratación

1. Los proveedores de servicios portuarios a que se refiere el artículo 2, punto 13, no podrán subcontratar servicios, salvo que no puedan prestar temporalmente estos servicios debido causas de fuerza mayor. La acción colectiva no se considerará fuerza mayor.

2. Los subcontratistas no podrán subcontratar servicios portuarios.

3. Los proveedores de servicios portuarios que utilicen uno o más subcontratistas informarán al organismo gestor del puerto del nombre y las actividades de los subcontratistas en cuestión.

4. Si el empleador es un subcontratista, los Estados miembros, sin perjuicio de las disposiciones del Derecho nacional relativas al derecho a repetir, o las disposiciones del Derecho nacional en materia de seguridad social, velarán por que el contratista de quien el empleador sea un subcontratista directo pueda ser considerado responsable solidario o subsidiario de pagar:

a) toda sanción financiera impuesta; y

b) todos los atrasos.

5. Si el proveedor de servicios es un subcontratista, los Estados miembros velarán por que el contratista principal y todos los subcontratistas intermedios que supieran que el subcontratista empleador empleaba a nacionales de terceros países en situación irregular puedan ser

considerados responsables solidarios o subsidiarios de efectuar los pagos indicados en el apartado 4 en lugar del empleador subcontratista o del contratista de quien el empleador sea subcontratista directo.

6. Los Estados miembros podrán establecer normas más estrictas en materia de responsabilidad en virtud del Derecho nacional.

7. Los subcontratistas podrán demostrar su buena reputación en relación con el respeto de los derechos sociales y laborales, incluida la aplicación de las leyes y los convenios para proteger la salud y la seguridad.

Or. en

Enmienda 270
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Artículo 3

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 3

suprimido

Libre prestación de servicios

1. La libre prestación de servicios en los puertos marítimos que incluye el presente Reglamento se aplicará a los proveedores de servicios portuarios establecidos en la Unión en virtud de las condiciones que figuran en el presente capítulo.

2. Los proveedores de servicios portuarios tendrán acceso a las instalaciones portuarias esenciales en la medida en que les resulte necesario para llevar a cabo sus actividades. Las condiciones del acceso serán justas, razonables y no discriminatorias.

Enmienda 271
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Artículo 4

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 4

suprimido

Requisitos mínimos a la procuración de servicios portuarios

- 1. El organismo gestor del puerto podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.***
- 2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 solo podrán referirse, cuando corresponda, a:***
 - a) las cualificaciones profesionales del proveedor del servicio portuario, de su personal o de las personas físicas que gestionan de manera efectiva y continua las actividades del proveedor del servicio portuario;***
 - b) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras y la capacidad para mantener estos equipos al nivel apropiado;***
 - c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal;***
 - d) el cumplimiento de los requisitos ambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.***
- 3. Los requisitos mínimos serán transparentes, no discriminatorios, objetivos y pertinentes con respecto a la***

categoría y a la naturaleza de los servicios portuarios en cuestión.

4. Cuando entre los requisitos mínimos figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto garantizará el acceso apropiado a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.

5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de 2015 o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Or. nl

Enmienda **272**
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 1
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. *El organismo gestor del puerto* podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.

Enmienda

1. *La autoridad portuaria o la autoridad competente* podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario

correspondiente.

Or. fr

Justificación

Es más pertinente que algunos requisitos se fijen a escala nacional que a escala local, como en el caso de las cualificaciones profesionales.

Enmienda 273

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El **organismo gestor del puerto** podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.

Enmienda

1. **Sin perjuicio de la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público de conformidad con el artículo 9**, el **organismo gestor del puerto** podrá exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.

Or. nl

Justificación

Incluso en el caso de que el acceso al mercado de los servicios portuarios sea ilimitado, puede ser necesario establecer obligaciones de servicio público a los proveedores de servicios para prevenir determinadas distorsiones en el mercado (manipulaciones, problemas de coordinación...).

Enmienda 274

Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El organismo gestor del puerto **podrá**

PE523.043v02-00

Enmienda

1. El organismo gestor del puerto **deberá**

120/132

AM\1012660ES.doc

exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.

exigir que los proveedores de servicios portuarios cumplan unos requisitos mínimos para realizar el servicio portuario correspondiente.

Or. fr

Justificación

El carácter facultativo de esta disposición no concuerda con las cuestiones abarcadas por los requisitos mínimos expuestos.

Enmienda 275
Dominique Vlasto

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 ***solo podrán referirse, cuando corresponda, a:***

Enmienda

2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 ***se referirán a:***

Or. fr

Justificación

El carácter restrictivo de esta disposición no concuerda con las cuestiones abarcadas por los requisitos mínimos expuestos.

Enmienda 276
Slawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 ***solo*** podrán referirse, cuando corresponda, a:

Enmienda

2. Los requisitos mínimos que figuran en el apartado 1 podrán referirse ***en particular,*** cuando corresponda, a:

Justificación

El Reglamento debe dejar a las autoridades portuarias cierto ámbito de libertad en el establecimiento de los requisitos mínimos relacionados con la prestación de servicios.

Enmienda 277
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras y la capacidad para mantener estos equipos al nivel apropiado;

Enmienda

b) *la existencia de acceso a la infraestructura portuaria en cuestión para prestar el servicio correspondiente y la posesión de* los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras y la capacidad para mantener estos equipos al nivel apropiado;

Or. ro

Enmienda 278
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión

b) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente en condiciones normales y seguras y la capacidad para mantener estos equipos al nivel apropiado;

Enmienda

b) los equipos necesarios para prestar el servicio portuario correspondiente ***a cualquier buque que el puerto pueda acoger, en todos los puestos de atraque,*** en condiciones normales y seguras ***y de manera continua,*** y la capacidad ***técnica y financiera*** para mantener estos equipos al nivel apropiado;

Or. fr

Justificación

Algunos servicios portuarios deben respetar los principios de universalidad y continuidad, en particular cuando supongan el ejercicio de una función de servicio público.

Enmienda 279

Georges Bach

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal;

Enmienda

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos, **trabajadores** y personal;

Or. en

Enmienda 280

Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal;

Enmienda

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal, **y en materia de disponibilidad del servicio y cooperación entre los servicios técnico-náuticos;**

Or. en

Enmienda 281

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal;

Enmienda

c) el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima o la seguridad del puerto o del acceso al mismo y de sus instalaciones, equipos y personal, **y en materia de disponibilidad del servicio;**

Or. en

Enmienda 282
Jean-Pierre Audy

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión

d) el cumplimiento de los requisitos ambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.

Enmienda

d) el cumplimiento de los requisitos **sociales** y ambientales locales, nacionales, internacionales y a escala de la Unión.

Or. fr

Justificación

Conviene evitar el dumping social.

Enmienda 283
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

(d bis) el cumplimiento de la legislación social y laboral;

Or. en

Enmienda 284
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) La honorabilidad del solicitante en relación con el respeto de los derechos sociales y laborales, incluido el respeto de los convenios colectivos existentes y las disposiciones legales en cuanto a la salud y seguridad en el lugar de trabajo;

Or. fr

Enmienda 285
Sabine Wils

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) e) el cumplimiento de las normas de Derecho social y laboral, incluidas las disposiciones de protección de la salud y prevención de accidentes;

Or. de

Justificación

Esta adición es necesaria, dado que las condiciones laborales de las personas que trabajan en los puertos marítimos europeos entran en esta normativa.

Enmienda 286
Brian Simpson

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) la buena reputación del proveedor de servicios portuarios en relación con la aplicación de las normas sociales de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores y el respeto de sus derechos laborales;

Or. en

Justificación

Junto con las cualificaciones profesionales, los equipos, la seguridad marítima y las preocupaciones medioambientales, la buena reputación en relación con el respeto de las normas sociales debe desempeñar un papel a la hora de elegir los proveedores de servicios.

Enmienda 287

Corien Wortmann-Kool

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) los requisitos de disponibilidad;

Or. en

Enmienda 288

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) la buena reputación del solicitante en relación con el respeto de los derechos sociales y laborales, incluida la aplicación de las leyes y el convenio para proteger la salud y la seguridad;

Or. en

Enmienda 289
Georges Bach

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. El cumplimiento de la legislación social y laboral, incluida la aplicación de las leyes y el convenio para proteger la salud y la seguridad;

Or. en

Enmienda 290
Mara Bizzotto

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. El organismo gestor del puerto introducido en la red RTE-T puede intervenir en el sistema de desarrollo de las conexiones terrestres a los mercados, entre otras cosas, con inversiones propias en la realización de obras y/o infraestructuras.

Or. it

Enmienda 291
Karim Zéribi

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Cuando entre los requisitos mínimos

suprimido

figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto garantizará el acceso apropiado a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.

Or. fr

Justificación

Parece evidente que una oferta de servicio portuario, estrechamente relacionada con la seguridad marítima, debe garantizar dichas prestaciones. En este sentido, este apartado parece superfluo.

Enmienda 292
Jean-Pierre Audy

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

4. Cuando entre los requisitos mínimos figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto garantizará el acceso apropiado a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.

suprimido

Or. fr

Justificación

Corresponde al organismo gestor del puerto velar por que los proveedores tengan acceso a una formación adecuada en condiciones transparentes y no discriminatorias.

Enmienda 293
Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Cuando entre los requisitos mínimos figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto **garantizará** el acceso **apropiado** a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.

Enmienda

4. Cuando entre los requisitos mínimos figuren conocimientos sobre las especificidades o condiciones locales, el organismo gestor del puerto **podrá garantizar** el acceso a la formación correspondiente en condiciones transparentes y no discriminatorias, a menos que el Estado miembro garantice un acceso apropiado a dicha formación.

Or. pl

Enmienda 294
Philip Bradbourn

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de **2015** o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Enmienda

5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de **2018** o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Or. en

Enmienda 295
Silvia-Adriana Țicău

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

(5) En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de 2015 o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con **tres** meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Enmienda

(5) En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar el 1 de julio de 2015 o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con **seis** meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Or. ro

Enmienda 296
Georgios Koumoutsakos

Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar **el 1 de julio de 2015** o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los criterios y del procedimiento.

Enmienda

5. En los casos que figuran en el apartado 1, los requisitos mínimos mencionados en el apartado 2 y el procedimiento de concesión del derecho a prestar servicios portuarios en virtud de dichos requisitos serán publicados por el organismo gestor del puerto a más tardar **tres años después de la entrada en vigor del presente Reglamento** o, en el caso de los requisitos mínimos aplicables después de dicha fecha, al menos con tres meses de antelación con respecto a la fecha en que dichos requisitos sean aplicables. Los proveedores de servicios portuarios serán informados de antemano de cualquier modificación de los

criterios y del procedimiento.

Or. en

Enmienda 297
Peter van Dalen

Propuesta de Reglamento
Artículo 5

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 5

suprimido

Procedimiento para garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos

1. El organismo gestor del puerto tratará a los proveedores de servicios portuarios de manera equitativa y actuará con transparencia.

2. El organismo gestor del puerto concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en el plazo de un mes desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.

3. Cualquier límite de la validez de la decisión publicada con arreglo al apartado 2 podrá justificarse únicamente por causas relacionadas con el tipo y la naturaleza del servicio portuario.

Or. nl

Enmienda 298
Karim Zéríbi

Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. El organismo gestor del puerto

2. El organismo gestor del puerto

concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en *el* plazo **de un mes** desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.

concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en *un* plazo **razonable que no superará los 6 meses** desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.

Or. fr

Justificación

Conviene dejar un mayor margen de maniobra a los puertos respecto al plazo necesario para el tratamiento de la prestación de servicio, sin que ello afecte a la calidad de la prestación global ofrecida por el puerto.

Enmienda 299 **Philippe De Backer**

Propuesta de Reglamento **Artículo 5 – apartado 2**

Texto de la Comisión

2. El organismo gestor del puerto concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en el plazo de **un mes** desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.

Enmienda

2. El organismo gestor del puerto concederá o denegará el derecho a prestar servicios portuarios atendiendo a los criterios mínimos establecidos con arreglo al artículo 4 en el plazo de **dos meses** desde la recepción de la solicitud correspondiente. Cualquier denegación deberá justificarse sobre la base de criterios objetivos, transparentes, no discriminatorios y proporcionados.

Or. en

Justificación

Para respetar el proceso decisorio en los distintos puertos, debe concederse suficiente tiempo a los organismos gestores para tomar sus decisiones.