



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2013/0157(COD)**

4.12.2013

# **POPRAWKI 85 - 299**

**Projekt sprawozdania  
Knut Fleckenstein  
(PE521.596v01-00)**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów

Wniosek dotyczący rozporządzenia  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660PL.doc

PE523.043v02-00

**PL**

*Zjednoczona w różnorodności*

**PL**



**Poprawka 85**  
**Sabine Wils, Keith Taylor**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

–

*Wniosek dotyczący odrzucenia*

**Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji.**

Or. de

#### **Uzasadnienie**

*Nie ma potrzeby przyjmowania takiego rozporządzenia. W badaniu Portius 80% zapytanych wyraziło zadowolenie z dostępu do rynku usług portowych. Komisja Europejska podejmuje próby kontynuowania pakietów portowych I i II, m. in. w celu ograniczenia praw pracowniczych oraz deregulacji standardów socjalnych. Występują odniesienia do dyrektywy koncesyjnej, która jednak jak do tej pory nie została uchwalona i której treść nie jest znana. Rozporządzenie narusza też w znaczącym stopniu zasadę pomocniczości.*

**Poprawka 86**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

–

*Wniosek dotyczący odrzucenia*

**Parlament Europejski odrzuca projekt rezolucji.**

Or. pl

**Poprawka 87**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

–

*Wniosek dotyczący odrzucenia*

***Parlament Europejski odrzuca wniosek Komisji.***

Or. en

**Poprawka 88**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

***ustanawiające*** ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Wniosek

**DYREKTYWA** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

***ustanawiająca*** ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Ze względu na różnice gospodarcze między portami w Europie należy zapewnić pewną elastyczność w podejściu europejskim, jeżeli chodzi o porty TEN-T. Dyrektywa wydaje się w związku z tym odpowiedniejsza niż rozporządzenie.*

*Poprawka ma zastosowanie do całego tekstu. Jej przyjęcie będzie wymagało wprowadzenia odpowiednich zmian w całym tekście.*

**Poprawka 89**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiające* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Wniosek

**DYREKTYWA** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiająca* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. en

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta odnosi się do całego tekstu. Przyjęcie jej będzie wymagało zmian w całym tekście.*

**Poprawka 90**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiające* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Wniosek

**DYREKTYWA** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiająca* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. nl

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta odnosi się do całego tekstu. Przyjęcie jej będzie wymagało zmian w całym tekście.*

**Poprawka 91**  
**Antonio Cancian**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiające* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

*Poprawka*

Wniosek

**DYREKTYWA** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiająca* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. it

*Uzasadnienie*

*Poprawka ta odnosi się do całego tekstu. Przyjęcie jej będzie wymagało zmian w całym tekście.*

**Poprawka 92**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Tytuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Wniosek

**ROZPORZĄDZENIE** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiające* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

*Poprawka*

Wniosek

**DYREKTYWA** PARLAMENTU  
EUROPEJSKIEGO I RADY

*ustanawiająca* ramy w zakresie dostępu do  
rynku usług portowych oraz przejrzystości  
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Or. de

## Uzasadnienie

Jeśli większość Komisji Transportu oraz posiedzenia plenarnego uzna, że w obecnej chwili potrzebna jest regulacja w tym zakresie, to forma rozporządzenia nie wydaje się odpowiednia do uwzględnienia różnorodnych warunków działania europejskich portów morskich. Dyrektywa w większym stopniu uwzględniałaby różnorodność krajowych warunków.

Poprawka ta odnosi się do całego tekstu. Przyjęcie jej będzie wymagało zmian w całym tekście.

### **Poprawka 93** **Karim Zéribi**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(1) Potrzebna jest pełna integracja portów w płynne łańcuchy logistyczne i transportowe, aby przyczynić się do rozwoju i bardziej efektywnego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej i rynku wewnętrznego. Wymaga to nowoczesnych usług portowych wspomagających efektywne wykorzystanie portów oraz stworzenia klimatu przychylnego inwestycjom na rzecz rozwoju portów zgodnie z obecnymi i przyszłymi potrzebami transportowymi i logistycznymi.*

*Poprawka*

*(1) Nowoczesne usługi portowe przyczyniają się do większej efektywności portów, tworzą sprzyjający klimat dla inwestycji portowych dostosowanych do obecnych i przyszłych potrzeb w dziedzinie transportu i logistyki oraz przekładają się na lepsze wzajemne połączenie z transeuropejską siecią przewozów kolejną. Ramy finansowe służące przejrzystości finansowej powinny stanowić podstawę wzrostu współpracy i koordynacji transgranicznej między portami pod względem zarządzania i planowania przepustowości infrastruktury.*

Or. fr

### **Poprawka 94** **Sabine Wils**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*(1) Potrzebna jest pełna integracja portów w płynne łańcuchy logistyczne i*

*Poprawka*

*(1) Potrzebna jest pełna integracja portów w płynne łańcuchy logistyczne i*

transportowe, aby przyczynić się do rozwoju i bardziej efektywnego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej **i rynku wewnętrznego**. Wymaga to nowoczesnych usług portowych wspomagających efektywne wykorzystanie portów oraz stworzenia klimatu przychylnego inwestycjom na rzecz rozwoju portów zgodnie z obecnymi i przyszłymi potrzebami transportowymi i logistycznymi.

transportowe, aby przyczynić się do rozwoju i bardziej efektywnego wykorzystania i funkcjonowania transeuropejskiej sieci transportowej. Wymaga to nowoczesnych usług portowych wspomagających efektywne wykorzystanie portów oraz stworzenia klimatu przychylnego inwestycjom na rzecz rozwoju portów zgodnie z obecnymi i przyszłymi potrzebami transportowymi i logistycznymi.

***Standardy socjalne wobec osób zatrudnionych w europejskich portach morskich są utrzymane w pełnym zakresie i nie są kwestionowane w niniejszym rozporządzeniu. Rozporządzenie nie wpływa także na prawo do strajku.***

Or. de

#### *Uzasadnienie*

*Według Komisji Europejskiej w portach zatrudnionych jest obecnie 110.000 robotników. Gwarantują oni funkcjonowanie europejskich portów morskich. Pakiety portowe I i II miały na celu obniżenie standardów socjalnych i warunków pracy. Również w przedłożonym projekcie znajdują się sformułowania o ograniczeniu prawa do strajku. Dlatego tak istotne jest dodanie proponowanego uzupełnienia do motywu 1.*

**Poprawka 95**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Konieczne jest uproszczenie administracyjnych procedur odpraw celnych, gdyż jest to główna przeszkoda dla konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.***

Or. en



## Uzasadnienie

Tak jak w przypadku dyrektywy w sprawie udzielania koncesji, pożądane jest wprowadzenie odniesienia do tego protokołu.

**Poprawka 96**  
**Georges Bach**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Aby sprostać wyzwaniom stojącym przed sektorem transportu morskiego, konieczne jest wdrażanie działań umożliwiających usprawnienie procedur administracyjnych i celnych, określonych w komunikacie pt. „Porty: motor wzrostu” w parze z niniejszym rozporządzeniem. Złożoność administracyjnych procedur odpraw celnych, która powoduje opóźnienia w portach, stanowi główną przeszkodę dla konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i wydajności unijnych portów.*

Or. en

**Poprawka 97**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1a) Protokół nr 26 w sprawie usług świadczonych w interesie ogólnym, a zwłaszcza jego art. 2, przewiduje, że postanowienia Traktatów nie naruszają kompetencji państw członkowskich w zakresie świadczenia, zlecenia i organizowania usług niemających*

*charakteru gospodarczego świadczonych  
w interesie ogólnym.*

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Tak jak w przypadku dyrektywy w sprawie udzielania koncesji, požądane jest wprowadzenie odniesienia do tego protokołu.*

**Poprawka 98**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1b) Komisja powinna w ramach autostrad morskich zaproponować transeuropejską koncepcję pozwalającą na rozwój portów w regionach przygranicznych, zwłaszcza na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, wybrzeżu Atlantyku i na Morzu Bałtyckim, aby wprowadzić usługi portowe adekwatne pod względem odległości przepływu towarów między portem wyjścia a portem przybycia, przyczyniając się w ten sposób do ograniczenia zanieczyszczeń i uciążliwego hałasu będących skutkiem transportu lądowego.*

Or. fr

**Poprawka 99**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Porty mogą wnieść wkład w długoterminową konkurencyjność przemysłu europejskiego na światowych rynkach, zapewniając jednocześnie wartość dodaną i miejsca pracy we wszystkich regionach przybrzeżnych UE. Aby sprostać wyzwaniom stojącym przed sektorem transportu morskiego, takim jak nieefektywność zrównoważonego transportu i łańcucha logistycznego, zasadnicze znaczenie ma wdrażanie działań określonych w komunikacie pt. „Porty: motor wzrostu” w parze z niniejszym rozporządzeniem. Złożoność administracyjnych procedur odpraw celnych, która powoduje opóźnienia w portach, stanowi główną przeszkodę dla konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i wydajności unijnych portów.***

Or. en

**Poprawka 100  
Inés Ayala Sender**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(1a) Znaczne uproszczenie procedur celnych może przynieść portom istotne korzyści gospodarcze w odniesieniu do konkurencyjności. Aby uniknąć nieuczciwej konkurencji portów i ograniczyć formalności celne, które mogą poważnie zaszkodzić interesom finansowym Unii, władze portowe muszą uwzględnić odpowiednie, oparte na ocenie ryzyka i efektywne podejście polityczne, aby uniknąć zakłócenia konkurencji. Te procedury powinny być efektywnie i***

*regularnie monitorowane przez Komisję i państwa członkowskie, a Komisja powinna ocenić, czy konieczne jest przedsięwzięcie odpowiednich środków, aby rozwiązać problem nieuczciwej konkurencji.*

Or. en

**Poprawka 101**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1b) Podczas gdy większa przejrzystość finansowa w przypadku portów finansowanych ze środków publicznych jest konieczna, w odniesieniu do prywatnych portów konieczność zapewnienia przejrzystości jest ograniczona, gdyż te porty już są objęte unijnymi przepisami dotyczącymi konkurencji.*

Or. en

**Poprawka 102**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 1 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(1c) Podmioty zarządzające portem powinny nawiązać dialog z klientami i dlatego tworzenie niezależnego organu nadzorującego, który mógłby działać w nadmiernie biurokratyczny sposób, nie jest konieczne.*

**Poprawka 103**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(2) W komunikacie „Akt o jednolitym rynku II – Razem na rzecz nowego wzrostu gospodarczego”<sup>6</sup> Komisja przypomniła, że atrakcyjność transportu morskiego uzależniona jest od dostępności, efektywności i niezawodności usług portowych oraz konieczności rozwiązania kwestii dotyczących przejrzystości finansowania publicznego i opłat portowych, działań na rzecz uproszczenia formalności administracyjnych w portach, **a także przeglądu ograniczeń dotyczących świadczenia usług w portach.**

---

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final z 3.10.2012.

*Poprawka*

(2) W komunikacie „Akt o jednolitym rynku II – Razem na rzecz nowego wzrostu gospodarczego”<sup>6</sup> Komisja przypomniła, że atrakcyjność transportu morskiego uzależniona jest od dostępności, efektywności i niezawodności usług portowych oraz konieczności rozwiązania kwestii dotyczących przejrzystości finansowania publicznego i opłat portowych, działań na rzecz uproszczenia formalności administracyjnych w portach.

---

<sup>6</sup> COM(2012)0573 final z 3.10.2012.

**Poprawka 104**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu

*Poprawka*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich **finansowanych ze środków publicznych** poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników

bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

Or. en

### **Poprawka 105** **Dominique Vlasto**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

*Poprawka*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości i autonomii finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

***Powinno to ponadto pozwolić na zniesienie utrzymujących się barier w wewnątrzspółnotowym transporcie morskim, które stanowią przeszkody w utworzeniu prawdziwego wewnętrznego rynku transportu morskiego.***

Or. fr

## Uzasadnienie

*Działania mające na celu powstanie prawdziwego wewnętrznego rynku transportu morskiego trafiają na bardzo liczne przeszkody utrzymujące się na wewnątrzspółnotowych trasach morskich. Zniesienie tego rodzaju barier celnych, administracyjnych i technicznych powinno być jednym z priorytetowych celów Komisji, bez których jej strategia nie powiedzie się.*

### **Poprawka 106**

**Luis de Grandes Pascual**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości **i autonomii** finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

*Poprawka*

(3) Ułatwienie dostępu do rynku usług portowych na poziomie Unii oraz wprowadzenie przejrzystości finansowej portów morskich poprawi jakość i efektywność usług świadczonych na rzecz użytkowników portu, jak również przyczyni się do stworzenia klimatu bardziej przychylnego dla inwestycji w portach, a tym samym pomoże zredukować koszty dla użytkowników transportu oraz wnieść wkład w promowanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i lepszą integrację transportu morskiego z transportem kolejowym, żeglugą śródlądową i transportem drogowym.

Or. es

### **Poprawka 107**

**Mara Bizzotto**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(3a) W celu zapewnienia większej przejrzystości finansowej, gwarantowanej przez ściślejsze powiązanie metod**

*gromadzenia środków z rodzajami wydatków, podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość dysponowania środkami własnymi określanymi na podstawie natężenia ruchu w danym porcie. Za środki własne uznaje się kwoty dochodu podatkowego pochodzącego z działalności handlowej prowadzonej w danym porcie, a także typowe wpływy z czynności portowych. W ten sposób zostaje wzmocniona europejska zasada pomocniczości przy jednoczesnym ograniczeniu dystrybucji środków rządowych, które w pewnych przypadkach mogłyby zostać uznane za pomoc państwa.*

Or. it

**Poprawka 108**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do

*Poprawka*

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do



innych portów. *Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.*

innych portów.

Or. es

**Poprawka 109**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1% całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono **wyłącznie** zastosowanie do portów **morskich** transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1% całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. **Zakres jego stosowania powinien w odpowiednich przypadkach być ograniczony do portów otrzymujących istotne wsparcie ze środków publicznych.** Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane

do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W przypadku gdy porty konkurują ze sobą na wolnym rynku, nie polegając na dotacjach, presja konkurencyjna jest wystarczająca, aby zapewnić efektywne świadczenie usług wewnątrzportowych i ustalanie stawek dla klientów w rynkowy i konkurencyjny sposób, przy uwzględnieniu ochrony przewidzianej w zwykłym prawie konkurencji.*

**Poprawka 110**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Szczególny charakter organizacji i zadań wykonywanych przez podmioty zarządzające portem, a także ogromne zróżnicowanie portów europejskich uniemożliwiają wszelkie działania ujednolicające na szczeblu europejskim i ograniczają ich zasadność. Z tego względu konieczne jest uznanie kompetencji państw członkowskich w kwestii określania modelu zarządzania ich portami, z należytym uwzględnieniem specyfiki i charakteru każdego z portów oraz obowiązujących przepisów krajowych, co nie może stanowić przeszkody dla przestrzegania postanowień Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w dziedzinie stosowania reguł konkurencji i przejrzystości finansowej.***

Or. fr

## Uzasadnienie

*Dyskusyjny charakter wyboru rozporządzenia w świetle bardzo licznych rozbieżności w sytuacji geograficznej i typologicznej portów oraz przepisów krajowych wymaga przypomnienia zasady, że zarządzanie portami podlega obecnie i będzie podlegać w przyszłości kompetencjom państw członkowskich. Te kompetencje krajowe, które są niezbędne, aby uwzględnić specyfikę lokalną, nie są postrzegane jako przeszkoda w przestrzeganiu reguł konkurencji i przejrzystości ustanowionych w Traktatach.*

### **Poprawka 111 Carlo Fidanza**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(5a) Usługi pilotażu, holowania i cumowania to niezbędny element środków umożliwiających bezpieczny tranzyt, manewrowanie i obecność statków w portach, leżący w interesie użytkowników usług, społeczności portowej i całej lokalnej społeczności. Usługi te można lepiej określić jako usługi techniczno-morskie, których wspólną cechą jest zapewnianie użytkownikom profesjonalnych zasobów ludzkich i odpowiedniego sprzętu na najlepszych warunkach gospodarczych. Właściwy organ powinien w szczególności zapewnić bezpieczną nawigację i cumowanie statków w porcie oraz ochronę w razie potrzeby lub w sytuacji wyjątkowej.*

Or. en

### **Poprawka 112 Karim Zéribi**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Usługi pilotażu, zacumowania i odcumowania oraz holowania są usługami techniczno-wodnymi, które mają cechy usługi publicznej, takie jak powszechność i ciągłość usługi, regulacja i nadzór przez organ publiczny, spełnianie wymogów związanych z interesem publicznym, które odnoszą się do bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Cechy te stanowią uzasadnienie wprowadzenia przez niektóre państwa członkowskie specjalnych ram prawnych regulujących działalność dostawców tych usług oraz ich wykluczenie z zakresu zastosowania rozdziału II niniejszej dyrektywy.***

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Dyrektywa powinna uwzględniać specyfikę usług pilotażu, zacumowania i odcumowania oraz holowania, a zwłaszcza ich ścisłe powiązanie z ochroną i bezpieczeństwem morskim oraz ochroną środowiska.*

**Poprawka 113  
Tanja Fajon**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Wszyscy dostawcy usług portowych powinni zawsze działać w interesie publicznym, w szczególności w zakresie obowiązywania niniejszego rozporządzenia.***

Or. en

**Poprawka 114**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 5 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5a) Zgodnie z protokołem 26 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej niniejsze rozporządzenie nie podważa kompetencji państw członkowskich do organizacji usług objętych niniejszym rozporządzeniem, jako usług o charakterze nieekonomicznym świadczonych w interesie ogólnym.***

Or. nl

**Poprawka 115**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 5 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(5b) Usługi zacumowania i odcumowania są usługami techniczno-wodnymi, które mają cechy usługi publicznej, takie jak powszechność i ciągłość usługi, regulacja i nadzór przez organ publiczny, spełnianie wymogów związanych z interesem publicznym, które odnoszą się do bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska. Cechy te zostały przypisane usługom odcumowania i zacumowania przez Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z dnia 18 czerwca 1998 r. w sprawie C-266/96 Corsica Ferries France.***

Or. fr

## Uzasadnienie

*Dyrektywa powinna uwzględniać specyfikę usług zacumowania i odcumowania, zwłaszcza przypisywane im cechy usługi publicznej, które zostały uznane przez Trybunał Sprawiedliwości UE.*

**Poprawka 116**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 5 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(5b) Niniejsze rozporządzenie nie narusza różnych modeli zarządzania portami w państwach członkowskich, jeżeli spełniają one reguły dotyczące dostępu do rynku i przejrzystości finansowej, i ma zastosowanie bez względu na podział kompetencji między władzami i podmiotami zarządzającymi portami w państwach członkowskich.*

Or. nl

**Poprawka 117**  
**Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 5 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(5c) Z uwagi na związek między usługami techniczno-morskimi a bezpieczeństwem morskim i ochroną środowiska w ustawodawstwie krajowym państw członkowskich można przewidzieć ramy regulacyjne umożliwiające kierowanie powiązаныmi dostawcami usług i sprawowanie nad nimi kontroli, koordynując ich działania i przyjmując szczegółowe przepisy dotyczące*

**Poprawka 118**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym *stosowne wydaje się* na tym etapie *zrezygnowanie z uregulowania* tej kwestii na poziomie unijnym *oraz pozostawienie* państwom członkowskim *swobody* regulowania kwestii samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.

*Poprawka*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym na tym etapie *uregulowanie* tej kwestii na poziomie unijnym *nie jest stosowne; należy na razie pozostawić* państwom członkowskim *swobodę* regulowania kwestii samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.

**Poprawka 119**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym stosowne *wydaje się* na tym etapie *zrezygnowanie z uregulowania* tej kwestii na poziomie unijnym *oraz pozostawienie* państwom członkowskim *swobody* regulowania kwestii samorealizacji usług portowych. *Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.*

*Poprawka*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia ewentualnych negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym *nie jest* stosowne na tym etapie *uregulowanie* tej kwestii na poziomie unijnym; *zamiast tego należy pozostawić* państwom członkowskim *swobodę* regulowania kwestii samorealizacji usług portowych.

Or. en

**Poprawka 120**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6**



*Tekst proponowany przez Komisję*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia *ewentualnych* negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym stosowne wydaje się *na tym etapie* zrezygnowanie z uregulowania tej kwestii na poziomie unijnym oraz *pozostawienie państwom członkowskim swobody regulowania* kwestii samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.

*Poprawka*

(6) Samorealizacja usługi, która pociąga za sobą zatrudnianie przez przedsiębiorstwa żeglugowe lub dostawców usług portowych personelu według własnego wyboru oraz samodzielne zapewnianie usług portowych, regulowana jest w wielu państwach członkowskich z powodów bezpieczeństwa lub ze względów społecznych. Zainteresowane strony, z którymi Komisja konsultowała się podczas przygotowywania wniosku, podkreślały, że wprowadzenie ogólnego dopuszczenia samorealizacji usługi na szczeblu unijnym wymagać będzie ustanowienia dodatkowych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i kwestii społecznych w celu uniknięcia *wszelkich* negatywnych skutków w tych dziedzinach. W związku z tym stosowne wydaje się zrezygnowanie z uregulowania tej kwestii na poziomie unijnym oraz *potwierdzenie kompetencji i odpowiedzialności państw członkowskich, jeśli chodzi o zbadanie, czy stosowne jest regulowanie* kwestii samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Doprecyzowanie redakcyjne.*

**Poprawka 121**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6 a (nowy)**

**(6a) Zgodnie z protokołem 26 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej zapisy niniejszego rozporządzenia w żaden sposób nie naruszają kompetencji państw członkowskich do zapewniania lub organizowania działań i usług zawartych w niniejszym rozporządzeniu, jako usług nieekonomicznych świadczonych w interesie ogólnym. W rezultacie państwa członkowskie i właściwe organy zachowują kompetencje do organizowania tych działań i usług na zasadach gospodarczych lub niegospodarczych.**

Or. nl

#### Uzasadnienie

*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.”*

#### Poprawka 122

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6b) Niniejsze rozporządzenie nie narzuca określonego modelu zarządzania portem, który przyznawałby organowi zarządzającemu portem określony status, rolę lub misję. Dopórki będą respektowane reguły związane z dostępem do rynku i przejrzystością, istniejące w państwach członkowskich modele zarządzania portami, ustanowione przez prawodawstwo krajowe, nadal mogą funkcjonować. Odnosi się to również do modeli, w których prawa i obowiązki związane z zarządzaniem portem delegowane są (innym) organom, które czuwają nad interesem ogólnym w porcie.***

Or. nl

*Uzasadnienie*

*Rozporządzenie musi pozostać neutralne wobec różnych modeli zarządzania: publicznych lub prywatnych, centralnych lub zdecentralizowanych, z mniej lub bardziej delegowanymi kompetencjami. Niektóre państwa członkowskie wprowadziły określone prawodawstwo krajowe lub regionalne ze szczegółowymi ramami regulacyjnymi. Nie zawsze chodzi w nich o to, by organy zarządzające działały (wyłącznie) jako podmioty komercyjne, ale również o to, by zarządzanie portem zostało skoncentrowane na interesie ogólnym i wartości dodanej szeroko pojętego regionu.*

**Poprawka 123**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 6 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(6c) W niektórych modelach zarządzania portem organy zarządzające, jako właściwe organy, obciążone są***

*wykonywaniem (określonych) praw i obowiązków. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie bez względu na fakt, czy państwo członkowskie samo działa jako właściwy organ, czy też podmiot zarządzający w nim portem posiada uprawnienia do działania jako właściwy organ.*

Or. nl

### *Uzasadnienie*

*W art. 8 pkt 3 wniosku w sprawie rozporządzenia Komisja Europejska uznaje możliwość, że właściwym organem (jak wskazano w różnych fragmentach wniosku w sprawie rozporządzenia) może być podmiot zarządzający portem. Mimo to z innych artykułów nie wynika jasno, czego to dotyczy – stąd jednoznaczna informacja w motywach rozporządzenia.*

### **Poprawka 124 Carlo Fidanza**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być **ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących** kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, **oraz** niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.

##### *Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być **jasno zdefiniowane i dotyczyć między innymi** kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, niezbędnego sprzętu, **dostępności usługi, spełniania wymogów dotyczących bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa portu lub jednego z wejść do tego portu, jego obiektów, sprzętu, personelu, a także poszanowania wymogów środowiskowych**, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne,

obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.

Or. en

**Poprawka 125**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem, podmiot zarządzający portem **powinien** mieć możliwość **wymagania od** dostawców usług portowych **wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne** do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny **być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych** operatorów, w tym w zakresie szkoleń, **oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.**

*Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem **musi** mieć możliwość **nakładania na** dostawców usług portowych **minimalnych wymogów niezbędnych** do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny **obejmować między innymi kwalifikacje zawodowe** operatorów, w tym w zakresie szkoleń, **a także przestrzeganie układów zbiorowych i krajowych norm socjalnych mających zastosowanie do danej usługi, niezbędny sprzęt, przestrzeganie wymogów w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego, ochrony portów i wymogów w dziedzinie środowiska.**

Or. fr

**Poprawka 126**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem

*Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego, **zgodnego ze standardami socjalnymi** i przyjaznego dla środowiska

powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.

zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych **oraz od ich podwykonawców** wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.

***Usługodawcy mogą prowadzić działalność wyłącznie przy uwzględnieniu wszystkich wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska oraz przy zastosowaniu wszystkich regulacji prawa pracy i taryfowych.***

Or. de

#### *Uzasadnienie*

*Wg danych Komisji Europejskiej w europejskich portach morskich zatrudnionych jest ok. 110.000 ludzi. Liczba ta w rzeczywistości może być nawet wyższa. Jest nieodzowne, aby właściwe organy kierownicze portu kontrolowały także przestrzeganie standardów socjalnych, a także wymogów bezpieczeństwa i ochrony środowiska.*

#### **Poprawka 127 Brian Simpson**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne

##### *Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego, przyjaznego dla środowiska i **społeczeństwa** zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają

do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, **oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.**

oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, sprzętu **koniecznego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej oraz zgodności z wymogami w zakresie bezpieczeństwa morskiego i bezpieczeństwa portu, spełniania lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie środowiska, dobrej reputacji dostawcy usług portowych w zakresie stosowania się do norm socjalnych w odniesieniu do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników i poszanowania ich praw pracowniczych.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Obok kwalifikacji zawodowych, sprzętu, bezpieczeństwa morskiego i kwestii środowiskowych przy wyborze usługodawcy należy również uwzględnić dobrą reputację w odniesieniu do poszanowania norm socjalnych.*

#### **Poprawka 128 Georges Bach**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego

##### *Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego, przyjaznego dla środowiska i **społeczeństwa** zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych, **w tym podwykonawców**, wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane

zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, ***o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.***

minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, ***zgodności z wymogami w zakresie bezpieczeństwa morskiego, poszanowania wymogów środowiskowych, przestrzegania przez dostawcę praw socjalnych i pracowniczych, w tym wdrażania przepisów i porozumień dotyczących ochrony zdrowia i bezpieczeństwa pracowników.***

Or. en

## Poprawka 129 Jutta Steinruck

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, ***oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.***

*Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego, przyjaznego dla środowiska i ***społeczeństwa*** zarządzania portem podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych, ***w tym podwykonawców,*** wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, sprzętu ***koniecznego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej oraz zgodności z wymogami w zakresie bezpieczeństwa morskiego, poszanowania wymogów środowiskowych, dobrej reputacji dostawcy w zakresie przestrzegania praw socjalnych i pracowniczych, w tym wdrażania przepisów i porozumień dotyczących***



**Poprawka 130**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem **podmiot zarządzający portem powinien mieć możliwość wymagania od dostawców** usług portowych **wykazania**, iż spełniają **oni** minimalne wymogi niezbędne do realizacji **usługi** w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, **w tym w zakresie szkoleń, oraz niezbędnego sprzętu, o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.**

*Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem **dostawcy** usług portowych **muszą zagwarantować**, iż spełniają minimalne wymogi niezbędne do realizacji **usług** w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, sprzętu **niezbędnego do świadczenia jednostronnej usługi portowej oraz zgodności z wymogami w zakresie bezpieczeństwa morskiego. Warunki te powinny uwzględniać wymogi środowiskowe, a także krajowe normy socjalne.**

***Te wymogi minimalne, które obejmują normy środowiskowe i socjalne, powinny być określone na szczeblu krajowym i weryfikowane w każdym porcie przez odpowiedni podmiot zarządzający.***

*Uzasadnienie*

*Bezpieczeństwo morskie i kwestie środowiskowe nie mogą być uważane za uzasadnienie organizacji samych usług portowych. Bez względu na sposób organizacji usług portowych należy zagwarantować przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa i środowiska. Wszystkie wymogi minimalne dotyczące usług należy określić na szczeblu krajowym, aby uniknąć ich rozbieżnego lub nieuczciwego stosowania.*

**Poprawka 131**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem, podmiot zarządzający portem **powinien** mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz **niezbędnego** sprzętu, **o ile wymogi te są przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do świadczenia usługi portowej.**

*Poprawka*

(7) W interesie efektywnego, bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska zarządzania portem podmiot zarządzający portem **musi** mieć możliwość wymagania od dostawców usług portowych wykazania, iż spełniają oni minimalne wymogi niezbędne do realizacji usługi w odpowiedni sposób. Wspomniane minimalne wymogi powinny być ograniczone do wyraźnie określonego zbioru warunków dotyczących kwalifikacji zawodowych operatorów, w tym w zakresie szkoleń, oraz sprzętu **niezbędnego do świadczenia wysokiej jakości usług portowych w sposób ciągły, a także przestrzegania wymogów w dziedzinie ochrony i bezpieczeństwa morskiego. Warunki te muszą również uwzględniać wymogi środowiskowe, a także krajowe normy socjalne.**

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Przestrzeganie wymogów minimalnych nie jest dobrowolne lub drugorzędne, lecz musi być niezbędną przesłanką świadczenia usługi portowej. Zapis o zapewnieniu ciągłości i jakości usług portowych uzupełnia poprawkę sprawozdawcy.*

**Poprawka 132**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 7 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(7a) Każdy dostawca usług, a zwłaszcza nowe podmioty wchodzące na rynek, powinien wykazać się zdolnością do obsługi minimalnej liczby statków przez własny personel oraz przy użyciu własnego sprzętu. Dostawcy muszą zachować zgodność z odpowiednimi przepisami i regulacjami, w tym z obowiązującymi przepisami prawa pracy, obowiązującymi układami zbiorowymi oraz obowiązującymi w portach wymogami w zakresie jakości.***

Or. en

### **Poprawka 133 Giommaria Uggias**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(10) Ponieważ porty obejmują ograniczone obszary geograficzne, dostęp do rynku może w niektórych przypadkach podlegać ograniczeniom związanym z niedoborem dostępnej powierzchni lądowej lub w przypadku, gdy grunt jest zastrzeżony dla określonego rodzaju działalności zgodnie z formalnym planem rozwoju, który określa w przejrzysty sposób użytkowanie gruntów, oraz z odpowiednimi przepisami krajowymi, odnoszącymi się np. do celów zagospodarowania przestrzennego.

(10) Ponieważ porty obejmują ograniczone obszary geograficzne, dostęp do rynku może w niektórych przypadkach podlegać ograniczeniom związanym z niedoborem dostępnej powierzchni lądowej lub w przypadku, gdy grunt jest zastrzeżony dla określonego rodzaju działalności zgodnie z formalnym planem rozwoju, który określa w przejrzysty sposób użytkowanie gruntów, oraz z odpowiednimi przepisami krajowymi, odnoszącymi się np. do celów zagospodarowania przestrzennego ***na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym.***

Or. it

**Poprawka 134**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 10 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(10a) Ze względu na duże różnice w wielkości portów przy ograniczaniu liczby dostawców usług portowych należy także uwzględnić zdolność ekonomiczną i ilość miejsca dostępnego dla operacji na wodzie. Ponadto należy umożliwić ograniczenie dostępu do rynku, aby zapewnić bezpieczne i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.*

Or. en

**Poprawka 135**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(12) Aby zapewnić otwartość i przejrzystość, procedura selekcji dostawców usług portowych i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej, a pełna dokumentacja powinna być udostępniana zainteresowanym stronom.

(12) Aby zapewnić otwartość i przejrzystość **w portach finansowanych ze środków publicznych**, procedura selekcji dostawców usług portowych i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej, a pełna dokumentacja powinna być udostępniana zainteresowanym stronom.

Or. en

**Poprawka 136**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(13) Procedura selekcji dostawców usług portowych, w przypadku gdy ogranicza się ich liczbę, powinna uwzględniać zasady i podejście określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji]<sup>7</sup>, w tym próg oraz metodę ustalania wartości zamówień, jak również definicję istotnych modyfikacji oraz elementy dotyczące czasu trwania umowy.**

**skreślony**

---

<sup>7</sup> **Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji [(COM(2011) 897 final]**

Or. de

#### *Uzasadnienie*

*Motyw 13 odnosi się do dyrektywy koncesyjnej. Jednak dyrektywa ta nie tylko nie została jeszcze uchwalona, jej szczegółowa treść nie jest jeszcze nawet dokładnie znana. Dlatego nie można przyjmować odniesień do tej dyrektywy.*

#### **Poprawka 137**

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Motyw 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(13) Procedura selekcji dostawców usług portowych, w przypadku *gdy ogranicza się ich liczbę*, powinna *uwzględniać zasady i podejście określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji]*<sup>7</sup>, w tym *próg oraz metodę ustalania wartości zamówień, jak również definicję istotnych modyfikacji oraz elementy dotyczące czasu trwania umowy.***

**(13) Procedura selekcji dostawców usług portowych, w przypadku *ograniczenia* ich *liczby*, powinna *być otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron i powinna być przejrzysta i niedyskryminująca.***

---

<sup>7</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie

---

<sup>7</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie

udzielania koncesji [(COM(2011) 897  
final]

udzielania koncesji [(COM(2011)0897  
final)].

Or. en

**Poprawka 138**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) ***Odwołanie się do*** obowiązków świadczenia usługi publicznej, ***prowadzące do ograniczenia*** liczby dostawców usług portowych, ***może być uzasadnione jedynie*** ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników.

*Poprawka*

(14) ***Państwa członkowskie muszą mieć możliwość nałożenia*** obowiązków świadczenia usługi publicznej ***mogących uzasadnić ograniczenie*** liczby dostawców usług portowych ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników, ***ochrony i bezpieczeństwa morskiego oraz ochrony środowiska.***

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Państwa członkowskie muszą koniecznie mieć możliwość nakładania obowiązku świadczenia usługi publicznej, również w dziedzinie ochrony i bezpieczeństwa morskiego oraz ochrony środowiska. Obowiązek taki może uzasadniać ograniczenie liczby dostawców usług.*

**Poprawka 139**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) Odwołanie się do obowiązków świadczenia usługi publicznej, prowadzące do ograniczenia liczby dostawców usług portowych, może być uzasadnione **jedynie** ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników.

*Poprawka*

(14) Odwołanie się do obowiązków świadczenia usługi publicznej, prowadzące do ograniczenia liczby dostawców usług portowych, może być uzasadnione ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników **dzięki ofercie bezpiecznych i ekologicznych usług portowych, spełniających standardy socjalne i wymogi zrównoważonego rozwoju.**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Istnieje bezwzględna konieczność stworzenia wymogów dla usług portowych.*

**Poprawka 140**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) **Odwołanie się do** obowiązków świadczenia usługi publicznej, **prowadzące do ograniczenia** liczby dostawców usług portowych, **może być uzasadnione jedynie** ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników.

*Poprawka*

(14) **Państwa członkowskie powinny być uprawnione do nakładania** obowiązków świadczenia usługi publicznej, **co może uzasadniać ograniczenie** liczby dostawców usług portowych ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok bądź przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników, **bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.**

**Poprawka 141**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 14**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) *Odwołanie się do* obowiązków świadczenia usługi publicznej, ***prowadzące do ograniczenia*** liczby dostawców usług portowych, ***może być uzasadnione jedynie*** ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok  ***bądź***  przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników.

*Poprawka*

(14) ***Państwa członkowskie muszą mieć możliwość nałożenia*** obowiązków świadczenia usługi publicznej ***w dziedzinie usług portowych w celu ograniczenia*** liczby dostawców usług ze względu na interes publiczny polegający na zapewnieniu osiągalności usług portowych dla wszystkich użytkowników, dostępności usług portowych przez cały rok ***i na całym obszarze portu,*** przystępności usług portowych dla określonej kategorii użytkowników, ***ochrony i bezpieczeństwa morskiego oraz zrównoważonego dla środowiska funkcjonowania portu.***

Or. fr

**Poprawka 142**  
**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(16) Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza możliwości przyznawania przez właściwe organy rekompensaty za realizację obowiązków świadczenia usługi publicznej, pod warunkiem że jest ona zgodna ze stosownymi przepisami w zakresie pomocy państwa. W przypadku gdy obowiązek świadczenia usługi publicznej kwalifikuje się jako usługa

*Poprawka*

(16) Niniejsze rozporządzenie nie wyklucza możliwości przyznawania przez właściwe organy rekompensaty za realizację obowiązków świadczenia usługi publicznej, pod warunkiem że jest ona zgodna ze stosownymi przepisami w zakresie pomocy państwa. ***Przepisy te należy stosować z uwzględnieniem szczególnych uwarunkowań dotyczących***



świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, należy zapewnić zgodność z decyzją Komisji z dnia 20 listopada 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanych do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym<sup>8</sup>, rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym<sup>9</sup> oraz zasadami ramowymi Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 7 z 11.1.12, s. 3.

<sup>9</sup> Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8.

<sup>10</sup> Dz.U. C 8 z 11.1.2012.

**portów, na przykład na obszarach wyspiarskich, oraz trudności gospodarczych związanych z poważnymi brakami w zakresie infrastruktury.** W przypadku gdy obowiązek świadczenia usługi publicznej kwalifikuje się jako usługa świadczona w ogólnym interesie gospodarczym, należy zapewnić zgodność z decyzją Komisji z dnia 20 listopada 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanych do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym<sup>8</sup>, rozporządzeniem Komisji (UE) nr 360/2012 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy de minimis przyznawanej przedsiębiorstwom wykonującym usługi świadczone w ogólnym interesie gospodarczym<sup>9</sup> oraz zasadami ramowymi Unii Europejskiej dotyczącymi pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Dz.U. L 7 z 11.1.2012, s. 3.

<sup>9</sup> Dz.U. L 114 z 26.4.2012, s. 8.

<sup>10</sup> Dz.U. C 8 z 11.1.2012.

Or. it

#### *Uzasadnienie*

*Mając na uwadze, że celem rozporządzenia jest modernizacja sieci portów, nie można pominąć faktu, że wiele portów ma braki w zakresie infrastruktury. Często braków tych nie można rozwiązać w ramach rynku i konieczne jest wsparcie ze strony państwa.*

**Poprawka 143**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) **Podmiot zarządzający portem** nie **powinien** wprowadzać dyskryminacji pomiędzy dostawcami usług portowych, w szczególności na korzyść przedsiębiorstwa lub podmiotu, w których posiada interes.

*Poprawka*

(17) **Władze portowe** nie **powinny** wprowadzać dyskryminacji pomiędzy dostawcami usług portowych, w szczególności na korzyść przedsiębiorstwa lub podmiotu, w których posiada interes.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Termin „Managing body of the port” powinien być tłumaczony nie jako „podmiot zarządzający portem”, lecz jako „władze portowe”, ponieważ ten pierwszy termin może nadać zupełnie inne znaczenie artykułom, w których występuje.*

**Poprawka 144**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub bezpośredniego powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym

*Poprawka*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub bezpośredniego powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym

Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać kontroli *ze strony niezależnego organu nadzorującego*.

Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać *niezależnej* kontroli.

Or. en

## Poprawka 145 Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub *bezpośredniego* powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno

*Poprawka*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ, *np. pilotów*, lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach *morskich* TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się

ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać kontroli *ze strony niezależnego organu nadzorującego*.

tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać *niezależnej* kontroli.

Or. en

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

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub *bezpośredniego* powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego

*Poprawka*

(18) **Podmiot zarządzający portem lub** właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego

operatora powinny podlegać *kontroli ze strony niezależnego organu nadzorującego*.

operatora powinny podlegać *niezależnemu organowi nadzorującemu*.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem powinien być właściwym organem w porcie.*

### **Poprawka 147**

**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

### **Motyw 18**

#### *Tekst proponowany przez Komisję*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub bezpośredniego powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. ***Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego***

#### *Poprawka*

(18) Właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub bezpośredniego powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni.

*operatora powinny podlegać kontroli ze strony niezależnego organu nadzorującego.*

Or. pl

**Poprawka 148**  
**Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(18a) Usługi pilotażowe mają istotne znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego i przyczyniają się do ochrony środowiska. Dostawcy usług pilotażowych powinni zachować pewną niezależność od użytkowników portu przy podejmowaniu decyzji mających wpływ na bezpieczeństwo i środowisko. W tym kontekście wprowadzenie ograniczeń dotyczących ilości dostawców usług pilotażowych i świadczenia tych usług przez operatorów wewnętrznych może być uzasadnione ze względu na obowiązek świadczenia usługi publicznej.*

Or. en

**Poprawka 149**  
**Brian Simpson**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze

rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, **właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich **i nie narusza art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, na mocy którego pracownicy mają prawo do rokowań i działań zbiorowych**. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, **podmioty zarządzające portem wymagają** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem powinien być zobowiązany do wymagania stosowania dyrektywy 2001/23/WE. Ponadto należy respektować prawo do działań zbiorowych.*

### **Poprawka 150 Philippe De Backer**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na

##### *Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na

stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich, **pod warunkiem że te przepisy są zgodne z postanowieniami Traktatu UE**. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. en

## Poprawka 151 Georges Bach

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie **ma** wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, **właściwy organ powinien mieć możliwość wymagania** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów

*Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować **pełne** uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie **powinno mieć** wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. **Niniejsze rozporządzenie powinno być zgodne z art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej**. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług



dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

portowych, **państwo członkowskie powinno wymagać** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. en

## **Poprawka 152** **Dominique Vlasto**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Motyw 19**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien **mieć możliwość wymagania** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

*Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien **wymagać** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. fr

### Uzasadnienie

Zgodnie z poprawką 53 sprawozdawcy należy uściślić, że przestrzeganie przez nowego operatora portowego dyrektywy 2001/23/WE jest obowiązkiem, a nie zwykłą możliwością.

## Poprawka 153 Sabine Wils

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

#### Tekst proponowany przez Komisję

(19) Państwa członkowskie powinny **zachować uprawnienia** do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ **powinien** mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz. U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

#### Poprawka

(19) Państwa członkowskie powinny **uzyskać pełen zakres uprawnień** do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie ma wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ **musi obecnie i w przewidywalnej przyszłości** mieć możliwość wymagania od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz. U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. de

## Uzasadnienie

*Sformułowania proponowane przez Komisję są zbyt mało wiążące.*

### Poprawka 154

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

*Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie *ma* wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien *mieć możliwość wymagania* od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

*Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie *powinno mieć* wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich ***oraz powinno być w pełni zgodne z art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej***. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien *wymagać* od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Or. en

### Poprawka 155

**Kathleen Van Brempt**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 20**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeladunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeladunkowych i usług pasażerskich, a państwa członkowskie powinny zachować swobodę podejmowania decyzji o ewentualnym stosowaniu przepisów tego rozdziału do tych dwóch kategorii usług. Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeladunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.*

*skreślony*

Or. nl

*Uzasadnienie*

*Punktem wyjścia w tym motywie jest to, że koncesja domeny publicznej objęta jest dyrektywą w sprawie koncesji, co nie jest prawdą.*

**Poprawka 156**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 20**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(20) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i usług pasażerskich, **a państwa członkowskie powinny zachować swobodę podejmowania decyzji o ewentualnym stosowaniu przepisów tego rozdziału do tych dwóch kategorii usług.** Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.

*Poprawka*

(20) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i usług pasażerskich. Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.

Or. en

**Poprawka 157**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 20**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(20) ***W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II***

*Poprawka*

(20) ***Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do pogłębiania, obsługi portowych urządzeń odbiorczych, cumowania, holowania, a także pilotażu.***

*niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeladunkowych i usług pasażerskich, a państwa członkowskie powinny zachować swobodę podejmowania decyzji o ewentualnym stosowaniu przepisów tego rozdziału do tych dwóch kategorii usług. Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeladunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.*

Or. de

#### *Uzasadnienie*

*Nie może być mowy o uchwaleniu odniesień do dyrektywy koncesyjnej, ponieważ nie została ona jeszcze uchwalona, a jej treść nie jest znana co do szczegółów. Dostawcy usług przeladunkowych i terminalowych usług pasażerskich są wyłączeni z wniosku w sprawie rozporządzenia. Jednak usługi w zakresie pogłębiania, obsługi portowych urządzeń odbiorczych i pilotażu zostały ujęte w art. 1 wbrew rozwiązaniom systemowym. Jak już stwierdziła wyższa izba niemieckiego parlamentu, usługi te w ogóle nie powinny znaleźć się w tym rozporządzeniu i należy je usunąć.*

**Poprawka 158**  
**Brian Simpson**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) Pilotaż, holowanie i cumowanie to niezbędne, jedyne w swoim rodzaju i wyspecjalizowane usługi dla żeglugi morskiej, których otwarcie na konkurencję zagrozi bezpieczeństwu morskemu, ochronie środowiska i***

*efektywnemu funkcjonowaniu portów. Dlatego należy je wyłączyć z zakresu przepisów dotyczących dostępu do rynku zawartych w rozdziale II niniejszego rozporządzenia.*

Or. en

**Poprawka 159**  
**Spyros Danellis**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20a) Usługi pilotażowe są najczęściej świadczone przez jeden podmiot ze względu na ich efektywność i kwestię bezpieczeństwa. Niemniej jednak należy uwzględnić odpowiednie zastrzeżenia, aby ta usługa portowa była zlecana przy uwzględnieniu również przejrzystości i oszczędności kosztowej. Państwa członkowskie mogą również zdecydować się na zastosowanie odstępstwa przez dwa lata, aby przygotować mechanizmy zapewniania bezpieczeństwa i mechanizmy przetargowe dotyczące tej istotnej usługi.*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Państwom członkowskim należy dać dodatkowe dwa lata, aby wdrożenie przepisów art. 7 nastąpiło bezproblemowo i nie wpłynęło na efektywność i bezpieczeństwo świadczenia tej usługi.*

**Poprawka 160**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 20 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(20a) Specyficzny charakter techniczno-wodnych usług pilotażu, zacumowania i odcumowania oraz holowania, a także ich współzależność z dobrą organizacją i zrównoważeniem wszystkich operacji portowych, uzasadniają uznanie tych usług za usługi publiczne i zwolnienie ich z przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia dotyczących dostępu do rynku. Konieczność zagwarantowania ochrony i bezpieczeństwa morskiego osób i instalacji portowych, a także ochrony środowiska wiąże się z uprawnieniem państwa członkowskiego lub podmiotu zarządzającego portem do przyznania wyłącznych praw dostawcom usług pilotażu, holowania oraz odcumowania i zacumowania, którzy podlegają wymogowi zapewnienia ciągłości tych usług we wszystkich okolicznościach, na całym obszarze portu, bez względu na rodzaj statku.*

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Ze względu na ich charakter i związek z bezpieczeństwem i ochroną środowiska żadne operacje i usługi portowe wykonywane między przejściem kontroli nad statkiem przez pilota do momentu cumowania nie mogą podlegać polityce handlowej, która nie uwzględnia wykonywania usługi publicznej przez danych dostawców usług.*

**Poprawka 161  
Inés Ayala Sender**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 21 a (nowy)**



*(21a) Instrument „Łącząc Europę” przewiduje, że porty transeuropejskiej sieci transportowej kwalifikują się do otrzymania pomocy finansowej ze strony UE w trakcie nadchodzącego okresu programowania 2014 – 2020. Z drugiej strony Komisja zamierza ustanowić zmienione ramy dotyczące pomocy przyznawanej portom przez państwa członkowskie i z uwagi na nową dyrektywę w sprawie koncesji, wyznaczającej nowe ramy prawne, które mają wpływ także na usługi portowe, należy wprowadzić do niniejszego rozporządzenia rygorystyczne zasady dotyczące przejrzystości przepływów finansowych, aby uniknąć pojawienia się nieuczciwej konkurencji lub dumpingu w portach UE.*

Or. es

**Poprawka 162**  
**Giommaria Uggias**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(22) Należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia odrębnych rachunków dla działalności **prowadzonej** w ramach jego własności jako podmiotu zarządzającego portem oraz dla działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych, w celu zapewnienia równych warunków działania, przejrzystości w przyznawaniu i wykorzystaniu środków publicznych oraz

*Poprawka*

(22) Należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia odrębnych rachunków dla działalności, **na którą otrzymuje środki publiczne**, w ramach jego własności jako podmiotu zarządzającego portem, oraz dla działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych, w celu zapewnienia równych warunków działania, przejrzystości w przyznawaniu i

uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.

wykorzystaniu środków publicznych oraz uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.

Or. it

**Poprawka 163**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22a) Komisja powinna uściślić pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, uwzględniając niekomercyjny charakter infrastruktury dostępu publicznego i infrastruktury obronnej, zwłaszcza infrastruktury dostępu drogą kolejową i lądową i jej połączeń z krajowym systemem transportowym, infrastruktury niezbędnej do świadczenia usług publicznych na obszarze portu, stanowisk na nabrzeżu i wszelkiej infrastruktury umożliwiającej dostęp do obszaru portu, w tym dostęp z morza, drogi morskie i obiekty obronne. Te rodzaje infrastruktury powinny być dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników w równym stopniu i bez dyskryminacji. Powinny one podlegać tylko odpowiedzialności państwa i zaspokajać ogólne potrzeby ludności.***

Or. fr

*Uzasadnienie*

*W uzupełnieniu do poprawki sprawozdawcy należy dodać do wykazu infrastruktury stanowiska na nabrzeżu, ponieważ stanowią one istotną część infrastruktury portowej.*

**Poprawka 164**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22a) Ze względu na brak jasnych wytycznych dotyczących pomocy państwa dla portów sektor portowy jest poszkodowany z powodu niepewności prawa, ponieważ obecnie stosuje się w nim indywidualne podejście do każdego przypadku. Aby zapewnić większą przejrzystość, Komisja powinna po konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, w tym państwami członkowskimi i władzami portowymi, przedstawić jasne wytyczne dotyczące pomocy państwa dla portów.***

Or. en

**Poprawka 165**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22a) Komisja powinna wyjaśnić pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, z uwzględnieniem niekomercyjnego charakteru infrastruktury dostępu publicznego i infrastruktury obronnej.***

Or. en

**Poprawka 166**  
**Knut Fleckenstein**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(22a) Komisja powinna wyjaśnić pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, biorąc pod uwagę to, że zapewnianie funkcjonowania portów należy do obowiązków państwa w zakresie zaspokajania ogólnych potrzeb obywateli ze względu na ważną rolę, jaką porty odgrywają w gospodarce europejskiej. Dlatego powinny one być wyłączone z systemu regulacji pomocy państwa w zakresie, w jakim spełniają one funkcje publiczne, i powinny być objęte systemem takim, jak system usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym lub przepisami dotyczącymi kosztów infrastruktury podobnymi do tych zawartych w rozporządzeniu nr 1370/2007 w przypadku wszystkich niekomercyjnych działań, takich jak utrzymanie infrastruktury dostępu i infrastruktury obronnej, która jest dostępna dla wszystkich potencjalnych użytkowników na jednakowych i niedyskryminujących warunkach.*

Or. en

**Poprawka 167**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(22a) Komisja powinna jak najszybciej sprecyzować przepisy dotyczące pomocy*

*państwa w odniesieniu do finansowania rozwoju portów zgodnie z zasadami zastosowanymi w decyzji dotyczącej portu lotniczego Lipsk-Halle.*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Pomoc państwa jest powszechnie udzielana portom w całej Europie, a zasady jej udzielania są spójne tylko w niewielkim stopniu. Powoduje to nieefektywną dystrybucję zasobów, zakłócenie konkurencji między sąsiadującymi państwami i marnowanie publicznych pieniędzy.*

**Poprawka 168**  
**Kathleen Van Brempt**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(22a) Komisja powinna wyjaśnić pojęcie „pomocy państwa” w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, z uwzględnieniem niekomercyjnego charakteru infrastruktury dostępu publicznego i infrastruktury obronnej. Obejmuje to infrastrukturę dostępu połączeń kolejowych i drogowych do krajowego systemu transportu, infrastrukturę niezbędną dla obiektów w obszarze portu, a także całą infrastrukturę umożliwiającą dostęp do obszaru portu, w tym dostęp morski, kanały żeglugowe i instalacje obronne. Te rodzaje infrastruktury powinny być dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników na jednakowych i niedyskryminujących warunkach i powinny podlegać odpowiedzialności właściwego organu za spełnienie ogólnych potrzeb społeczeństwa. Komisja musi również liczyć się z dokładną rolą, statutem i misją właściwego organu administracyjnego*

*zarządzającego portem, który otrzymuje wsparcie albo sam go udziela, w ten sposób biorąc pod uwagę różnice, które istnieją między modelami zarządzania, określonymi w motywie 6b (nowym).*

Or. nl

#### *Uzasadnienie*

*Zgadając się ze stwierdzeniem sprawozdawcy Knuta Fleckensteina, zauważamy, że polityka portowa nie może być rozpatrywana bez wzięcia pod uwagę pomysłów na przyznawanie pomocy państwa, które zostają zastosowane lub są rozwijane na rzecz infrastruktury portów. Propozycja dostosowania ma na celu uznanie opracowanych prawnie, dobrze uzasadnionych i przejrzystych, istniejących już, modeli finansowania na poziomie państw członkowskich.*

#### **Poprawka 169 Corien Wortmann-Kool**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(22a) Komisja powinna wyjaśnić pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, z uwzględnieniem niekomercyjnego charakteru infrastruktury dostępu publicznego i infrastruktury obronnej dostępnej dla wszystkich potencjalnych użytkowników na niedyskryminujących warunkach, oraz to, że wchodzi ona w zakres obowiązków państwa w obrębie zaspokajania ogólnych potrzeb obywateli.*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Aby stworzyć portom równe warunki, konieczne są jasne przepisy dotyczące pomocy państwa. Komisja nowelizuje obecnie wytyczne dotyczące pomocy państwa i powinna uwzględnić specyfikę infrastruktury portowej. Rozporządzenie nie będzie zawierać szczegółowych informacji na temat tych przepisów.*

**Poprawka 170**  
**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22a) Zasady pomocy państwa muszą jednak umożliwiać odstępstwa w przypadku pomocy mającej na celu budowę infrastruktury w portach umiejscowionych na wyspach. Należy bowiem uwzględnić ważność portów dla tych obszarów, a zasady pomocy państwa muszą być ponownie rozpatrzone również w świetle ich trudności gospodarczych, które nakładają się na problemy wynikające z niekorzystnych warunków geograficznych.***

Or. it

*Uzasadnienie*

*Mając na uwadze, że celem rozporządzenia jest modernizacja sieci portów, nie można pominąć faktu, że wiele portów ma braki w zakresie infrastruktury. Często braków tych nie można rozwiązać w ramach rynku i konieczne jest wsparcie ze strony państwa. Wyspy są szczególnie silnie uzależnione od swoich połączeń morskich i często przeżywają bardzo poważne trudności gospodarcze.*

**Poprawka 171**  
**Bogusław Liberadzki**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i***

***(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, które nie podlegają efektywnej konkurencji w rozumieniu art. 9 ust. 1 i***

*niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.*

*art. 6 ust. 1, nie powinny być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonych usług i powinny być ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.*

Or. en

## Poprawka 172 Giommaria Uggias

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą **odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego** oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

*Poprawka*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą **określane ze wskazaniem poszczególnych składników, dostosowane do odpowiadających im kosztów** oraz ustalane w sposób przejrzysty i



niedyskryminacyjny.

Or. it

**Poprawka 173**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, *którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych* w rozumieniu *niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one* ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

*Poprawka*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, *które nie podlegają efektywnej konkurencji* w rozumieniu *art. 9 ust. 1 i art. 6 ust. 1, nie powinny być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonych usług i powinny być* ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Or. en

**Poprawka 174**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług

*Poprawka*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług

portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. **To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych** w rozumieniu **niniejszego rozporządzenia**. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. **Opłaty ustalane przez dostawców usług portowych, które nie podlegają efektywnej konkurencji** w rozumieniu **art. 9 ust. 1 i art. 6 ust. 1, nie powinny być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonych usług i powinny być ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny**.

Or. en

## Poprawka 175 Philip Bradbourn

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. **To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia**. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w

*Poprawka*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, **lub przez operatorów wewnętrznych, którzy są w pełni lub częściowo finansowani ze środków publicznych**, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć **w przypadku występowania monopolu lub oligopolu na rynku** oraz z uwagi na fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w

sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Or. en

**Poprawka 176**  
**Knut Fleckenstein**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć **z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować**. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu **niniejszego rozporządzenia**. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane **przez nich** opłaty będą **odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego** oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

*Poprawka*

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane **zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b)** przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, **oraz opłaty stosowane przez dostawców usług pilotażowych, którzy nie podlegają efektywnej konkurencji**, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu **art. 9 ust. 1**. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane opłaty **nie** będą **nieproporcjonalne do wartości ekonomicznej świadczonych usług** oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Or. en

**Poprawka 177**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(23) **Opłaty** z tytułu usług portowych

*Poprawka*

(23) **W stosunku do opłat** z tytułu usług

*stosowane* przez dostawców usług portowych, *którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć z uwagi na ich monopolistyczną lub oligopolistyczną pozycję oraz fakt, że o ich rynek nie można rywalizować. To samo odnosi się do opłat pobieranych przez operatorów wewnętrznych w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą odzwierciedlać normalne warunki rynku właściwego oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.*

portowych *stosowanych* przez dostawców usług portowych należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane przez nich opłaty będą *proporcjonalne do wartości ekonomicznej oferowanych usług i że* będą *one* ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Or. nl

#### *Uzasadnienie*

*W motywie tym Komisja Europejska stwierdza, że ceny ustalane na wolnym rynku z definicji są bardziej uczciwe niż ceny ustalane przez rynek zorganizowany. Niekoniecznie jest to regułą. Nadużycia w zakresie cen możliwe są również na wolnym rynku.*

#### **Poprawka 178 Philip Bradbourn**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(24) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, **każdy indywidualny port** powinien ustalać je w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.

##### *Poprawka*

(24) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, **organ zarządzający portem** powinien ustalać je w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną. **W przypadku gdy organ zarządzający portem jest w pełni lub głównie finansowany ze środków publicznych, takie opłaty ustala się w przejrzysty sposób.**

**Poprawka 179**  
**Phil Bennion**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 24**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(24) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, **każdy indywidualny port** powinien ustalać je w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.

*Poprawka*

(24) Aby zapewnić efektywność opłat za korzystanie z infrastruktury portowej **w każdym porcie, organ zarządzający portem** powinien ustalać je w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.

**Poprawka 180**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 24**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(24) **Aby zapewnić efektywność opłat** za korzystanie z infrastruktury portowej, **każdy indywidualny port powinien ustalać je** w przejrzysty **i niezależny** sposób, zgodnie z **własną** strategią handlowo-inwestycyjną.

*Poprawka*

(24) **Oplaty** za korzystanie z infrastruktury portowej **poszczególnych portów powinny być ustalane** w przejrzysty sposób **zapewniający określony stopień niezależności**, zgodnie z **ich** strategią handlowo-inwestycyjną.

**Poprawka 181**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 25**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(25) **Należy dopuścić możliwość różnicowania opłat** za korzystanie z infrastruktury **w celu promowania żeglugi morskiej** bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. **Powinno** to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

*Poprawka*

(25) **Podmiot zarządzający portem może różnicować opłaty** za korzystanie z infrastruktury **portowej w ramach swojej strategii handlowej. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portu mogą być zróżnicowane na przykład po to, aby promować żeglugę morską** bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. **Może** to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

Or. en

## **Poprawka 182 Philip Bradbourn**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(26) **Należy wprowadzić odpowiednie udogodnienia, aby zagwarantować, że** użytkownicy portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, **sa** regularnie konsultowani na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać

*Poprawka*

(26) Użytkownicy portów **finansowanych ze środków publicznych**, od których wymaga się wnoszenia **tej** opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, **powinni być** regularnie konsultowani na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z

regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji *tych* usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

Or. en

### **Poprawka 183 Philippe De Backer**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(26) Należy **wprowadzić odpowiednie udogodnienia**, aby **zagwarantować, że** użytkownicy portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, **są** regularnie konsultowani na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

*Poprawka*

(26) Należy **zadbać o to**, aby użytkownicy portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, **byli** regularnie konsultowani na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

Or. en

**Poprawka 184**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 27**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(27) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć w każdym państwie członkowskim niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.**

**skreślony**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Taki dodatkowy organ nadzorczy jest całkowicie zbędny i prowadzi jedynie do zwiększenia biurokracji, a tym samym do wzrostu kosztów i nakładów.*

**Poprawka 185**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 27**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(27) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć w każdym państwie członkowskim niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.**

**skreślony**

Or. pl



**Poprawka 186**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 27**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(27) W celu zapewnienia *prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia należy wyznaczyć w każdym państwie członkowskim niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.*

*Poprawka*

(27) W celu zapewnienia *istnienia niezależnego mechanizmu składania skarg należy* w każdym państwie członkowskim *wyznaczyć jeden lub więcej organów niezależnego nadzoru. Można do tego celu wyznaczyć istniejące już organy, takie jak organy ds. konkurencji, sądy, ministerstwa czy departamenty ministerialne niezwiązane z organem zarządzającym portem.*

Or. en

**Poprawka 187**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 27**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(27) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia *należy wyznaczyć w każdym państwie członkowskim niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.*

*Poprawka*

(27) W celu zapewnienia prawidłowego i skutecznego stosowania niniejszego rozporządzenia *każde państwo członkowskie powinno* wyznaczyć niezależny organ nadzorujący, którym może być jeden z istniejących już organów.

Or. ro

**Poprawka 188**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.**

**skreślony**

Or. en

**Poprawka 189**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.**

**skreślony**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Taki dodatkowy organ nadzorczy jest całkowicie zbędny i prowadzi jedynie do zwiększenia biurokracji, a tym samym do wzrostu kosztów i nakładów.*

**Poprawka 190**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się**

**skreślony**

*informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia.*

Or. pl

**Poprawka 191**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia **jednolitego** stosowania **niniejszego rozporządzenia**.

*Poprawka*

(28) Poszczególne niezależne organy nadzorujące powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy oraz współpracować na rzecz zapewnienia **spójnego** stosowania **niniejszej dyrektywy**.

Or. fr

**Poprawka 192**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 28**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(28) Poszczególne **niezależne** organy **nadzorujące** powinny wymieniać się informacjami na temat swojej pracy **oraz współpracować na rzecz zapewnienia jednolitego stosowania niniejszego rozporządzenia**.

*Poprawka*

(28) Poszczególne organy **niezależnego nadzoru** powinny **ze sobą współpracować i** wymieniać się informacjami na temat swojej pracy **w przypadkach dotyczących sporów i skarg transgranicznych**.

Or. en

**Poprawka 193**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(29) W celu uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.**

**skreślony**

Or. en

**Poprawka 194**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29**

(29) W celu **uzupełnienia i zmiany** niektórych, **innych niż istotne**, elementów **niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania** opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw **i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(29) W celu **usprawnienia** niektórych elementów **niniejszej dyrektywy w zakresie** opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, **a w ujęciu ogólnym autostrad morskich przewidzianych w ramach rozporządzenia w sprawie transeuropejskich sieci transportowych**, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków **i** paliw. **Podczas przygotowywania takich aktów delegowanych Komisja uwzględni indeks norm emisji dla statków (Environmental Ship Index), a także postępy osiągnięte dzięki światowej inicjatywie portów na rzecz klimatu (World Ports Climate Initiative, WPCI). Klasyfikacje te powinny stanowić podstawę dla zróżnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury, jednakże nie mogą one podważać kompetencji właściwych organów portowych w zakresie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja **Europejska** powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. fr

**Poprawka 195**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(29) W celu **uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych**, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii **oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu**, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw **i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

*Poprawka*

(29) W celu wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych **międzynarodowych** klasyfikacji statków i paliw. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

**Poprawka 196**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(29) W celu **uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w**

*Poprawka*

(29) W celu wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii należy przekazać Komisji

*szczegółności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych*, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii *oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu*, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw *i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej*. *Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów*. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków *i* paliw. *Przy przyjmowaniu takich aktów delegowanych Komisja powinna uwzględnić indeks norm emisji dla statków (Environmental Ship Index, ESI) i postępy osiągnięte przez światową inicjatywę portów na rzecz klimatu (World Ports Climate Initiative, WPCI)*. *Klasyfikacje te i wspólne wytyczne dotyczące opłat środowiskowych powinny służyć jedynie za podstawę umożliwiającą zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury portowej i nie powinny wpływać na prawo podmiotu zarządzającego portem do niezależnego określania poziomu tych opłat, zgodnie z obowiązującymi przepisami*. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

**Poprawka 197**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 29**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(29) W celu *uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych*, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii *oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do*

*Poprawka*

(29) W celu wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków *i* paliw. *Przy przyjmowaniu takich aktów delegowanych Komisja powinna*

**promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu**, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw **i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania** opłat za korzystanie z infrastruktury **portowej**. **Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

**uwzględniać indeks norm emisji dla statków (Environmental Ship Index, ESI) i postępy osiągnięte przez światową inicjatywę portów na rzecz klimatu (World Ports Climate Initiative, WPCI).** **Powyższe klasyfikacje powinny służyć jedynie za podstawę umożliwiającą zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury portu i nie powinny wpływać na prawo podmiotu zarządzającego portem do określania poziomu tych opłat, zgodnie z obowiązującymi przepisami.**

Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Or. en

## **Poprawka 198 Philip Bradbourn**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

**(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień**

*Poprawka*

**skreślony**



wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Or. en

**Poprawka 199**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.*

*skreślony*

---

<sup>13</sup> Dz. U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Or. de

*Uzasadnienie*

*Motyw 30 jest sprzeczny z zasadą pomocniczości. Daje Komisji Europejskiej dodatkowe możliwości ingerencji w sprawy krajowe i tworzy dodatkowe biurokratyczne regulacje.*

**Poprawka 200**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.**

**skreślony**

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Or. en

**Poprawka 201  
Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu**

**skreślony**

**kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.**

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Or. pl

**Poprawka 202**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(30) W celu zapewnienia **jednolitych** warunków wykonania **niniejszego rozporządzenia** należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

*Poprawka*

(30) W celu zapewnienia **odpowiednich** warunków wykonania **niniejszej dyrektywy** należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

Or. fr

**Poprawka 203**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 30**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących *wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi*. *Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającego przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję*<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

*Poprawka*

(30) W celu zapewnienia *sprawiedliwych i* jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących *wskazania europejskiego organu, którego decyzje są dla portów wiążące*.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Aby zapewnić bezproblemowe i sprawiedliwe stosowanie rozporządzenia, należy wskazać europejski organ.*

**Poprawka 204**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(31) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie modernizacji usług portowych oraz odpowiednie ramy dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie ze względu na

*Poprawka*

(31) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie modernizacji usług portowych oraz odpowiednie ramy dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie ze względu na

europejski wymiar, międzynarodowy i transgraniczny charakter portu i powiązanej działalności morskiej i mogą w związku z tym, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

europejski wymiar *oraz* międzynarodowy i transgraniczny charakter portu i powiązanej działalności morskiej i mogą w związku z tym, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Aby uniknąć wszelkich dalszych nieporozumień, warto jasno wskazać, do jakich portów ma zastosowanie niniejsze rozporządzenie.*

**Poprawka 205**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(31a) Stosunki pracy i zatrudnienie w portach mają duży wpływ na funkcjonowanie portów. Dlatego też sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów daje partnerom społecznym ramy pozwalające określić wyniki dotyczące organizacji pracy i warunków pracy, jak bezpieczeństwo i higiena pracy, szkolenia i kwalifikacje, polityka UE dotycząca paliw o niskiej zawartości siarki, atrakcyjność sektora dla młodych pracowników i dla pracownic. Komisja powinna ułatwić negocjacje i ściśle je monitorować. Jeżeli do 2016 r. nie zostanie osiągnięte jednoznaczne*

*porozumienie, Komisja powinna w razie potrzeby przedstawić wniosek ustawodawczy.*

Or. en

**Poprawka 206**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(31a) Warunki pracy w portach mają znaczny wpływ na efektywność funkcjonowania portów. W tym względzie sektorowe komitety ds. dialogu społecznego w dziedzinie portów muszą odgrywać rolę organów pojednawczych w kwestii warunków socjalnych, a zwłaszcza warunków pracy, bezpieczeństwa i higieny pracy, szkolenia i kwalifikacji. Komisja musi ułatwiać negocjacje, wspierać je i zapewniać nad nimi nadzór. Partnerzy społeczni muszą informować o postępach w stosownym czasie, aby Komisja mogła uwzględnić je podczas redagowania sprawozdania na temat skutków niniejszej dyrektywy.*

Or. fr

**Poprawka 207**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(31a) Stosunki pracy i zatrudnienie w portach mają duży wpływ na działalność i funkcjonowanie portów. Dlatego też*

*sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów może zapewnić partnerom społecznym w UE ramy umożliwiające przyjęcie wspólnych wyników dotyczących kwestii socjalnych związanych ze stosunkami pracy i zatrudnieniem w portach. Komisja powinna w razie potrzeby ułatwić negocjacje, wspierać je i oferować wsparcie techniczne. Należy zachęcić partnerów społecznych z UE do zgłaszania postępów we właściwym czasie, jeżeli chcą to zrobić, aby wyniki ich pracy mogły być brane pod uwagę przez Komisję przy przedkładaniu sprawozdania dotyczącego skutków wprowadzenia niniejszego rozporządzenia.*

Or. en

**Poprawka 208**  
**Inés Ayala Sender**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(31a) Stosunki pracy i zatrudnienie w portach mają duży wpływ na funkcjonowanie portów. Dlatego też sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów daje partnerom społecznym ramy pozwalające określić wyniki dotyczące takich kwestii jak poprawa warunków pracy, bezpieczeństwo i higiena pracy, szkolenia i kwalifikacje. Komisja powinna ułatwić negocjacje, wspierać je i ściśle monitorować. Należy zachęcać partnerów społecznych z UE do zgłaszania postępów we właściwym czasie, aby Komisja mogła brać te postępy pod uwagę przy przedkładaniu sprawozdania dotyczącego skutków wprowadzenia niniejszego rozporządzenia.*

Or. en

**Poprawka 209**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Motyw 31 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(31b) W niniejszym rozporządzeniu nie narzuca się konkretnego modelu zarządzania portem określającego szczególny status, rolę lub misję organów zarządzających portem. O ile zachowuje się zgodność z przepisami dotyczącymi dostępu do rynku i przejrzystości finansowej, można dalej wykorzystywać modele zarządzania portami określone w ustawodawstwie krajowym państw członkowskich. Dotyczy to także modeli, w których prawa do zarządzania portem i obowiązki w tym zakresie przekazuje się podmiotom publicznym, zabezpieczając ogólne interesy portu.*

Or. en

**Poprawka 210**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 1.*

*skreślony*

*Przedmiot i zakres stosowania*

*1. Niniejszym rozporządzeniem ustanawia się:*

*a) jasne ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;*

*b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które*



*mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych.*

*2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:*

- a) bunkrowanie;*
- b) przeladunek towarów;*
- c) pogłębianie;*
- d) cumowanie;*
- e) usługi pasażerskie;*
- f) portowe urządzenia odbiorcze;*
- g) pilotaż; oraz*
- h) holowanie.*

*3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].*

*4. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych portów morskich. W przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o stosowaniu niniejszego rozporządzenia do innych portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.*

Or. nl

**Poprawka 211**  
**Inés Ayala Sender**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*a) jasne ramy w zakresie dostępu do rynku*      *skreślona*

**usług portowych;**

Or. es

*Uzasadnienie*

*Należy zawęzić zakres stosowania rozporządzenia do poprawy przejrzystości portów. Dotyczy to przejrzystości przepływów finansowych, pomocy przyznawanej przez państwa członkowskie, pomocy unijnej, którą mogą otrzymywać porty, itd.*

**Poprawka 212**  
**Jean-Pierre Audy**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

a) **jasne** ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;

a) ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Jakie znaczenie ma tutaj przymiotnik „jasne”? Proponuję jego usunięcie, ponieważ nie wnosi on nic do tekstu pod względem prawnym.*

**Poprawka 213**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu, **jeżeli są one zorganizowane jako**

*działalność gospodarcza:*

Or. nl

*Uzasadnienie*

*Celem rozporządzenia jest danie wolnego dostępu do rynku ustalonym usługom portowym, jeżeli stanowią one działalność gospodarczą. Poprawka do art. 1 uwzględnia prawo państw członkowskich do swobodnego organizowania usług na zasadach innych niż gospodarcze, a także przepisy traktatu w sprawie równego traktowania, niedyskryminacji, przejrzystości i swobodnego przepływu osób.*

**Poprawka 214**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:

*Poprawka*

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych, **jeżeli są one zorganizowane jako działalność gospodarcza**, na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:

Or. nl

**Poprawka 215**

**Dieter-Lebrecht Koch**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu:

*Poprawka*

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do świadczenia poniższych kategorii usług portowych na terenie portu albo na drodze wodnej do portu oraz z portu, **oraz do pogłębiania**.

**Poprawka 216**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**b) przeladunek towarów;**

**skreślona**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Nie należy dokonywać regulacji takich opłat w portach nieotrzymujących dofinansowania na konkurencyjnym rynku ani ujawniać klientom poziomu kosztów w przypadku transakcji między przedsiębiorcami, jeżeli druga strona nie jest zobowiązana do wzajemnego ujawnienia tych informacji.*

**Poprawka 217**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) pogłębianie;**

**skreślona**

Or. en

**Poprawka 218**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) pogłębianie;**

**skreślona**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Jak stwierdził niemiecki Bundesrat, pogłębianie nie jest częścią rynku usług portowych, lecz spełnia funkcję publiczną, mającą na celu zapewnienie dostępu do portu od strony morza. Ujęcie go w rozporządzeniu jest błędem.*

**Poprawka 219**

**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) pogłębianie;**

**skreślona**

Or. en

**Poprawka 220**

**Carlo Fidanza, Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**d) cumowanie;**

**skreślona**

Or. it

**Poprawka 221**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**d) cumowanie;**

**skreślona**

Or. it

**Poprawka 222**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**d) cumowanie;**

**skreślona**

Or. en

**Poprawka 223**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**d) cumowanie;**

**skreślona**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Cumowanie należy wykluczyć m. in. z przyczyn związanych z polityką bezpieczeństwa.*

**Poprawka 224**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

d) *cumowanie*;

d) *zacunowanie i odcunowanie*;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Błędne tłumaczenie na język francuski pojęcia określającego usługi zacunowania i odcunowania za pomocą terminu „cumowanie”.*

**Poprawka 225**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

d) *cumowanie*;

d) *zacunowanie i odcunowanie*;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Termin „cumowanie” jest zbyt zawężający, dlatego należy użyć tłumaczenia uwzględniającego operacje zacunowania, odcunowania i przeciągania statku.*

**Poprawka 226**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera f**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

f) *portowe urządzenia odbiorcze,*

*skreślona*

Or. de

*Uzasadnienie*

*Jak stwierdził niemiecki Bundesrat, portowe urządzenia odbiorcze nie są częścią rynku usług portowych. Spełniają niezbędne zadania publiczne służące utrzymaniu portów w czystości.*

**Poprawka 227**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**g) pilotaż; oraz**

**skreślona**

Or. en

**Poprawka 228**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera g**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**g) pilotaż; oraz**

**skreślona**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Jak stwierdził niemiecki Bundesrat, pilotaż nie jest częścią rynku usług portowych. Pełni raczej decydującą funkcję przy zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu w porcie, zaś podstawowe zadania na rzecz bezpieczeństwa w porcie nie stanowią części usług portowych. Za tym sformułowaniem wprowadzonym przez Komisję kryją się z pewnością wielcy armatorzy kontenerowców pragnący doprowadzić do obniżenia ceł za pilotaż.*

**Poprawka 229**  
**Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 2 – litera h**



*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***h) holowanie.***

***skreślona***

Or. it

**Poprawka 230**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 1 – ustęp 2 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***h) holowanie.***

***skreślona***

Or. it

**Poprawka 231**

**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 1 – ustęp 2 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***h) holowanie.***

***skreślona***

Or. en

**Poprawka 232**

**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 1 – ustęp 2 – litera h**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***h) holowanie.***

***skreślona***

Or. de

**Poprawka 233**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. *Niniejsze rozporządzenie* ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].

*Poprawka*

3. *Niniejsza dyrektywa* ma zastosowanie do wszystkich portów morskich **centralnej** transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Ograniczenie zastosowania tekstu do portów centralnej sieci TEN-T wydaje się stosowniejsze. Następny ustęp tego samego artykułu pozwala rozszerzyć zastosowanie tekstu do pozostałych portów na mocy decyzji każdego państwa członkowskiego.*

**Poprawka 234**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].

*Poprawka*

(3) Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich ***i rzeczno-morskich*** transeuropejskiej sieci transportowej, zgodnie z definicją w załączniku I do rozporządzenia XXX [rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T].

Or. ro

**Poprawka 235**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 1 – ustęp 4 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***4a. Państwa członkowskie mogą również stosować niniejsze rozporządzenie do innych usług portowych. W takim przypadku informują Komisję o swojej decyzji.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Lista zawarta w ust. 2 to lista zamknięta. Ten ustęp został dodany, aby umożliwić państwom członkowskim stosowanie rozporządzenia do innych usług portowych.*

**Poprawka 236**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***[...]***

***skreślony***

Or. nl

**Poprawka 237**  
**Giommaria Uggias**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między

przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z wyłączeniem magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych przedstawiających wartość dodaną usług dotyczących *obsługiwanego ładunku*;

przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z wyłączeniem magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych przedstawiających wartość dodaną usług dotyczących *obsługi ładunków w portach*;

Or. it

### Poprawka 238

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, **ale z wyłączeniem** magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych przedstawiających wartość dodaną usług dotyczących obsługiwanego ładunku;

*Poprawka*

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym **załadunek i rozładunek**, odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, bezpośrednio związane z transportem ładunku, **łącznie z magazynowaniem, rozformowywaniem, przepakowywaniem oraz wszelkimi innymi przedstawiającymi** wartość dodaną **usługami, świadczonymi w porcie morskim, dotyczącymi** obsługiwanego ładunku;

Or. nl

### Poprawka 239

**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, **bezpośrednio związane z transportem ładunku, ale z wyłączeniem magazynowania, rozformowywania, przepakowywania oraz wszelkich innych przedstawiających wartość dodaną usług dotyczących obsługiwanego** ładunku;

*Poprawka*

2. „usługi przeładunkowe” oznaczają organizację i obsługę ładunku między przewożącym ładunek statkiem a lądem, niezależnie od tego, czy dotyczy to przywozu, wywozu lub tranzytu, w tym **w szczególności** odprawę, przewóz i czasowe składowanie ładunku na odpowiednim terminalu przeładunkowym, **magazynowanie, rozformowywanie i przepakowywanie oraz inne usługi bezpośrednio związane z transportem** ładunku;

Or. pl

*Uzasadnienie*

*Praktyka przeładunkowa na terminalach w portach niektórych państw członkowskich obejmuje często wykonywanie usług magazynowania, formowania i rozformowania kontenerów oraz przepakowywania. Jeżeli zapis definicji przeładunku sformułowany w rozporządzeniu nie ulegnie zmianie, może to stworzyć sytuację odmiennego uregulowania różnych usług świadczonych przez ten sam podmiot portowy.*

**Poprawka 240**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania

*Poprawka*

**skreślony**

*dostępności drogi wodnej;*

Or. de

*Uzasadnienie*

*Skoro zgodnie z poprawką 14 „pogłębianie” należy skreślić z art. 1 ust. 2 lit. c), to trzeba skreślić także ten punkt.*

**Poprawka 241**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania dostępności drogi wodnej;

*Poprawka*

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu, **a także w jego obrębie**, w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania dostępności drogi wodnej;

Or. ro

**Poprawka 242**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace

*Poprawka*

3. „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu w celu umożliwienia statkowi uzyskania dostępu do portu i obejmuje zarówno usuwanie pierwotne (inwestycyjne prace

pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania dostępności drogi wodnej;

pogłębiarskie), jak i utrzymaniowe prace pogłębiarskie w celu utrzymania dostępności drogi wodnej, ***i nie jest usługą portową oferowaną użytkownikom;***

Or. en

**Poprawka 243**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. „podmiot zarządzający portem” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny, którego zadaniem – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych – jest, ewentualnie w połączeniu z innymi rodzajami działalności, administrowanie oraz zarządzanie infrastrukturą portową ***i ruchem portowym***, a także koordynacja oraz, w stosownych przypadkach, kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie;

*Poprawka*

5. „podmiot zarządzający portem” oznacza dowolny podmiot publiczny lub prywatny, którego zadaniem – na mocy krajowych przepisów prawa lub aktów urzędowych – jest, ewentualnie w połączeniu z innymi rodzajami działalności, administrowanie oraz zarządzanie infrastrukturą portową, a także koordynacja oraz, w stosownych przypadkach, ***wykonywanie, organizacja lub kontrola działalności operatorów obecnych w danym porcie, administrowanie i zarządzanie ruchem portowym w tym porcie, a także zagospodarowanie przestrzenne obszaru portu;***

Or. fr

*Uzasadnienie*

*W uzupełnieniu do poprawki sprawozdawcy, który wprowadza rozróżnienie w celu uwzględnienia różnych zadań powierzonych podmiotom zarządzającym portami w państwach członkowskich, należy również wymienić kompetencje w zakresie zagospodarowania przestrzennego obszaru portu, który ma zwłaszcza wpływ na wzajemne powiązania z pozostałymi rodzajami infrastruktury i działalności gospodarczej.*

**Poprawka 244**  
**Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6. „cumowanie” oznacza usługi  
zacumowania i odcumowania statku  
zakotwiczonego lub w inny sposób  
przymocowanego do lądu w porcie lub na  
drodze wodnej do portu;**

**skreślony**

Or. it

**Poprawka 245**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6. „cumowanie” oznacza usługi  
zacumowania i odcumowania statku  
zakotwiczonego lub w inny sposób  
przymocowanego do lądu w porcie lub na  
drodze wodnej do portu;**

**skreślony**

Or. de

*Uzasadnienie*

*Skoro zgodnie z poprawką 15 „cumowanie” należy skreślić z art. 1 ust.2 lit. d), to trzeba skreślić także ten punkt.*

**Poprawka 246**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 6**



*Tekst proponowany przez Komisję*

6. „**cumowanie**” oznacza usługi zacumowania i odcumowania statku zakotwiczonego lub w inny sposób przymocowanego do lądu w porcie lub na drodze wodnej do portu;

*Poprawka*

6. „**zacumowanie i odcumowanie**” oznacza usługi zacumowania i odcumowania, **obejmujące operacje cumowania, przeciągania i odcumowania** statku zakotwiczonego lub w inny sposób przymocowanego do lądu w porcie lub na drodze wodnej do portu;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Należy uściślić definicję. Zawiera ona odniesienie do cumowania, nie zaś do zacumowania i odcumowania. Pojęcie zacumowania i odcumowania obejmuje trzy rodzaje operacji: cumowanie, przeciąganie i odcumowanie.*

**Poprawka 247**

**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. „**cumowanie**” oznacza usługi zacumowania i odcumowania statku **zakotwiczonego lub w inny sposób przymocowanego do lądu w porcie lub na drodze wodnej do portu;**

*Poprawka*

6. „cumowanie” oznacza usługi zacumowania i odcumowania **konieczne do cumowania** statku **przy nadbrzeżu portu, dzięki czemu można bezpiecznie przenieść pasażerów lub inne osoby oraz towary na pokład lub z pokładu statku;**

Or. el

**Poprawka 248**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 6**

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. „**cumowanie**” oznacza usługi **zacumowania i odcumowania statku zakotwiczonych lub w inny sposób przymocowanego do lądu** w porcie lub na drodze wodnej do **portu**;

*Poprawka*

6. „**zacumowanie i odcumowanie**” oznacza usługi, **sprzęty naziemne i morskie oraz personel oddelegowany do operacji cumowania, przeciągania i odcumowania** statku w porcie lub na drodze wodnej **prowadzącej do infrastruktury portowej**;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Termin „cumowanie” jest zbyt zawężający, dlatego należy użyć tłumaczenia uwzględniającego operacje zacumowania, odcumowania i przeciągania statku.*

**Poprawka 249**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

8. „**pilotaż**” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu;

*Poprawka*

*skreślony*

Or. de

*Uzasadnienie*

*Skoro zgodnie z poprawką 17 „pilotaż” należy skreślić z art. 1 ust. 2 lit. g), to trzeba skreślić także ten punkt.*

**Poprawka 250**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

8. „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu;

*Poprawka*

8. „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu ***do momentu wejścia z pełnego morza lub wyjścia w pełne morze;***

Or. ro

**Poprawka 251**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną ***bezpośrednio lub pośrednio*** na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, ***jak również*** dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;

*Poprawka*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z ***infrastruktury, urządzeń i usług pod kontrolą i zarządem administracyjnym podmiotu zarządzającego portem,*** które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, ***jak również z lądowych połączeń portowych;***

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Poprawka nie wymaga uzasadnienia.*

**Poprawka 252**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną **bezpośrednio lub pośrednio** na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, **jak również** dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;

*Poprawka*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu **w przypadku, gdy takie drogi wodne podlegają administracji i zarządowi samego portu**, dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, **jak również z lądowych połączeń z portem**;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Należy sprecyzować, że lądowe drogi dostępu do portu mogą być przedmiotem opłat w przypadku, gdy faktycznie podlegają administracji danego portu.*

**Poprawka 253**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem **i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków**;

*Poprawka*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem  **bądź organu administracji wodnej drogi dostępowej do portu, odpowiednio do sytuacji, i uiszczaną przez wszystkich użytkowników infrastruktury portowej za korzystanie z podstawowych urządzeń portowych, infrastruktury portowej, w tym także infrastruktury dla pasażerów, a**

*także przez wszystkich użytkowników  
wodnych dróg dostępowych do portu;*

Or. ro

**Poprawka 254**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**10. „portowe urządzenie odbiorcze”  
oznacza każde – zamocowane na stałe,  
pływające lub ruchome – urządzenie,  
które może odbierać odpady wytwarzane  
przez statki i pozostałości ładunku zgodnie  
z definicją zawartą w dyrektywie  
2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i  
Rady w sprawie portowych urządzeń do  
odbioru odpadów wytwarzanych przez  
statki i pozostałości ładunku<sup>14</sup>;**

**skreślony**

---

<sup>14</sup> Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81-90.

Or. de

*Uzasadnienie*

*Skoro zgodnie z poprawką 16 „portowe urządzenia odbiorcze” należy skreślić z art. 1 ust. 2 lit. f), to trzeba skreślić także ten punkt.*

**Poprawka 255**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**12. „umowa o świadczenie usługi  
portowej” oznacza formalne i prawnie**

**12. „umowa o świadczenie usługi  
portowej” oznacza formalne i prawnie**

wiążące porozumienie między dostawcą usług portowych a właściwym organem, zgodnie z którym organ ten wyznacza dostawcę usług portowych do świadczenia usług portowych w drodze procedury ograniczającej liczbę dostawców usług portowych;

wiążące porozumienie między dostawcą usług portowych a właściwym organem, zgodnie z którym organ ten wyznacza dostawcę usług portowych do świadczenia usług portowych w drodze procedury ograniczającej liczbę dostawców usług portowych, **bez uszczerbku dla procedur wyznaczania dostawców usług portowych stosowanych w państwach członkowskich**;

Or. fr

#### *Uzasadnienie*

*Zaproponowane pojęcie umowy o świadczenie usługi portowej jest niezgodne z praktyką niektórych państw członkowskich.*

#### **Poprawka 256** **Corien Wortmann-Kool**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 13**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć, **za wynagrodzeniem**, usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;

##### *Poprawka*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;

Or. en

#### **Poprawka 257** **Silvia-Adriana Țicău**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia** **Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 13**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

13. „dostawca usług portowych” oznacza

##### *Poprawka*

13. „dostawca usług portowych” oznacza

dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą *albo zamierzającą świadczyć*, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;

dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą *w sposób uregulowany*, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;

Or. ro

### **Poprawka 258**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii *wymienionych w art. 1 ust. 2*;

*Poprawka*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć, za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii *zorganizowanych jako działalność gospodarcza*;

Or. nl

#### *Uzasadnienie*

*W związku z poprawką do art. 1 pkt. 2 stwierdzamy, że państwa członkowskie (lub – jeżeli zostały delegowane – inne właściwe władze lub podmioty zarządzające portem) mają kompetencje do podejmowania decyzji, czy usługa portowa ma być traktowana jako działalność gospodarcza.*

### **Poprawka 259**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 13**

*Tekst proponowany przez Komisję*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć,

*Poprawka*

13. „dostawca usług portowych” oznacza dowolną osobę fizyczną lub prawną świadczącą albo zamierzającą świadczyć,

za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii wymienionych w art. 1 ust. 2;

za wynagrodzeniem, usługi portowe jednej lub wielu kategorii, **zorganizowanych jako działalność gospodarcza**, wymienionych w art. 1 ust. 2;

Or. nl

**Poprawka 260**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

16. „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów, a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;

*Poprawka*

16. „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów **i innych osób**, a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Inne niż pasażerowie osoby mogą wchodzić na pokład lub schodzić z pokładu. Ponadto ostatnia część ustępu pozwala nie zawęźać infrastruktury portowej, przez co obejmuje ona na przykład infrastrukturę niezbędną do naprawy statków.*

**Poprawka 261**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

16. „port morski” oznacza obszar lądu i

*Poprawka*

16. „port morski” oznacza **ograniczony**



wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, magazynowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów; a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;

obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, magazynowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów; a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu;

Or. ro

**Poprawka 262**  
**Carlo Fidanza**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**17. „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu poprzez zapewnienie wsparcia podczas manewrów statku;**

**skreślony**

Or. it

**Poprawka 263**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 17**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**17. „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia do portu lub wyjścia z portu poprzez zapewnienie wsparcia podczas manewrów**

**skreślony**

*statku;*

Or. de

*Uzasadnienie*

*Skoro zgodnie z poprawką 18 „holowanie” należy skreślić z art. 1 ust. 2 lit. h), to trzeba skreślić także ten punkt.*

**Poprawka 264**  
**Jutta Steinruck**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*18a. „podwykonawca” oznacza każdą osobę fizyczną lub każdy podmiot prawny, którym powierzono wykonanie wszystkich lub niektórych zobowiązań wynikających z uprzednio zawartej umowy;*

Or. en

**Poprawka 265**  
**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*18a. „infrastruktura dostępu i infrastruktura obronna” oznacza całą infrastrukturę umożliwiającą dostęp drogą morską i lądową do obszaru portu, w tym instalacje dostępu morskiego, instalacje obronne, połączenia lądowe dostępne dla środków ogólnego transportu oraz infrastrukturę do obsługi urządzeń niezbędnych do prowadzenia działalności na obszarze portu;*

*Uzasadnienie*

*W przypadku infrastruktury portowej niezbędne jest szczególne podejście. W szczególności konieczna jest jaśniejsza definicja różnych elementów infrastruktury portowej.*

**Poprawka 266**  
**Phil Bennion**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 18 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***18a. „prywatny port zarządzany przez podmiot prywatny” oznacza port, który nie jest własnością organu krajowego, regionu, okręgu ani gminy ani nie jest przez taki organ, region, okręg lub taką gminę zarządzany;***

Or. en

**Poprawka 267**  
**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 18 b (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***18b. „infrastruktura terminalu lub infrastruktura powiązana z projektem” oznacza obiekty cywilne w obrębie portu, w tym stanowiska cumownicze, rekultywację gruntów wykorzystywanych pod budowę terminalu, pogłębianie basenu portowego wzdłuż miejsc cumowniczych i drogi dostępu do terminali ze środków ogólnego transportu publicznego na terytorium portu, wymienionych w art. 2 akapit pierwszy pkt***

**18a;**

Or. en

*Uzasadnienie*

*W przypadku infrastruktury portowej niezbędne jest szczególne podejście. W szczególności konieczna jest jaśniejsza definicja różnych elementów infrastruktury portowej.*

**Poprawka 268**

**Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł 2 – akapit pierwszy – punkt 18 c (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***18c. „struktura naziemna portu” oznacza konstrukcje naziemne, magazyny, warsztaty, budynki biurowe, sprzęt przenośny i stacjonarny, systemy informacyjne i automatykę niezbędną do świadczenia usług portowych wymienionych w art. 2 ust. 2;***

Or. en

*Uzasadnienie*

*W przypadku infrastruktury portowej niezbędne jest szczególne podejście. W szczególności konieczna jest jaśniejsza definicja różnych elementów infrastruktury portowej.*

**Poprawka 269**

**Jutta Steinruck**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**

**Artykuł -3 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***Artykuł -3  
Podwykonawstwo***

*1. Dostawca usług portowych, o którym mowa w art. 2 ust. 13, nie może zlecać podwykonawstwa usług z wyjątkiem przypadków, gdy jest on czasowo niezdolny do świadczenia tych usług z powodu działania siły wyższej. Za siłę wyższą nie uważa się działań zbiorowych.*

*2. Podwykonawcy nie mogą zlecać podwykonawstwa usług portowych.*

*3. Każdy dostawca usług portowych korzystający z usług jednego podwykonawcy lub ich większej liczby podaje podmiotowi zarządzającemu portem nazwy odpowiednich podwykonawców oraz wskazuje wykonywaną przez nich działalność.*

*4. W przypadku gdy pracodawca jest podwykonawcą oraz bez uszczerbku dla przepisów prawa krajowego dotyczących odszkodowań lub roszczeń regresowych albo przepisów prawa krajowego w dziedzinie zabezpieczenia społecznego państwa członkowskie zapewniają, aby wykonawca, którego bezpośrednim podwykonawcą jest pracodawca, mógł ponosić odpowiedzialność, oprócz lub zamiast pracodawcy, za zapłatę:*

*a) wszelkich nałożonych kar finansowych; oraz*

*b) wszelkich zaległości płatniczych.*

*5. W przypadku gdy dostawca usług jest podwykonawcą, państwa członkowskie zapewniają, aby główny wykonawca i każdy bezpośredni podwykonawca – w przypadku gdy wiedzieli oni, że podwykonawca zatrudniał nielegalnie przebywających obywateli krajów trzecich – mogli ponosić odpowiedzialność za dokonanie płatności, o których mowa w ust. 4, oprócz lub zamiast zatrudniającego podwykonawcy lub wykonawcy, którego bezpośrednim podwykonawcą jest pracodawca.*

*6. W ramach prawa krajowego państwa członkowskie mogą przyjąć bardziej*

*rygorystyczne przepisy dotyczące odpowiedzialności.*

*7. Podwykonawcy są w stanie udowodnić swoją dobrą reputację w zakresie przestrzegania praw socjalnych i pracowniczych, w tym stosowania przepisów i porozumień w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia.*

Or. en

**Poprawka 270**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Artykuł 3.*

*skreślony*

*Swoboda świadczenia usług*

*1. Swobodę świadczenia usług w portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem stosuje się do dostawców usług portowych mających siedzibę w Unii oraz na warunkach określonych w niniejszym rozdziale.*

*2. Dostawcy usług portowych uzyskują dostęp do istotnych urządzeń portowych w zakresie niezbędnym do prowadzenia przez nich działalności. Warunki dostępu muszą być sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.*

Or. nl

**Poprawka 271**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4**

**Artykuł 4.**

**skreślony**

***Minimalne wymogi dotyczące świadczenia usług portowych***

- 1. Organ zarządzający portem może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.***
- 2. Minimalne wymogi przewidziane w ust. 1 mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku:***
  - a) kwalifikacji zawodowych dostawcy usług portowych, jego personelu lub osób fizycznych, które w sposób rzeczywisty i ciągły kierują działaniami dostawcy usług portowych;***
  - b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;***
  - c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób;***
  - d) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska.***
- 3. Minimalne wymogi muszą być przejrzyste, niedyskryminacyjne, obiektywne i adekwatne do kategorii i charakteru danej usługi portowej.***
- 4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.***

**5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca 2015 r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.**

Or. nl

**Poprawka 272  
Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 – ustęp 1**  
Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Organ **zarządzający portem** może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

*Poprawka*

1. Organ **portowy lub właściwy organ** może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Niektóre wymogi są użyteczniejsze, jeżeli zostaną wyznaczone nie na szczeblu lokalnym, lecz krajowym. Jest tak na przykład w przypadku kwalifikacji zawodowych.*

**Poprawka 273  
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**



**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Organ zarządzający portem może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

*Poprawka*

1. **Bez uszczerbku dla możliwości nałożenia obowiązku w zakresie świadczenia usług użyteczności publicznej zgodnie z art. 8** organ zarządzający portem może wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

Or. nl

*Uzasadnienie*

*Również w przypadku nieograniczonego dostępu do rynku usług portowych konieczne może okazać się nałożenie na świadczących usługi obowiązków w zakresie świadczenia usług użyteczności publicznej, by zapobiec określonym zakłóceniom rynku (wybiórczemu wdrażaniu – cherry picking, problemom z koordynacją).*

**Poprawka 274**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Organ zarządzający portem **może** wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

*Poprawka*

1. Organ zarządzający portem **musi** wymagać, aby dostawcy usług portowych spełnili minimalne wymogi do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Dobrowolny charakter tego przepisu nie odpowiada wyzwaniom związanym z przedstawionymi minimalnymi wymogami.*

**Poprawka 275**  
**Dominique Vlasto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Minimalne wymogi przewidziane w ust.  
1 *mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku:*

*Poprawka*

2. Minimalne wymogi przewidziane w ust.  
1 *dotyczą:*

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Zawężający charakter tego przepisu nie odpowiada wyzwaniom związanym z przedstawionymi minimalnymi wymogami.*

**Poprawka 276**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Minimalne wymogi przewidziane w ust.  
1 mogą dotyczyć *jedynie*, stosownie do przypadku:

*Poprawka*

2. Minimalne wymogi przewidziane w ust.  
1 mogą dotyczyć *w szczególności*, stosownie do przypadku:

Or. pl

*Uzasadnienie*

*Rozporządzenie powinno pozostawiać zarządom portów pewien istotny zakres swobody w określaniu minimalnych wymagań dotyczących świadczenia usług.*

**Poprawka 277**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;

*Poprawka*

b) ***istnienia dostępu do infrastruktury portowej odpowiedniej do świadczenia wskazanej usługi oraz posiadania*** sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;

Or. ro

### **Poprawka 278**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera b**

*Tekst proponowany przez Komisję*

b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;

*Poprawka*

b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej ***wszelkim statków, które port może przyjąć, na wszystkich stanowiskach na nabrzeżu,*** w normalnych i bezpiecznych warunkach, ***w sposób ciągły,*** oraz zdolności ***techniczne i finansowe*** do utrzymywania tego sprzętu na odpowiednim poziomie;

Or. fr

#### *Uzasadnienie*

*Niektóre usługi portowe muszą być zgodne z zasadami powszechności i ciągłości, zwłaszcza jeżeli wynikają z zadania świadczenia usługi publicznej.*

### **Poprawka 279**

**Georges Bach**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób;

*Poprawka*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia, **pracowników** i osób;

Or. en

**Poprawka 280**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób;

*Poprawka*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób, **w zakresie dostępności usługi i współpracy między służbami techniczno-morskimi;**

Or. en

**Poprawka 281**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c**

*Tekst proponowany przez Komisję*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób;

*Poprawka*

c) spełnienia wymogów w zakresie bezpieczeństwa morskiego lub bezpieczeństwa i ochrony portu lub dostępu do portu, jego instalacji, wyposażenia i osób **oraz w zakresie dostępności usługi;**

**Poprawka 282**  
**Jean-Pierre Audy**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d**

*Tekst proponowany przez Komisję*

d) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów w zakresie ochrony środowiska.

*Poprawka*

d) spełnienia lokalnych, krajowych, unijnych i międzynarodowych wymogów **socjalnych i wymogów** w zakresie ochrony środowiska.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Należy unikać dumpingu socjalnego.*

**Poprawka 283**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**da) zgodności z przepisami socjalnymi i prawa pracy.**

Or. en

**Poprawka 284**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***da) uczciwości wnioskodawcy w kwestii przestrzegania prawa socjalnego i prawa pracy, w tym istniejących układów zbiorowych i przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.***

Or. fr

**Poprawka 285**  
**Sabine Wils**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***da) przestrzegania norm prawa socjalnego i prawa pracy, włącznie z postanowieniami dotyczącymi ochrony zdrowia i zapobiegania wypadkom.***

Or. de

*Uzasadnienie*

*To uzupełnienie jest niezbędne, ponieważ warunki pracy ludzi pracujących w portach europejskich są nieodzowną częścią tej regulacji.*

**Poprawka 286**  
**Brian Simpson**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***da) dobrej reputacji dostawcy usług portowych w zakresie stosowania się do norm socjalnych w odniesieniu do ochrony zdrowia i bezpieczeństwa***

*pracowników i poszanowania ich praw  
pracowniczych.*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Obok kwalifikacji zawodowych, sprzętu, bezpieczeństwa morskiego i kwestii środowiskowych przy wyborze usługodawcy należy również uwzględnić dobrą reputację w odniesieniu do poszanowania norm społecznych.*

**Poprawka 287**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) wymogów w zakresie dostępności.*

Or. en

**Poprawka 288**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 – litera d a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*da) dobrej reputacji wnioskodawcy w zakresie przestrzegania praw socjalnych i pracowniczych, w tym stosowania przepisów i porozumień w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia.*

Or. en

**Poprawka 289**  
**Georges Bach**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 2 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2a. Przestrzegania praw socjalnych i pracowniczych, w tym stosowania przepisów i porozumień w zakresie ochrony bezpieczeństwa i zdrowia;***

Or. en

**Poprawka 290**  
**Mara Bizzotto**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a. Podmiot zarządzający portem, który należy do sieci TEN-T, może podejmować działania w ramach systemu rozwoju połączeń lądowych z rynkami również poprzez własne inwestycje w budowę obiektów i/lub infrastruktury.***

Or. it

**Poprawka 291**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na***

***skreślony***



*przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.*

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Wydaje się oczywiste, że oferta obsługi portowej mająca ścisły związek z ochroną i bezpieczeństwem morskim musi obejmować takie usługi. Z tego względu powyższy ustęp jest zbędny.*

**Poprawka 292**  
**Jean-Pierre Audy**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.*

*skreślony*

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem musi dopilnować, aby odpowiednie szkolenie było dostępne dla dostawców usług na przejrzystych i niedyskryminujących warunkach.*

**Poprawka 293**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem **zapewnia odpowiedni** dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.

*Poprawka*

4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem **może zapewnić** dostęp do stosownych szkoleń, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie.

Or. pl

**Poprawka 294**  
**Philip Bradbourn**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca **2015** r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

*Poprawka*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca **2018** r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

Or. en

**Poprawka 295**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca 2015 r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej **trzy miesiące** przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

*Poprawka*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca 2015 r. albo, w odniesieniu do minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej **sześć miesięcy** przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

Or. ro

**Poprawka 296**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 4 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem **do dnia 1 lipca 2015 r.** albo, w **odniesieniu do** minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

*Poprawka*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem **najpóźniej po trzech latach od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia** albo, w **przypadku** minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

**Poprawka 297**  
**Peter van Dalen**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 5.**

*skreślony*

***Procedura zapewniania zgodności z minimalnymi wymogami***

***1. Podmiot zarządzający portem traktuje dostawców usług portowych jednakowo oraz działa w przejrzysty sposób.***

***2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w terminie jednego miesiąca od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych kryteriów.***

***3. Wszelkie ograniczenia okresu obowiązywania decyzji wydanej zgodnie z ust. 2 mogą zostać uzasadnione wyłącznie z powodów odnoszących się do rodzaju i charakteru usługi portowej.***

Or. nl

**Poprawka 298**  
**Karim Zéribi**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w terminie **jednego miesiąca** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych kryteriów.

*Poprawka*

2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w **rozsądnym** terminie, **który nie może przekraczać sześciu miesięcy** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych kryteriów.

Or. fr

*Uzasadnienie*

*Portom należy zostawić większe pole manewru w kwestii terminu niezbędnego do rozpatrzenia świadczenia usługi, jednak bez wpływu na jakość ogólnej oferty usług portu.*

**Poprawka 299**  
**Philippe De Backer**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 5 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w terminie **jednego miesiąca** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminujących i proporcjonalnych kryteriów.

*Poprawka*

2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w terminie **dwóch miesięcy** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminujących i proporcjonalnych kryteriów.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Aby uwzględnić przebieg procesu decyzyjnego w różnych portach, należy zapewnić organom zarządzającym wystarczającą ilość czasu na podjęcie decyzji.*