

**2013/0157(COD)**

4.12.2013

# **AMENDAMENTELE 85 - 299**

**Proiect de raport  
Knut Fleckenstein  
(PE521.596v01-00)**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al  
Consiliului de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare  
și transparența financiară a porturilor

Propunere de regulament  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\_Com\_LegReport

**Amendamentul 85**  
**Sabine Wils, Keith Taylor**

**Propunere de regulament**

–

*Propunerea de respingere*

***Parlamentul European respinge  
propunerea Comisiei.***

Or. de

*Justificare*

*Prezentul regulament este complet inutil. În cadrul studiului Portius, 80 % dintre cei intervievați au declarat că sunt mulțumiți de dispozițiile care reglementează accesul la piața serviciilor portuare. Comisia încearcă să impună adoptarea pachetelor normative I și II privind porturile cu scopul parțial de a restricționa drepturile lucrătorilor și de a diminua standardele sociale. Propunerea include trimiteri la Directiva privind concesiunile, care nu a fost încă adoptată și al cărei text nu este cunoscut. De asemenea, propunerea constituie o încălcare gravă a principiului subsidiarității.*

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

**Propunere de regulament**

–

*Propunerea de respingere*

***Parlamentul European respinge  
propunerea de rezoluție.***

Or. pl

**Amendamentul 87**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**

–

*Propunerea de respingere*

***Parlamentul European respinge  
propunerea Comisiei.***

Or. en

**Amendamentul 88  
Karim Zéribi**

**Propunere de regulament  
Titlul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Propunere de

***REGULAMENT AL*** PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI ***AL*** CONSILIULUI

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Propunere de

***DIRECTIVĂ A*** PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI ***A*** CONSILIULUI

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. fr

*Justificare*

*Din cauza disparității economice a porturilor din Europa, este necesară o anumită flexibilitate în abordarea europeană între porturile rețelei TEN-T. În acest sens, o directivă pare mai adecvată decât un regulament. Prezentul amendament se aplică întregului text. Adoptarea sa impune modificări corespunzătoare în ansamblul textului.*

**Amendamentul 89  
Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament  
Titlul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

Propunere de

Propunere de

PE523.043v02-00

4/131

AM\1012660RO.doc

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. en

*Justificare*

*Prezentul amendament se aplică întregului text. Adoptarea sa va impune modificări  
corespunzătoare în ansamblul textului.*

**Amendamentul 90  
Peter van Dalen**

**Propunere de regulament  
Titlul 1**

*Textul propus de Comisie*

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

*Amendamentul*

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. nl

*Justificare*

*Prezentul amendament se aplică întregului text. Adoptarea sa va impune modificări  
corespunzătoare în ansamblul textului.*

**Amendamentul 91  
Antonio Cancian**

**Propunere de regulament**  
**Titlul 1**

*Textul propus de Comisie*

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

*Amendamentul*

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. it

*Justificare*

*Prezentul amendament se aplică întregului text. Adoptarea sa va impune modificări  
corespunzătoare în ansamblul textului.*

**Amendamentul 92**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Titlul 1**

*Textul propus de Comisie*

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

*Amendamentul*

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI  
EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

de stabilire a unui cadru privind accesul la  
piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

Or. de

*Justificare*

*În cazul în care majoritatea membrilor Comisiei pentru transport și a deputaților în*

*Parlamentul European consideră că în acest moment este nevoie de norme noi, un regulament nu ar fi instrumentul legislativ cel mai potrivit pentru a lua în considerare gama largă de situații existente în porturile maritime europene. O directivă ar fi mai potrivită. Prezentul amendament se aplică întregului text. Adoptarea sa va impune modificări corespunzătoare în ansamblul textului.*

**Amendamentul 93**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1**

*Textul propus de Comisie*

**(1) Este necesară integrarea deplină a porturilor în lanțuri eficiente de transport și de logistică, pentru a contribui la creșterea economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport și ale pieței interne. Acest lucru necesită servicii portuare moderne care să contribuie la o utilizare eficientă a porturilor și un climat favorabil investițiilor pentru dezvoltarea porturilor în concordanță cu actualele și viitoarele cerințe de transport și de logistică.**

*Amendamentul*

**(1) Serviciile portuare moderne ar trebui să contribuie la eficientizarea porturilor, la un climat favorabil ce permite dezvoltarea investițiilor portuare în concordanță cu actualele și viitoarele nevoi în materie de transport și de logistică, precum și la o mai bună interconectare cu rețelele transeuropene de transport feroviar. Un cadru financiar pentru transparență financiară ar trebui să servească drept bază pentru interconectarea activităților de cooperare și de coordonare transfrontaliere între porturi în ceea ce privește planificarea capacităților de infrastructură și de administrare.**

Or. fr

**Amendamentul 94**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1**

*Textul propus de Comisie*

**(1) Este necesară integrarea deplină a porturilor în lanțuri eficiente de transport și de logistică, pentru a contribui la creșterea**

*Amendamentul*

**(1) Este necesară integrarea deplină a porturilor în lanțuri eficiente de transport și de logistică, pentru a contribui la creșterea**

economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport **și ale pieței interne**. Acest lucru necesită servicii portuare moderne care să contribuie la o utilizare eficientă a porturilor și un climat favorabil investițiilor pentru dezvoltarea porturilor în concordanță cu actualele și viitoarele cerințe de transport și de logistică.

economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport. Acest lucru necesită servicii portuare moderne care să contribuie la o utilizare eficientă a porturilor și un climat favorabil investițiilor pentru dezvoltarea porturilor în concordanță cu actualele și viitoarele cerințe de transport și de logistică.

***Standardele sociale din porturile maritime europene vor fi menținute în întregime și nu vor fi puse în discuție în prezentul regulament. De asemenea, prezentul regulament nu va impune restricții asupra dreptului la grevă.***

Or. de

#### *Justificare*

*Comisia afirmă că în prezent în porturi lucrează 110 000 de lucrători care asigură funcționarea fără probleme a porturilor maritime europene. Scopul pachetelor normative I și II privind porturile a fost diminuarea standardelor sociale și subminarea condițiilor de muncă ale angajaților portuari. Propunerea aflată în discuție conține și dispoziții care ar contribui la restricționarea dreptului la grevă, de unde și necesitatea de a introduce adăugarea propusă la considerentul 1.*

#### **Amendamentul 95 Philip Bradbourn**

#### **Propunere de regulament Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Este esențial ca aspectele complexe ale procedurilor administrative de vămuire să fie abordate, dat fiind faptul că acestea reprezintă obstacole majore în calea competitivității transporturilor maritime pe distanțe scurte.***

Or. en



## Justificare

*La fel ca în cazul directivei privind concesiunile, este de dorit să se facă referire la acest protocol.*

### **Amendamentul 96**

**Georges Bach**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) În vederea abordării provocărilor cu care se confruntă sectorul transporturilor maritime, este esențial ca măsurile de îmbunătățire a procedurilor administrative și vamale în porturi, prezentate în comunicarea Comisiei intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice” să fie puse în aplicare concomitent cu prezentul regulament. Complexitatea procedurilor administrative de vămuire, având ca rezultat întârzieri în porturi, reprezintă un obstacol major pentru competitivitatea transporturilor maritime pe distanțe scurte și pentru eficiența porturilor Uniunii.***

Or. en

### **Amendamentul 97**

**Karim Zéribi**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Protocolul (nr. 26) privind serviciile de interes general și, mai exact, articolul 2 al acestuia prevede faptul că dispozițiile din tratate nu aduc atingere în niciun fel***

*competenței statelor membre de a furniza, executa și organiza servicii de interes general fără caracter economic.*

Or. fr

*Justificare*

*La fel ca în cazul directivei privind concesiunile, este de dorit să se facă referire la acest protocol.*

**Amendamentul 98**

**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 1 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(1b) Comisia ar trebui să propună un concept transeuropean în cadrul proiectului privind autostrăzile mării pentru a putea dezvolta porturi în regiunile frontaliere, în special în zona Mării Mediterane, a Mării Negre, pe fațada Atlanticului și în Marea Baltică, vizând prestarea de servicii portuare adecvate din punct de vedere al distanței aferente fluxurilor de mărfuri între portul de plecare și portul de sosire, contribuind astfel la reducerea poluării și a zgomotului cauzate de transportul terestru.*

Or. fr

**Amendamentul 99**

**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

Or. en

**Amendamentul 100**  
**Inés Ayala Sender**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Un nivel ridicat de simplificare a procedurilor vamale poate reprezenta un avantaj economic major pentru un port din punct de vedere al competitivității. Pentru a evita concurența neloială între porturi și a reduce formalitățile vamale care ar putea afecta grav interesele financiare ale Uniunii, autoritățile portuare trebuie să includă o abordare adecvată și eficientă, bazată pe riscuri a***

*politicii în domeniu, pentru a evita denaturarea concurenței. Aceste proceduri ar trebui să fie monitorizate în mod eficient și periodic de către Comisie și statele membre, iar Comisia ar trebui să evalueze necesitatea de a adopta măsuri adecvate pentru a aborda concurența neloială.*

Or. en

**Amendamentul 101**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(1b) Deși o transparență financiară mai mare este vitală în porturile finanțate din fonduri publice, există o limită a gradului de transparență necesară pentru porturile finanțate din fonduri private, întrucât acestea sunt deja vizate de normele UE în materie de concurență.*

Or. en

**Amendamentul 102**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 1 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(1c) Administratorii de port ar trebui să organizeze un dialog cu toți clienții și, prin urmare, nu este necesar un organism de supraveghere independent, care ar risca să fie extrem de birocratic.*

Or. en

**Amendamentul 103**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) În comunicarea intitulată „Actul privind piața unică II - Împreună pentru o nouă creștere”, Comisia a reamintit că atractivitatea transportului maritim depinde de disponibilitatea, eficiența și fiabilitatea serviciilor portuare și că există necesitatea de a aborda chestiunile referitoare la transparența finanțării din fonduri publice și a taxelor portuare, la eforturile de simplificare administrativă în porturi **și la revizuirea restricțiilor privind furnizarea de servicii în porturi.**

---

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

*Amendamentul*

(2) În comunicarea intitulată „Actul privind piața unică II - Împreună pentru o nouă creștere”, Comisia a reamintit că atractivitatea transportului maritim depinde de disponibilitatea, eficiența și fiabilitatea serviciilor portuare și că există necesitatea de a aborda chestiunile referitoare la transparența finanțării din fonduri publice și a taxelor portuare, la eforturile de simplificare administrativă în porturi.

---

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

Or. de

**Amendamentul 104**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la

*Amendamentul*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime **finanțate din fonduri publice** vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și

promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

Or. en

## **Amendamentul 105** **Dominique Vlasto**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 3**

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

#### *Amendamentul*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier. ***Acestea vor trebui, pe de altă parte, să permită eliminarea barierelor care există încă în calea transportului maritim intracomunitar, care reprezintă obstacole pentru crearea unei adevărate piețe interne a transportului maritim.***

Or. fr

#### *Justificare*

*Obiectivul creării unei adevărate piețe interne a transportului maritim este limitat de obstacole foarte numeroase care persistă pe căile maritime intracomunitare. Ridicarea acestor bariere vamale, administrative și tehnice trebuie să figureze printre obiectivele prioritare ale Comisiei, în caz contrar strategia sa s-ar solda cu un eşec.*

**Amendamentul 106**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare **și a autonomiei** porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

*Amendamentul*

(3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare a porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

Or. es

**Amendamentul 107**  
**Mara Bizzotto**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 3 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) În interesul unei transparențe financiare sporite, garantate prin stabilirea unei corelații strânse între modalitățile de asigurare a fondurilor și tipurile de cost generate, organismul de administrare al portului ar trebui să aibă resurse proprii la un nivel stabilit pe baza volumului de trafic gestionat de port. Resursele proprii ar lua forma unei părți din veniturile fiscale generate de***

*activitățile comerciale desfășurate în port și din veniturile standard ale porturilor. Această dispoziție ar consolida subsidiaritatea și ar limita alocarea de resurse guvernamentale care, în anumite cazuri, ar putea lua forma unor ajutoare de stat.*

Or. it

**Amendamentul 108**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4**

*Textul propus de Comisie*

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. ***Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.***

*Amendamentul*

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

Or. es



**Amendamentul 109**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4**

*Textul propus de Comisie*

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

*Amendamentul*

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice **numai** porturilor **maritime** din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. **Aplicarea acestuia ar trebui limitată, după caz, la acele porturi maritime care primesc subvenții publice semnificative.** Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

Or. en

*Justificare*

*Atunci când porturile concurează pe o piață liberă fără a se baza pe subvenții, presiunile concurențiale sunt suficiente pentru a asigura faptul că serviciile intraportuare sunt prestate în mod eficient și că taxele aplicate clienților sunt stabilite pe o bază comercială competitivă, care face obiectul garanțiilor prevăzute de dreptul obișnuit al concurenței.*

**Amendamentul 110**  
**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 4 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(4a) Caracterul special al organizării și al misiunilor administratorilor portului și diversitatea extremă a porturilor europene fac ca orice demers de uniformizare la nivel comunitar să fie imposibil și puțin pertinent. În acest sens, este imperativ să se recunoască competența statelor membre în ceea ce privește definirea modului de administrare a porturilor lor, ținând seama în mod corespunzător de specificitățile și caracteristicile fiecăruia dintre porturi și de legislațiile naționale în vigoare, fără ca acest fapt să creeze obstacole în calea respectării normelor în materie de concurență și de transparență financiară incluse în Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.*

Or. fr

*Justificare*

*Având în vedere disparitățile foarte numeroase legate de amplasarea geografică, de tipologiile porturilor și de legislațiile naționale, alegerea unui regulament este contestabilă. Prin urmare, trebuie să se reamintească principiul că administrarea porturilor este în prezent o competență a statelor membre și va trebui să rămână astfel și pe viitor. Această competență națională, indispensabilă pentru a ține seama de specificitățile locale, nu este considerată un obstacol pentru respectarea normelor privind concurența și transparența prevăzute în tratate.*

**Amendamentul 111**  
**Carlo Fidanza**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5a) Serviciile de pilotaj, de remorcare și de amarare formează o parte esențială a măsurilor care asigură un tranzit, o manevrare și o prezență sigură a navelor în porturi, în interesul utilizatorilor serviciilor, al comunității portuare și al întregii comunități locale. Aceste servicii sunt mai bine identificate ca servicii tehnico-nautice, fiind caracterizate de garantarea resurselor umane profesionale și de punerea echipamentelor adecvate la dispoziția utilizatorilor în cele mai bune condiții economice. Autoritatea competentă ar trebui să garanteze în special navigarea și amararea în condiții de siguranță a navelor în port și instalații de apărare în caz de necesitate și/sau de urgență.***

Or. en

## **Amendamentul 112**

**Karim Zéribi**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5a) Serviciile de pilotaj, de amarare și de remorcare sunt servicii tehnico-nautice care prezintă caracteristici de servicii publice, de exemplu universalitatea și continuitatea serviciului, reglementarea și supravegherea de către autoritatea publică și respectarea cerințelor privind interesul public, precum securitatea maritimă și protecția mediului. Aceste caracteristici justifică faptul că unele state membre stabilesc un cadru juridic specific care include furnizorii de astfel de servicii, precum și faptul că aceștia sunt excluși din domeniul de aplicare al***

*capitolului II din prezenta directivă.*

Or. fr

*Justificare*

*Directiva ar trebui să țină seama de specificitățile serviciilor de pilotaj, remorcare și amarare, în special legătura strânsă a acestora cu siguranța și securitatea maritimă și cu protecția mediului.*

**Amendamentul 113**

**Tanja Fajon**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5a) Toți furnizorii de servicii portuare ar trebui întotdeauna, în special în cadrul domeniului de aplicare al prezentului regulament, să acționeze în interes public.***

Or. en

**Amendamentul 114**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 5 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5a) În conformitate cu Protocolul (nr. 26) la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, prezentul regulament nu aduce atingere competenței statelor membre de a organiza serviciile reglementate de acesta ca servicii de interes general fără caracter economic.***

Or. nl

**Amendamentul 115**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5b) Serviciile de pilotaj, de amarare și de remorcare sunt servicii tehnico-nautice care prezintă caracteristici de servicii publice, de exemplu universalitatea și continuitatea serviciului, reglementarea și supravegherea de către autoritatea publică și respectarea cerințelor privind interesul public, precum securitatea maritimă și protecția mediului. În cazul serviciilor de amarare, aceste caracteristici au fost recunoscute de către Curtea de Justiție a UE în Hotărârea sa din 18 iunie 1998 Corsica Ferries France (C-266/96).***

Or. fr

*Justificare*

*Directiva ar trebui să țină seama de specificitățile serviciilor de amarare, în special de caracteristicile lor de serviciu public, deja recunoscute de CJUE.*

**Amendamentul 116**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(5b) Prezentul regulament nu afectează diversele modele de administrare a porturilor din statele membre, atât timp cât acestea respectă normele privind accesul pe piață și transparența***

*financiară, și se aplică indiferent de repartizarea competențelor între guvern și organismele de administrare ale porturilor din statele membre.*

Or. nl

**Amendamentul 117**  
**Carlo Fidanza**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 5 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(5c) Având în vedere legătura dintre serviciile tehnico-nautice și siguranța maritimă, securitatea și protecția mediului, legislația națională a statelor membre poate oferi un cadru de reglementare pentru direcționarea și controlarea furnizorilor de servicii conecși, coordonând activitățile acestora și adoptând norme specifice cu privire la accesul transparent și nediscriminatoriu la profesie, la organizare și la modul în care pot fi oferite astfel de servicii.*

Or. en

**Amendamentul 118**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(6) *Auto-furnizarea* de servicii, care înseamnă că societățile de transport maritim sau furnizorii de servicii portuare folosesc personal la alegerea lor și își furnizează singuri servicii portuare, este reglementată într-o serie de state membre

(6) *Autofurnizarea* de servicii, care înseamnă că societățile de transport maritim sau furnizorii de servicii portuare folosesc personal la alegerea lor și își furnizează singuri servicii portuare, este reglementată într-o serie de state membre

din motive de siguranță sau sociale. Părțile interesate consultate de Comisie în cursul elaborării propunerii sale au subliniat că impunerea unei autorizări generalizate privind **auto-furnizarea** de servicii la nivelul Uniunii ar necesita norme suplimentare referitoare la aspectele sociale și de siguranță, pentru a se evita posibilele efecte negative în aceste domenii. Prin urmare, în acest stadiu **pare** oportun să **nu** se reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și **să se lase la latitudinea statelor membre** reglementarea sau nu a **auto-furnizării** de servicii portuare. Așadar, prezentul regulament ar trebui să vizeze exclusiv furnizarea de servicii portuare în schimbul unei remunerații.

din motive de siguranță sau sociale. Părțile interesate consultate de Comisie în cursul elaborării propunerii sale au subliniat că impunerea unei autorizări generalizate privind **autofurnizarea** de servicii la nivelul Uniunii ar necesita norme suplimentare referitoare la aspectele sociale și de siguranță, pentru a se evita posibilele efecte negative în aceste domenii. Prin urmare, în acest stadiu **nu este** oportun să se reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și, **pentru moment**, reglementarea sau nu a **autofurnizării** de servicii portuare **ar trebui să fie lăsată la latitudinea statelor membre**. Așadar, prezentul regulament ar trebui să vizeze exclusiv furnizarea de servicii portuare în schimbul unei remunerații.

Or. en

## **Amendamentul 119** **Corien Wortmann-Kool**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 6**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(6) **Autofurnizarea** de servicii, care înseamnă că societățile de transport maritim sau furnizorii de servicii portuare folosesc personal la alegerea lor și își furnizează singuri servicii portuare, este reglementată într-o serie de state membre din motive de siguranță sau sociale. Părțile interesate consultate de Comisie în cursul elaborării propunerii sale au subliniat că impunerea unei autorizări generalizate privind **autofurnizarea** de servicii la nivelul Uniunii ar necesita norme suplimentare referitoare la aspectele sociale și de siguranță, pentru a se evita posibilele efecte negative în aceste domenii. Prin urmare, **nu este** oportun să se

oportun să **nu** se reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și **să se lase la latitudinea statelor membre** reglementarea sau nu a **auto-furnizării** de servicii portuare. **Așadar, prezentul regulament ar trebui să vizeze exclusiv furnizarea de servicii portuare în schimbul unei remunerații.**

reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și reglementarea sau nu a **autofurnizării** de servicii portuare **ar trebui să fie lăsată la latitudinea statelor membre.**

Or. en

## Amendamentul 120 Dominique Vlasto

### Propunere de regulament Considerentul 6

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(6) **Autofurnizarea** de servicii, care înseamnă că societățile de transport maritim sau furnizorii de servicii portuare folosesc personal la alegerea lor și își furnizează singuri servicii portuare, este reglementată într-o serie de state membre din motive de siguranță sau sociale. Părțile interesate consultate de Comisie în cursul elaborării propunerii sale au subliniat că impunerea unei autorizări generalizate privind **autofurnizarea** de servicii la nivelul Uniunii ar necesita norme suplimentare referitoare la aspectele sociale și de siguranță, pentru a se evita **orice efect negativ** în aceste domenii. Prin urmare, pare oportun să nu se reglementeze acest aspect la nivelul Uniunii și să se **reafirme competența și responsabilitatea** statelor membre **de a examina oportunitatea reglementării** sau nu a **autofurnizării** de servicii portuare. Așadar, prezentul regulament ar trebui să vizeze exclusiv furnizarea de servicii portuare în schimbul unei remunerații.

Or. fr



*Justificare*

*Precizare pentru redactarea versiunii în limba franceză.*

**Amendamentul 121**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 6 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(6a) În conformitate cu Protocolul (nr. 26) la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, dispozițiile prezentului regulament nu aduc în niciun fel atingere competenței statelor membre de a furniza sau organiza serviciile reglementate de acesta ca servicii de interes general fără caracter economic. Prin urmare, statele membre și autoritățile competente își păstrează competența de a organiza aceste activități și servicii în funcție de caracterul economic sau non-economic.***

Or. nl

*Justificare*

*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.”*

## **Amendamentul 122**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 6 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(6b) Prezentul regulament nu impune un anumit model de administrare a porturilor care atribuie organismului de administrare al portului un statut, un rol sau o misiune specifică. Cu condiția respectării normelor referitoare la accesul pe piață și la transparență, modelele existente de administrare a porturilor instituite la nivel național în statele membre pot fi păstrate, inclusiv sistemele prin care drepturile și responsabilitățile de administrare a porturilor sunt delegate autorităților/altor autorități responsabile pentru protejarea intereselor publice în acest sens.***

Or. nl

#### *Justificare*

*Regulamentul trebuie să fie neutru în raport cu diferite modele de administrare, indiferent dacă sunt organizate la nivel public sau privat, centralizate sau descentralizate, cu mai multe sau mai puține competențe delegate. În anumite state membre, în legislația națională sau regională specifică sunt prevăzute dispoziții-cadru detaliate. Acest lucru se referă nu numai la organismele de administrare în calitate de operatori (pur) comerciali, ci și la administrarea portuară axată pe interesul general și pe valoarea adăugată de care beneficiază regiunea la scară mai largă.*

## **Amendamentul 123**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 6 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6c) În anumite modele de administrare a porturilor, organismelor de administrare ale porturilor le sunt atribuite drepturi și responsabilități (specifice) în calitate de autoritate competentă. Regulamentul se aplică indiferent dacă autoritatea competentă este statul membru respectiv sau un organism de administrare al portului autorizat să acționeze în această capacitate.**

Or. nl

*Justificare*

*La articolul 8 alineatul (3) din propunerea de regulament, Comisia Europeană recunoaște posibilitatea ca autoritatea competentă (menționată în diferite secțiuni ale textului) să fie un organism de administrare al portului, în timp ce alte articole creează confuzie cu privire la acest aspect. Acesta este motivul clarificării explicite din preambul.*

**Amendamentul 124**  
**Carlo Fidanza**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să **fie clar definite în ceea ce privește, printre altele,** calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește formarea

formarea profesională, și echipamentul necesar, în măsura în care aceste cerințe sunt transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru furnizarea serviciului portuar în cauză.

profesională, echipamentul necesar, **disponibilitatea serviciului, respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau securitatea și siguranța portului sau a unuia dintre punctele de acces ale acestuia, a unităților, echipamentelor, personalului acestuia, precum și respectarea cerințelor de mediu**, în măsura în care aceste cerințe sunt transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru furnizarea serviciului portuar în cauză

Or. en

## Amendamentul 125 Karim Zéribi

### Propunere de regulament Considerentul 7

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului **trebuie să aibă posibilitatea de a le** impune **furnizorilor** de servicii portuare **cerințe** minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să **includă, printre altele**, calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește formarea profesională, **precum și respectarea convențiilor colective și a standardelor sociale naționale aplicabile serviciului vizat, echipamentul necesar, respectarea cerințelor în materie de securitate maritimă, de siguranță a portului și cerințele de mediu.**

Or. fr

**Amendamentul 126**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

***Furnizorii de servicii ar trebui să își desfășoare activitatea în conformitate cu toate dispozițiile în materie de siguranță, cu cerințele de protecție a mediului, cu contractele de muncă și cu acordurile și normele privind munca și salarizarea.***

Or. de

*Justificare*

*Potrivit Comisiei, în porturile maritime europene sunt angajați 110 000 de lucrători. Cifra reală este probabil și mai mare. Este esențial ca organismul de administrare al portului să monitorizeze respectarea standardelor sociale și să aplice cerințele în materie de siguranță și de protecție a mediului.*

**Amendamentul 127**  
**Brian Simpson**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și **solide din punct de vedere ecologic și social**, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește formarea profesională, echipamentul necesar **pentru furnizarea serviciilor portuare relevante, respectarea cerințelor de siguranță maritimă și de securitate a portului, respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, european și internațional, precum și buna reputație a prestatorului serviciului portuar în ceea ce privește aplicarea standardelor sociale de protecție a sănătății și securității angajaților și respectarea drepturilor la muncă ale acestora.**

Or. en

*Justificare*

*Pe lângă calificările profesionale, echipamentul, siguranța maritimă și preocupările de mediu, buna reputație legată de respectarea standardelor sociale ar trebui să joace, de asemenea, un rol în alegerea furnizorului de servicii.*

**Amendamentul 128**  
**Georges Bach**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și **solide din punct de vedere ecologic și social**, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare, **inclusiv subcontractanții**, să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește formarea profesională, și echipamentul necesar, **respectarea cerințelor de siguranță maritimă, respectarea cerințelor de mediu, respectarea, de către furnizor, a drepturilor sociale și de muncă, inclusiv aplicarea legislației și a acordurilor de protecție a sănătății și securității angajaților.**

Or. en

**Amendamentul 129**  
**Jutta Steinruck**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și **solide din punct de vedere ecologic și social**, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare, **inclusiv subcontractanții**, să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește

necesar, *în măsura în care aceste cerințe sunt transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru furnizarea serviciului portuar în cauză.*

formarea profesională, echipamentul necesar *pentru a furniza serviciul portuar relevant, respectarea cerințelor de siguranță maritimă, respectarea cerințelor de mediu, buna reputație a furnizorului în ceea ce privește respectarea drepturilor sociale și de muncă, inclusiv aplicarea legislației și a acordurilor de protecție a sănătății și securității și de protecție a angajaților.*

Or. en

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

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 7**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, furnizorii de servicii portuare ***trebuie să garanteze*** că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea ***serviciilor respective*** în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, ***echipamentele necesare*** pentru furnizarea serviciului portuar ***relevant și conformitatea cu cerințele privind siguranța maritimă. Aceste condiții ar trebui să țină seama de cerințele de mediu, dar și de standardele sociale naționale.***

***Aceste cerințe minime, care includ standardele sociale și de mediu, ar trebui să fie stabilite la nivel național și verificate în fiecare port de către organismul de administrare relevant.***

Or. en



## Justificare

*Aspectele legate de siguranța maritimă și de mediu nu pot fi considerate drept justificări pentru organizarea serviciilor portuare de către ele însele. Normele privind siguranța și mediul trebuie să fie garantate indiferent de organizarea serviciilor portuare. Toate cerințele minime privind serviciile trebuie să fie stabilite la nivel național pentru a evita aplicări diferite sau neloiale.*

### **Amendamentul 131** **Dominique Vlasto**

#### **Propunere de regulament** **Considerentul 7**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului **trebuie să aibă posibilitatea de a** impune **obligăția** ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, inclusiv în ceea ce privește formarea profesională și echipamentul necesar **pentru a furniza servicii portuare permanente și de calitate, precum și pentru respectarea cerințelor în materie de securitate și siguranță maritimă. Aceste condiții trebuie să țină seama, în egală măsură, de cerințele de mediu, dar și de normele sociale naționale.**

Or. fr

## Justificare

*Respectarea cerințelor minime nu este facultativă sau secundară, ci trebuie să fie o condiție indispensabilă pentru prestarea unui serviciu portuar. Asigurarea continuității și a calității serviciilor portuare completează amendamentul raportorului.*

## Amendamentul 132

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

### Propunere de regulament Considerentul 7 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(7a) Fiecare furnizor de servicii și, în special, noii actori de pe piață ar trebui să își demonstreze capacitatea de a servi un număr minim de nave cu ajutorul propriului personal și echipament. Aceștia ar trebui să aplice normele și dispozițiile relevante, inclusiv legislația muncii aplicabilă, acordurile colective aplicabile și cerințele în materie de calitate ale portului.***

Or. en

## Amendamentul 133 Giommaria Uggias

### Propunere de regulament Considerentul 10

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

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

Or. it

**Amendamentul 134**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 10 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(10a) Din cauza variațiilor semnificative ale dimensiunilor porturilor, trebuie să se țină seama și de capacitatea economică și de spațiul disponibil pentru desfășurarea unor operațiuni pe apă atunci când se limitează numărul furnizorilor de servicii portuare. În plus, ar trebui să existe posibilitatea de a limita accesul la piață astfel încât să se asigure operațiuni portuare sigure, în condiții de securitate sau sustenabile din punct de vedere ecologic.**

Or. en

**Amendamentul 135**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 12**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

(12) Pentru a fi **deschisă și transparentă pentru porturile finanțate din fonduri publice**, procedura de selectare a furnizorilor de servicii portuare și rezultatul acesteia ar trebui să fie făcute publice, iar documentația completă ar trebui comunicată părților interesate.

Or. en

**Amendamentul 136**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

*eliminat*

---

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

Or. de

*Justificare*

*Considerentul 13 include o trimitere la Directiva privind concesiunile, însă respectiva directivă nu a fost adoptată și încă nu se cunosc detalii cu privire la conținutul său. Prin urmare, o trimitere la această directivă este inacceptabilă.*

**Amendamentul 137**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 13**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(13) Procedura de selectare a furnizorilor de servicii portuare în cazul în care numărul de furnizori este limitat ar trebui să urmeze principiile și abordarea stabilite în Directiva .../... [directiva privind concesiunile]<sup>7</sup>, inclusiv pragul și metoda*

*(13) Procedura de selectare a furnizorilor de servicii portuare în cazul în care numărul de furnizori este limitat ar trebui să fie deschisă tuturor părților interesate și să fie transparentă și nediscriminatorie.*

*de determinare a valorii contractelor, precum și definiția modificărilor substanțiale și elementele legate de durata contractului.*

---

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

Or. en

**Amendamentul 138**  
**Karim Zérîbi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 14**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(14) *Statele membre trebuie să aibă posibilitatea de a impune* obligații de serviciu public care *să poată justifica* o limitare a numărului de furnizori ai unui serviciu portuar din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an sau convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru anumite categorii de utilizatori, *securitatea și siguranța maritimă și protecția mediului.*

Or. fr

*Justificare*

*Este absolut necesar ca statele membre să poată impune obligații de serviciu public, inclusiv în domeniul securității și al siguranței maritime, precum și al protecției mediului. Acestea pot justifica limitarea numărului furnizorilor.*

**Amendamentul 139**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 14**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(14) Recurgerea la obligații de serviciu public care conduc la o limitare a numărului de furnizori ai unui serviciu portuar se poate justifica din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an, convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru anumite categorii de utilizatori și operațiunile portuare sigure, **prin furnizarea de servicii portuare sigure, solide și sustenabile din punct de vedere social și ecologic.**

Or. de

*Justificare*

*Este esențial să se stabilească criterii pe care serviciile portuare trebuie să le îndeplinească.*

**Amendamentul 140**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 14**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(14) **Statele membre sunt autorizate să impună** obligații de serviciu public care **pot justifica** o limitare a numărului de furnizori ai unui serviciu portuar din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an sau convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru anumite categorii de

utilizatori.

utilizatori, **siguranța și securitatea  
maritimă și protecția mediului.**

Or. en

**Amendamentul 141**  
**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 14**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(14) **Statele membre trebuie să fie în măsură să impună** obligații de serviciu public **în materie de servicii portuare pentru a limita numărul furnizorilor** din motive de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii de servicii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an **și în toată zona portuară**, convenabilitatea prețului serviciului portuar pentru anumite categorii de utilizatori, **securitatea și siguranța maritimă și durabilitatea operațiunilor portuare din punct de vedere al mediului.**

Or. fr

**Amendamentul 142**  
**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 16**

*Textul propus de Comisie*

(16) Prezentul regulament nu aduce atingere posibilității autorităților competente de a acorda compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, cu condiția ca acestea să respecte normele aplicabile privind ajutoarele de stat. În

*Amendamentul*

(16) Prezentul regulament nu aduce atingere posibilității autorităților competente de a acorda compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, cu condiția ca acestea să respecte normele aplicabile privind ajutoarele de stat. **Aceste**

cazul în care obligațiile de serviciu public se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general, conformitatea ar trebui asigurată pe baza Deciziei Comisiei din 20 noiembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, a Regulamentului (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general și a cadrului Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> JO L 7, 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114, 26.4.2012, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8, 11.1.2012.

***norme ar trebui să fie aplicate astfel încât să țină cont de nevoile specifice ale unor porturi, de exemplu ale celor situate pe insule, precum și de problemele economice legate de instalațiile extrem de inadecvate.*** În cazul în care obligațiile de serviciu public se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general, conformitatea ar trebui asigurată pe baza Deciziei Comisiei din 20 noiembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general, a Regulamentului (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general și a cadrului Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

---

<sup>8</sup> JO L 7, 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114, 26.4.2012, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8, 11.1.2012.

Or. it

### *Justificare*

*Având în vedere faptul că scopul acestui regulament este modernizarea rețelei de porturi, trebuie să se țină cont de faptul că multe porturi au instalații inadecvate. În multe cazuri, forțele de pe piață nu pot remedia aceste deficiențe, sprijinul din partea statului devenind astfel esențial.*



**Amendamentul 143**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 17**

*Textul propus de Comisie*

(17) **Organismul de administrare al portului** nu ar trebui să facă discriminare între furnizorii de servicii portuare, în special în favoarea unei întreprinderi sau a unui organism în care deține un interes.

*Amendamentul*

(17) **Autoritatea portuară** nu ar trebui să facă discriminare între furnizorii de servicii portuare, în special în favoarea unei întreprinderi sau a unui organism în care deține un interes.

Or. fr

*Justificare*

*Termenul „The managing body of the port” trebuie tradus în limba română prin „autoritate portuară” și nu prin „organismul de administrare al portului” întrucât acest termen ar putea da un cu totul alt sens articolelor în care apare.*

**Amendamentul 144**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 18**

*Textul propus de Comisie*

(18) Autoritățile competente desemnate într-un stat membru trebuie să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare cu obligații de serviciu public sau să încredințeze direct furnizarea acestor servicii unui operator intern. În cazul în care o autoritate competentă decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie

*Amendamentul*

(18) Autoritățile competente desemnate într-un stat membru trebuie să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare cu obligații de serviciu public sau să încredințeze direct furnizarea acestor servicii unui operator intern. În cazul în care o autoritate competentă decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie

informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru favorizează o asemenea opțiune, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni. În plus, în aceste cazuri taxele percepute pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul *supravegherii de către organismul independent de supraveghere*.

informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru favorizează o asemenea opțiune, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni. În plus, în aceste cazuri taxele percepute pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul *unei supravegheri independente*.

Or. en

## Amendamentul 145

Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

### Propunere de regulament

#### Considerentul 18

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

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

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

Or. en

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

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 18**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

## Justificare

*Organismul de administrare ar trebui să fie autoritatea competentă dintr-un port.*

### **Amendamentul 147**

**Slawomir Nitras, Artur Zasada**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 18**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. pl

### **Amendamentul 148**

**Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(18a) Serviciile de pilotaj au un rol important în garantarea siguranței maritime și contribuie la protecția mediului. Furnizorii de servicii de pilotaj ar trebui să păstreze un grad de independență față de utilizatorii portului atunci când iau decizii care afectează siguranța și mediul. În acest context, limitarea numărului furnizorilor de servicii de pilotaj și furnizarea acestor servicii de către operatorii interni poate fi justificată din motive legate de obligațiile de serviciu public.**

Or. en

**Amendamentul 149**  
**Brian Simpson**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 19**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor în domeniul social și al muncii ale statelor membre **și respectă articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, care acordă lucrătorilor dreptul la negociere colectivă și la acțiuni colective.** În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare,

statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

**organismele de administrare ale porturilor solicită** operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

Or. en

### *Justificare*

*Organismul de administrare al portului ar trebui să aibă obligația de a solicita aplicarea Directivei 2001/23/CE. În plus, dreptul la acțiuni colective ar trebui să fie respectat.*

## **Amendamentul 150 Philippe De Backer**

### **Propunere de regulament Considerentul 19**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre, **cu condiția ca aceste norme să fie în acord cu normele tratatului UE**. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, ar trebui să fie posibil ca autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a

drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

Or. en

## **Amendamentul 151** **Georges Bach**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 19**

#### *Textul propus de Comisie*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **aduce** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, ar trebui **să fie posibil ca autoritățile competente** să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

#### *Amendamentul*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența **deplină** de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **ar trebui să aducă** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. **Prezentul regulament ar trebui să respecte articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.** În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **statul membru** ar trebui să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

**Amendamentul 152**  
**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 19**

*Textul propus de Comisie*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor în domeniul social și al muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **ar trebui să fie posibil ca** autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

*Amendamentul*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor în domeniul social și al muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, autoritățile competente **ar trebui** să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

*Justificare*

*Conform amendamentului 53 al raportorului, este esențial să se precizeze faptul că respectarea, de către noul operator de servicii portuare, a Directivei 2001/23/CE este o obligație și nu o simplă posibilitate.*

**Amendamentul 153**  
**Sabine Wils**



**Propunere de regulament**  
**Considerentul 19**

*Textul propus de Comisie*

(19) **Statele** membre ar trebui să **își mențină competența de** a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **ar trebui** să fie posibil ca autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

*Amendamentul*

(19) **Statelor** membre ar trebui să **li se acorde competențe depline pentru** a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderii care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **trebuie** să fie posibil, **acum și în viitorul apropiat**, ca autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

Or. de

*Justificare*

*Formularea Comisiei este prea vagă.*

**Amendamentul 154**  
**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 19**

*Textul propus de Comisie*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul *întreprinderii* care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **aduce** atingere aplicării normelor în domeniul social și al muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, **ar trebui să fie posibil ca** autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

*Amendamentul*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul *întreprinderilor* care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **ar trebui să aducă** atingere aplicării normelor în domeniul social și al muncii ale statelor membre **și ar trebui să respecte pe deplin articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene**. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, autoritățile competente **ar trebui** să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> JO L 82, 22.3.2001, p. 16.

Or. en

**Amendamentul 155**  
**Kathleen Van Brempt**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 20**

*Textul propus de Comisie*

**(20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi**

*Amendamentul*

**eliminat**

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

Or. nl

#### *Justificare*

*Acest considerent se bazează pe presupunerea că reglementarea contractelor de concesiune este asigurată de Directiva privind concesiunile, ceea ce nu este adevărat.*

#### **Amendamentul 156**

**Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 20**

##### *Textul propus de Comisie*

(20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi reglementat de Directiva .../... [directiva privind concesiunile]. În

##### *Amendamentul*

(20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi reglementat de Directiva .../... [directiva privind concesiunile]. În

consecință, capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii pentru pasageri, **dar statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice totuși normele din capitolul respectiv la aceste două tipuri de servicii.** Pentru alte tipuri de contracte utilizate de autoritățile publice în vederea acordării accesului la piața serviciilor de manipulare a mărfurilor și a serviciilor din terminalele de pasageri, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Aceste principii trebuie aplicate integral în ceea ce privește furnizarea oricărui serviciu portuar.

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

Or. en

**Amendamentul 157**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 20**

*Textul propus de Comisie*

**(20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi reglementat de Directiva .../... [directiva privind concesiunile]. În consecință, capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii pentru pasageri, dar statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice totuși normele din capitolul respectiv la aceste**

*Amendamentul*

**(20) Dragarea, instalațiile portuare de recepție, amararea, remorcarea și pilotajul vor fi excluse din domeniul de aplicare al prezentului regulament.**

*două tipuri de servicii. Pentru alte tipuri de contracte utilizate de autoritățile publice în vederea acordării accesului la piața serviciilor de manipulare a mărfurilor și a serviciilor din terminalele de pasageri, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Aceste principii trebuie aplicate integral în ceea ce privește furnizarea oricărui serviciu portuar.*

Or. de

#### *Justificare*

*O trimitere la Directiva privind concesiunile este inacceptabilă deoarece acesta nu a fost încă adoptată și nu se cunosc detalii cu privire la conținutul său. Serviciile de manipulare a mărfurilor și pasagerilor nu intră în domeniul de aplicare al propunerii de regulament. Articolul 1 cuprinde în mod eronat dispoziții privind dragarea, instalațiile portuare de recepție și pilotajul. După cum a precizat deja Camera superioară a Parlamentului german (Bundesrat), prezentul regulament nu trebuie să includă aceste dispoziții, care ar trebui eliminate.*

#### **Amendamentul 158 Brian Simpson**

#### **Propunere de regulament Considerentul 20 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(20a) Pilotajul, remorcarea și amararea oferă servicii esențiale, unice și specializate sectorului transporturilor maritime care, dacă este deschis concurenței, ar periclita siguranța și securitatea maritimă, protecția mediului și eficiența porturilor. Acestea ar trebui, prin urmare, să fie scutite de respectarea dispozițiilor privind accesul la piață prevăzute în capitolul II din prezentul regulament.*

**Amendamentul 159**  
**Spyros Danellis**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 20 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(20a) Serviciile de pilotaj sunt, în majoritatea cazurilor, oferite de un singur furnizor din motive legate de eficiență și siguranță. Totuși, trebuie să se prevadă dispoziții astfel încât acest serviciu portuar să fie atribuit ținând seama de transparență și de rentabilitate. Statele membre ar putea alege să utilizeze o derogare de doi ani pentru a pregăti mecanismele de siguranță și de achiziții publice pentru acest serviciu important.***

Or. en

*Justificare*

*Statele membre ar trebui să dispună de doi ani suplimentari pentru a asigura aplicarea unitară a dispozițiilor articolului 7, fără a afecta eficiența și siguranța serviciului.*

**Amendamentul 160**  
**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 20 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(20a) Caracterul specific al serviciilor tehnico-nautice de pilotaj, remorcare și amarare, precum și interdependența acestora cu buna organizare și viabilitatea tuturor operațiunilor portuare justifică faptul că aceste servicii, care îndeplinesc misiuni de serviciu public, sunt scutite de***

*dispozițiile privind accesul la piață prevăzute în capitolul II din prezentul regulament. Întrucât este necesar să se garanteze securitatea și siguranța maritimă, a persoanelor și a instalațiilor portuare, precum și protecția mediului, statul membru sau organismul de administrare al portului trebuie să fie autorizat să acorde drepturi exclusive furnizorilor de servicii de pilotaj, remorcare și amarare, care trebuie să îndeplinească cerința de a asigura continuitatea acestor servicii în orice circumstanțe, în întreaga zonă portuară, pentru orice tip de navă.*

Or. fr

#### *Justificare*

*Prin natura și legătura lor cu securitatea și protecția mediului, toate operațiunile și serviciile portuare prestate de la preluarea navei de către pilot până la amarare nu pot fi supuse unei politici comerciale care nu ar ține seama de efectuarea unei misiuni de serviciu public de către furnizorii în cauză.*

#### **Amendamentul 161 Inés Ayala Sender**

#### **Propunere de regulament Considerentul 21 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(21a) Mecanismul Conectarea Europei prevede ca porturile din cadrul rețelei transeuropene de transport să poată beneficia de subvenții din partea UE pe parcursul perioadei 2014-2020. În plus, Comisia intenționează să instituie un cadru revizuit privind ajutoarele de stat pentru porturi și, având în vedere faptul că noua Directivă privind concesiunile stabilește, de asemenea, un cadru legislativ nou care va afecta și serviciile portuare prestate pe baza unui contract de*

*concesiune, în prezentul regulament trebuie să se introducă norme stricte privind transparența fluxurilor financiare pentru a evita concurența neloială între porturile din Uniune sau dumpingul.*

Or. es

**Amendamentul 162**  
**Giommaria Uggias**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. it

**Amendamentul 163**  
**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(22a) Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de ajutor de stat în raport cu**



*finanțarea infrastructurilor portuare, ținând seama de caracterul necomercial al infrastructurilor publice de acces și de apărare, în special al infrastructurii de acces feroviar și rutier și de conexiunile sale la sistemul național de transport, de infrastructura necesară pentru serviciile publice din zona portului, de dane și toate infrastructurile care permit accesul la o zonă portuară, inclusiv accesul maritim, canalele navigabile și instalațiile de apărare. Aceste tipuri de infrastructuri ar trebui să fie accesibile în condiții egale și nediscriminatorii pentru toți utilizatorii potențiali, iar statul ar trebui să aibă responsabilitatea de a răspunde la nevoile generale ale populației.*

Or. fr

*Justificare*

*Completând amendamentul raportorului, danele trebuie adăugate la lista infrastructurilor vizate, ele constituind o parte semnificativă a infrastructurii portuare.*

**Amendamentul 164**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22a) Întrucât nu există orientări clare privind ajutoarele de stat pentru porturi, sectorul portuar are de suferit din cauza incertitudinii juridice deoarece în prezent acestea se bazează pe o abordare de la caz la caz. Pentru creșterea gradului de transparență, Comisia ar trebui să propună orientări clare privind ajutoarele de stat pentru porturi, după consultarea tuturor părților interesate, inclusiv a statelor membre și a autorităților portuare.*

**Amendamentul 165**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(22a) Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de ajutor de stat în raport cu finanțarea infrastructurilor portuare, ținând seama de caracterul necomercial al accesului public și al infrastructurii de apărare.***

**Amendamentul 166**  
**Knut Fleckenstein**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(22a) Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de ajutor de stat în ceea ce privește finanțarea infrastructurii portuare, ținând seama de faptul că operarea unui port intră în responsabilitatea statului de a răspunde nevoilor populației, dat fiind rolul important pe care porturile îl joacă în economia europeană. Prin urmare, porturile ar trebui să fie scutite de regimul privind ajutoarele de stat în măsura în care acestea îndeplinesc funcții publice, dar ar trebui să fie reglementate de un regim precum SIEG sau de norme privind costurile cu infrastructura, similare Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, în toate operațiunile necomerciale, de***

*exemplu întreținerea infrastructurii de acces și de apărare care este accesibilă tuturor utilizatorilor potențiali în condiții egale și nediscriminatorii.*

Or. en

**Amendamentul 167**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22a) Comisia ar trebui să clarifice cât mai curând posibil normele privind ajutoarele de stat în ceea ce privește dezvoltarea porturilor, în conformitate cu principiile aplicate în decizia privind aeroportul Leipzig-Halle.*

Or. en

*Justificare*

*Ajutoarele de stat se acordă în mare măsură porturilor din întreaga Europă, principiul fiind aplicat într-un mod mai puțin consecvent. Acest fapt determină o alocare ineficientă, denaturarea concurenței între state vecine și risipirea banilor publici.*

**Amendamentul 168**  
**Kathleen Van Brempt**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22a) Comisia trebuie să clarifice termenul de „ajutor de stat” în raport cu finanțarea infrastructurilor portuare, ținând seama de caracterul necomercial al infrastructurilor publice de acces și de*

*apărare. Aceasta include infrastructurile rutiere sau feroviare terestre care oferă acces la sistemul național de transport, infrastructurile necesare pentru instalațiile portuare și toate instalațiile necesare pentru accesul în port, inclusiv accesul maritim, canalele navigabile și instalațiile de apărare. Aceste infrastructuri trebuie să fie accesibile în condiții egale și nediscriminatorii pentru toți utilizatorii potențiali, iar autoritatea competentă are responsabilitatea de a se asigura că nevoile publicului larg sunt respectate în acest sens. De asemenea, Comisia trebuie să ia în considerare rolul, statutul și misiunea precisă a organismului de administrare al portului care primește și/sau alocă ajutoare, reflectând diferențele existente între modelele de administrare prevăzute la considerentul 6b (nou).*

Or. nl

#### *Justificare*

*Prezentul amendament respectă poziția raportorului Knut Fleckenstein, conform căreia politica portuară nu poate fi concepută fără a ține cont de regimul ajutoarelor de stat pentru infrastructurile portuare care se află în curs de dezvoltare sau de implementare. El urmărește să obțină recunoașterea pentru modelele de finanțare adoptate în mod legal, bine motivate și transparente, existente deja la nivel național.*

**Amendamentul 169**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22a) Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de ajutor de stat în raport cu finanțarea infrastructurilor portuare, ținând seama de caracterul necomercial*

*al infrastructurii publice de acces și de apărare pentru toți utilizatorii potențiali în condiții nediscriminatorii și de faptul că respectarea nevoilor generale ale populației este o responsabilitate publică.*

Or. en

*Justificare*

*Pentru a crea condiții de concurență echitabile între porturi, este esențial să existe norme clare privind ajutoarele de stat. Comisia modernizează în prezent orientările privind ajutoarele de stat și ar trebui să țină seama de caracteristicile specifice ale infrastructurii portuare. Presentul regulament nu va aborda în avans detalii ale unor astfel de norme.*

**Amendamentul 170**

**Francesca Barracciu, Franco Frigo**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(22a) Totuși, normele privind ajutoarele de stat ar trebui să prevadă derogări pentru ajutoarele destinate să finanțeze construirea de instalații în porturile situate pe insule. Ar trebui să se țină seama de importanța porturilor pentru regiunile insulare, iar normele privind ajutoarele de stat ar trebui să fie revizuite în contextul problemelor economice cu care se confruntă aceste regiuni, care sunt deja dezavantajate din cauza locației lor.*

Or. it

*Justificare*

*Având în vedere faptul că scopul acestui regulament este modernizarea rețelei de porturi, trebuie să se țină cont de faptul că multe porturi au instalații inadecvate. În multe cazuri, forțele de pe piață nu pot remedia aceste deficiențe, sprijinul din partea statului devenind astfel esențial. În special insulele sunt foarte dependente de legăturile lor maritime și multe*

dintre acestea se confruntă cu probleme economice de durată.

**Amendamentul 171**  
**Bogusław Liberadzki**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt **expuși unei concurențe efective** în sensul articolului 9 alineatul (1) și al articolului 6 alineatul (1) nu ar trebui să fie disproporționate în raport cu valoarea economică a serviciilor prestate și ar trebui să fie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Or. en

**Amendamentul 172**  
**Giommaria Uggias**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie comportă un risc mai

*Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie comportă un risc mai

ridicat de abuz de preț, având în vedere situația lor de monopol sau de oligopol și faptul că piața lor nu poate fi contestată. Acesta este și cazul taxelor percepute de operatori interni în sensul prezentului regulament. Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute de acești operatori **reflectă condițiile normale ale pieței** relevante și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

ridicat de abuz de preț, având în vedere situația lor de monopol sau de oligopol și faptul că piața lor nu poate fi contestată. Acesta este și cazul taxelor percepute de operatori interni în sensul prezentului regulament. Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute de acești operatori **sunt detaliate, proporționale cu costurile** relevante și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Or. it

### **Amendamentul 173 Philip Bradbourn**

#### **Propunere de regulament Considerentul 23**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt **expuși unei concurențe efective** în sensul **articolului 9 alineatul (1) și al articolului 6 alineatul (1) nu ar trebui să fie disproporționate în raport cu valoarea economică a serviciilor prestate și ar trebui să fie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.**

Or. en

**Amendamentul 174**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie comportă un risc mai ridicat de abuz de preț, având în vedere situația lor de monopol sau de oligopol și faptul că piața lor nu poate fi contestată. ***Taxele*** percepute de ***furnizorii de servicii portuare care nu sunt expuși unei concurențe efective*** în sensul articolului 9 alineatul (1) și al articolului 6 alineatul (1) ***nu ar trebui să fie disproporționate în raport cu valoarea economică a serviciilor prestate și ar trebui să fie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.***

Or. en

**Amendamentul 175**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie comportă un risc mai ridicat de abuz de preț, ***având în vedere situația lor*** de monopol sau de oligopol și ***faptul că*** piața lor nu poate fi contestată. ***Acesta este și cazul taxelor percepute de***

*Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie ***sau de către operatorii interni, care sunt finanțați în totalitate sau în principal din fonduri publice*** comportă un risc mai ridicat de abuz de preț, ***în cazul în care există situații de***



***operatori interni în sensul prezentului regulament.*** Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute de acești operatori reflectă condițiile normale ale pieței relevante și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

monopol sau de oligopol și piața lor nu poate fi contestată. Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute de acești operatori reflectă condițiile normale ale pieței relevante și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Or. en

## **Amendamentul 176** **Knut Fleckenstein**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 23**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(23) Taxele pentru servicii portuare percepute ***în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (b)*** de furnizorii de servicii portuare care nu sunt desemnați în conformitate cu o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie ***și taxele percepute de furnizorii de servicii de pilotaj care nu sunt expuși unei concurențe efective*** comportă un risc mai ridicat de abuz de preț. Acesta este și cazul taxelor percepute de operatori interni în sensul ***articolului 9 alineatul (1).*** Pentru aceste servicii, în absența unor mecanisme de piață echitabile, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute ***nu sunt disproporționate în raport cu valoarea economică a serviciilor furnizate*** și sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Or. en

## **Amendamentul 177** **Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(23) **Pentru** taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare ar trebui să fie create mecanisme care să asigure faptul că tarifele percepute de acești operatori **sunt proporționale cu valoarea economică a serviciului furnizat și** sunt stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu.

Or. nl

*Justificare*

*Ipoteza formulată de Comisie în acest considerent, conform căreia prețurile de pe piața liberă sunt, prin definiție, mai corecte decât prețurile de pe piața reglementată, nu este neapărat adevărată deoarece pe piața liberă poate exista și tarifare neloială.*

**Amendamentul 178**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 24**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(24) Pentru a fi eficiente, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale **porturilor** ar trebui stabilite **de organismul de administrare al portului** în mod autonom,

strategia comercială și de investiții a acelu  
port.

în conformitate cu strategia comercială și  
de investiții a acelu port. **În cazul în care  
organismul de administrare al portului  
este finanțat în totalitate sau în principal  
din fonduri publice, aceste taxe se  
stabilesc în mod transparent.**

Or. en

**Amendamentul 179**  
**Phil Bennion**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 24**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

**Amendamentul 180**  
**Luis de Grandes Pascual**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 24**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(24) Taxele de utilizare a infrastructurii  
portuare ale fiecărui port individual ar  
trebui stabilite în mod transparent,  
**garantând un anumit grad de autonomie**,  
în conformitate cu strategia comercială și  
de investiții a acelu port.

Or. en

**Amendamentul 181**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 25**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

**Amendamentul 182**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 26**

*Textul propus de Comisie*

(26) *Ar trebui să existe mecanisme adecvate care să asigure faptul că* utilizatorii **portuari** cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de

*Amendamentul*

(26) Utilizatorii **de porturi finanțate din fonduri publice** cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare **ar trebui să fie** consultați

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

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

Or. en

### **Amendamentul 183** **Philippe De Backer**

#### **Propunere de regulament** **Considerentul 26**

##### *Textul propus de Comisie*

(26) Ar trebui să **existe mecanisme adecvate care** să asigure faptul că utilizatorii portuari cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare sunt consultați cu regularitate atunci când taxa de utilizare a infrastructurii portuare și taxa de servicii portuare sunt definite și modificate. Organismele de administrare ale **porturile** ar trebui, de asemenea, să se consulte periodic cu alte părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice precum coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare și eficiența legăturilor cu hinterlandul și a procedurilor administrative din porturi.

##### *Amendamentul*

(26) Ar trebui să **se** asigure faptul că utilizatorii portuari cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare sunt consultați cu regularitate atunci când taxa de utilizare a infrastructurii portuare și taxa de servicii portuare sunt definite și modificate. Organismele de administrare ale **porturilor** ar trebui, de asemenea, să se consulte periodic cu alte părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice precum coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare și eficiența legăturilor cu hinterlandul și a procedurilor administrative din porturi.

Or. en

**Amendamentul 184**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 27**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

***eliminat***

Or. de

*Justificare*

*Acest nou organism de supraveghere este complet superfluu și va genera doar sarcini birocratice, costuri și formalități administrative suplimentare.*

**Amendamentul 185**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 27**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

***eliminat***

Or. pl

**Amendamentul 186**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 27**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

**Amendamentul 187**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 27**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. ro

**Amendamentul 188**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(28) Diferitele organisme independente de supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și să coopereze pentru a asigura o aplicare uniformă a prezentului regulament.***

***eliminat***

Or. en

**Amendamentul 189**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(28) Diferitele organisme independente de supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și să coopereze pentru a asigura o aplicare uniformă a prezentului regulament.***

***eliminat***

Or. de

*Justificare*

*Acest nou organism de supraveghere este complet superfluu și va genera doar sarcini birocratice, costuri și formalități administrative suplimentare.*

**Amendamentul 190**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(28) Diferitele organisme independente de supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și să coopereze pentru a asigura o aplicare***

***eliminat***



*uniformă a prezentului regulament.*

Or. pl

**Amendamentul 191**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

(28) Diferitele organisme independente de supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și să coopereze pentru a asigura o aplicare *uniformă a prezentului regulament.*

*Amendamentul*

(28) Diferitele organisme independente de supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și să coopereze pentru a asigura o aplicare *coerentă a prezentei directive.*

Or. fr

**Amendamentul 192**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 28**

*Textul propus de Comisie*

(28) Diferitele organisme *independente de* supraveghere ar trebui să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor *și să coopereze pentru a asigura o aplicare uniformă a prezentului regulament.*

*Amendamentul*

(28) Diferitele organisme *care oferă* supraveghere *independentă* ar trebui să *coopereze între ele și* să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor *în cazurile care implică litigii și plângeri transfrontaliere.*

Or. en

**Amendamentul 193**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 29**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(29) Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă taxelor de mediu, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii și a asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte, ar trebui acordată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor, combustibililor și tipuri de operațiuni în funcție de care să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.**

**eliminat**

Or. en

**Amendamentul 194**

**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**

**Considerentul 29**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(29) Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă**

**(29) Pentru a consolida anumite elemente ale prezentei directive din punctul de vedere al taxelor de mediu, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul**

taxelor de mediu, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii și a asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte, ar trebui **acordată Comisiei** competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor, combustibililor **și tipuri de operațiuni în funcție de care să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.** Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Uniunii și a asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte **și, în sens mai larg, a autostrăzilor mărilor astfel cum sunt prevăzute de Regulamentul privind rețelele transeuropene de transport, Comisiei ar trebui să i se acorde** competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor și combustibililor. **La adoptarea unor astfel de acte delegate, Comisia ține seama de indexul maritim de mediu, precum și de progresele realizate de Inițiativa porturilor mondiale vizând clima (WPCI). Aceste clasificări ar trebui să servească drept bază pentru varierea taxelor de utilizare a infrastructurii fără a afecta, în schimb, competența autorităților portuare relevante în ceea ce privește stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare.** Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. fr

## **Amendamentul 195** **Georgios Koumoutsakos**

### **Propunere de regulament** **Considerentul 29**

#### *Textul propus de Comisie*

(29) Pentru **a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă taxelor de mediu**, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii **și a**

#### *Amendamentul*

(29) Pentru a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii, **Comisiei ar trebui să i se acorde** competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește

*asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte, ar trebui acordată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor, combustibililor și tipuri de operațiuni în funcție de care să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și redactează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.*

clasificările comune *internaționale* ale navelor și combustibililor. Atunci când pregătește și redactează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. en

**Amendamentul 196**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 29**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(29) Pentru a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii, *Comisiei* ar trebui să *i se acorde* competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor și combustibililor. *Atunci când adoptă astfel de acte delegate, Comisia ar trebui să țină seama de indexul maritim de mediu și de progresele realizate în cadrul inițiativei porturilor mondiale vizând clima. Aceste clasificări și orientări comune privind*

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

*taxele de mediu ar trebui să servească doar ca bază pentru a permite varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare și nu ar trebui să aducă atingere competenței unui organism de administrare al unui port de a stabili în mod autonom nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, în conformitate cu normele aplicabile.* Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. en

## Amendamentul 197

Luis de Grandes Pascual

### Propunere de regulament

#### Considerentul 29

##### *Textul propus de Comisie*

(29) Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă taxelor de mediu, a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii și a asigura existența unor principii comune de taxare în legătură cu promovarea transportului maritim pe distanțe scurte, ar trebui acordată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor, combustibililor și tipuri de operațiuni în funcție de care să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. Este deosebit de important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze

##### *Amendamentul*

(29) Pentru a consolida coerența taxelor de mediu la nivelul Uniunii, Comisiei ar trebui să i se acorde competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește clasificările comune ale navelor și combustibililor. Atunci când adoptă astfel de acte delegate, Comisia ar trebui să țină seama de indexul maritim de mediu și de progresele realizate în cadrul inițiativei porturilor mondiale vizând clima. Aceste clasificări ar trebui să servească doar ca bază pentru a permite varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare și nu ar trebui să aducă atingere competenței unui organism de administrare al unui port de a stabili nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, în conformitate cu normele aplicabile. Atunci când pregătește și redactează acte delegate,

*consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți.* Atunci când pregătește și redactează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și în mod adecvat a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.

Or. en

**Amendamentul 198**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de implementare în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.*

*eliminat*

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. en

**Amendamentul 199**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de implementare în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.**

**eliminat**

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. de

*Justificare*

*Considerentul 30 este contrar principiului subsidiarității. El ar permite Comisiei să intervină și mai mult în problemele naționale și ar crea sarcini birocratice suplimentare.*

**Amendamentul 200**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de implementare în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele**

**eliminat**

*independente de supraveghere.  
Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.*

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. en

**Amendamentul 201**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(30) Pentru a asigura condiții uniforme de implementare a prezentului regulament, ar trebui conferite Comisiei competențe de implementare în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.*

*eliminat*

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. pl



**Amendamentul 202**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

(30) Pentru a asigura condiții **uniforme de implementare a prezentului regulament**, ar trebui **conferite Comisiei** competențe de **implementare** în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

*Amendamentul*

(30) Pentru a asigura condiții **adecvate de punere în aplicare a prezentei directive**, **Comisiei** ar trebui **să i se confere** competențe de **punere în aplicare** în ceea ce privește măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Respectivele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. fr

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

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 30**

*Textul propus de Comisie*

(30) Pentru a asigura condiții uniforme de **implementare** a prezentului regulament, ar trebui **conferite Comisiei** competențe de **implementare** în ceea ce privește măsurile adecvate pentru **schimbul de informații între organismele independente de**

*Amendamentul*

(30) Pentru a asigura condiții **echitabile și** uniforme de **punere în aplicare** a prezentului regulament, **Comisiei** ar trebui **să i se confere** competențe de **punere în aplicare** în ceea ce privește măsurile adecvate pentru **identificarea unui**

*supraveghere. Respectivetele competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>13</sup>.*

*organism european ale cărui decizii să fie obligatorii pentru porturi.*

---

<sup>13</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

Or. en

#### Justificare

*Pentru a garanta o aplicare echitabilă și fără sincope a regulamentului, ar trebui să se identifice un organism european.*

#### **Amendamentul 204**

**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 31**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

Or. en

### *Justificare*

*Pentru a evita orice alte neînțelegeri posibile, ar fi util să se menționeze în mod clar tipul de port căruia i se aplică prezentul regulament.*

### **Amendamentul 205 Philippe De Backer**

### **Propunere de regulament Considerentul 31 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(31a) Raporturile de muncă în porturi au o mare influență asupra funcționării porturilor. Prin urmare, Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi le oferă partenerilor sociali un cadru pentru a stabili rezultate în privința organizării muncii și a condițiilor de muncă, cum ar fi sănătatea și siguranța, formarea și calificările, a politicii UE privind combustibilii cu conținut redus de sulf, a atractivității sectorului pentru lucrătorii tineri și pentru lucrătoare. Comisia ar trebui să faciliteze negocierile și să le monitorizeze îndeaproape. În cazul în care nu se ajunge la un acord clar până în 2016, Comisia ar trebui să prezinte o propunere legislativă, în cazul în care acest lucru este oportun.***

Or. en

**Amendamentul 206**  
**Karim Zérîbi**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 31 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(31a) Condițiile de muncă în porturi au o mare influență asupra eficienței porturilor. În acest sens, comitetele de dialog social sectoriale pentru porturi trebuie să își joace rolul de conciliere în ceea ce privește condițiile sociale, în special condițiile de muncă, sănătatea și securitatea, formarea și calificările. Comisia trebuie să faciliteze, să sprijine și să monitorizeze negocierile. Partenerii sociali sunt invitați să raporteze cu privire la progresele înregistrate în timp util, pentru ca acestea să poată fi luate în considerare de Comisie atunci când aceasta raportează cu privire la efectele prezentei directive.**

Or. fr

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

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 31 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(31a) Raporturile de muncă în porturi au o mare influență asupra activităților și funcționării porturilor. Prin urmare, Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi poate oferi partenerilor sociali din UE un cadru pentru posibilă adoptare a unor rezultate comune privind aspectele sociale legate de raporturile de muncă în porturi. Comisia ar trebui să faciliteze, să sprijine și să ofere asistență tehnică în cadrul negocierilor, ori de câte ori este**

*necesar. Partenerii sociali din UE ar trebui să fie invitați să raporteze la timp cu privire la progresele înregistrate, în cazul în care doresc să facă acest lucru, astfel încât rezultatele lor să poată fi luate în considerare de Comisie atunci când aceasta raportează cu privire la efectul prezentului regulament.*

Or. en

**Amendamentul 208**  
**Inés Ayala Sender**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 31 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(31a) Raporturile de muncă în porturi au o mare influență asupra funcționării porturilor. Prin urmare, Comitetul de dialog social sectorial pentru porturi oferă partenerilor sociali un cadru pentru stabilirea de rezultate privind aspecte precum îmbunătățirea condițiilor de muncă, securitatea și siguranța în muncă, formarea și calificările. Comisia ar trebui să faciliteze, să sprijine și să monitorizeze îndeaproape negocierile. Partenerii sociali din UE ar trebui să fie încurajați să raporteze la timp cu privire la progresele înregistrate, astfel încât progresele lor să poată fi luate în considerare de Comisie atunci când raportează cu privire la efectul prezentului regulament.*

Or. en

**Amendamentul 209**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Considerentul 31 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(31b) Prezentul regulament nu impune un model specific de administrare a porturilor, care să prescrie un statut, un rol sau o misiune specifică pentru organismele de administrare ale porturilor. În măsura în care normele privind accesul pe piață și transparența financiară sunt respectate, modelele de administrare a porturilor existente în statele membre și prevăzute în legislația națională pot fi menținute. Aceasta include modele de delegare a drepturilor și responsabilităților de administrare a porturilor către entități publice care protejează interesul general al portului.**

Or. en

**Amendamentul 210**  
**Peter van Dalen**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Articolul 1**

**eliminat**

**Obiect și domeniu de aplicare**

**(1) Prezentul regulament stabilește:**

**(a) un cadru clar pentru accesul la piața serviciilor portuare;**

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

**(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces**

*la porturi și de ieșire din porturi.*

*(a) buncheraj;*

*(b) manipularea mărfurilor;*

*(c) dragare;*

*(d) amarare;*

*(e) servicii pentru pasageri;*

*(f) instalații portuare de recepție;*

*(g) pilotaj; și*

*(h) remorcare.*

*(3) Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].*

*(4) Statele membre pot aplica prezentul regulament și altor porturi maritime. Atunci când statele membre decid să aplice prezentul regulament și altor porturi maritime, ele notifică decizia lor Comisiei.*

Or. nl

## **Amendamentul 211**

**Inés Ayala Sender**

### **Propunere de regulament**

**Articolul 1 – alineatul 1 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(a) un cadru clar pentru accesul la piața serviciilor portuare;*

*eliminat*

Or. es

### *Justificare*

*Domeniul de aplicare al regulamentului ar trebui să se limiteze la îmbunătățirea transparenței în ceea ce privește porturile: transparența fluxurilor financiare, ajutoarele de*

*stat, subvențiile UE pe care le pot primi porturile etc.*

## **Amendamentul 212**

**Jean-Pierre Audy**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – alineatul 1 – litera a**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(a) un cadru **clar** pentru accesul la piața serviciilor portuare;

(a) un cadru pentru accesul la piața serviciilor portuare;

Or. fr

#### *Justificare*

*Sincer, care este interesul adăugării acestui calificativ „clar”? Propun eliminarea acestuia, întrucât nu implică nimic în plan juridic.*

## **Amendamentul 213**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 1 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi, **dacă sunt organizate ca activități economice.**

Or. nl

#### *Justificare*

*Scopul regulamentului este de a garanta accesul gratuit pe piață pentru anumite servicii portuare în măsura în care acestea sunt organizate ca activitate economică. Acest amendament urmărește să țină cont de libertatea statelor membre de a organiza servicii fără caracter economic respectând totodată dispozițiile tratatului cu privire la egalitatea de tratament, nediscriminare, transparență și libera circulație a persoanelor.*



**Amendamentul 214**  
**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.

*Amendamentul*

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, ***dacă sunt organizate ca activități economice***, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.

Or. nl

**Amendamentul 215**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.

*Amendamentul*

(2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi, ***precum și dragării***.

Or. en

**Amendamentul 216**  
**Philip Bradbourn, Jacqueline Foster**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

***(b) manipularea mărfurilor;***

*Amendamentul*

***eliminat***

## Justificare

*Nu este adecvat nici să se reglementeze astfel de taxe aplicate porturilor nesubvenționate pe o piață competitivă și nici ca baza costurilor să fie expusă clienților portului în tranzacții între întreprinderi în cazul în care nu există o cerință reciprocă impusă celeilalte părți.*

**Amendamentul 217****Philip Bradbourn****Propunere de regulament****Articolul 1 – alineatul 2 – litera c***Textul propus de Comisie**Amendamentul***(c) dragare;*****eliminat***

Or. en

**Amendamentul 218****Sabine Wils****Propunere de regulament****Articolul 1 – alineatul 2 – litera c***Textul propus de Comisie**Amendamentul***(c) dragare;*****eliminat***

Or. de

*Justificare*

*După cum a declarat deja Camera superioară a Parlamentului german (Bundesrat), piața serviciilor portuare nu include dragarea, care este o activitate desfășurată în interes public în scopul de a menține accesul la porturile maritime. Prin urmare, în prezentul regulament nu ar trebui să fie inclusă nicio dispoziție privind dragarea.*

**Amendamentul 219****Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

**(c) dragare;**

*Amendamentul*

***eliminat***

Or. en

**Amendamentul 220**  
**Carlo Fidanza, Dominique Riquet**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

**(d) amarare;**

*Amendamentul*

***eliminat***

Or. it

**Amendamentul 221**  
**David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

**(d) amarare;**

*Amendamentul*

***eliminat***

Or. it

**Amendamentul 222**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(d) amarare;**

**eliminat**

Or. en

**Amendamentul 223**

**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – alineatul 2 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(d) amarare;**

**eliminat**

Or. de

*Justificare*

*Acest punct ar trebui eliminat, parțial din motive de siguranță.*

**Amendamentul 224**

**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**

**Articolul 1 – alineatul 2 – litera f**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(f) instalații portuare de recepție;**

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

Or. fr

*Justificare*

*Traducerea în limba franceză enunță în mod eronat serviciul de amarare.*

**Amendamentul 225**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera f**

*Textul propus de Comisie*

**(f) instalații portuare de recepție;**

*Amendamentul*

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

Or. fr

*Justificare*

*Nu privește versiunea în limba română.*

**Amendamentul 226**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera f**

*Textul propus de Comisie*

**(f) instalații portuare de recepție;**

*Amendamentul*

**eliminat**

Or. de

*Justificare*

*După cum a declarat Camera superioară a Parlamentului german (Bundesrat), piața serviciilor portuare nu include instalațiile portuare de recepție, care constituie un serviciu public esențial furnizat cu scopul de a menține curățenia porturilor.*

**Amendamentul 227**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera g**

*Textul propus de Comisie*

**(g) pilotaj; și**

*Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

**Amendamentul 228**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera g**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<b>(g) pilotaj; și</b>	<b>eliminat</b>

Or. de

*Justificare*

*După cum a declarat Camera superioară a Parlamentului german (Bundesrat), piața serviciilor portuare nu include pilotajul, un serviciu esențial furnizat cu scopul de a garanta siguranța nautică și portuară. Alegerea acestei formulări a fost aproape sigur dictată de marile companii de transport maritim, care concep prezenta dispoziție ca pe o modalitate de reducere a taxelor de pilotare.*

**Amendamentul 229**  
**Carlo Fidanza**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera h**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<b>(h) remorcare.</b>	<b>eliminat</b>

Or. it

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

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera h**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
<b>(h) remorcare.</b>	<b>eliminat</b>

Or. it

**Amendamentul 231**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera h**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(h) remorcare.**

***eliminat***

Or. en

**Amendamentul 232**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 2 – litera h**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(h) remorcare.**

***eliminat***

Or. de

**Amendamentul 233**  
**Karim Zérîbi**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(3) **Prezentul regulament** se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].

(3) **Prezenta directivă** se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei **centrale a rețelei** transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].

Or. fr

*Justificare*

*Limitarea domeniului de aplicare al textului la porturi din rețeaua centrală a TEN-T pare mai oportună. Următorul alineat din același articol permite deja extinderea domeniului de aplicare al textului la alte porturi în funcție de decizia fiecărui stat membru.*

**Amendamentul 234**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 3**

*Textul propus de Comisie*

(3) Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].

*Amendamentul*

(3) Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime *si fluvio-maritime* din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].

Or. ro

**Amendamentul 235**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 1 – alineatul 4 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(4a) Statele membre pot aplica prezentul regulament și altor servicii portuare. În acest caz, statele membre notifică decizia lor Comisiei.***

Or. en

*Justificare*

*Lista menționată la alineatul (2) este o listă închisă. Acest alineat este adăugat pentru a le oferi statelor membre posibilitatea de a include alte servicii portuare sub incidența regulamentului.*



**Amendamentul 236**  
**Peter van Dalen**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2**

*Textul propus de Comisie*

[...]

*Amendamentul*

*eliminat*

Or. nl

**Amendamentul 237**  
**Giommaria Uggias**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. it

**Amendamentul 238**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. nl

**Amendamentul 239**

**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 2**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

2. „servicii de manipulare a mărfurilor” înseamnă organizarea și manipularea mărfurilor între nava pe apă care le transportă și țărm, pentru importul, exportul sau tranzitul mărfurilor, inclusiv prelucrarea, transportarea și depozitarea temporară a mărfurilor la terminalul de marfă relevant, antrepozitarea, dezambalarea, reambalarea **și** alte servicii legate **direct de transportarea** mărfurilor;

Or. pl

*Justificare*

*Deseori, practicile de manipulare a mărfurilor la terminalele portuare din anumite state membre includ antrepozitia, formarea și dezambalarea containerelor, precum și reambalarea. Dacă dispoziția care definește manipularea mărfurilor în regulament nu este modificată, se poate ajunge într-o situație în care diferitele servicii furnizate de o singură agenție dintr-un port intră sub incidența unor reglementări separate.*

**Amendamentul 240**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

Or. de

*Justificare*

*În conformitate cu amendamentul 14 [eliminarea articolului 1 alineatul (2) litera (c)], și acest punct trebuie eliminat.*

**Amendamentul 241**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**3. „dragare” înseamnă îndepărtarea de nisip, sedimente sau alte substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un port**

**3. „dragare” înseamnă îndepărtarea de nisip, sedimente sau alte substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un**

pentru a permite accesul la port al navelor pe apă și cuprinde atât îndepărtarea inițială (lucrări noi de dragare), cât și dragarea de întreținere pentru menținerea accesibilității căii navigabile;

port, *dar si din interiorul portului*, pentru a permite accesul la port al navelor pe apă și cuprinde atât îndepărtarea inițială (lucrări noi de dragare), cât și dragarea de întreținere pentru menținerea accesibilității căii navigabile;

Or. ro

## **Amendamentul 242** **Georgios Koumoutsakos**

### **Propunere de regulament** **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 3**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

Or. en

## **Amendamentul 243** **Dominique Vlasto**

### **Propunere de regulament** **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 5**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

5. „organismul de administrare al portului” înseamnă orice organism public sau privat care, în combinație cu alte activități sau nu, are drept obiectiv în temeiul legislației sau instrumentelor naționale administrarea și gestionarea infrastructurilor portuare, precum și coordonarea și, după caz,

și, după caz, controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză;

**realizarea, organizarea sau** controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză, **administrarea și gestionarea traficului portuar în portul în cauză și amenajarea teritoriului portuar;**

Or. fr

#### *Justificare*

*Ca o completare la amendamentul raportorului care realizează o distincție pentru a include diferitele responsabilități atribuite organismelor de administrare a porturilor din statele membre, trebuie menționate, de asemenea, competențele în materie de amenajare a teritoriului portuar care au efecte mai ales asupra interconectării cu celelalte infrastructuri și activități economice.*

#### **Amendamentul 244 Carlo Fidanza**

#### **Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

Or. it

#### **Amendamentul 245 Sabine Wils**

#### **Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**6. „amarare” înseamnă serviciile de acostare și de plecare necesare pentru ca o navă pe apă să fie ancorată sau legată**

**eliminat**

***în alt mod de țărm în port sau pe calea navigabilă de acces la port;***

Or. de

*Justificare*

*În conformitate cu amendamentul 15 [eliminarea articolului 1 alineatul (2) litera (d)], și acest punct trebuie eliminat.*

**Amendamentul 246**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. fr

*Justificare*

*Definiția trebuie să fie clarificată. Versiunea în limba franceză face referire la amarare, și nu la acostare. În plus, acostarea implică trei tipuri de operațiuni: amararea, deplasarea la chei și dezamararea.*

**Amendamentul 247**  
**Georgios Koumoutsakoss**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

6. „amarare” înseamnă serviciile de acostare și de plecare necesare pentru ca o navă pe apă să fie legată de țărm în port sau pe calea navigabilă de acces la port, **astfel încât să permită transferul în condiții sigure al pasagerilor și al altor persoane, bunuri sau mărfuri pe navă sau de pe navă;**

Or. el

**Amendamentul 248**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 6**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

6. „**acostare**” înseamnă serviciile, **echipamentele terestre și maritime și personalul utilizat în operațiunile de amarare, de deplasare la chei și de dezamarare a unei nave** în port sau pe calea navigabilă de acces la **infrastructurile portuare**;

Or. fr

*Justificare*

*Termenul „amarare” este prea restrictiv în ceea ce privește noțiunea exactă de „acostare” care, în limba franceză, include operațiunile de amarare, de dezamarare și de deplasare a navei la chei.*

**Amendamentul 249**

**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

Or. de

*Justificare*

*În conformitate cu amendamentul 17 [eliminarea articolului 1 alineatul (2) litera (g)], și acest punct trebuie eliminat.*

**Amendamentul 250**

**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 8**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

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

Or. ro

**Amendamentul 251**

**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul **direct sau indirect al**

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul organismului de administrare al



organismului de administrare al portului și plătită de operatorii navelor pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea instalațiilor și a serviciilor care permit intrarea și ieșirea navelor în port, inclusiv căile navigabile care oferă acces la port, precum accesul la instalațiile de *prelucrare* a mărfurilor și *pentru pasageri*;

portului și plătită de operatorii navelor *de* pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea *infrastructurilor*, a instalațiilor și a serviciilor *aflate sub controlul și gestiunea organismului de administrare al portului* care permit intrarea și ieșirea navelor în/*din* port, inclusiv *pentru* căile navigabile care oferă acces la port, precum *și pentru* accesul la instalațiile de *preluare* a mărfurilor și *pasagerilor, dar și pentru conexiunile portuare terestre*;

Or. fr

### *Justificare*

*Justificarea acestui amendament este evidentă.*

## **Amendamentul 252**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

### **Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9**

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul organismului de administrare al portului și plătită de operatorii navelor *de* pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea instalațiilor și a serviciilor care permit intrarea și ieșirea navelor în/*din* port, inclusiv *pentru* căile navigabile care oferă acces la port *în cazul în care aceste căi navigabile se află sub administrarea și gestionarea portului însuși*, precum *și pentru* accesul la instalațiile de *preluare* a mărfurilor și *pasagerilor, dar și pentru conexiunile portuare terestre*;

Or. fr

## Justificare

Trebuie precizat faptul că pentru respectivele căi de acces terestru la port se pot impune taxe în cazul în care acestea sunt într-adevăr administrate de portul în cauză.

### Amendamentul 253 Silvia-Adriana Țicău

#### Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 9

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul direct sau indirect al organismului de administrare al portului sau al organismului de administrare a căii navigabile de acces în port, după caz, și plătită de toți utilizatorii infrastructurii portuare, pentru utilizarea instalațiilor portuare esențiale, a infrastructurii portuare inclusiv a infrastructurii pentru pasageri, respectiv de toți utilizatorii căilor navigabile de acces în port;

Or. ro

### Amendamentul 254 Sabine Wils

#### Propunere de regulament Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 10

##### *Textul propus de Comisie*

10. „instalație portuară de preluare” înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă care este capabilă să preia deșeuri provenite din exploatarea navelor sau reziduuri de încărcătură, astfel cum sunt definite în Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalațiile portuare de preluare a

##### *Amendamentul*

*eliminat*

*deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură*<sup>14</sup>;

---

<sup>14</sup> JO L 332, 28.12.2000, p. 81-90.

Or. de

*Justificare*

*În conformitate cu amendamentul 16 [eliminarea articolului 1 alineatul (2) litera (f)], și acest punct trebuie eliminat.*

**Amendamentul 255**

**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 12**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. fr

*Justificare*

*Noțiunea de contract de servicii portuare propusă nu corespunde practicii din anumite state membre.*

**Amendamentul 256**

**Corien Wortmann-Kool**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 13**

*Textul propus de Comisie*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează sau dorește să furnizeze,  
**contra unei remunerații**, una sau mai  
multe categorii de servicii portuare  
enumerare la articolul 1 alineatul (2);

*Amendamentul*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează sau dorește să furnizeze una  
sau mai multe categorii de servicii portuare  
enumerare la articolul 1 alineatul (2);

Or. en

**Amendamentul 257**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 13**

*Textul propus de Comisie*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează **sau dorește să furnizeze**,  
contra unei remunerații, una sau mai multe  
categorii de servicii portuare enumerate la  
articolul 1 alineatul (2);

*Amendamentul*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează, **intr-un cadru reglementat**,  
contra unei remunerații, una sau mai multe  
categorii de servicii portuare enumerate la  
articolul 1 alineatul (2);

Or. ro

**Amendamentul 258**  
**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 13**

*Textul propus de Comisie*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează sau dorește să furnizeze,  
contra unei remunerații, una sau mai multe

*Amendamentul*

13. „furnizor de servicii portuare”  
înseamnă orice persoană fizică sau juridică  
ce furnizează sau dorește să furnizeze,  
contra unei remunerații, una sau mai multe

categorii de servicii portuare *enumerate la articolul 1 alineatul (2)*;

categorii de servicii portuare *organizate ca activitate economică*;

Or. nl

### *Justificare*

*În conformitate cu amendamentul la articolul 1 alineatul (2), se propune ca statele membre (sau alte autorități competente sau organisme de administrare ale porturilor cărora le este delegată responsabilitatea) să fie împuternicite să decidă dacă un serviciu portuar ar trebui considerat activitate economică.*

### **Amendamentul 259**

**Ivo Belet, Marianne Thyssen**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 13**

##### *Textul propus de Comisie*

13. „furnizor de servicii portuare” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează sau dorește să furnizeze, contra unei remunerații, una sau mai multe categorii de servicii portuare enumerate la articolul 1 alineatul (2);

##### *Amendamentul*

13. „furnizor de servicii portuare” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează sau dorește să furnizeze, contra unei remunerații, una sau mai multe categorii de servicii portuare enumerate la articolul 1 alineatul (2), ***dacă sunt organizate ca activitate economică***;

Or. nl

### **Amendamentul 260**

**Dominique Vlasto**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 16**

##### *Textul propus de Comisie*

16. „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc activități și echipamente necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor,

##### *Amendamentul*

16. „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc activități și echipamente necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor,

recepției și livrării mărfurilor, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor; precum și orice alte infrastructuri necesare pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;

recepției și livrării mărfurilor, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor **și a altor persoane**, precum și orice alte infrastructuri necesare pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;

Or. fr

### *Justificare*

*În afară de pasageri, se pot imbarca sau debarca și alte persoane. Pe de altă parte, ultima parte a paragrafului permite o viziune extinsă asupra infrastructurilor portuare, pentru a include, de exemplu, infrastructurile necesare pentru reparațiile navale.*

### **Amendamentul 261** **Silvia-Adriana Țicău**

#### **Propunere de regulament** **Articolul 2 – alineatul 1 – punctul 16**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. ro

### **Amendamentul 262** **Carlo Fidanza**

#### **Propunere de regulament** **Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 17**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

Or. it

**Amendamentul 263  
Sabine Wils**

**Propunere de regulament  
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 17**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

**eliminat**

Or. de

*Justificare*

*În conformitate cu amendamentul 18 [eliminarea articolului 1 alineatul (2) litera (h)], și acest punct trebuie eliminat.*

**Amendamentul 264  
Jutta Steinruck**

**Propunere de regulament  
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**18a. „subcontractant” înseamnă orice persoană fizică sau orice entitate juridică căreia îi este încredințată executarea integrală sau parțială a obligațiilor unui**

*contract prealabil.*

Or. en

**Amendamentul 265**

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

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***18a. „infrastructură de acces și apărare” înseamnă toată infrastructura care permite accesul terestru și pe mare la o zonă portuară, inclusiv accesul maritim și instalațiile de apărare, conexiunile de acces terestru la facilități de transport general și infrastructura pentru utilitățile necesare pentru activitățile din zona portuară.***

Or. en

*Justificare*

*Infrastructura porturilor necesită o abordare specifică. În special, este necesară o definiție mai clară a diferitelor infrastructuri portuare.*

**Amendamentul 266**

**Phil Bennion**

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***18a. „port deținut și operat în regim privat” înseamnă un port care nu este deținut și operat de o autoritate, regiune, provincie sau municipalitate națională.***

Or. en



**Amendamentul 267**

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

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**18b. „infrastructura terminalelor sau infrastructura legată de proiect” înseamnă lucrări civile în zona portuară care includ danele utilizate pentru amararea navelor, reclamarea terenului utilizat pentru construirea de terminale, dragarea de-a lungul danelor și accesul la terminale de la facilitățile de transport public general din zona portuară, menționate la articolul 2 paragraful 1 punctul 18a.**

Or. en

*Justificare*

*Infrastructura porturilor necesită o abordare specifică. În special, este necesară o definiție mai clară a diferitelor infrastructuri portuare.*

**Amendamentul 268**

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

**Propunere de regulament**

**Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 18 c (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**18c. „suprastructură portuară” înseamnă dispozitivele de suprafață, depozitele, atelierile, clădirile de birouri, utilajele fixe și mobile, sistemele informatice și automate necesare pentru prestarea serviciilor portuare menționate la articolul 2 punctul 2.**

*Justificare*

*Infrastructura porturilor necesită o abordare specifică. În special, este necesară o definiție mai clară a diferitelor infrastructuri portuare.*

**Amendamentul 269**  
**Jutta Steinruck**

**Propunere de regulament**  
**Articolul -3 (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*Articolul -3*

*Subcontractare*

*(1) Un furnizor de servicii portuare, astfel cum este menționat la articolul 2 punctul 13, nu poate subcontracta servicii, cu excepția cazului în care acesta se află temporar în incapacitate de a furniza aceste servicii din motive de forță majoră. Acțiunile colective nu sunt considerate forță majoră.*

*(2) Subcontractanții nu pot subcontracta servicii portuare.*

*(3) Orice furnizor de servicii portuare care folosește unul sau mai mulți subcontractanți informează organismul de administrare al portului cu privire la numele și activitățile subcontractanților vizați.*

*(4) Atunci când angajatorul este un subcontractant și fără a aduce atingere dispozițiilor de drept intern privind drepturile la contribuție sau recurs, sau dispozițiilor de drept intern în materie de securitate socială, statele membre se asigură că un contractant al cărui angajator este un subcontractant direct poate fi obligat să plătească, solidar cu angajatorul sau în locul acestuia:*

*(a) orice sancțiune financiară impusă;  
precum și*

*(b) orice plată restantă.*

*(5) Atunci când furnizorul de servicii este un subcontractant, statele membre se asigură că principalul contractant și orice subcontractant intermediar, dacă au avut cunoștință de faptul că subcontractantul angajator angaja resortisanți din țări terțe aflați în situație de ședere ilegală, pot fi considerați răspunzători pentru plățile menționate la alineatul (4), în mod solidar ori în locul subcontractantului angajator sau al contractantului al cărui angajator este un subcontractant direct.*

*(6) Statele membre pot prevedea în legislația națională norme mai stricte privind răspunderea.*

*(7) Subcontractanții își pot dovedi buna reputație cu privire la respectarea drepturilor sociale și de muncă, inclusiv la aplicarea legilor și a acordurilor de protecție a sănătății și siguranței.*

Or. en

## **Amendamentul 270**

**Peter van Dalen**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 3**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

#### **Articolul 3**

*eliminat*

#### **Libertatea de furnizare a serviciilor**

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

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

Or. nl

**Amendamentul 271  
Peter van Dalen**

**Propunere de regulament  
Articolul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***Articolul 4***

***eliminat***

***Cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare***

***(1) Organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.***

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

***(a) calificările profesionale ale furnizorului de servicii portuare, ale personalului acestuia sau ale persoanelor fizice care gestionează în mod efectiv și continuu activitățile furnizorului de servicii portuare;***

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

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

*și personalului său;*

*(d) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional.*

*(3) Cerințele minime trebuie să fie transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru categoria și natura serviciilor portuare în cauză.*

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

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

Or. nl

**Amendamentul 272**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) **Organismul de administrare al portului** poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

*Amendamentul*

(1) **Autoritatea portuară sau autoritatea competentă** poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

Or. fr

*Justificare*

*Anumite cerințe sunt mai pertinente atunci când sunt stabilite la nivel național, și nu local, după exemplul calificărilor profesionale.*

**Amendamentul 273**

**Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

*Amendamentul*

(1) **Fără a aduce atingere posibilității de a impune obligații de serviciu public în temeiul articolului 8**, organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

Or. nl

*Justificare*

*Chiar și în cazul în care accesul la piața serviciilor portuare este nelimitat, ar putea fi necesar să se impună obligații de serviciu public pentru a preveni anumiți factori [alegerea selectivă (cherry picking), probleme de coordonare etc.] care conduc la denaturarea pieței.*

**Amendamentul 274**

**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 1**

*Textul propus de Comisie*

(1) Organismul de administrare al portului **poate impune** ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

*Amendamentul*

(1) Organismul de administrare al portului **impune obligația** ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.

Or. fr

*Justificare*

*Caracterul facultativ al acestei dispoziții nu corespunde mizelor vizate de cerințele minime expuse.*

**Amendamentul 275**  
**Dominique Vlasto**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. fr

*Justificare*

*Caracterul restrictiv al acestei dispoziții nu corespunde mizelor vizate de cerințele minime expuse.*

**Amendamentul 276**  
**Sławomir Nitras, Artur Zasada**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. pl

*Justificare*

*Regulamentul ar trebui să ofere organismelor de administrare ale porturilor un grad semnificativ de libertate pentru a stabili cerințele minime aplicabile furnizării de servicii.*

**Amendamentul 277**

**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

(b) **existența accesului la infrastructura portuară relevantă pentru furnizarea serviciului respectiv și deținerea echipamentelor** necesare pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul corespunzător;

Or. ro

**Amendamentul 278**

**Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera b**

*Textul propus de Comisie*

(b) echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului **portuar** relevant în condiții normale și de siguranță și

*Amendamentul*

(b) echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului **portuar** relevant **pentru toate navele pe care portul le-ar**



capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul corespunzător;

*putea primi, la toate danele, în condiții normale, de continuitate și de siguranță și capacitatea tehnică și financiară de a menține aceste echipamente la nivelul corespunzător;*

Or. fr

### *Justificare*

*Anumite servicii portuare trebuie să respecte principiile universalității și continuității în special atunci când țin de prestarea unui serviciu public.*

### **Amendamentul 279** **Georges Bach**

#### **Propunere de regulament** **Articolul 4 – alineatul 2 – litera c**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. en

### **Amendamentul 280** **Corien Wortmann-Kool**

#### **Propunere de regulament** **Articolul 4 – alineatul 2 – litera c**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

*între serviciile tehnico-nautice;*

Or. en

**Amendamentul 281**

**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera c**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

**Amendamentul 282**

**Jean-Pierre Audy**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera d**

*Textul propus de Comisie*

(d) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional.

*Amendamentul*

(d) respectarea cerințelor **sociale și** de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional.

Or. fr

*Justificare*

*Trebuie evitat dumpingul social.*

**Amendamentul 283**

**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) respectarea legislației sociale și a legislației privind munca.***

Or. en

**Amendamentul 284**  
**Karim Zérîbi**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) caracterul onorabil al solicitantului din punct de vedere al drepturilor sociale și de muncă, inclusiv al respectării convențiilor colective existente și al dispozițiilor juridice în materie de sănătate și securitate la locul de muncă.***

Or. fr

**Amendamentul 285**  
**Sabine Wils**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) respectarea standardelor sociale și de muncă, inclusiv a dispozițiilor privind protecția sănătății și prevenirea accidentelor.***

Or. de

*Justificare*

*Este nevoie de această adăugare pentru că este imperios necesar ca regulamentul să prevadă dispoziții care să reglementeze condițiile de muncă ale angajaților din porturile maritime europene.*

**Amendamentul 286**

**Brian Simpson**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) buna reputație a furnizorului serviciului portuar în ceea ce privește aplicarea standardelor sociale de protecție a sănătății și securității angajaților și respectarea drepturilor de muncă ale acestora.***

Or. en

*Justificare*

*Pe lângă calificările profesionale, echipamentul, siguranța maritimă și preocupările de mediu, buna reputație legată de respectarea standardelor sociale ar trebui să joace, de asemenea, un rol în alegerea furnizorului de servicii.*

**Amendamentul 287**

**Corien Wortmann-Kool**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) cerințele privind disponibilitatea.***

Or. en

**Amendamentul 288**

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

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(da) buna reputație a solicitantului cu privire la respectarea drepturilor sociale și de muncă, inclusiv aplicarea legilor și a acordurilor de protecție a sănătății și siguranței.***

Or. en

**Amendamentul 289**

**Georges Bach**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2a) respectarea legislației sociale și a legislației privind munca, inclusiv aplicarea legilor și a acordurilor de protecție a sănătății și siguranței.***

Or. en

**Amendamentul 290**

**Mara Bizzotto**

**Propunere de regulament**

**Articolul 4 – alineatul 3 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(3a) Organismul de administrare al portului care face parte din rețeaua TEN-T s-ar putea implica în dezvoltarea de legături terestre cu piețele prin realizarea propriilor investiții în lucrări și/sau***

*infrastructură.*

Or. it

**Amendamentul 291**  
**Karim Zéribi**

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

***eliminat***

Or. fr

*Justificare*

*Pare evident că o ofertă de serviciu portuar, în strânsă legătură cu securitatea și siguranța maritimă, trebuie să garanteze astfel de prestări. În acest sens, alineatul pare superfluu.*

**Amendamentul 292**  
**Jean-Pierre Audy**

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(4) Dacă cerințele minime includ cunoștințe locale specifice sau familiarizarea cu condițiile locale, organismul de administrare al portului se asigură că există un acces adecvat la o formare relevantă, în condiții***

***eliminat***

*transparente și nediscriminatorii, cu excepția cazului în care accesul adecvat la o astfel de formare este asigurat de statul membru.*

Or. fr

*Justificare*

*Nu este responsabilitatea organismului de administrare al portului să asigure accesibilitatea la o formare adecvată pentru furnizori în condiții transparente și nediscriminatorii.*

**Amendamentul 293**  
**Ślawomir Nitras, Artur Zasada**

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

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. pl

**Amendamentul 294**  
**Philip Bradbourn**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe trebuie să fi fost

*Amendamentul*

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe trebuie să fi fost

publicate de organismul de administrare al portului până la 1 iulie **2015** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

publicate de organismul de administrare al portului până la 1 iulie **2018** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

Or. en

**Amendamentul 295**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. ro

**Amendamentul 296**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 4 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1),

*Amendamentul*

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1),



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

cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe **sunt** publicate de organismul de administrare al portului **în termen de maximum 3 ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

Or. en

**Amendamentul 297**  
**Peter van Dalen**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 5**

*Textul propus de Comisie*

**Articolul 5**

**Procedură pentru asigurarea respectării cerințelor minime**

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

**(2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, în termen de o lună de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.**

**(3) Orice limitare a duratei deciziei emise în conformitate cu alineatul (2) poate fi**

*Amendamentul*

**eliminat**

*justificată doar din motive legate de tipul și de natura serviciului portuar.*

Or. nl

**Amendamentul 298**  
**Karim Zéribi**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 5 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, **în termen de o lună** de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.

*Amendamentul*

(2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, **într-un termen rezonabil care nu poate depăși șase luni** de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.

Or. fr

*Justificare*

*Referitor la termenul necesar pentru gestionarea furnizării serviciului, porturile trebuie să aibă mai mult spațiu de manevră, fără ca acest lucru să afecteze calitatea serviciului global furnizat de port.*

**Amendamentul 299**  
**Philippe De Backer**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 5 – alineatul 2**

*Textul propus de Comisie*

(2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, în

*Amendamentul*

(2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, în

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

termen de ***două luni*** de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.

Or. en

### *Justificare*

*Pentru a respecta procesul decizional în diferite porturi, organismele de administrare ar trebui să dispună de un termen suficient pentru adoptarea deciziilor lor.*