



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2009 - 2014

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΘΕΣΗΣ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Knut Fleckenstein

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που διαγράφονται σημαίνονται με το σύμβολο **■** ή με διαγραφή (παράδειγμα: «~~ΑΒΓΔ~~»). Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται. Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ5

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....60

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών υπηρεσιών και τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων (COM(2013)0368 – C7-0177/2013 – 2013/0207(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2013)0296),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C7-0144/2013),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294, παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τις αιτιολογημένες γνώμες που υποβλήθηκαν, στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου αριθ. 2, από την Ισπανική Βουλή και την Ισπανική Γερουσία, τη Γαλλική Εθνοσυνέλευση, την Ιταλική Γερουσία, το Κοινοβούλιο της Λετονίας, το Κοινοβούλιο της Δημοκρατίας της Μάλτας, την Κάτω Βουλή της Πολωνίας (Sejm) και την Πολωνική Γερουσία σχετικά με την εφαρμογή των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με τις οποίες υποστηρίζεται ότι το σχέδιο νομοθετικής πράξης δεν συνάδει προς την αρχή της επικουρικότητας,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, που εκδόθηκε στις 11 Ιουλίου 2013¹,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών της²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 55 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων (A7-0000/2013),
1. εγκρίνει τη θέση κατά την πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή να την αντικαταστήσει με νέο κείμενο·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

² Δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1α) Για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών, είναι ουσιώδους σημασίας οι δράσεις που προβλέπονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης» να εφαρμοστούν σε συνδυασμό με τον παρόντα κανονισμό. Η πολυπλοκότητα των διοικητικών διαδικασιών εκτελωνισμού, που επιφέρουν καθυστερήσεις στους λιμένες, αποτελεί μείζον εμπόδιο όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την αποδοτικότητα των λιμένων της Ένωσης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός πρέπει να θεωρηθεί ότι αποτελεί μέρος μιας ευρύτερης προσέγγισης και να εφαρμοστεί αναλόγως. Είναι σκόπιμο να αναφερθεί ρητώς η πρόκληση της έλλειψης εσωτερικής αγοράς στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ως το βασικό εμπόδιο όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την αποδοτικότητα των λιμένων.

Τροπολογία 2

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(4) Η συντριπτική πλειονότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας της Ένωσης διέρχεται από τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

(4) Η συντριπτική πλειονότητα της θαλάσσιας κυκλοφορίας της Ένωσης διέρχεται από τους θαλάσσιους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο αναλογικό, χωρίς την επιβολή τυχόν περιττού φόρτου σε άλλους λιμένες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει στους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθένας εκ των οποίων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών είτε επειδή διαχειρίζεται άνω του 0,1% του συνόλου των εμπορευμάτων της ΕΕ ή του συνολικού αριθμού επιβατών, είτε επειδή βελτιώνει την προσβασιμότητα νησιωτικών ή περιφερειακών περιοχών, με την επιφύλαξη, ωστόσο, της δυνατότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και σε άλλους λιμένες. Οι υπηρεσίες πλοήγησης που εκτελούνται στην ανοιχτή θάλασσα δεν έχουν άμεσο αντίκτυπο στην απόδοση των λιμένων, καθώς δεν χρησιμοποιούνται για την άμεση είσοδο και έξοδο από τους λιμένες και, συνεπώς, δεν χρειάζεται να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό.

Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο αναλογικό, χωρίς την επιβολή τυχόν περιττού φόρτου σε άλλους λιμένες, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να ισχύει **μόνο** στους **θαλάσσιους** λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, καθένας εκ των οποίων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών είτε επειδή διαχειρίζεται άνω του 0,1% του συνόλου των εμπορευμάτων της ΕΕ ή του συνολικού αριθμού επιβατών, είτε επειδή βελτιώνει την προσβασιμότητα νησιωτικών ή περιφερειακών περιοχών, με την επιφύλαξη, ωστόσο, της δυνατότητας των κρατών μελών να αποφασίζουν για την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού και σε άλλους λιμένες. Οι υπηρεσίες πλοήγησης που εκτελούνται στην ανοιχτή θάλασσα δεν έχουν άμεσο αντίκτυπο στην απόδοση των λιμένων, καθώς δεν χρησιμοποιούνται για την άμεση είσοδο και έξοδο από τους λιμένες και, συνεπώς, δεν χρειάζεται να συμπεριληφθούν στον παρόντα κανονισμό.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή τυχόν σύγχυσης, ο εισηγητής τροποποίησε όλες τις αναφορές από «λιμένες του ΔΕΔ-Μ» σε «θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ», που αποτελεί το σωστό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αποφασίσουν να τον εφαρμόσουν και σε άλλους λιμένες, που δεν περιλαμβάνεται υποχρεωτικά στις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, σε εθελοντική βάση.

Τροπολογία 3

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(5) Στόχος του άρθρου 56 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να καταργηθούν οι περιορισμοί στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Ένωση.

Τροπολογία

(5) Στόχος του άρθρου 56 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να καταργηθούν οι περιορισμοί στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Ένωση.

Σύμφωνα με το άρθρο 58 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **τούτο πρέπει να επιτευχθεί στο πλαίσιο των διατάξεων** του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, και πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 100 παράγραφος 2.

Σύμφωνα με το άρθρο 58 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, **η ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών διέπεται από τις διατάξεις** του τίτλου που αναφέρεται στις μεταφορές, και πιο συγκεκριμένα, το άρθρο 100 παράγραφος 2.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία λαμβάνει υπόψη την επίσημη διατύπωση της ΣΛΕΕ.

Τροπολογία 4

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(6) Η παροχή υπηρεσιών με ίδια μέσα, η οποία επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες ή τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να απασχολούν προσωπικό της επιλογής τους και να παρέχουν οι ίδιοι λιμενικές υπηρεσίες ρυθμίζεται σε αρκετά κράτη μέλη για λόγους ασφάλειας και για κοινωνικούς λόγους. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς οι οποίοι συμμετείχαν σε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή κατά τη σύνταξη της πρότασής της, επεσήμαναν ότι η επιβολή ενός γενικευμένου επιδόματος παροχής υπηρεσιών με ίδια μέσα σε ενωσιακό επίπεδο θα απαιτούσε πρόσθετους κανόνες για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και για κοινωνικά θέματα προκειμένου να αποφευχθούν πιθανές αρνητικές επιπτώσεις σε αυτούς τους τομείς. **Κρίνεται** συνεπώς σκόπιμο, **σε αυτό το στάδιο**, να **μην** ρυθμιστεί το ζήτημα σε ενωσιακό επίπεδο και **τα** κράτη μέλη να διατηρήσουν τη δυνατότητα ρύθμισης της παροχής λιμενικών υπηρεσιών με ίδια μέσα. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα καλύπτει μόνο την παροχή λιμενικών

Τροπολογία

(6) Η παροχή υπηρεσιών με ίδια μέσα, η οποία επιτρέπει στις ναυτιλιακές εταιρείες ή τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να απασχολούν προσωπικό της επιλογής τους και να παρέχουν οι ίδιοι λιμενικές υπηρεσίες ρυθμίζεται σε αρκετά κράτη μέλη για λόγους ασφάλειας και για κοινωνικούς λόγους. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς οι οποίοι συμμετείχαν σε διαβουλεύσεις με την Επιτροπή κατά τη σύνταξη της πρότασής της, επεσήμαναν ότι η επιβολή ενός γενικευμένου επιδόματος παροχής υπηρεσιών με ίδια μέσα σε ενωσιακό επίπεδο θα απαιτούσε πρόσθετους κανόνες για θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια και για κοινωνικά θέματα προκειμένου να αποφευχθούν πιθανές αρνητικές επιπτώσεις σε αυτούς τους τομείς. **Δεν είναι** συνεπώς σκόπιμο να ρυθμιστεί το ζήτημα σε ενωσιακό επίπεδο και **θα πρέπει να επαφίεται στα** κράτη μέλη να διατηρήσουν τη δυνατότητα ρύθμισης της παροχής λιμενικών υπηρεσιών με ίδια μέσα. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα καλύπτει μόνο την παροχή λιμενικών

Αιτιολόγηση

Πρέπει να αναφερθεί ότι η εξυπηρέτηση με ίδια μέσα δεν πρέπει να ρυθμίζεται επ' ουδενί σε ενωσιακό επίπεδο. Δεδομένου ότι δεν υφίστανται οι κοινωνικές διατάξεις για ένα τέτοιου είδους άνοιγμα της αγοράς, δεν κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στις προοπτικές μελλοντικής ένταξης.

Τροπολογία 5**Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Με στόχο την αποτελεσματική, ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση του λιμένα, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να αποδείξουν ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την κατάλληλη εκτέλεση της υπηρεσίας. Αυτές οι ελάχιστες απαιτήσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μια σαφώς προσδιορισμένη δέσμη προϋποθέσεων ως προς τα επαγγελματικά προσόντα των φορέων εκμετάλλευσης, **συμπεριλαμβανομένης της κατάρτισης και του απαιτούμενου εξοπλισμού, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω απαιτήσεις είναι διαφανείς, αμερόληπτες, αντικειμενικές και συναφείς με την παροχή της λιμενικής υπηρεσίας.**

Τροπολογία

(7) Με στόχο την αποτελεσματική, ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή διαχείριση του λιμένα, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει να είναι σε θέση να απαιτεί από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να αποδείξουν ότι πληρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την κατάλληλη εκτέλεση της υπηρεσίας. Αυτές οι ελάχιστες απαιτήσεις θα πρέπει να περιορίζονται σε μια σαφώς προσδιορισμένη δέσμη προϋποθέσεων ως προς τα επαγγελματικά προσόντα των φορέων εκμετάλλευσης, **τον απαιτούμενο εξοπλισμό για την παροχή της συναφούς λιμενικής υπηρεσίας και τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ναυτικής ασφάλειας. Οι εν λόγω προϋποθέσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις καθώς και τα εθνικά κοινωνικά πρότυπα.**

Αιτιολόγηση

Ο κατάλογος κριτηρίων για τις ελάχιστες απαιτήσεις είναι εξαντλητικός και η τροπολογία ευθυγραμμίζει την αιτιολογική σκέψη με το αντίστοιχο άρθρο. Εκτός από τα επαγγελματικά προσόντα, τη ναυτική ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τα κοινωνικά πρότυπα θα πρέπει να διαδραματίζουν επίσης κάποιο ρόλο κατά την επιλογή του παρόχου υπηρεσιών.

Τροπολογία 6

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Η διαδικασία παραχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις, θα πρέπει να είναι διαφανής, αντικειμενική και να επιτρέπει στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να ξεκινήσουν έγκαιρα την παροχή των λιμενικών τους υπηρεσιών.

Τροπολογία

(9) Η διαδικασία παραχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες απαιτείται συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις, θα πρέπει να είναι διαφανής, αντικειμενική και να επιτρέπει στους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών να ξεκινήσουν έγκαιρα την παροχή των λιμενικών τους υπηρεσιών.

(Δεν αφορά το ελληνικό κείμενο.)

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα αιτιολογική σκέψη τροποποιήθηκε ώστε να προσφέρει σαφέστερο και πιο κατανοητό κείμενο.

Τροπολογία 7

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούνται από περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές, η πρόσβαση στην αγορά θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπόκειται σε περιορισμούς που σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ή, **σε περίπτωση που** η γη προορίζεται αποκλειστικά για **έναν ορισμένο τύπο** δραστηριοτήτων, σύμφωνα με ένα επίσημο σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο καθορίζει με διαφανή τρόπο τις χρήσεις γης και με σχετική εθνική νομοθεσία, όπως είναι η νομοθεσία που σχετίζεται με στόχους χωροταξίας και πολεοδομίας.

Τροπολογία

(10) Δεδομένου ότι οι λιμένες αποτελούνται από περιορισμένες γεωγραφικές περιοχές, η πρόσβαση στην αγορά θα μπορούσε, σε ορισμένες περιπτώσεις, να υπόκειται σε περιορισμούς που σχετίζονται με τη σπανιότητα της γης ή, **όταν** η γη προορίζεται αποκλειστικά για **ορισμένους τύπους** δραστηριοτήτων, σύμφωνα με ένα επίσημο σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο καθορίζει με διαφανή τρόπο τις χρήσεις γης και με σχετική εθνική νομοθεσία, όπως είναι η νομοθεσία που σχετίζεται με στόχους χωροταξίας και πολεοδομίας.

Αιτιολόγηση

Δεν λειτουργούν όλοι οι λιμένες με επίσημο σχέδιο ανάπτυξης και, σε περίπτωση που λειτουργούν, τα σχέδια δεν αναφέρουν συνήθως τον μέγιστο αριθμό παρόχων για έναν δεδομένο χώρο.

Τροπολογία 8

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 10 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(10α) Λόγω των σημαντικών διαφορών όσον αφορά το μέγεθος των λιμένων, πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη, κατά τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, οι οικονομικές δυνατότητες και ο χώρος που διατίθεται για εργασίες στο νερό. Επιπλέον, πρέπει να είναι δυνατός ο περιορισμός της πρόσβασης στην αγορά ώστε να εξασφαλίζεται η ασφάλεια, η προστασία και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι χωρικοί περιορισμοί της υδάτινης περιοχής του λιμένα και η παραγωγική ικανότητα της αγοράς. Σε μικρότερους λιμένες μπορεί να μην υπάρχει αρκετή δραστηριότητα για πολλούς παρόχους. Ένας άλλος πιθανός λόγος για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων πρέπει να είναι η ασφάλεια, η προστασία και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή εκτέλεση των λιμενικών εργασιών.

Τροπολογία 9

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 13

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(13) Η διαδικασία για την επιλογή παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, στην

(13) Η διαδικασία για την επιλογή παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, στην

περίπτωση που ο αριθμός των εν λόγω παρόχων είναι περιορισμένος, θα πρέπει να *πληροί τις αρχές και την προσέγγιση που καθορίζονται στην οδηγία .../... [οδηγία για τις συμβάσεις παραχώρησης], συμπεριλαμβανομένου του ορίου και της μεθόδου προσδιορισμού της αξίας των συμβάσεων, καθώς και του ορισμού των ουσιωδών τροποποιήσεων και των στοιχείων που σχετίζονται με τη διάρκεια της σύμβασης.*

περίπτωση που ο αριθμός των εν λόγω παρόχων είναι περιορισμένος, θα πρέπει να *είναι ανοικτή σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη και να μην εισάγει διακρίσεις.*

⁷ *Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 τελικό*

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επιλογής που ορίζεται στην οδηγία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν οι συμβάσεις ανατίθενται ως συμβάσεις παραχώρησης. Για άλλες μορφές συμβάσεων, η διαδικασία επιλογής ακολουθεί τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 10

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 14

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(14) Η προσφυγή σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες οδηγούν σε περιορισμό του αριθμού των παρόχων μιας λιμενικής υπηρεσίας θα πρέπει να δικαιολογείται μόνο για λόγους δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων των χρηστών στη λιμενική υπηρεσία, η διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας καθόλη τη διάρκεια του έτους *ή* η οικονομική προσιτότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε μια συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών.

Τροπολογία

(14) Η προσφυγή σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες οδηγούν σε περιορισμό του αριθμού των παρόχων μιας λιμενικής υπηρεσίας θα πρέπει να δικαιολογείται μόνο για λόγους δημοσίου συμφέροντος, προκειμένου να διασφαλίζεται η πρόσβαση όλων των χρηστών στη λιμενική υπηρεσία, η διαθεσιμότητα της λιμενικής υπηρεσίας καθόλη τη διάρκεια του έτους, η οικονομική προσιτότητα της λιμενικής υπηρεσίας σε μια συγκεκριμένη κατηγορία χρηστών *και η ασφάλεια, η προστασία και*

Αιτιολόγηση

Πρέπει να επιτρέπεται στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα να αποφασίζει την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να καθίσταται δυνατή η συνέχιση των υφιστάμενων υπηρεσιών στο μέλλον. Επιπλέον, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξασφαλίζουν την ασφάλεια, την προστασία και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών.

Τροπολογία 11

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(18) **Οι** αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν οριστεί σε ένα κράτος μέλος θα πρέπει να έχουν την επιλογή να αποφασίζουν εάν θα παρέχουν οι ίδιες λιμενικές υπηρεσίες με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εάν θα αναθέτουν **απευθείας** την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών απευθείας σε κάποιον εγχώριο φορέα. Αυτό μπορεί να καλύπτει την παροχή υπηρεσιών μέσω υπαλλήλων που απασχολούνται από την αρμόδια αρχή ή έχουν οριστεί από την αρμόδια αρχή. Όταν ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται σε όλους τους λιμένες του ΔΕΔ-Μ στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνεται. Στις περιπτώσεις όπου οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους επικρατούν σε μια τέτοια επιλογή, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών από εγχώριους φορείς θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στον λιμένα ή στους λιμένες στους οποίους είχαν οριστεί οι εν λόγω εγχώριοι φορείς. Επιπλέον, σε αυτές τις περιπτώσεις, τα τέλη για τη λιμενική υπηρεσία που εφαρμόστηκαν από έναν τέτοιο φορέα θα πρέπει να υπόκεινται σε έλεγχο **από την ανεξάρτητη εποπτική**

Τροπολογία

(18) **Ο διαχειριστικός φορέας του οικείου λιμένα ή οι** αρμόδιες αρχές οι οποίες έχουν οριστεί σε ένα κράτος μέλος θα πρέπει να έχουν την επιλογή να αποφασίζουν εάν θα παρέχουν οι ίδιες λιμενικές υπηρεσίες με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή εάν θα αναθέτουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών απευθείας σε κάποιον εγχώριο φορέα. Αυτό μπορεί να καλύπτει την παροχή υπηρεσιών μέσω υπαλλήλων που απασχολούνται από την αρμόδια αρχή ή έχουν οριστεί από την αρμόδια αρχή. Όταν ο εν λόγω περιορισμός εφαρμόζεται σε όλους τους **θαλάσσιους** λιμένες του ΔΕΔ-Μ στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, η Επιτροπή θα πρέπει να ενημερώνεται. Στις περιπτώσεις όπου οι αρμόδιες αρχές ενός κράτους μέλους επικρατούν σε μια τέτοια επιλογή, η παροχή λιμενικών υπηρεσιών από εγχώριους φορείς θα πρέπει να περιορίζεται μόνο στον λιμένα ή στους λιμένες στους οποίους είχαν οριστεί οι εν λόγω εγχώριοι φορείς. Επιπλέον, σε αυτές τις περιπτώσεις, τα τέλη για τη λιμενική υπηρεσία που εφαρμόστηκαν από έναν τέτοιο φορέα θα πρέπει να υπόκεινται σε

Αιτιολόγηση

Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να αποφασίζουν να παρέχουν οι ίδιοι μια συγκεκριμένη υπηρεσία. Επίσης, προς αποφυγή τυχόν σύγχυσης, ο εισηγητής τροποποίησε όλες τις αναφορές από «λιμένες του ΔΕΔ-Μ» σε «θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ», που αποτελεί το σωστό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία 12

Πρόταση κανονισμού
Αιτιολογική σκέψη 19

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(19) Τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα να διασφαλίζουν επαρκή κοινωνική προστασία στο προσωπικό των επιχειρήσεων που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει την εφαρμογή των κοινωνικών και εργασιακών κανόνων των κρατών μελών. Σε περίπτωση περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, όπου η σύναψη μιας σύμβασης παροχής λιμενικής υπηρεσίας δύναται να επιφέρει αλλαγή του φορέα παροχής λιμενικής υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να **είναι σε θέση να ζητήσουν** από τον επιλεγμένο φορέα παροχής υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/EK του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων¹¹.

¹¹ EE L 82 της 22.3.2001, σ. 16.

Τροπολογία

(19) Τα κράτη μέλη πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα να διασφαλίζουν επαρκή κοινωνική προστασία στο προσωπικό των επιχειρήσεων που παρέχουν λιμενικές υπηρεσίες. Ο παρών κανονισμός δεν **πρέπει να** θίγει την εφαρμογή των κοινωνικών και εργασιακών κανόνων των κρατών μελών. Σε περίπτωση περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών, όπου η σύναψη μιας σύμβασης παροχής λιμενικής υπηρεσίας δύναται να επιφέρει αλλαγή του φορέα παροχής λιμενικής υπηρεσίας, οι αρμόδιες αρχές θα πρέπει να **απαιτούν** από τον επιλεγμένο φορέα παροχής υπηρεσίας να εφαρμόσει τις διατάξεις της οδηγίας 2001/23/EK του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων¹¹.

¹¹ EE L 82 της 22.3.2001, σ. 16.

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τη μεταφορά προσωπικού, πρέπει να ζητείται από τα κράτη μέλη να χορηγούν στο προσωπικό τα ίδια δικαιώματα με εκείνα που θα τους χορηγούνταν εάν είχε λάβει χώρα μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.

Τροπολογία 13

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 20 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(20α) Σύμφωνα με το ψήφισμα A.960 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), κάθε περιοχή πλοήγησης απαιτεί άκρως εξειδικευμένη εμπειρία και τοπικές γνώσεις από τον πλοηγό. Δεδομένου ότι ο IMO αναγνωρίζει την καταλληλότητα της περιφερειακής ή τοπικής διαχείρισης της πλοήγησης, η πλοήγηση θα πρέπει να εξαιρείται από τις διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά που προβλέπονται στο κεφάλαιο II του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πλοήγηση πρέπει να εξαιρεθεί από το κεφάλαιο για την πρόσβαση στην αγορά, δεδομένου ότι πρόκειται για υπηρεσία που αφορά σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Στο ψήφισμά του A.960, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναγνώρισε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι πλοηγοί θαλάσσης στην προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπλέον, ο IMO δεν προτίθεται να ασχολείται με την πιστοποίηση ή την αδειοδότηση των πλοηγών ή με τα συστήματα πλοήγησης που εφαρμόζονται στα διάφορα κράτη, επομένως φαίνεται αδικαιολόγητη η τυχόν ενασχόληση της Ένωσης.

Τροπολογία 14

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22) Είναι απαραίτητη η επιβολή στον

(22) Είναι απαραίτητη η επιβολή στον

διαχειριστικό φορέα του λιμένα ο οποίος δέχεται δημόσια χρηματοδότηση, όταν ενεργεί επίσης και ως πάροχος υπηρεσιών, υποχρέωσης τήρησης χωριστών λογαριασμών για τις δραστηριότητες που ασκεί υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστικού φορέα του λιμένα σε ανταγωνιστική βάση, ώστε να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και η διαφάνεια στην κατανομή και τη χρήση δημόσιων πόρων, και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς. Οπωσδήποτε θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

διαχειριστικό φορέα του λιμένα ο οποίος δέχεται δημόσια χρηματοδότηση, όταν ενεργεί επίσης και ως πάροχος υπηρεσιών, υποχρέωσης τήρησης χωριστών λογαριασμών για τις **δημόσια χρηματοδοτούμενες** δραστηριότητες που ασκεί υπό την ιδιότητά του ως διαχειριστικού φορέα του λιμένα σε ανταγωνιστική βάση, ώστε να εξασφαλίζονται ισότιμοι όροι ανταγωνισμού και η διαφάνεια στην κατανομή και τη χρήση δημόσιων πόρων, και να αποτρέπονται οι στρεβλώσεις της αγοράς. Οπωσδήποτε θα πρέπει να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τήρηση χωριστών λογαριασμών πρέπει να περιορίζεται σε συγκεκριμένες δημόσια χρηματοδοτούμενες δραστηριότητες/επενδύσεις σε σχέση με άλλες υπηρεσίες. Ο εν λόγω κανονισμός δεν πρέπει να θεσπίζει υποχρέωση τήρησης χωριστών λογαριασμών για κάθε υπηρεσία, εφόσον ο λιμένας λαμβάνει δημόσιους πόρους μόνο για έναν συγκεκριμένο τομέα.

Τροπολογία 15

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22α) Οι θαλάσσιοι λιμένες με κύκλο εργασιών που υπολείπεται του κατώτατου ορίου που προβλέπεται στην οδηγία 2006/111/EK θα πρέπει να τηρούν τις υποχρεώσεις διαφάνειας που περιλαμβάνονται στο άρθρο 12 του παρόντος κανονισμού κατά τρόπο αναλογικό, χωρίς να χρειάζεται να υφίστανται δυσανάλογο διοικητικό φόρτο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι μικροί λιμένες θα πρέπει να καλούνται να εφαρμόζουν τις διατάξεις σχετικά με τη διαφάνεια μόνο ανάλογα με τον διοικητικό φόρτο. Το κατώτατο όριο θα πρέπει να συνάδει με την οδηγία 2006/111/ΕΚ για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων.

Τροπολογία 16

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 22 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(22β) Η Επιτροπή θα πρέπει να αποσαφηνίσει την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όσον αφορά τη χρηματοδότηση λιμενικών υποδομών, λαμβάνοντας υπόψη τον μη εμπορικό χαρακτήρα των υποδομών δημόσιας πρόσβασης και άμυνας. Αυτό περιλαμβάνει υποδομές για τη σιδηροδρομική και οδική σύνδεση με το εθνικό σύστημα μεταφορών, υποδομές που είναι αναγκαίες για υπηρεσίες κοινής ωφέλειας στην περιοχή του λιμένα και κάθε είδους υποδομές που επιτρέπουν την πρόσβαση σε μια περιοχή του λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της θαλάσσιας πρόσβασης, των διαύλων ναυσιπλοΐας και των έργων προστασίας. Οι υποδομές αυτού του τύπου πρέπει να είναι προσβάσιμες σε όλους τους δυνητικούς χρήστες επί ίσοις όροις και χωρίς να εισάγονται διακρίσεις, και να εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του κράτους, ώστε να ικανοποιούν τις γενικές ανάγκες του πληθυσμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να δημιουργηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, απαιτούνται σαφείς κανόνες σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Η Επιτροπή εκσυγχρονίζει επί του παρόντος τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις και θα πρέπει να λάβει υπόψη τα

ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των λιμενικών υποδομών.

Τροπολογία 17

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(23) Τα τέλη για τις λιμενικές υπηρεσίες που εφαρμόζουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι δεν έχουν οριστεί σύμφωνα με μια ανοιχτή, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία, συνεπάγονται υψηλότερο κίνδυνο καταχρηστικής τιμολόγησης, **δεδομένης της κατάστασης μονοπωλίου ή ολιγοπωλίου τους και του γεγονότος ότι η αγορά τους δεν μπορεί να αμφισβητηθεί**. Το ίδιο ισχύει για τέλη που επιβάλλονται από εγχώριους φορείς, υπό την έννοια του **παρόντος κανονισμού**. Για τις εν λόγω υπηρεσίες, ελλείψει δίκαιων μηχανισμών της αγοράς, θα πρέπει να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη που **επιβάλλουν αντικατοπτρίζουν τις κανονικές συνθήκες της οικείας αγοράς** και ότι έχουν καθοριστεί με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο.

Τροπολογία

(23) Τα τέλη για τις λιμενικές υπηρεσίες που εφαρμόζουν οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών οι οποίοι δεν έχουν οριστεί σύμφωνα με μια ανοιχτή, διαφανή και αμερόληπτη διαδικασία, συνεπάγονται υψηλότερο κίνδυνο καταχρηστικής τιμολόγησης. Το ίδιο ισχύει για τέλη που επιβάλλονται από εγχώριους φορείς, υπό την έννοια του **άρθρου 9 παράγραφος 1**. Για τις εν λόγω υπηρεσίες, ελλείψει δίκαιων μηχανισμών της αγοράς, θα πρέπει να θεσπιστούν λεπτομερείς κανόνες για να εξασφαλιστεί ότι τα τέλη που **επιβάλλονται δεν είναι δυσανάλογα με την οικονομική αξία των παρεχόμενων υπηρεσιών** και ότι έχουν καθοριστεί με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 13 πρέπει να είναι πιο ακριβές. Τα τέλη δεν θα πρέπει να είναι δυσανάλογα με την αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Τροπολογία 18

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 24

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(24) **Για να είναι αποτελεσματικά**, τα τέλη για τις λιμενικές υποδομές κάθε επιμέρους λιμένα θα πρέπει να καθορίζονται με τρόπο

Τροπολογία

(24) **Ο ρόλος του διαχειριστικού φορέα ενός λιμένα είναι, μεταξύ άλλων, να διευκολύνει το εμπόριο και να ενεργεί ως**

διαφανή και αυτόνομο, σύμφωνα με την εμπορική και επενδυτική στρατηγική που ακολουθεί ο εν λόγω λιμένας.

μεσάζων μεταξύ της περιφερειακής βιομηχανίας και των μεταφορών.

Συνεπώς, για λόγους

αποτελεσματικότητας, τα τέλη για τις λιμενικές υποδομές κάθε επιμέρους λιμένα θα πρέπει να καθορίζονται με τρόπο διαφανή και αυτόνομο, σύμφωνα με την εμπορική και επενδυτική στρατηγική που ακολουθεί ο εν λόγω λιμένας.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο εξελισσόμενος ρόλος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα θα πρέπει να τονίζεται όταν γίνεται αναφορά στην ανάγκη για αυτόνομο καθορισμό τελών. Οι λιμένες χρειάζονται έναν ορισμένο βαθμό αυτονομίας για την επιδίωξη ενός συγκεκριμένου εμπορικού προφίλ, για τη δημιουργία ενός συνδέσμου με την περιφερειακή οικονομία, ώστε να προσελκύουν κάποια κυκλοφορία έναντι άλλων κ.λπ.

Τροπολογία 19

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 25

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(25) **Θα πρέπει να επιτρέπεται η** διακύμανση των τελών λιμενικών υποδομών για την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την προσέλκυση πλοίων των οποίων η περιβαλλοντική απόδοση ή η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα άνθρακα των δραστηριοτήτων μεταφορών, ιδίως των μεταφορών στη θάλασσα ή την ακτή, είναι καλύτερες του μέσου όρου. Αυτό θα πρέπει να συμβάλει στις πολιτικές για το περιβάλλον και την αλλαγή του κλίματος και στη βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα και των γύρω περιοχών του, **μειώνοντας σημαντικά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα** των πλοίων που εισέρχονται και παραμένουν στο λιμένα.

Τροπολογία

(25) **Η** διακύμανση των τελών λιμενικών υποδομών **είναι σημαντικό εργαλείο για τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα και θα πρέπει να επιτρέπεται. Τα τέλη λιμενικών υποδομών μπορεί να διαφέρουν** για την προώθηση, **παραδείγματος χάρη,** των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων και την προσέλκυση πλοίων των οποίων η περιβαλλοντική απόδοση ή η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα άνθρακα των δραστηριοτήτων μεταφορών, ιδίως των μεταφορών στη θάλασσα ή την ακτή, είναι καλύτερες του μέσου όρου. Αυτό θα πρέπει να συμβάλει στις πολιτικές για το περιβάλλον και την αλλαγή του κλίματος και στη βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα και των γύρω περιοχών του, **συμβάλλοντας κυρίως στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος** των πλοίων που

εισέρχονται και παραμένουν στο λιμένα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η νέα διατύπωση προσφέρει στους διαχειριστές του λιμένα μεγαλύτερη ευελιξία ώστε να χαράσσουν στρατηγικά και να τηρούν την οικονομική στρατηγική του.

Τροπολογία 20

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 27

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(27) Για τη διασφάλιση της **ορθής και αποτελεσματικής εφαρμογής του παρόντος κανονισμού**, σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συστήνεται **ανεξάρτητη εποπτική αρχή, η οποία δύναται να είναι μια υφιστάμενη αρχή.**

Τροπολογία

(27) Για τη διασφάλιση της **θέσπισης ενός ανεξάρτητου μηχανισμού καταγγελιών**, σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συστήνεται **μία ή περισσότερες ανεξάρτητες εποπτικές αρχές. Για τον σκοπό αυτό, θα μπορούσαν να ορίζονται ήδη υφιστάμενες αρχές, όπως αρχές ανταγωνισμού, δικαστήρια, υπουργεία ή τμήματα υπουργείων που δεν συνδέονται με τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 17 θα πρέπει να εστιάζεται περισσότερο στη λειτουργία του χειρισμού καταγγελιών και της επίλυσης διαφορών και όχι τόσο στη σύσταση ενός ανεξάρτητου εποπτικού μηχανισμού. Αντί για τον καθορισμό ενός φορέα ανά κράτος μέλος, θα πρέπει να διασφαλίζεται από το κράτος μέλος ανεξάρτητη εποπτεία (όποια μορφή και αν λαμβάνει).

Τροπολογία 21

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 28

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(28) Οι διάφορες **ανεξάρτητες εποπτικές αρχές** θα πρέπει να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους **και να συνεργάζονται για τη διασφάλιση της**

Τροπολογία

(28) Οι διάφορες αρχές **που παρέχουν ανεξάρτητη εποπτεία** θα πρέπει να **συνεργάζονται μεταξύ τους και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το**

ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

έργο τους σε περιπτώσεις σχετικά με διασυνοριακές διαφορές και καταγγελίες.

Or. en

Αιτιολόγηση

Αρκεί να προβλέπεται η συνεργασία σχετικά με τις διασυνοριακές διαφορές και καταγγελίες (άρθρο 17 παράγραφος 4).

Τροπολογία 22

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 29

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(29) Για τη συμπλήρωση και την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού και ιδίως για την προώθηση της ομοιόμορφης εφαρμογής των περιβαλλοντικών τελών, την ενίσχυση της συνοχής των περιβαλλοντικών τελών σε όλη την Ένωση και τη διασφάλιση κοινών αρχών χρέωσης όσον αφορά την προώθηση των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, η εξουσία θέσπισης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων, καυσίμων και τύπων δραστηριοτήτων, στις οποίες θα βασίζεται η διαφοροποίηση των τελών υποδομών και οι κοινές αρχές για τα τέλη λιμενικών υποδομών. Έχει ιδιαίτερη σημασία να προβαίνει η Επιτροπή σε κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τη διάρκεια του προπαρασκευαστικού έργου της, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομώνων. Η Επιτροπή οφείλει να διασφαλίζει, κατά την προετοιμασία και σύνταξη των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, την ταυτόχρονη, έγκαιρη και απαραίτητη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Τροπολογία

(29) Για την ενίσχυση της συνοχής των περιβαλλοντικών τελών σε όλη την Ένωση, η εξουσία θέσπισης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να ανατίθεται στην Επιτροπή όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων και καυσίμων. Κατά την έγκριση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον Δείκτη Περιβαλλοντικής Επάρκειας Πλοίων (Environmental Ship Index – ESI) και την πρόοδο που έχει σημειωθεί από την Πρωτοβουλία Παγκόσμιων Λιμένων για το Κλίμα (World Ports Climate Initiative – WPCI). Οι εν λόγω ταξινομήσεις πρέπει να χρησιμεύουν μόνο ως βάση για την προσφορά διακομάνσεων των τελών λιμενικών υποδομών και δεν θα πρέπει να θίγουν την ικανότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα να καθορίζει αυτόνομα το ύψος των τελών λιμενικών υποδομών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες. Κατά την προετοιμασία και τη σύνταξη κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίζει την ταυτόχρονη, έγκαιρη και κατάλληλη διαβίβαση των σχετικών εγγράφων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

και το Συμβούλιο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η εξουσία της Επιτροπής να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πρέπει να είναι αυστηρώς περιορισμένη. Η κοινή ταξινόμηση πλοίων και καυσίμων πρέπει να ευθυγραμμίζεται με τα διεθνή πρότυπα. Τόσο οι τύποι των δραστηριοτήτων βάσει των οποίων μπορεί να διαφοροποιούνται τα τέλη όσο και ο καθορισμός των τελών πρέπει να εναπόκεινται στον λιμένα.

Τροπολογία 23

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 30

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(30) Προκειμένου να εξασφαλιστούν οι ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες όσον αφορά τις κατάλληλες ρυθμίσεις για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ ανεξάρτητων αρχών επιτήρησης. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή¹³.

διαγράφεται

¹³ ΕΕ L 55 της 28.2.11, σ. 13.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τροπολογία συνάδει με τη διαγραφή στο άρθρο 18.

Τροπολογία 24

Πρόταση κανονισμού Αιτιολογική σκέψη 31

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(31) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η εξασφάλιση του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υπηρεσιών και του κατάλληλου πλαισίου για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δεν μπορούν να επιτευχθούν αποτελεσματικά από τα κράτη μέλη λόγω της ευρωπαϊκής διάστασης, της διεθνούς και διασυνοριακής φύσης των λιμένων και των σχετικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και μπορούν, συνεπώς, λόγω της ανάγκης δημιουργίας ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως καθορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Τροπολογία

(31) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η εξασφάλιση του εκσυγχρονισμού των λιμενικών υπηρεσιών και του κατάλληλου πλαισίου για την προσέλκυση των απαραίτητων επενδύσεων σε όλους τους **θαλάσσιους** λιμένες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών δεν μπορούν να επιτευχθούν αποτελεσματικά από τα κράτη μέλη λόγω της ευρωπαϊκής διάστασης **και** της διεθνούς και διασυνοριακής φύσης των λιμένων και των σχετικών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και μπορούν, συνεπώς, λόγω της ανάγκης δημιουργίας ισότιμων όρων ανταγωνισμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση δύναται να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως καθορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή τυχόν σύγχυσης, ο εισηγητής τροποποίησε όλες τις αναφορές από «λιμένες του ΔΕΔ-Μ» σε «θαλάσσιους λιμένες του ΔΕΔ-Μ», που αποτελεί το σωστό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον κανονισμό και σε άλλους λιμένες, που δεν περιλαμβάνονται υποχρεωτικά στις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, σε εθελοντική βάση.

Τροπολογία 25

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 1 – παράγραφος 2 – στοιχείο γ

γ) **βυθοκόρηση·**

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η βυθοκόρηση δεν συνιστά λιμενική υπηρεσία που προσφέρεται στους χρήστες. Πρόκειται μάλλον για εργασία συντήρησης των λιμενικών υποδομών ώστε να παραμένει ο λιμένας προσιτός, πράγμα που συνιστά αρμοδιότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή της αρμόδιας αρχής. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να ισχύει για τις υπηρεσίες βυθοκόρησης. (Συγκρίσιμη υπηρεσία με τις παγοθραυστικές υπηρεσίες, που δεν περιλαμβάνονται).

Τροπολογία 26

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. ως «υπηρεσίες διακίνησης φορτίου» νοείται η οργάνωση και διακίνηση του φορτίου μεταξύ του πλοίου που μεταφέρει το φορτίο και της ξηράς, είτε πρόκειται για εισαγωγή, εξαγωγή ή διαμετακόμιση του φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας, διακίνησης και προσωρινής αποθήκευσης του φορτίου στον αντίστοιχο τερματικό σταθμό μεταφοράς φορτίου και η οποία σχετίζεται άμεσα με τη μεταφορά του φορτίου, εξαιρουμένης όμως της αποθήκευσης, της αποσυσκευασίας, της ανασυσκευασίας ή κάθε άλλης υπηρεσίας προστιθέμενης αξίας που σχετίζεται με το διακινούμενο φορτίο·

2. ως «υπηρεσίες διακίνησης φορτίου» νοείται η οργάνωση και διακίνηση του φορτίου μεταξύ του πλοίου που μεταφέρει το φορτίο και της ξηράς, είτε πρόκειται για εισαγωγή, εξαγωγή ή διαμετακόμιση του φορτίου, συμπεριλαμβανομένης της επεξεργασίας, **πρόσδεσης**, διακίνησης και προσωρινής αποθήκευσης του φορτίου στον αντίστοιχο τερματικό σταθμό μεταφοράς φορτίου και η οποία σχετίζεται άμεσα με τη μεταφορά του φορτίου, εξαιρουμένης όμως της αποθήκευσης, της αποσυσκευασίας, της ανασυσκευασίας ή κάθε άλλης υπηρεσίας προστιθέμενης αξίας που σχετίζεται με το διακινούμενο φορτίο·

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι υπηρεσίες διακίνησης φορτίου θα πρέπει να περιλαμβάνουν την «πρόσδεση» (στερέωση των εμπορευματοκιβωτίων επί του πλοίου).

Τροπολογία 27

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. ως «βυθοκόρηση» νοείται η αφαίρεση άμμου, ιζημάτων ή άλλων ουσιών από τον πυθμένα της πλωτής οδού προς έναν λιμένα, ώστε να επιτραπεί η πρόσβαση του πλοίου στον λιμένα. Συνίσταται στην αρχική αφαίρεση («εφάπαξ» βυθοκόρηση) και στη βυθοκόρηση συντήρησης προκειμένου να διατηρηθεί η προσβασιμότητα της πλωτής οδού·

Τροπολογία

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η βυθοκόρηση δεν συνιστά λιμενική υπηρεσία που προσφέρεται στους χρήστες. Πρόκειται μάλλον για εργασία συντήρησης των λιμενικών υποδομών ώστε να παραμένει ο λιμένας προσιτός, πράγμα που συνιστά αρμοδιότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα ή της αρμόδιας αρχής. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να ισχύει για τις υπηρεσίες βυθοκόρησης και δεν θα πρέπει να ορίζεται ο όρος «βυθοκόρηση». (Συγκρίσιμη υπηρεσία με τις παγοθραυστικές υπηρεσίες, που δεν περιλαμβάνονται).

Τροπολογία 28

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. ως «διαχειριστικός φορέας του λιμένα» νοείται κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών **και την κυκλοφορία στον λιμένα, το συντονισμό και, κατά περίπτωση, τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα, βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή νομικών πράξεων·**

Τροπολογία

5. ως «διαχειριστικός φορέας του λιμένα» νοείται κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ο οποίος, σε συνδυασμό ή όχι με άλλες δραστηριότητες, έχει τη διαχείριση των λιμενικών υποδομών, το συντονισμό και, κατά περίπτωση, **τη διεκπεραίωση, την οργάνωση ή τον έλεγχο των δραστηριοτήτων των διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης που βρίσκονται εγκαταστημένοι στον οικείο λιμένα **και τη διαχείριση της κυκλοφορίας στον λιμένα**, βάσει της εθνικής νομοθεσίας ή νομικών**

Αιτιολόγηση

Η διαχείριση της κυκλοφορίας στον λιμένα θα πρέπει να έπεται της φράσης «κατά περίπτωση» διότι δεν πρόκειται για καθήκον των λιμενικών αρχών σε κάθε κράτος μέλος.

Τροπολογία 29

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – σημείο 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. ως «πρόσδεση» νοούνται οι υπηρεσίες προσόρμισης και αποπροσόρμισης που απαιτούνται για την αγκυροβόληση ενός πλοίου ή την πρόσδεσή του στην προβλήτα του λιμένα ή την αγκυροβόλησή του στις θαλάσσιες οδούς που οδηγούν στον λιμένα·

Τροπολογία

6. ως «πρόσδεση» νοείται το δέσιμο ενός πλοίου στη θέση προσόρμισης ή στην αποβάθρα για την ακινητοποίηση του σκάφους, επιτρέποντας έτσι στους επιβάτες και σε άλλα πρόσωπα, εμπορεύματα ή φορτίο να μετακινηθούν με ασφάλεια επί του πλοίου ή από το πλοίο·

Αιτιολόγηση

Η πρόσδεση θα πρέπει να περιορίζεται στην εμπορική πρόσδεση στον λιμένα στη θέση προσόρμισης ή στην αποβάθρα, καθώς η πρόσβαση μπορεί να μην διαχειρίζεται από τους λιμένες και, παραδείγματος χάρη, η πρόσδεση εντός των κλεισιάδων δεν συνιστά εμπορική πρόσδεση.

Τροπολογία 30

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 2 – σημείο 9**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. ως «τέλη λιμενικών υποδομών» νοείται το τέλος που εισπράττεται για το άμεσο ή έμμεσο όφελος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και το οποίο καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων ή οι κύριοι φορτίων για τη χρήση

Τροπολογία

9. ως «τέλη λιμενικών υποδομών» νοείται το τέλος που εισπράττεται για το άμεσο ή έμμεσο όφελος του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και το οποίο καταβάλλουν οι φορείς εκμετάλλευσης των πλοίων ή οι κύριοι φορτίων για τη χρήση

εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο των πλοίων στον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση **στους εν λόγω λιμένες**, καθώς και της πρόσβασης στις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και φορτίου·

εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που επιτρέπουν την είσοδο και την έξοδο των πλοίων στον λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των πλωτών οδών που παρέχουν πρόσβαση **στον λιμένα σε περίπτωση που οι πλωτές οδοί τυγχάνουν διαχείρισης από τον ίδιο τον λιμένα**, καθώς και της πρόσβασης στις υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και φορτίου·

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι πλωτές οδοί που παρέχουν πρόσβαση στον λιμένα θα πρέπει να περιλαμβάνονται στα τέλη μόνο όταν αποτελούν όντως αντικείμενο διαχείρισης από τον αντίστοιχο λιμένα.

Τροπολογία 31

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 12

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

12. ως «σύμβαση παροχής λιμενικής υπηρεσίας» νοείται η επίσημη και νομικά δεσμευτική συμφωνία μεταξύ παρόχου **λιμενικής υπηρεσίας** και **μιας** αρμόδιας αρχής, με την οποία η *εν λόγω* αρχή αναθέτει σε πάροχο **λιμενικής υπηρεσίας** την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με διαδικασία περιορισμού του αριθμού παρόχων λιμενικών υπηρεσιών·

Τροπολογία

12. ως «σύμβαση παροχής λιμενικής υπηρεσίας» νοείται η επίσημη και νομικά δεσμευτική συμφωνία μεταξύ παρόχου **λιμενικών υπηρεσιών** και **του διαχειριστικού φορέα ή της** αρμόδιας αρχής, με την οποία **ο εν λόγω διαχειριστικός φορέας ή η αρμόδια** αρχή αναθέτει σε πάροχο **λιμενικών υπηρεσιών** την παροχή λιμενικών υπηρεσιών, σύμφωνα με διαδικασία περιορισμού του αριθμού παρόχων λιμενικών υπηρεσιών·

Or. en

Αιτιολόγηση

Η σύμβαση θα μπορούσε να συνάπτεται επίσης μεταξύ του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και του παρόχου υπηρεσιών (ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θα πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος να περιορίζει τον αριθμό των παρόχων υπηρεσιών σύμφωνα με το άρθρο 6).

Τροπολογία 32

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 2 – σημείο 16

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

16. ως «θαλάσσιος λιμένας» νοείται μια χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από έργα και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών, **καθώς και κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα.**

Τροπολογία

16. ως «θαλάσσιος λιμένας» νοείται μια χερσαία και θαλάσσια έκταση που αποτελείται από έργα και εξοπλισμό που επιτρέπουν, κυρίως, την υποδοχή πλοίων, τη φόρτωση και εκφόρτωσή τους, την αποθήκευση εμπορευμάτων, την παραλαβή και παράδοση των εν λόγω εμπορευμάτων και την επιβίβαση και αποβίβαση **επιβατών και άλλων προσώπων.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Το τελευταίο τμήμα, «κάθε άλλη υποδομή που χρειάζονται οι επιχειρήσεις μεταφορών εντός της ζώνης του λιμένα», θα πρέπει να διαγραφεί, καθώς είναι πολύ ασαφές και δεν προσφέρει καμία αποσαφήνιση στον ορισμό.

Τροπολογία 33

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – στοιχείο δ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

δ α) τη συμμόρφωση με τα εθνικά κοινωνικά πρότυπα.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κατάλογος των κριτηρίων για τις ελάχιστες απαιτήσεις είναι εξαντλητικός. Εκτός από τα επαγγελματικά προσόντα, τη ναυτική ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές ανησυχίες, τα κοινωνικά πρότυπα πρέπει να διαδραματίζουν επίσης ρόλο κατά την επιλογή του παρόχου υπηρεσιών.

Τροπολογία 34

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 4 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, οι ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η διαδικασία εκχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των εν λόγω απαιτήσεων θα *έχουν δημοσιευθεί* από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα έως την 1η Ιουλίου **2015** ή, *για τις ελάχιστες απαιτήσεις* που εφαρμόζονται μετά την εν λόγω ημερομηνία, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ενημερώνονται εκ των προτέρων για τυχόν αλλαγές στα κριτήρια και τη διαδικασία.

Τροπολογία

5. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 1, οι ελάχιστες απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2 και η διαδικασία εκχώρησης του δικαιώματος παροχής λιμενικών υπηρεσιών βάσει των εν λόγω απαιτήσεων θα *δημοσιευθούν* από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα έως την 1η Ιουλίου **2018** ή, *σε περίπτωση ελάχιστων απαιτήσεων* που εφαρμόζονται μετά την εν λόγω ημερομηνία, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος των εν λόγω απαιτήσεων. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών ενημερώνονται εκ των προτέρων για τυχόν αλλαγές στα κριτήρια και τη διαδικασία.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός δεν θα τεθεί κατά πάσα πιθανότητα σε ισχύ πριν από το 2014-2015. Ως εκ τούτου, στο άρθρο 25, το έτος από το οποίο ο κανονισμός τίθεται σε εφαρμογή πρέπει να αλλάξει σε 2018 (αντί 2015) προκειμένου τα κράτη μέλη να προβούν στις αναγκαίες αλλαγές. Για λόγους συνοχής, όλες οι αντίστοιχες ημερομηνίες έχουν αλλάξει από 2015 σε 2018.

Τροπολογία 35

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

α) σπανιότητα ή αποκλειστική χρήση της γης υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστικός φορέας μπορεί να αποδείξει ότι η γη αποτελεί *ουσιώδη* λιμενική εγκατάσταση για την παροχή *της λιμενικής υπηρεσίας* και ότι ο περιορισμός είναι σύμφωνος με το επίσημο σχέδιο

Τροπολογία

α) σπανιότητα ή αποκλειστική χρήση της γης υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστικός φορέας μπορεί να αποδείξει ότι η γη αποτελεί λιμενική εγκατάσταση *η οποία είναι ουσιώδης* για την παροχή *των λιμενικών υπηρεσιών* και ότι ο περιορισμός, *κατά περίπτωση*, είναι

ανάπτυξης του λιμένα, όπως συμφωνήθηκε από τη διαχειριστική αρχή του λιμένα και, κατά περίπτωση, από κάθε *άλλης* αρμόδια δημόσια αρχή, σύμφωνα με *την* εθνική νομοθεσία·

σύμφωνος με το επίσημο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα, όπως συμφωνήθηκε από τη διαχειριστική αρχή του λιμένα και, κατά περίπτωση, από κάθε *άλλη* αρμόδια δημόσια αρχή, σύμφωνα με *τη συναφή* εθνική νομοθεσία·

Or. en

Αιτιολόγηση

Δεν λειτουργούν όλοι οι λιμένες με επίσημο σχέδιο ανάπτυξης και σε περίπτωση που λειτουργούν, τα σχέδια δεν αναφέρουν συνήθως τον μέγιστο αριθμό παρόχων για έναν δεδομένο χώρο.

Τροπολογία 36

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α α) σπανιότητα χώρου από την πλευρά της θάλασσας, όπου αυτό συνιστά ουσιώδες στοιχείο της ικανότητας παροχής της οικείας λιμενικής υπηρεσίας με ασφαλή και αποδοτικό τρόπο·

Or. en

Αιτιολόγηση

Κρίνεται σκόπιμο να προστεθεί η σπανιότητα χώρου από την πλευρά της θάλασσας ως λόγος περιορισμού του αριθμού των παρόχων, καθώς οι πάροχοι υπηρεσιών χρειάζονται αρκετό χώρο για τις δραστηριότητές τους στο νερό προκειμένου να τις εκτελούν με ασφαλή τρόπο.

Τροπολογία 37

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α β) συγκεκριμένοι περιορισμοί της αγοράς λόγω των οικονομικών δυνατοτήτων του λιμένα·

Αιτιολόγηση

Εκτός από τους χωρικούς περιορισμούς, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το μέγεθος του λιμένα και η παραγωγική του ικανότητα (αριθμός ελλιμενισμών). Σε μικρότερους λιμένες μπορεί να μην υπάρχει αρκετή δραστηριότητα για πολλούς παρόχους.

Τροπολογία 38**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 6 – παράγραφος 1 – στοιχείο α γ (νέο)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

α γ) την ανάγκη διασφάλισης της ασφάλειας, της προστασίας ή της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της παροχής λιμενικών εργασιών·

Or. en

Αιτιολόγηση

Ένας άλλος πιθανός λόγος για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων πρέπει να είναι η ασφάλεια, η προστασία και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή εκτέλεση των λιμενικών εργασιών.

Τροπολογία 39**Πρόταση κανονισμού****Άρθρο 6 – παράγραφος 4**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4. Όταν ένας διαχειριστικός φορέας λιμένα παρέχει λιμενικές υπηρεσίες ο ίδιος ή μέσω νομικά ανεξάρτητης οντότητας την οποία ελέγχει άμεσα ή έμμεσα, το κράτος μέλος δύναται να αναθέσει τη θέσπιση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε αρχή η οποία είναι ανεξάρτητη από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα. Εάν το κράτος μέλος δεν αναθέσει την έκδοση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε τέτοια

4. Όταν ένας διαχειριστικός φορέας λιμένα παρέχει λιμενικές υπηρεσίες ο ίδιος ή μέσω νομικά ανεξάρτητης οντότητας την οποία ελέγχει άμεσα ή έμμεσα, το κράτος μέλος δύναται να αναθέσει τη θέσπιση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε αρχή η οποία είναι ανεξάρτητη από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα. Εάν το κράτος μέλος δεν αναθέσει την έκδοση της απόφασης περιορισμού του αριθμού των παρόχων λιμενικών υπηρεσιών σε τέτοια

αρχή, ο αριθμός των παρόχων δεν μπορεί να είναι μικρότερος από δύο.

αρχή, ο αριθμός των παρόχων δεν μπορεί να είναι μικρότερος από δύο, **με την επιφύλαξη της παραγράφου 1.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο αριθμός των παρόχων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερος από δύο, εκτός εάν οποιοσδήποτε από τους λόγους που παρατίθενται στο άρθρο 6 οδηγεί σε περιορισμό σε έναν μόνο πάροχο.

Τροπολογία 40

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1α. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή διαβιβάζει σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη πληροφορίες σχετικά με την προβλεπόμενη οργάνωση της διαδικασίας επιλογής και μια ενδεικτική προθεσμία περάτωσης, καθώς και τυχόν τροποποιήσεις της εν λόγω διαδικασίας ή προθεσμίας.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για να είναι διαφανής και χωρίς διακρίσεις η διαδικασία επιλογής, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη πρέπει να λαμβάνουν τις απαραίτητες πληροφορίες.

Τροπολογία 41

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

2. Εάν η εκτιμώμενη αξία της λιμενικής υπηρεσίας υπερβαίνει το όριο που καθορίζεται στην παράγραφο 3, ισχύουν οι κανόνες για τη διαδικασία ανάθεσης, οι διαδικαστικές εγγυήσεις και η μέγιστη διάρκεια των παραχωρήσεων όπως ορίζονται στην οδηγία/....

διαγράφεται

[παραχωρήσεις].

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επιλογής που ορίζεται στην οδηγία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν οι συμβάσεις ανατίθενται ως συμβάσεις παραχώρησης. Για άλλες μορφές συμβάσεων, η διαδικασία επιλογής ακολουθεί τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 42

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 3**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

3. Το όριο και η μέθοδος για τον προσδιορισμό της αξίας της λιμενικής υπηρεσίας είναι εκείνα των σχετικών και εφαρμοστέων διατάξεων που ορίζονται στην οδηγία/..... [παραχωρήσεις].

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επιλογής που ορίζεται στην οδηγία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν οι συμβάσεις ανατίθενται ως συμβάσεις παραχώρησης. Για άλλες μορφές συμβάσεων, η διαδικασία επιλογής ακολουθεί τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 43

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 7 – παράγραφος 4 α (νέα)**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

4α. Η διάρκεια των συμβάσεων παροχής λιμενικών υπηρεσιών είναι περιορισμένη. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή, κατά περίπτωση η αρμόδια αρχή, καθορίζει τη διάρκεια βάσει της υπηρεσίας που αποτελεί το αντικείμενο της σύμβασης. Στον υπολογισμό της

διάρκειας περιλαμβάνονται τόσο οι αρχικές επενδύσεις όσο και οι επενδύσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διάρκεια των συμβάσεων πρέπει να ορίζεται ανάλογα με τις εκτιμώμενες επενδύσεις.

Τροπολογία 44

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

5. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, μια ουσιώδης τροποποίηση κατά την έννοια της οδηγίας .../... [παραχωρήσεις] για τις διατάξεις της σύμβασης παροχής λιμενικών υπηρεσιών εντός της εν λόγω περιόδου λαμβάνεται υπόψη ως μια νέα σύμβαση παροχής λιμενικών υπηρεσιών και απαιτεί μια νέα διαδικασία, η οποία αναφέρεται στην παράγραφο 2.

διαγράφεται

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επιλογής που ορίζεται στην οδηγία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν οι συμβάσεις ανατίθενται ως συμβάσεις παραχώρησης. Για άλλες μορφές συμβάσεων, η διαδικασία επιλογής ακολουθεί τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 45

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

6. Οι παράγραφοι 1 έως 5 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις

6. Οι παράγραφοι 1 έως 4α του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται στις περιπτώσεις

που αναφέρονται στο άρθρο 9.

που αναφέρονται στο άρθρο 9
παράγραφος 1.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι συγκεκριμένες παράγραφοι δεν πρέπει να εφαρμόζονται σε εγχώριους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες στο πλαίσιο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Τροπολογία 46

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 7 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας ... / ... [παραχωρήσεις]¹⁵, της οδηγίας ... / ... [υπηρεσίες κοινής ωφέλειας]¹⁶ και της οδηγίας ... / ... [δημόσιες συμβάσεις]¹⁷

¹⁵ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 τελικό

¹⁶ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (COM/2011/0895 τελικό)

¹⁷ Πρόταση οδηγίας για τις δημόσιες συμβάσεις (COM/2011/0896 τελικό)

Τροπολογία

7. Όταν οι συμβάσεις για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών λαμβάνουν τη μορφή συμβάσεων παραχώρησης υπηρεσιών κατά την έννοια της οδηγίας ... / ... [παραχωρήσεις]¹⁵, **εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας αυτής. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη** της οδηγίας ... / ... [υπηρεσίες κοινής ωφέλειας]¹⁶ και της οδηγίας ... / ... [δημόσιες συμβάσεις]¹⁷.

¹⁵ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (COM 2011) 897 τελικό

¹⁶ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις συμβάσεις που συνάπτονται με τους φορείς που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (COM/2011/0895 τελικό)

¹⁷ Πρόταση οδηγίας για τις δημόσιες συμβάσεις (COM/2011/0896 τελικό)

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διαδικασία επιλογής που ορίζεται στην οδηγία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης πρέπει να εφαρμόζεται μόνον όταν οι συμβάσεις ανατίθενται ως συμβάσεις παραχώρησης. Για άλλες μορφές συμβάσεων, η διαδικασία επιλογής ακολουθεί τις αρχές που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό.

Τροπολογία 47

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα κράτη μέλη δύνανται να αποφασίζουν την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες σχετίζονται με τις λιμενικές υπηρεσίες στους παρόχους, προκειμένου να εξασφαλίζουν τα εξής:

Τροπολογία

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή δύναται να αποφασίζει την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες σχετίζονται με τις λιμενικές υπηρεσίες στους παρόχους, προκειμένου να εξασφαλίζουν τα εξής:

Or. en

Αιτιολόγηση

Πρέπει να επιτρέπεται στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα να αποφασίζει την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να καθίσταται δυνατή η συνέχιση των υφιστάμενων υπηρεσιών στο μέλλον.

Τροπολογία 48

Πρόταση κανονισμού

Άρθρο 8 – παράγραφος 1 – στοιχείο γ α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

γ α) την ασφάλεια, την προστασία ή την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξασφαλίζουν την ασφάλεια, την προστασία και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών.

Τροπολογία 49

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος -1 (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

-1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή, ή μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα επί της οποίας η αρχή ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των υπηρεσιακών μονάδων της, δύναται να παρέχουν οι ίδιοι λιμενική υπηρεσία χωρίς περιορισμούς, υπό την προϋπόθεση ότι οι διατάξεις του κεφαλαίου II του παρόντος κανονισμού εφαρμόζονται εξίσου σε όλους τους φορείς που παρέχουν την οικεία υπηρεσία. Στις περιπτώσεις αυτές, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θεωρείται ως εγχώριος φορέας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η αρμόδια αρχή πρέπει να έχουν την αρμοδιότητα να αποφασίζουν να παρέχουν οι ίδιοι μια συγκεκριμένη υπηρεσία, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις που ισχύουν για άλλους παρόχους.

Τροπολογία 50

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β, η αρμόδια αρχή μπορεί να **αποφασίσει** να **παρέχει η ίδια** κάποια λιμενική υπηρεσία στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις απευθείας σε μια νομικά ξεχωριστή οντότητα, στην οποία ασκεί έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών

1. Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β, **ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή η** αρμόδια αρχή μπορεί να **αποφασίσουν** να **παρέχουν οι ίδιοι** κάποια λιμενική υπηρεσία στο πλαίσιο υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις απευθείας σε μια νομικά ξεχωριστή οντότητα, στην οποία ασκεί

της υπηρεσιών. Σε αυτήν την περίπτωση, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θεωρείται ως εγγώριος φορέας για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού.

έλεγχο ανάλογο εκείνου που ασκεί επί των δικών της υπηρεσιών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σε πολλά κράτη μέλη, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα έχει την εξουσία να αποφασίζει να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Τροπολογία 51

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η αρμόδια αρχή θεωρείται ότι ασκεί έλεγχο σε μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα παρόμοιο με εκείνον που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες μόνο εάν ασκεί αποφασιστική επιρροή τόσο στους στρατηγικούς στόχους, όσο και στις σημαντικές αποφάσεις του **ελεγχόμενου** νομικού προσώπου.

Τροπολογία

2. **Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ή** η αρμόδια αρχή θεωρείται ότι ασκεί έλεγχο σε μια νομικά ανεξάρτητη οντότητα παρόμοιο με εκείνον που ασκεί στις δικές της υπηρεσίες μόνο εάν ασκεί αποφασιστική επιρροή τόσο στους στρατηγικούς στόχους, όσο και στις σημαντικές αποφάσεις του **οικείου** νομικού προσώπου.

Or. en

Αιτιολόγηση

Σε πολλά κράτη μέλη, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα έχει την εξουσία να αποφασίζει να παρέχει ο ίδιος υπηρεσίες στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Τροπολογία 52

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 9 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. **Ο εγγώριος φορέας περιορίζεται στην** εκτέλεση της εκχωρηθείσας λιμενικής υπηρεσίας μόνο στον(στους) λιμένα(-ες) για τους οποίους του ανατέθηκε η

Τροπολογία

3. **Στις περιπτώσεις του στοιχείου β) του άρθρου 6 παράγραφος 1, επιτρέπεται στον εγγώριο φορέα η** εκτέλεση της εκχωρηθείσας λιμενικής υπηρεσίας μόνο

αποστολή παροχής της λιμενικής υπηρεσίας.

στον(στους) λιμένα(-ες) για τους οποίους του ανατέθηκε η *παροχή* της λιμενικής υπηρεσίας.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παρούσα τροπολογία λαμβάνει υπόψη την τροποποιημένη περιγραφή του εγχώριου φορέα.

Τροπολογία 53

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 10 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Με την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου και του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ κοινωνικών εταίρων, οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα ***δύνανται να απαιτήσουν*** από τον διορισμένο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 7, σε περίπτωση που ο εν λόγω πάροχος διαφέρει από τον επίσημο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, να χορηγήσει στο προσωπικό που απασχολούσε προηγουμένως ο επίσημος φορέας λιμενικών υπηρεσιών, τα δικαιώματα τα οποία θα κατείχαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.

Τροπολογία

2. Με την επιφύλαξη του εθνικού δικαίου και του δικαίου της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των συλλογικών συμβάσεων μεταξύ κοινωνικών εταίρων, οι διαχειριστικοί φορείς του λιμένα ***απαιτούν*** από τον διορισμένο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών ο οποίος ορίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 7, σε περίπτωση που ο εν λόγω πάροχος διαφέρει από τον επίσημο πάροχο λιμενικών υπηρεσιών, να χορηγήσει στο προσωπικό που απασχολούσε προηγουμένως ο επίσημος φορέας λιμενικών υπηρεσιών, τα δικαιώματα τα οποία θα κατείχαν εάν είχε γίνει μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τη μεταφορά προσωπικού, πρέπει να ζητείται από τα κράτη μέλη να χορηγούν στο προσωπικό τα ίδια δικαιώματα με εκείνα που θα τους χορηγούνταν εάν είχε λάβει χώρα μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 2001/23/EK.

Τροπολογία 54

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 11

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το παρόν κεφάλαιο και οι μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 24 δεν ισχύουν για τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίων και επιβατών.

Τροπολογία

Το παρόν κεφάλαιο και οι μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 24 δεν ισχύουν για τις υπηρεσίες διακίνησης φορτίων και επιβατών, **καθώς για τις υπηρεσίες πλοήγησης.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η πλοήγηση πρέπει να εξαιρεθεί από το κεφάλαιο για την πρόσβαση στην αγορά, δεδομένου ότι πρόκειται για υπηρεσία που αφορά σε μεγάλο βαθμό την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Στο ψήφισμά του A.960, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) αναγνώρισε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι πλοηγοί θαλάσσης στην προώθηση της θαλάσσιας ασφάλειας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επιπλέον, ο IMO δεν προτίθεται να ασχολείται με την πιστοποίηση ή την αδειοδότηση των πλοηγών ή με τα συστήματα πλοήγησης που εφαρμόζονται στα διάφορα κράτη, και φαίνεται, επομένως, αδικαιολόγητη τυχόν ενασχόληση της Ένωσης.

Τροπολογία 55

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 2 – εισαγωγικό μέρος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα που δέχεται δημόσιους πόρους παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες, πρέπει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς **για κάθε λιμενική υπηρεσία**, κατά τρόπον ώστε:

Τροπολογία

2. Όταν ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα που δέχεται δημόσιους πόρους παρέχει ο ίδιος λιμενικές υπηρεσίες, πρέπει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς **για τις εν λόγω δημόσια χρηματοδοτούμενες δραστηριότητες ή επενδύσεις**, κατά τρόπον ώστε:

Or. en

Αιτιολόγηση

Η τήρηση χωριστών λογαριασμών πρέπει να περιορίζεται σε συγκεκριμένες δραστηριότητες/επενδύσεις που χρηματοδοτούνται από δημόσιους πόρους. Ο εν λόγω

κανονισμός δεν πρέπει να θεσπίζει υποχρέωση τήρησης χωριστών λογαριασμών για κάθε υπηρεσία, εφόσον ο λιμένας λαμβάνει δημόσιους πόρους μόνο για έναν συγκεκριμένο τομέα.

Τροπολογία 56

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα τηρεί τις πληροφορίες σχετικά με τις χρηματοοικονομικές σχέσεις όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου στη διάθεση της Επιτροπής και **της αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, όπως αναφέρεται στο άρθρο 17** για πέντε έτη από το τέλος της διαχειριστικής χρήσης στην οποία αναφέρονται.

Τροπολογία

4. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα τηρεί τις πληροφορίες σχετικά με τις χρηματοοικονομικές σχέσεις όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου στη διάθεση της Επιτροπής και **της αρχής που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 17** για πέντε έτη από το τέλος της διαχειριστικής χρήσης στην οποία αναφέρονται.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η νέα διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17.

Τροπολογία 57

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 12 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της Επιτροπής **και της αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής, κατόπιν αιτήματος**, κάθε συμπληρωματική πληροφορία που κρίνει απαραίτητη για την πλήρη εκτίμηση των στοιχείων που κοινοποιούνται και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται εντός δύο μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης.

Τροπολογία

5. **Σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος**, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της Επιτροπής **και της αρχής που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 17**, κάθε συμπληρωματική πληροφορία που κρίνει απαραίτητη για την πλήρη εκτίμηση των στοιχείων που κοινοποιούνται και την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τον παρόντα κανονισμό. Οι πληροφορίες διαβιβάζονται εντός δύο μηνών από την

ημερομηνία υποβολής της αίτησης.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η νέα διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17. Οι πληροφορίες που αναφέρονται πρέπει να διατίθενται μόνο σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος.

Τροπολογία 58

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχονται από εγχώριο φορέα σύμφωνα με το άρθρο 9 και τα τέλη που εισπράττονται από παρόχους **λιμενικών υπηρεσιών, σε περιπτώσεις περιορισμού του αριθμού των παρόχων οι οποίοι δεν έχουν οριστεί βάσει ανοιχτών, διαφανών και αμερόληπτων διαδικασιών**, πρέπει να καθορίζονται με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο. Τα εν λόγω τέλη θα αντικατοπτρίζουν τις συνθήκες μιας ανταγωνιστικής σχετικής αγοράς και δεν θα είναι δυσανάλογα με την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Τροπολογία

1. Τα τέλη για τις υπηρεσίες που παρέχονται από εγχώριο φορέα, σύμφωνα με το άρθρο 9 **παράγραφος 1**, και τα τέλη που εισπράττονται από παρόχους **λιμενικής υπηρεσίας, σύμφωνα με το στοιχείο β) του άρθρου 6 παράγραφος 1**, πρέπει να καθορίζονται με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο. Τα εν λόγω τέλη θα αντικατοπτρίζουν, **στο μέτρο του δυνατού**, τις συνθήκες μιας ανταγωνιστικής σχετικής αγοράς και δεν θα είναι δυσανάλογα με την οικονομική αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 13 πρέπει να είναι πιο ακριβές. Το κριτήριο, σύμφωνα με το οποίο τα τέλη πρέπει να αντικατοπτρίζουν την ανταγωνιστική σχετική αγορά, θα πρέπει να είναι μόνο προαιρετικό και όχι υποχρεωτικό, χωρίς τα τέλη να είναι δυσανάλογα με την αξία της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Τροπολογία 59

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 13 – παράγραφος 3

3. Κατόπιν σχετικού αιτήματος, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θέτει στη διάθεση της **αρμόδιας εποπτικής αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 17**, πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικής υπηρεσίας που emπίπτουν στην εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των λιμενικών τελών αναφορικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω τέλη.

3. Σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος, ο πάροχος λιμενικής υπηρεσίας θέτει στη διάθεση της **αρχής που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 17**, πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία που αποτελούν τη βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικής υπηρεσίας που emπίπτουν στην εφαρμογή της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου. Αυτές οι πληροφορίες περιλαμβάνουν τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό των λιμενικών τελών αναφορικά με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω τέλη.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι πληροφορίες που αναφέρονται πρέπει να διατίθενται μόνο σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος.

Τροπολογία 60

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Προκειμένου να συμβάλουν σε ένα αποτελεσματικό σύστημα χρέωσης υποδομών, η δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών **προσδιορίζονται** κατά τρόπο αυτόνομο από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και το επενδυτικό σχέδιό του, **αντικατοπτρίζουν τις ανταγωνιστικές συνθήκες της σχετικής αγοράς** και είναι σύμφωνες με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις.

Τροπολογία

3. Προκειμένου να συμβάλουν σε ένα αποτελεσματικό σύστημα χρέωσης υποδομών, η δομή και το επίπεδο των τελών λιμενικών υποδομών **καθορίζονται** κατά τρόπο αυτόνομο από τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα σύμφωνα με την εμπορική στρατηγική και το επενδυτικό σχέδιό του και είναι σύμφωνες με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις **και τον ανταγωνισμό**.

Αιτιολόγηση

Πρέπει να τηρούνται μεν οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις και τον ανταγωνισμό, αφήνοντας παράλληλα περιθώριο για εμπορικές διαπραγματεύσεις.

Τροπολογία 61

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις εμπορικές πρακτικές που σχετίζονται με συχνούς χρήστες ή προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα των μεταφορών από πλευράς άνθρακα. Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την εν λόγω διαφοροποίηση πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα και να **σέβονται** τους κανόνες **ανταγωνισμού**. **Ειδικότερα, η προκύπτουσα διαφοροποίηση θα είναι στη διάθεση των οικείων χρηστών λιμενικών υπηρεσιών επί ίσοις όροις.**

Τροπολογία

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα τέλη λιμενικών υποδομών ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με **την οικονομική στρατηγική του λιμένα και** τις εμπορικές πρακτικές, που σχετίζονται **μεταξύ άλλων** με συχνούς χρήστες, ή προκειμένου να προωθηθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των λιμενικών υποδομών, οι θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων ή οι υψηλές περιβαλλοντικές επιδόσεις, η ενεργειακή αποδοτικότητα ή η αποδοτικότητα των μεταφορών από πλευράς άνθρακα. Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την εν λόγω διαφοροποίηση πρέπει να είναι κατάλληλα, αντικειμενικά, διαφανή και αμερόληπτα και να **συμμορφώνονται με** τους κανόνες **για τις κρατικές ενισχύσεις και τον ανταγωνισμό**.

Or. en

Αιτιολόγηση

Θα πρέπει να παρέχεται στον διαχειριστικό φορέα του λιμένα μεγαλύτερη ευελιξία όσον αφορά την επιβολή τελών ανάλογα με την επιχειρηματική στρατηγική του και τις εμπορικές πρακτικές του και όχι μόνο σε σχέση με συχνούς χρήστες.

Τροπολογία 62

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, όπου είναι απαραίτητο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων, καυσίμων **και τύπων δραστηριοτήτων** βάσει των οποίων διαφοροποιούνται τα τέλη υποδομών **και κοινές αρχές χρέωσης για τα τέλη λιμενικών υποδομών**.

Τροπολογία

5. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εγκρίνει, όπου είναι απαραίτητο, κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, όσον αφορά την κοινή ταξινόμηση πλοίων **και** καυσίμων βάσει των οποίων διαφοροποιούνται τα τέλη υποδομών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η εξουσία της Επιτροπής να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πρέπει να είναι αυστηρώς περιορισμένη. Η κοινή ταξινόμηση πλοίων και καυσίμων πρέπει να ευθυγραμμίζεται με τα διεθνή πρότυπα. Τόσο οι τύποι των δραστηριοτήτων βάσει των οποίων μπορούν να διαφοροποιούνται τα τέλη όσο και ο καθορισμός των τελών πρέπει να εναπόκεινται στον λιμένα.

Τροπολογία 63

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 14 – παράγραφος 6**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ενημερώνει τους χρήστες του λιμένα και τους εκπροσώπους ή τις ενώσεις των χρηστών του λιμένα ως προς τη δομή και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του ποσού των τελών λιμενικών υποδομών, **συμπεριλαμβανομένων των συνολικών δαπανών και εσόδων που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικών υποδομών**. Θα ενημερώνει τους χρήστες των λιμενικών υποδομών για τυχόν αλλαγές στο ποσό των τελών λιμενικών υποδομών ή στη δομή ή τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εν λόγω τελών τουλάχιστον τρεις

Τροπολογία

6. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα ενημερώνει τους χρήστες του λιμένα και τους εκπροσώπους ή τις ενώσεις των χρηστών του λιμένα ως προς τη δομή και τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό του ποσού των τελών λιμενικών υποδομών. Θα ενημερώνει τους χρήστες των λιμενικών υποδομών για τυχόν αλλαγές στο ποσό των τελών λιμενικών υποδομών ή στη δομή ή τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό των εν λόγω τελών τουλάχιστον τρεις μήνες πριν.

μήνες πριν.

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος και να διαφυλαχθεί η εμπορική στρατηγική του λιμένα.

Τροπολογία 64

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 14 – παράγραφος 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της **αρμόδιας ανεξάρτητης εποπτικής αρχής** και της Επιτροπής, **κατόπιν σχετικού αιτήματος**, τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 **και τις αναλυτικές δαπάνες και έσοδα** που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικών υποδομών και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών σε σχέση με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω λιμενικά τέλη.

Τροπολογία

7. **Σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος**, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα θέτει στη διάθεση της **αρχής που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 17** και της Επιτροπής τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 4 που λειτουργούν ως βάση για τον προσδιορισμό της δομής και του επιπέδου των τελών λιμενικών υποδομών και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών σε σχέση με τις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες στις οποίες αντιστοιχούν τα εν λόγω λιμενικά τέλη.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η νέα διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17. Οι πληροφορίες που αναφέρονται πρέπει να διατίθενται μόνο σε περίπτωση επίσημης καταγγελίας και κατόπιν αιτήματος.

Τροπολογία 65

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα

PE521.596v02-00

Τροπολογία

1. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα

PR1009294EL.doc

46/62

συστήνει μια επιτροπή από εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, κυρίων φορτίων ή άλλων χρηστών του λιμένα, οι οποίοι καλούνται να καταβάλουν τέλος για τις υποδομές ή τέλος για τις λιμενικές υπηρεσίες ή και τα δύο. **Η εν λόγω επιτροπή ονομάζεται «συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα».**

εξασφαλίζει την εφαρμογή κατάλληλων μηχανισμών διαβούλευσης. Προς τούτο, δύναται είτε να συστήνει μια συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα, η οποία θα απαρτίζεται από εκπροσώπους των φορέων εκμετάλλευσης πλοίων, κυρίων φορτίων ή άλλων χρηστών του λιμένα, οι οποίοι καλούνται να καταβάλουν τέλος για τις υποδομές ή τέλος για τις λιμενικές υπηρεσίες ή και τα δύο, είτε να εξασφαλίζει την πραγματοποίηση διαβουλεύσεων με φορείς διαφορετικής σύνθεσης που λειτουργούν ήδη εντός του λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει επαρκής διαβούλευση με όλους τους χρήστες.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η επαρκής διαβούλευση με τους χρήστες πρέπει μιν να εξασφαλίζεται, το κατά πόσον όμως η διαβούλευση θα λαμβάνει χώρα μέσω της επιτροπής χρηστών του λιμένα ή μέσω άλλων μηχανισμών εναπόκειται στον λιμένα.

Τροπολογία 66

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 15 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα **συμμετέχει σε διαβουλεύσεις, σε ετήσια βάση και πριν από τον** καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών, **με τη συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα, σχετικά με τη δομή και το επίπεδο** των εν λόγω τελών. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 9 συμμετέχουν σε διαβουλεύσεις σε ετήσια βάση πριν από τον καθορισμό τελών λιμενικών υπηρεσιών **με τη συμβουλευτική επιτροπή χρηστών του λιμένα** σχετικά με τη δομή και το επίπεδο των εν λόγω τελών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα παρέχει

Τροπολογία

2. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα **παρέχει στους χρήστες του λιμένα επαρκείς πληροφορίες σχετικά με τη δομή και τα κριτήρια για τον** καθορισμό των τελών λιμενικών υποδομών. Σε περίπτωση ουσιαστικών αλλαγών στα **τέλη λιμενικών υποδομών, προβαίνει σε διαβουλεύσεις με τους χρήστες των λιμένων, πριν από τον καθορισμό** των εν λόγω τελών. Οι πάροχοι λιμενικών υπηρεσιών που προβλέπονται στα άρθρα 6 και 9 συμμετέχουν σε διαβουλεύσεις **με τους χρήστες του λιμένα, σε ετήσια βάση και πριν από τον καθορισμό** τελών λιμενικών υπηρεσιών, σχετικά με τη δομή

τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για την εν λόγω διαβούλευση και ενημερώνεται για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.

και το επίπεδο των εν λόγω τελών. Ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα παρέχει τις κατάλληλες εγκαταστάσεις για την εν λόγω διαβούλευση και ενημερώνεται για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης από τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Όσον αφορά τα τέλη υποδομών, οι χρήστες πρέπει να ενημερώνονται μόνο σχετικά με τη δομή των τελών και να συμμετέχουν σε διαβουλεύσεις σε περίπτωση ουσιαστικών αλλαγών.

Τροπολογία 67

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – τίτλος

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Ανεξάρτητη εποπτική αρχή

Ανεξάρτητη εποπτεία

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο αυτό πρέπει να εστιάζεται περισσότερο στη λειτουργία και όχι τόσο στη σύσταση ενός ανεξάρτητου εποπτικού μηχανισμού.

Τροπολογία 68

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι **μια ανεξάρτητη εποπτική αρχή παρακολουθεί και εποπτεύει** την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους.

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι **υφίστανται αποτελεσματικοί μηχανισμοί για τη διεκπεραίωση των καταγγελιών που προκύπτουν από** την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού **για** όλους τους θαλάσσιους λιμένες που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό στην επικράτεια κάθε κράτους μέλους. **Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη ορίζουν μία ή περισσότερες αρχές για τη διεκπεραίωση**

διαφορετικών ειδών καταγγελιών ή για την κάλυψη διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών.

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να διευκρινιστεί ότι τα κράτη μέλη δύνανται να διαθέτουν αρκετές αρχές που να παρέχουν ανεξάρτητη εποπτεία και ότι η εποπτεία πρέπει να επικεντρώνεται στη διεκπεραίωση των καταγγελιών.

Τροπολογία 69

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η ανεξάρτητη **εποπτική αρχή είναι** νομικά και λειτουργικά ανεξάρτητη από κάθε διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη τα οποία διατηρούν την κυριότητα ή τον έλεγχο των λιμένων ή των διαχειριστικών αρχών του λιμένα εξασφαλίζουν **τον αποτελεσματικό διαρθρωτικό διαχωρισμό** των λειτουργιών που σχετίζονται με **την εποπτεία και την παρακολούθηση του παρόντος κανονισμού** και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την εν λόγω κυριότητα ή έλεγχο. Η ανεξάρτητη **εποπτική αρχή ασκεί τις εξουσίες της** κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή **και σέβεται δεόντως το δικαίωμα στην ελευθερία του επιχειρείν.**

Τροπολογία

2. Η ανεξάρτητη **εποπτεία διεξάγεται κατά τρόπο που να την καθιστά** νομικά και λειτουργικά ανεξάρτητη από κάθε διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή πάροχο λιμενικών υπηρεσιών. Τα κράτη μέλη τα οποία διατηρούν την κυριότητα ή τον έλεγχο των λιμένων ή των διαχειριστικών αρχών του λιμένα εξασφαλίζουν **την ύπαρξη ενός αποτελεσματικού διαρθρωτικού διαχωρισμού** των λειτουργιών που σχετίζονται με **τη διεκπεραίωση των καταγγελιών**, και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την εν λόγω κυριότητα ή έλεγχο. Η ανεξάρτητη **εποπτεία ασκείται** κατά τρόπο αμερόληπτο και διαφανή **και σέβεται δεόντως το δικαίωμα στην ελευθερία του επιχειρείν.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η παράγραφος αυτή πρέπει να εστιάζεται περισσότερο στη λειτουργία και όχι τόσο στη σύσταση ενός ανεξάρτητου εποπτικού μηχανισμού.

Τροπολογία 70

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή χειρίζεται καταγγελίες που υποβάλλονται από κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον, καθώς και τις διαφορές που παραπέμπονται σε εκείνη και οι οποίες προκύπτουν σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον έχει το δικαίωμα να ενημερώνεται, και ενημερώνεται, σχετικά με τον τρόπο υποβολής καταγγελίας που προκύπτει σε σχέση με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα να ενημερώνουν τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τους μηχανισμούς καταγγελίας.

Τροπολογία 71

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

4. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών που είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη, **αρμόδια** για την επίλυση της διαφοράς θα είναι **η ανεξάρτητη εποπτική αρχή του κράτους μέλους** στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας όπου θεωρείται ότι έχει προκύψει η διαφορά.

Τροπολογία

4. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών που είναι εγκατεστημένα σε διαφορετικά κράτη μέλη, **αρμόδιο** για την επίλυση της διαφοράς θα είναι **το κράτος μέλος** στο οποίο βρίσκεται ο λιμένας όπου θεωρείται ότι έχει προκύψει η διαφορά. **Τα σχετικά κράτη μέλη συνεργάζονται μεταξύ τους και ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις εργασίες τους.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Η θεσμοθετημένη συνεργασία μεταξύ των διάφορων αρχών που παρέχουν ανεξάρτητη εποπτεία θα αύξανε τη γραφειοκρατία, ενώ θα ήταν μικρή η προστιθέμενη αξία. Δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός θα ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη, φαίνεται περιττός ο καθορισμός ενός

δικτύου για τη διασφάλιση της εφαρμογής του. Εφόσον θα μπορούσαν να λειτουργούν περισσότερες αρχές εντός ενός κράτους μέλους, τίθεται επίσης υπό αμφισβήτηση η σκοπιμότητα ενός τέτοιου θεσμοθετημένου δικτύου. Αρκεί να προβλέπεται η συνεργασία σχετικά με τις διασυνοριακές καταγγελίες.

Τροπολογία 72

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

5. **Η** ανεξάρτητη **εποπτική αρχή** έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τους χρήστες του λιμένα, την υποβολή των στοιχείων που απαιτούνται για τη διασφάλιση της παρακολούθησης και εποπτείας της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

5. Σε περίπτωση που υποβάλλεται επίσημη καταγγελία από οποιοδήποτε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον, η σχετική αρμόδια αρχή που παρέχει ανεξάρτητη εποπτεία έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τους διαχειριστικούς φορείς του λιμένα, τους παρόχους λιμενικών υπηρεσιών και τους χρήστες του λιμένα, την υποβολή των στοιχείων που απαιτούνται για τη διασφάλιση της παρακολούθησης και εποπτείας της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

Or. en

Αιτιολόγηση

Οι αρχές που ορίζονται στα κράτη μέλη πρέπει να έχουν το δικαίωμα να ζητούν πληροφορίες μόνο σε περίπτωση υποβολής επίσημης καταγγελίας.

Τροπολογία 73

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή δύναται να εκδίδει γνωμοδοτήσεις κατόπιν αιτήματος μιας αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους για ζητήματα που σχετίζονται με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Τροπολογία

διαγράφεται

Αιτιολόγηση

Ο ρόλος των ορισθεισών αρχών πρέπει να περιορίζεται στη διεκπεραίωση καταγγελιών και στην επίλυση διαφορών.

Τροπολογία 74

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 7**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

7. Η ανεξάρτητη εποπτική αρχή δύναται να συμβουλευέται τη **συμβουλευτική επιτροπή** χρηστών του λιμένα του οικείου λιμένα **κατά την αντιμετώπιση των καταγγελιών ή των διαφορών.**

Τροπολογία

7. Κατά την αντιμετώπιση των καταγγελιών ή των διαφορών, η αρμόδια αρχή που παρέχει ανεξάρτητη εποπτεία δύναται να συμβουλευέται **τα μέλη εκείνα της συμβουλευτικής επιτροπής** χρηστών του λιμένα του οικείου λιμένα **που θίγονται από την καταγγελία ή τη διαφορά.**

Or. en

Αιτιολόγηση

Με τη διατύπωση αυτή η διαβούλευση περιορίζεται μόνο μεταξύ των μερών εκείνων που εμπλέκονται στην καταγγελία ή τη διαφορά.

Τροπολογία 75

**Πρόταση κανονισμού
Άρθρο 17 – παράγραφος 8**

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

8. Οι αποφάσεις της ανεξάρτητης εποπτικής αρχής έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα, με την επιφύλαξη δικαστικής προσφυγής.

Τροπολογία

8. Οι αποφάσεις της αρμόδιας αρχής που παρέχει ανεξάρτητη εποπτεία έχουν δεσμευτικά αποτελέσματα, με την επιφύλαξη δικαστικής προσφυγής.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, η νέα διατύπωση πρέπει να είναι συνεκτική σε ολόκληρο το

άρθρο 17.

Τροπολογία 76

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 17 – παράγραφος 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

9. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή **την ταυτότητα των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών** έως την 1η Ιουλίου **2015** το αργότερο καθώς και τυχόν μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει και επικαιροποιεί τον κατάλογο των **ανεξάρτητων εποπτικών αρχών** στον δικτυακό τόπο της.

Τροπολογία

9. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή **τους μηχανισμούς και τις διαδικασίες που εφαρμόζουν, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου** έως την 1η Ιουλίου **2018** το αργότερο καθώς και τυχόν μεταγενέστερη τροποποίησή τους. Η Επιτροπή δημοσιεύει και επικαιροποιεί τον κατάλογο των **αρμόδιων αρχών για την παροχή ανεξάρτητης εποπτείας** στον δικτυακό τόπο της.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός δεν θα τεθεί κατά πάσα πιθανότητα σε ισχύ πριν από το 2014-2015. Ως εκ τούτου, στο άρθρο 25, το έτος από το οποίο ο κανονισμός τίθεται σε εφαρμογή πρέπει να αλλάξει σε 2018 (αντί 2015) προκειμένου τα κράτη μέλη να προβούν στις αναγκαίες αλλαγές. Για λόγους συνοχής, όλες οι αντίστοιχες ημερομηνίες έχουν αλλάξει από 2015 σε 2018.

Τροπολογία 77

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 18

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Άρθρο 18

Συνεργασία μεταξύ ανεξάρτητων εποπτικών αρχών

1. Οι ανεξάρτητες εποπτικές αρχές θα ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με το έργο τους και τις αρχές και πρακτικές λήψης αποφάσεων για τη διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής του παρόντος

Τροπολογία

διαγράφεται

κανονισμού. Για τον σκοπό αυτόν, συμμετέχουν και συνεργάζονται σε στο πλαίσιο δικτύου που συνέρχεται ανά τακτά διαστήματα και τουλάχιστον μία φορά ετησίως. Η Επιτροπή συμμετέχει, συντονίζει και στηρίζει το έργο του δικτύου.

2. Οι ανεξάρτητες εποπτικές αρχές συνεργάζονται στενά για λόγους αμοιβαίας συνδρομής στα καθήκοντά τους, συμπεριλαμβανομένης της διενέργειας ερευνών που απαιτούνται για τη διαχείριση των καταγγελιών και των διαφορών σε περιπτώσεις που αφορούν λιμένες διαφορετικών κρατών μελών. Για τον σκοπό αυτόν, μια ανεξάρτητη εποπτική αρχή θέτει στη διάθεση μιας άλλης αντίστοιχης αρχής, κατόπιν αιτιολογημένης αίτησης, τις πληροφορίες που απαιτούνται προκειμένου η εν λόγω αρχή να μπορέσει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ανεξάρτητες συμβουλευτικές αρχές παρέχουν στην Επιτροπή, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος, τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εκπλήρωση των καθηκόντων της. Οι ζητούμενες από την Επιτροπή πληροφορίες είναι ανάλογες προς την εκπλήρωση των καθηκόντων αυτών.

4. Εάν οι πληροφορίες θεωρούνται εμπιστευτικές από την ανεξάρτητη εποπτική αρχή σύμφωνα με τους ενωσιακούς και τους εθνικούς κανόνες περί επιχειρηματικού απορρήτου, η άλλη ανεξάρτητη εποπτική αρχή και η Επιτροπή εξασφαλίζουν την εμπιστευτικότητα αυτή. Οι πληροφορίες δύναται να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σκοπό για τον οποίο ζητήθηκαν.

5. Βάσει της πείρας των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών και των δραστηριοτήτων του δικτύου που αναφέρονται στην παράγραφο 1, και

προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα επαρκές επίπεδο συνεργασίας, η Επιτροπή δύναται να θεσπίζει κοινές αρχές για τις κατάλληλες ρυθμίσεις σχετικά με την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ανεξάρτητων εποπτικών αρχών. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 22 παράγραφος 2.

Or. en

Αιτιολόγηση

Η θεσμοθετημένη συνεργασία μεταξύ των διάφορων αρχών που παρέχουν ανεξάρτητη εποπτεία θα αύξανε τη γραφειοκρατία, ενώ θα ήταν μικρή η προστιθέμενη αξία. Δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός θα ισχύει άμεσα στα κράτη μέλη, φαίνεται περιττός ο καθορισμός ενός δικτύου για τη διασφάλιση της εφαρμογής του. Εφόσον θα μπορούσαν να λειτουργούν περισσότερες αρχές εντός ενός κράτους μέλους, τίθεται επίσης υπό αμφισβήτηση η σκοπιμότητα ενός τέτοιου θεσμοθετημένου δικτύου. Αρκεί να προβλέπεται η συνεργασία σχετικά με τις διασυνοριακές καταγγελίες (άρθρο 17 παράγραφος 4).

Τροπολογία 78

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 19 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

1. Κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων ή των επιμέρους μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές, τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή **την ανεξάρτητη εποπτική αρχή**, σε όργανο προσφυγής το οποίο είναι ανεξάρτητο από τα εμπλεκόμενα μέρη. Το εν λόγω όργανο προσφυγής δύναται να είναι δικαστήριο.

Τροπολογία

1. Κάθε ενδιαφερόμενο μέρος με έννομο συμφέρον έχει το δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων ή των επιμέρους μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού από τις αρμόδιες αρχές, τον διαχειριστικό φορέα του λιμένα ή **μια αρχή που ορίζεται δυνάμει του άρθρου 17**, σε όργανο προσφυγής το οποίο είναι ανεξάρτητο από τα εμπλεκόμενα μέρη. Το εν λόγω όργανο προσφυγής δύναται να είναι δικαστήριο.

Or. en

Αιτιολόγηση

Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, πρέπει να ληφθεί υπόψη η νέα διατύπωση που χρησιμοποιείται στο άρθρο 17.

Τροπολογία 79

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 20 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τα κράτη μέλη καθορίζουν σύστημα κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι ουσιαστικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου **2015** το αργότερο και κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

Τροπολογία

Τα κράτη μέλη καθορίζουν σύστημα κυρώσεων που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβίασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι ουσιαστικές, αναλογικές και αποτρεπτικές. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν τις διατάξεις αυτές στην Επιτροπή έως την 1η Ιουλίου **2018** το αργότερο και κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή κάθε μεταγενέστερη τροποποίησή τους.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός δεν θα τεθεί κατά πάσα πιθανότητα σε ισχύ πριν από το 2014-2015. Ως εκ τούτου, στο άρθρο 25, το έτος από το οποίο ο κανονισμός τίθεται σε εφαρμογή πρέπει να αλλάξει σε 2018 (αντί 2015) προκειμένου τα κράτη μέλη να προβούν στις αναγκαίες αλλαγές. Για λόγους συνοχής, όλες οι αντίστοιχες ημερομηνίες έχουν αλλάξει από 2015 σε 2018.

Τροπολογία 80

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 21 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Η εξουσία για την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 ανατίθενται στην Επιτροπή για **αόριστη διάρκεια**.

Τροπολογία

2. Η εξουσία για την έκδοση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 14 ανατίθενται στην Επιτροπή για **περίοδο πέντε ετών από ... ***. **Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εξουσιοδότηση το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η ανάθεση αρμοδιότητας ανανεώνεται αυτομάτως για περιόδους**

ίσης διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλει αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από την εκπνοή κάθε περιόδου.

**EE: προστίθεται η εξής ημερομηνία: η ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.*

Or. en

Αιτιολόγηση

Η διάρκεια εξουσιοδότησης της Επιτροπής πρέπει να περιοριστεί σε πενταετή περίοδο, που μπορεί να παραταθεί εφόσον τηρούνται ορισμένες προϋποθέσεις, όπως η εκπόνηση έκθεσης, και εφόσον το Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δεν προβάλουν αντιρρήσεις. Η παρούσα τροπολογία λαμβάνει υπόψη τη νέα τυποποιημένη διατύπωση για τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Τροπολογία 81

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 22

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Άρθρο 22

διαγράφεται

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επικουρείται από επιτροπή. Η εν λόγω επιτροπή υφίσταται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Or. en

Αιτιολόγηση

Το άρθρο 22 για τη διαδικασία επιτροπής είναι περιττό, καθώς η διάταξη για τις εκτελεστικές πράξεις στο άρθρο 18 έχει διαγραφεί.

Τροπολογία 82

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 23

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Το αργότερο τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα παρουσιάσει **έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία και τον αντίκτυπο** του παρόντος κανονισμού, συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από σχετικές προτάσεις.

Τροπολογία

Για τους σκοπούς της αξιολόγησης της λειτουργίας και του αντίκτυπου του παρόντος κανονισμού, υποβάλλονται δύο εκθέσεις στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Το αργότερο τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα παρουσιάσει **ενδιάμεση έκθεση και το αργότερο έξι έτη μετά την έναρξη ισχύος** του παρόντος κανονισμού, **η Επιτροπή θα παρουσιάσει έκθεση** συνοδευόμενη, κατά περίπτωση, από σχετικές προτάσεις.

Or. en

Αιτιολόγηση

Για την εκπόνηση έκθεσης, συνοδευόμενης από σχετικές προτάσεις για τροποποιήσεις του εν λόγω κανονισμού, δεν είναι αρκετό το χρονικό διάστημα των τριών μόνο ετών μετά την έναρξη ισχύος του προκειμένου να αξιολογηθεί επαρκώς το κατά πόσον οι διατάξεις του εν λόγω κανονισμού έχουν τον επιθυμητό αντίκτυπο. Ως εκ τούτου, προτείνονται η διενέργεια ενδιάμεσης επανεξέτασης μετά από τρία έτη και η εκπόνηση της τελικής έκθεσης (συνοδευόμενης ενδεχομένως από νέες προτάσεις) μετά από έξι έτη.

Τροπολογία 83

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 24 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

2. Οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν πριν από την **[ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού]** και οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1 παραμένουν σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους αλλά όχι μετά την 1η Ιουλίου **2025**.

Τροπολογία

2. Οι συμβάσεις παροχής λιμενικών υπηρεσιών που συνάφθηκαν πριν από την ... * και οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις της παραγράφου 1 παραμένουν σε ισχύ μέχρι τη λήξη τους αλλά όχι μετά την 1η Ιουλίου **2023**.

***EE: προστίθεται η εξής ημερομηνία:
ημερομηνία έκδοσης του κανονισμού**

Or. en

Αιτιολόγηση

Είναι σημαντικό να προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος, δίχως όμως η περίοδος αυτή να είναι υπερβολικά μεγάλη, διότι διαφορετικά η εφαρμογή του κανονισμού δεν πρόκειται να καθιερώσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

Τροπολογία 84

Πρόταση κανονισμού Άρθρο 25 – παράγραφος 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Εφαρμόζεται από την 1η Ιουλίου **2015**.

Εφαρμόζεται από τις 1 Ιουλίου **2018**.

Or. en

Αιτιολόγηση

Ο κανονισμός δεν θα τεθεί κατά πάσα πιθανότητα σε ισχύ πριν από το 2014-2015. Ως εκ τούτου, στο άρθρο 25, το έτος από το οποίο ο κανονισμός τίθεται σε εφαρμογή πρέπει να αλλάξει σε 2018 (αντί 2015) προκειμένου τα κράτη μέλη να προβούν στις αναγκαίες αλλαγές. Για λόγους συνοχής, όλες οι αντίστοιχες ημερομηνίες έχουν αλλάξει από 2015 σε 2018.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ιστορικό

Στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η συμβολή στις προσπάθειες για μια πιο αποτελεσματική, διασυνδεδεμένη και βιώσιμη λειτουργία του ΔΕΔ-Μ, μέσω της δημιουργίας ενός πλαισίου που θα βελτιώνει την απόδοση των λιμένων και θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση των αλλαγών στις απαιτήσεις μεταφορών και εφοδιαστικής.

Οι κύριοι στόχοι της πρότασης περιλαμβάνουν τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υπηρεσιών και εργασιών και τη δημιουργία βασικών συνθηκών για την προσέλκυση επενδύσεων στους λιμένες. Στον εν λόγω κανονισμό, η Επιτροπή επιδιώκει να αντισταθμίσει τις ασθενείς ανταγωνιστικές πιέσεις και τις πιθανές καταχρήσεις της αγοράς, προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα των λιμενικών υπηρεσιών.

Η διακίνηση φορτίων και οι επιβατικές υπηρεσίες έχουν εξαιρεθεί από το κεφάλαιο ΙΙ για την πρόσβαση στην αγορά, καθώς συχνά ρυθμίζονται μέσω συμβάσεων παραχώρησης και, επομένως, εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης. Ως εκ τούτου, ο εν λόγω κανονισμός πρέπει να εξετάζεται σε συνδυασμό με την οδηγία .../... (παραχωρήσεις).

Σημαντική προϋπόθεση για την ύπαρξη θεμιτού ανταγωνισμού με ισότιμους όρους μεταξύ των λιμένων είναι η εφαρμογή ενός σαφούς πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις. Επί του παρόντος, η Επιτροπή ασχολείται με τον εκσυγχρονισμό των κρατικών ενισχύσεων όσον αφορά τη χρηματοδότηση των υποδομών και θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές πιθανώς στις αρχές του 2014.

Η πρόταση αυτή είναι σύμφωνη με άλλες σημαντικές πολιτικές και στόχους της ΕΕ, όπως είναι η Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές, η διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» και η πρωτοβουλία «Γαλάζια Ζώνη».

Ο κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται σε όλους τους θαλάσσιους λιμένες που προσδιορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ και, σύμφωνα με την Επιτροπή, θα αποτρέψει την πρόσθετη επιβάρυνση των λιμένων που λειτουργούν ήδη αποτελεσματικά, δημιουργώντας παράλληλα τις κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε οι υπόλοιποι λιμένες να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις διαρθρωτικές δυσκολίες τους.

Η θέση του εισηγητή

Ο εισηγητής υποστηρίζει πολλές πτυχές της πρότασης της Επιτροπής, επιθυμεί ωστόσο να προτείνει μια σειρά τροπολογιών που αποσκοπούν στη βελτίωση της πρότασης.

Προς αποφυγή τυχόν σύγχυσης, ο εισηγητής τροποποίησε όλες τις αναφορές από «λιμένες του ΔΕΔ-Μ» σε «**θαλάσσιους λιμένες** του ΔΕΔ-Μ», που αποτελεί το σωστό πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αποφασίσουν να εφαρμόσουν τον κανονισμό και σε άλλους λιμένες, που δεν

περιλαμβάνονται υποχρεωτικά στις κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ, σε εθελοντική βάση.

Η αναφορά στη «βυθοκόρηση» έχει αφαιρεθεί από τον κανονισμό αυτό, επειδή ο εισηγητής υποστηρίζει ότι δεν πρόκειται για υπηρεσία που παρέχεται απευθείας στον χρήστη αλλά για μέσο διασφάλισης της πρόσβασης στον λιμένα, συνήθως με τη μορφή της βυθοκόρησης συντήρησης σε σύγκριση με παγοθραυστικές εργασίες. Συνεπώς, ο διαχειριστικός φορέας του λιμένα πρέπει να διαθέτει την ελευθερία να αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα οργανώνει τη βυθοκόρηση, η οποία δεν πρέπει, επομένως, να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.

Οι κοινωνικές διατάξεις που διέπουν το εργασιακό καθεστώς του λιμένα δεν έχουν περιληφθεί στον κανονισμό αυτό και συζητούνται στο πλαίσιο του τομεακού κοινωνικού διαλόγου, ο οποίος άρχισε στις 19 Ιουνίου 2013. Ωστόσο, ο εισηγητής θεωρεί σημαντική την προσθήκη εθνικών κοινωνικών προτύπων στον κατάλογο με τα ελάχιστα κριτήρια. Επιπλέον, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να ενισχύει τα δικαιώματα των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβίβασης εγκαταστάσεων ή επιχειρήσεων.

Ο εισηγητής πιστεύει ότι, ως βάσιμοι λόγοι για τον περιορισμό του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών, θα πρέπει να λαμβάνονται επίσης υπόψη, πέραν των περιορισμών σε χώρους του λιμένα και των περιπτώσεων επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα περιορισμένα ύδατα και το μέγεθος της αγοράς, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τα διάφορα μεγέθη και γεωγραφικά χαρακτηριστικά των λιμένων. Εάν ο περιορισμός των παρόχων είναι απαραίτητος προκειμένου να εξασφαλιστεί η ασφάλεια, η προστασία ή η περιβαλλοντική βιωσιμότητα των λιμενικών εργασιών, ο διαχειριστικός φορέας πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει αναλόγως.

Ο εισηγητής πιστεύει ότι η πλοήγηση πρέπει επίσης να εξαιρεθεί από τις διατάξεις του κεφαλαίου II του κανονισμού αυτού λόγω της μεγάλης σημασίας της για την ασφαλή λειτουργία του λιμένα. Για την οργάνωσή της αρμόδια πρέπει να είναι τα κράτη μέλη και δεν πρέπει επομένως να ευθυγραμμιστεί με τους νέους κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά.

Όσον αφορά τα τέλη των υποδομών, ο εισηγητής έχει τροποποιήσει την πρόταση κατά τρόπο ώστε να επιτρέπεται στους λιμένες να καθορίζουν τα τέλη αυτόνομα, σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική τους. Για τον σκοπό αυτό, περιορίζει την εξουσία της Επιτροπής για την έγκριση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων στην προώθηση της πράσινης ναυτιλίας. Επιπλέον, ο εισηγητής διευρύνει τα περιθώρια για εμπορικές διαπραγματεύσεις μεταξύ του διαχειριστικού φορέα του λιμένα και των χρηστών του λιμένα, σε συμμόρφωση με ορισμένες βασικές αρχές.

Η εξουσία της Επιτροπής να εγκρίνει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πρέπει να περιορίζεται αυστηρώς στην ταξινόμηση πλοίων και καυσίμων. Η Επιτροπή πρέπει να λαμβάνει υπόψη τον Δείκτη Περιβαλλοντικής Επάρκειας Πλοίων (Environmental Ship Index – ESI) και την πρόοδο που έχει σημειωθεί από την Πρωτοβουλία Παγκόσμιων Λιμένων για το Κλίμα (World Ports Climate Initiative – WPCI), ούτως ώστε η κοινή ταξινόμηση των πλοίων και των καυσίμων να συνάδει με τα διεθνή πρότυπα. Τα συστήματα ταξινόμησης πρέπει να χρησιμεύουν μόνον ως βάση για την παροχή διακυμάνσεων των τιμών, αλλά δεν θα πρέπει να θίγουν την ικανότητα του διαχειριστικού φορέα του λιμένα να καθορίζει αυτόνομα το ύψος

των τελών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανόνες.

Ο εισηγητής υποστηρίζει την ιδέα των διαβουλεύσεων με τους χρήστες του λιμένα. Ωστόσο, η ανταλλαγή αυτή συνιστά ήδη κοινή πρακτική σε πολλούς λιμένες. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να αποφευχθεί μια ενιαία ρύθμιση, ενώ θα πρέπει να παρέχεται η δυνατότητα για διαφορετικές ρυθμίσεις, εφόσον όλοι οι χρήστες συμμετέχουν επαρκώς σε διαβουλεύσεις.

Ο εισηγητής αναφέρεται σε «ανεξάρτητη εποπτεία» και όχι σε ανεξάρτητη εποπτική αρχή προκειμένου να μετατοπίσει την έμφαση από την ίδια τη σύσταση της αρχής προς τα καθήκοντα που θα πρέπει να ασκεί μια τέτοια αρχή. Στις τροπολογίες του, διευκρινίζει ότι, ανάλογα με την περίπτωση, οι υπάρχουσες αρχές μπορούν να συνεχίσουν να εκπληρώνουν τον ρόλο αυτό χωρίς καμία πρόσθετη γραφειοκρατική επιβάρυνση.

Με σκοπό την υιοθέτηση ενός ρεαλιστικού χρονοδιαγράμματος και κατανοώντας παράλληλα τη σημασία της ταχείας εφαρμογής, ο εισηγητής άλλαξε την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν λόγω κανονισμού σε 1 Ιουλίου 2018.

Εν κατακλείδι, ο εισηγητής έχει βελτιώσει εκείνες τις πτυχές της πρότασης της Επιτροπής με τις οποίες συμφωνεί. Με τις τροπολογίες του, δίνει έμφαση στην ανάγκη αυτονομίας του διαχειριστικού φορέα του λιμένα, προκειμένου να ενεργεί σύμφωνα με την οικονομική στρατηγική του, τηρώντας παράλληλα ορισμένες βασικές αρχές. Επιπλέον, ο εισηγητής αποφεύγει την αύξηση του διοικητικού φόρτου σε σχέση με την εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού. Εν γένει, ο κανονισμός αυτός θα πρέπει να δημιουργήσει ασφάλεια δικαίου για τους λιμένες και να έχει θετικό αντίκτυπο στην επιτυχή λειτουργία του δικτύου ΔΕΔ-Μ.