



PARLAMENTO EUROPEO

2009 - 2014

Comisión de Transportes y Turismo

2013/0157(COD)

11.11.2013

*****I**

PROYECTO DE INFORME

sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea un marco sobre el acceso al mercado de los servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Knut Fleckenstein

Explicación de los signos utilizados

- * Procedimiento de consulta
- *** Procedimiento de aprobación
- ***I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- ***II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- ***III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se basa en el fundamento jurídico propuesto en el proyecto de acto.)

Enmiendas a un proyecto de acto

Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas

Las supresiones se señalan en ***cursiva y negrita*** en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en ***cursiva y negrita*** en ambas columnas. El texto nuevo se señala en ***cursiva y negrita*** en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado

Las partes de texto nuevas se indican en ***cursiva y negrita***. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en ***cursiva y negrita*** y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

ÍNDICE

	Página
PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	58

PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

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

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

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2013)0296),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C7-0144/2013),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Vistos los dictámenes motivados presentados por el Congreso de los Diputados español, el Senado español, la Asamblea Nacional francesa, el Senado italiano, el Parlamento letón, el Parlamento maltés, la Dieta polaca y el Senado polaco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo nº 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en los que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 11 de julio de 2013¹,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de ...²,
 - Visto el artículo 55 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Empleo y Asuntos Sociales (A7-0000/2013),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si se propone modificar sustancialmente su propuesta o sustituirla por otro texto;
 3. Encarga a su Presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

Enmienda 1

Propuesta de Reglamento Considerando 1 bis (nuevo)

¹ Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

² Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

(1 bis) Para acometer los desafíos que afronta el sector del transporte marítimo, es esencial que las acciones establecidas en la Comunicación de la Comisión titulada «Puertos: motor de crecimiento» se apliquen en conjunción con el presente Reglamento. La complejidad de los procedimientos administrativos aduaneros, que genera retrasos en los puertos, representa un serio obstáculo para la competitividad del transporte marítimo a corta distancia y la eficacia de los puertos de la Unión.

Or. en

Justificación

El Reglamento debe considerarse y ejecutarse como parte de un enfoque más amplio. Resulta útil mencionar explícitamente el desafío que supone la falta de un mercado interior en el sector del transporte marítimo, pues constituye el principal obstáculo para la competitividad del transporte marítimo a corta distancia y la eficacia de los puertos.

Enmienda 2

**Propuesta de Reglamento
Considerando 4**

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

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

las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. Los servicios de practica que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.

accesibilidad regional de las zonas insulares o periféricas, sin perjuicio de la posibilidad de que los Estados miembros decidan aplicar también este Reglamento a otros puertos. Los servicios de practica que se llevan a cabo en alta mar no tienen un impacto directo sobre la eficiencia de los puertos ya que no se utilizan para entrar y salir de los mismos, y por ello no es preciso incluirlos en el presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Para evitar toda confusión, el ponente ha sustituido todas las referencias a «puertos de la RTE-T» por «puertos marítimos de la RTE-T», que es el ámbito correcto del presente Reglamento. Conviene indicar que los Estados miembros pueden decidir de manera voluntaria que se aplique también a otros puertos no incluidos necesariamente en las orientaciones de la RTE-T.

Enmienda 3

Propuesta de Reglamento Considerando 5

Texto de la Comisión

(5) El objetivo del artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea es eliminar las restricciones a la libre prestación de servicios en la Unión. De conformidad con el artículo 58 del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*, dicho objetivo debe alcanzarse en el marco de las disposiciones del Título relativo al transporte, más concretamente el artículo 100, apartado 2.

Enmienda

(5) El objetivo del artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**) es eliminar las restricciones a la libre prestación de servicios en la Unión. De conformidad con el artículo 58 del **TFUE**, la libre prestación de servicios en materia de transportes se rige por las disposiciones del Título relativo al transporte, más concretamente el artículo 100, apartado 2.

Or. en

Justificación

Esta enmienda tiene en cuenta la redacción oficial del TFUE.

Enmienda 4

Propuesta de Reglamento Considerando 6

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

Es necesario afirmar que la autoprestación no debe regularse en absoluto a nivel de la Unión. Dado que las disposiciones de índole social para dicha apertura del mercado no están todavía en vigor, no es conveniente hacer una referencia que señale la perspectiva de una futura inclusión.

Enmienda 5

Propuesta de Reglamento Considerando 7

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(7) En aras de la eficiencia y de una gestión portuaria segura y sólida desde el punto de vista ambiental, el organismo gestor del puerto debe poder exigir a los proveedores de servicios portuarios que demuestren que cumplen los requisitos mínimos para llevar a cabo el servicio de modo apropiado. Estos requisitos mínimos deben limitarse a un conjunto muy bien definido de condiciones sobre las cualificaciones profesionales de los operadores, ***el equipo necesario para prestar los servicios portuarios pertinentes y el cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad marítima. Estas condiciones deben contemplar los requisitos ambientales, así como las normas sociales nacionales.***

Or. en

Justificación

La lista de los criterios relativos a los requisitos mínimos es exhaustiva y la enmienda ajusta el considerando con el artículo correspondiente. Junto a las cualificaciones profesionales, las preocupaciones por la seguridad marítima y el medio ambiente, también las normas sociales deben desempeñar un papel a la hora de escoger un proveedor de servicios.

Enmienda 6

**Propuesta de Reglamento
Considerando 9**

Texto de la Comisión

(9) El procedimiento para conceder el derecho a prestar servicios portuarios ***cuando*** deban cumplirse los requisitos mínimos debe ser transparente, objetivo y no discriminatorio y debe permitir que los proveedores de servicios portuarios inicien la prestación de sus servicios con prontitud.

Enmienda

(9) El procedimiento para conceder el derecho a prestar servicios portuarios ***en aquellos casos en que*** deban cumplirse los requisitos mínimos debe ser transparente, objetivo y no discriminatorio y debe permitir que los proveedores de servicios portuarios inicien la prestación de sus servicios con prontitud.

Or. en

Justificación

Este considerando se modificó para que el texto fuese más claro y completo.

Enmienda 7

Propuesta de Reglamento Considerando 10

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

No todos los puertos se rigen por un plan oficial de desarrollo o, si lo hacen, no suelen mencionar el número máximo de proveedores para cierto espacio.

Enmienda 8

Propuesta de Reglamento Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(10 bis) Debido a la gran variedad del tamaño de los puertos, también la capacidad económica y el espacio disponible para las operaciones en el agua deben tenerse en cuenta a la hora de limitar el número de proveedores de servicios portuarios. Además, debe ser posible limitar el acceso al mercado, de modo que se aseguren unas operaciones

portuarias seguras, fiables o sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Or. en

Justificación

Las limitaciones de espacio de la zona de aguas del puerto y su capacidad de mercado deben tenerse en cuenta. En los puertos pequeños podría no haber suficiente actividad para varios proveedores. Otra posible razón para restringir el número de proveedores puede ser la seguridad, la fiabilidad o las preocupaciones ambientales de cara a garantizar unas operaciones portuarias fluidas.

Enmienda 9

**Propuesta de Reglamento
Considerando 13**

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(13) El procedimiento de selección de los proveedores de servicios portuarios, **cuando** su número sea limitado, debe **estar abierto a todas las partes interesadas.**

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

Or. en

Justificación

El procedimiento de selección, tal y como se establece en la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, solo debe ser aplicable cuando los contratos se adjudiquen en forma de una concesión. En otro tipo de contratos, el procedimiento de selección seguirá los principios establecidos en el presente Reglamento.

Enmienda 10

Propuesta de Reglamento Considerando 14

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(14) El recurso a las obligaciones de servicio público que generen una limitación del número de proveedores de un servicio portuario debe estar justificado ***exclusivamente*** por razones de interés general a fin de garantizar que todos los usuarios tengan acceso al servicio portuario, que dicho servicio esté disponible durante todo el año y que los precios del mismo sean asequibles para ***una determinada categoría de usuarios, y que la operaciones portuarias sean seguras, fiables y sostenibles desde el punto de vista ambiental***.

Or. en

Justificación

Debe permitirse al organismo gestor del puerto decidir la imposición de obligaciones de servicio público para que puedan mantenerse en el futuro las prácticas ya existentes. Además, deben poder existir obligaciones de servicio público para asegurar unas operaciones portuarias seguras, fiables y sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Enmienda 11

Propuesta de Reglamento Considerando 18

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(18) ***El organismo gestor del puerto correspondiente o*** las autoridades competentes designadas en un Estado miembro deben tener la posibilidad de decidir prestar servicios portuarios con obligaciones de servicio público a través de ellas mismas o confiar directamente la prestación de dichos servicios a un operador interno. En el caso de que una

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

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

Or. en

Justificación

El organismo gestor del puerto o la autoridad competente deben tener la facultad de decidir si presta por sí mismo un servicio concreto. Asimismo, para evitar toda confusión, el ponente ha sustituido todas las referencias a «puertos de la RTE-T» por «puertos marítimos de la RTE-T», que es el ámbito correcto del presente Reglamento.

Enmienda 12

Propuesta de Reglamento Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **afectará** a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de

Enmienda

(19) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios portuarios. El presente Reglamento no **debe afectar** a la aplicación de las normas laborales y sociales de los Estados miembros. En los casos en que el número de proveedores de servicios portuarios esté limitado, cuando la celebración de un contrato de servicio público pueda suponer un cambio de

operador de servicio público, las autoridades competentes deben *estar facultadas para solicitar* al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

operador de servicio público, las autoridades competentes deben *exigir* al operador de servicio público elegido que aplique las disposiciones de la Directiva 2001/23/CE del Consejo sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad¹¹.

¹¹DO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

Or. en

Justificación

En lo que se refiere al traspaso de personal, debe solicitarse a los Estados miembros que garanticen al personal los derechos que podrían haber ejercido si se hubiese realizado un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE.

Enmienda 13

Propuesta de Reglamento Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(20 bis) De acuerdo con la resolución A.960 de la Organización Marítima Internacional (OMI), cada zona de practica requiere una experiencia sumamente especializada y un gran conocimiento local por parte del práctico. Dado que la OMI reconoce la idoneidad de la administración regional o local de practica, este debe quedar exento de las disposiciones sobre el acceso al mercado establecidas en el capítulo II del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

El practicaje debe excluirse del capítulo sobre el acceso al mercado, ya que se trata de un servicio de extraordinaria importancia para la seguridad de la navegación. En su resolución A.960, la OMI ha reconocido el papel fundamental que desempeñan los prácticos en el fomento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino. Además, la OMI no pretende involucrarse en la certificación o la expedición de licencias de práctico o en los sistemas de practicaje que se utilizan en distintos países, luego no parece justificado que lo haga la Unión.

Enmienda 14

Propuesta de Reglamento

Considerando 22

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

La separación de contabilidades debe restringirse a la actividad / inversión específica financiada públicamente respecto de otros servicios. El presente Reglamento no debe establecer una obligación de tener contabilidades separadas para cada servicio si el puerto únicamente recibe fondos públicos para un ámbito concreto.

Enmienda 15

Propuesta de Reglamento

Considerando 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 bis) Los puertos marítimos que tengan un volumen de negocios inferior al umbral establecido en la Directiva 2006/111/CE deben cumplir las obligaciones en materia de transparencia recogidas en el artículo 12 del presente Reglamento de manera proporcionada, sin que soporten una carga administrativa excesiva.

Or. en

Justificación

Los puertos pequeños solo deben tener la obligación de aplicar las disposiciones en materia de transparencia en proporción a la carga administrativa. El umbral debe ser conforme con la Directiva 2006/111/CE relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas.

Enmienda 16

Propuesta de Reglamento Considerando 22 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(22 ter) La Comisión debe aclarar el concepto de ayuda estatal en lo que se refiere a la financiación de la infraestructura portuaria, teniendo en cuenta la naturaleza no comercial del acceso público y las infraestructuras de defensa. Esto incluye las infraestructuras de conexión del acceso por tierra y ferrocarril con el sistema nacional de transporte, las infraestructuras necesarias para los servicios en la zona portuaria, y toda infraestructura que permita el acceso a la zona portuaria, incluidos el acceso marítimo, los canales navegables y las obras de defensa. Estos tipos de infraestructuras deben ser accesibles para todo usuario potencial en igualdad de

condiciones y sin discriminación alguna, y recae en el Estado la responsabilidad de satisfacer las necesidades generales de la población.

Or. en

Justificación

Para crear unas condiciones equitativas entre los puertos, son esenciales unas normas claras sobre las ayudas estatales. La Comisión está modernizando las orientaciones sobre las ayudas estatales y debe tener en cuenta los aspectos específicos de la infraestructura portuaria.

Enmienda 17

**Propuesta de Reglamento
Considerando 23**

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(23) Las tasas por servicios portuarios que aplican los proveedores de servicios portuarios que no están designados conforme a un procedimiento abierto, transparente y no discriminatorio conllevan un riesgo elevado de que se produzca un abuso de los precios. Lo mismo puede decirse de los gravámenes aplicados por los operadores internos en la acepción del ***artículo 9, apartado 1.*** En ausencia de mecanismos de mercado justos, deben establecerse acuerdos para estos servicios que garanticen que los gravámenes que aplican ***no son desproporcionados respecto al valor económico de los servicios prestados*** y que se establezcan de manera transparente y no discriminatoria.

Or. en

Justificación

El ámbito del artículo 13 debe ser más preciso. Los gravámenes no deben ser

desproporcionados respecto al valor de los servicios prestados.

Enmienda 18

Propuesta de Reglamento Considerando 24

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(24) ***La función del organismo gestor del puerto consiste, entre otras, en facilitar el comercio y actuar como intermediario entre la industria regional y los operadores de transporte. Por consiguiente, en aras de la eficacia***, los cánones de infraestructuras portuarias de cada puerto deben fijarse de manera transparente y autónoma, con arreglo a la propia estrategia comercial y de inversión del puerto de que se trate.

Or. en

Justificación

La evolución de la función del organismo gestor del puerto debe enfatizarse cuando se alude a la necesidad de la fijación autónoma de los cánones. Los puertos precisan un cierto grado de autonomía para desarrollar un perfil comercial específico, establecer vínculos con la economía regional, atraer un cierto tráfico frente a otros, etc.

Enmienda 19

Propuesta de Reglamento Considerando 25

Texto de la Comisión

(25) Debe permitirse la variación de los cánones de infraestructuras portuarias con vistas a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a atraer buques fluviales cuyo comportamiento ambiental o cuya eficiencia en términos energéticos o de emisiones de carbono de las operaciones de transporte, especialmente las operaciones de transporte marítimo terrestres o en alta mar sean mejores que el promedio. De este

Enmienda

(25) Debe permitirse la variación de los cánones de infraestructuras portuarias, ***ya que constituye una herramienta importante para el organismo gestor del puerto. Los cánones de infraestructuras portuarias pueden variar, por ejemplo***, con vistas a fomentar el transporte marítimo de corta distancia y a atraer buques fluviales cuyo comportamiento ambiental o cuya eficiencia en términos

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

energéticos o de emisiones de carbono de las operaciones de transporte, especialmente las operaciones de transporte marítimo terrestres o en alta mar sean mejores que el promedio. De este modo se pretende contribuir a las políticas de protección del medioambiente y de lucha contra el cambio climático y al desarrollo sostenible del puerto y de sus inmediaciones ayudando en particular a reducir la huella ambiental de los buques fluviales que hacen escala y fondean en el puerto.

Or. en

Justificación

La nueva redacción concede a los gestores de los puertos una mayor flexibilidad para establecer y aplicar su estrategia económica.

Enmienda 20

Propuesta de Reglamento

Considerando 27

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

El artículo 17 debe centrarse más en la función de tramitación de las reclamaciones y la resolución de conflictos que en el establecimiento de un mecanismo de supervisión independiente. En lugar de fijar un organismo por Estado miembro, debe asegurarse una

supervisión independiente en el Estado miembro (sea cual sea la forma que adopte).

Enmienda 21

Propuesta de Reglamento Considerando 28

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

Es suficiente proporcionar cooperación en lo que se refiere a los conflictos y las reclamaciones transfronterizas (artículo 17, apartado 4).

Enmienda 22

Propuesta de Reglamento Considerando 29

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(29) *A fin de reforzar la coherencia de las tasas medioambientales en todo el territorio de la Unión, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a las clasificaciones comunes de buques y combustibles. Cuando adopte dichos actos delegados, la Comisión debe tener en cuenta el índice marítimo medioambiental y los avances realizados por la World Ports Climate Initiative (iniciativa de los puertos sobre el clima). Estas clasificaciones deben servir solo como base para permitir variaciones de los cánones de infraestructura portuaria y no debe*

de infraestructuras y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe velar por que los documentos correspondientes se transmitan de manera simultánea, oportuna y apropiada al Parlamento Europeo y al Consejo.

afectar a la competencia del organismo gestor del puerto para establecer de manera autónoma el nivel de dichos cánones, de conformidad con las normas aplicables. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.

Or. en

Justificación

La facultad de la Comisión de adoptar actos delegados debe limitarse estrictamente. La clasificación común de buques y combustibles debe ajustarse a las normas internacionales. Los tipos de operaciones en virtud de los cuales varían los cánones deben quedar a discreción del puerto, así como la fijación de los cánones.

Enmienda 23

Propuesta de Reglamento Considerando 30

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

¹³DO L 55 de 28.02.11, p. 13.

Or. en

Justificación

La enmienda responde a la supresión del artículo 18.

Enmienda 24

Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

Para evitar toda confusión, el ponente ha sustituido todas las referencias a «puertos de la RTE-T» por «puertos marítimos de la RTE-T», que es el ámbito correcto del presente Reglamento. Conviene indicar que los Estados miembros pueden decidir de manera voluntaria que se aplique también a otros puertos no incluidos necesariamente en las

orientaciones de la RTE-T.

Enmienda 25

Propuesta de Reglamento

Artículo 1 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión

Enmienda

c) dragado;

suprimida

Or. en

Justificación

El dragado no constituye un servicio portuario que se ofrezca a los usuarios. Se trata, más bien, de trabajos de mantenimiento de la infraestructura portuaria para mantener el puerto accesible, lo cual es una responsabilidad del organismo gestor del puerto o la autoridad competente. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe aplicarse a los servicios de dragado. (Servicio comparable a las actividades de los rompehielos, que no están incluidas).

Enmienda 26

Propuesta de Reglamento

Artículo 2 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Or. en

Justificación

Los servicios de manipulación de carga deben incluir el amarre (la sujeción de los contenedores a bordo de los buques).

Enmienda 27

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

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

suprimido

Or. en

Justificación

El dragado no constituye un servicio portuario que se ofrezca a los usuarios. Se trata, más bien, de trabajos de mantenimiento de la infraestructura portuaria para mantener el puerto accesible, lo cual es una responsabilidad del organismo gestor del puerto o la autoridad competente. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe aplicarse a los servicios de dragado ni definir el término «dragado». (Servicio comparable a las actividades de los rompehielos, que no están incluidas).

Enmienda 28

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

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

5. «organismo gestor del puerto»: cualquier entidad pública o privada que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras portuarias y la coordinación y —cuando corresponda— *la*

corresponda— el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el puerto de que se trate;

ejecución, la organización o el control de las actividades de los distintos operadores presentes en el puerto de que se trate y la administración y la gestión del tráfico portuario de dicho puerto;

Or. en

Justificación

La administración y la gestión del tráfico portuario deben situarse tras la expresión «cuando corresponda», ya que no se trata de una función de la autoridad portuaria de cada Estado miembro.

Enmienda 29

**Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 6**

Texto de la Comisión

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

Enmienda

6. «amarre»: ***la atadura de un buque al puesto de atraque o al muelle para su inmovilización de modo que se permita el embarque o el desembarque con seguridad de los pasajeros u otras personas, mercancías o carga;***

Or. en

Justificación

El amarre no debe restringirse al amarre comercial en el puesto de atraque o el muelle del puerto, dado que las vías de acceso podrían no ser administradas por los puertos y, por ejemplo, el amarre en esclusas no constituye un amarre comercial.

Enmienda 30

**Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 9**

Texto de la Comisión

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial

Enmienda

9. «gravamen de infraestructura portuaria»: una tasa recaudada en beneficio directo o indirecto del organismo gestor del puerto que pagan los operadores del buque fluvial

o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso **a dichos puertos**, así como el acceso al tránsito de pasajeros y carga;

o los propietarios de la carga por utilizar las instalaciones y los servicios que permiten el acceso y la salida de los buques del puerto, incluidas las vías navegables que dan acceso **al puerto si dichas vías navegables se encuentran bajo la administración y la gestión de dicho puerto**, así como el acceso al tránsito de pasajeros y carga;

Or. en

Justificación

Las vías navegables que dan acceso a los puertos solo deben incluirse en los cánones cuando son administradas realmente por el puerto de que se trate.

Enmienda 31

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 12

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

También podría establecerse el acuerdo entre el organismo gestor del puerto y el proveedor de servicios (el organismo gestor del puerto debe tener la facultad de limitar el número de proveedores de servicios de conformidad con el artículo 6).

Enmienda 32

Propuesta de Reglamento Artículo 2 – apartado 16

Texto de la Comisión

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

Enmienda

16. «puerto marítimo»: una zona de tierra y de agua en la que, merced a las obras realizadas y a los equipos instalados, es posible, fundamentalmente, la recepción de buques, la carga y descarga de los mismos, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías y el embarque y desembarque de pasajeros y ***de otras personas;***

Or. en

Justificación

Debe suprimirse la última parte («cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte en la zona portuaria») ya que es muy ambigua y no aporta más claridad a la definición.

Enmienda 33

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

Texto de la Comisión

Enmienda

d bis) el cumplimiento de las normas sociales nacionales.

Or. en

Justificación

La lista de los criterios relativos a los requisitos mínimos es exhaustiva. Junto a las cualificaciones profesionales, las preocupaciones por la seguridad marítima y el medio ambiente, también las normas sociales deben desempeñar un papel a la hora de escoger un

proveedor de servicios.

Enmienda 34

Propuesta de Reglamento

Artículo 4 – apartado 5

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Or. en

Justificación

El Reglamento no entrará en vigor probablemente antes del año 2014 o de 2015. Por consiguiente, en el artículo 25, la fecha a partir de la cual se aplica el Reglamento debe cambiarse a 2018 (en lugar de 2015) para que los Estados miembros lleven a cabo las modificaciones necesarias. En consonancia, todas las fechas correspondientes se han cambiado de 2015 a 2018.

Enmienda 35

Propuesta de Reglamento

Artículo 6 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

a) la escasez de terreno o su uso reservado, siempre que el organismo gestor pueda demostrar que el terreno constituye una instalación portuaria esencial para la prestación *del servicio portuario* y que la

Enmienda

a) la escasez de terreno o su uso reservado, siempre que el organismo gestor pueda demostrar que el terreno constituye una instalación portuaria esencial para la prestación *de los servicios portuarios* y

limitación se ajusta al plan de desarrollo formal del puerto acordado por el organismo gestor del puerto y, en su caso, por cualquier otra autoridad pública competente de conformidad con la legislación nacional;

que la limitación, *si procede*, se ajusta al plan de desarrollo formal del puerto acordado por el organismo gestor del puerto y, en su caso, por cualquier otra autoridad pública competente de conformidad con la legislación nacional *pertinente*;

Or. en

Justificación

No todos los puertos se rigen por un plan oficial de desarrollo o, si lo hacen, no suelen mencionar el número máximo de proveedores para cierto espacio.

Enmienda 36

**Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 – letra a bis (nueva)**

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) la escasez de zonas de ribera, cuando esta constituya un elemento esencial de la capacidad de prestar el servicio portuario afectado de manera segura y eficaz;

Or. en

Justificación

Es conveniente añadir la escasez de zonas de ribera como una razón para limitar el número de proveedores, puesto que estos precisan un espacio suficiente para desarrollar sus operaciones en el agua de forma segura.

Enmienda 37

**Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 – letra a ter (nueva)**

Texto de la Comisión

Enmienda

a ter) limitaciones específicas del mercado debido a la capacidad económica del puerto;

Justificación

Además de las limitaciones de espacio, deben tenerse en cuenta el tamaño del puerto y su capacidad de mercado (número de escalas). En los puertos pequeños podría no haber actividad suficiente para varios proveedores.

Enmienda 38**Propuesta de Reglamento****Artículo 6 – apartado 1 – letra a quater (nueva)***Texto de la Comisión**Enmienda*

a quater) la necesidad de asegurar una prestación de las operaciones portuarias segura, fiable o sostenible desde el punto de vista ambiental;

Justificación

Otra posible razón para restringir el número de proveedores puede ser la seguridad, la fiabilidad y las preocupaciones ambientales de cara a garantizar unas operaciones portuarias fluidas.

Enmienda 39**Propuesta de Reglamento****Artículo 6 – apartado 4***Texto de la Comisión**Enmienda*

4. Cuando un organismo gestor de un puerto preste servicios portuarios directamente o a través de una entidad jurídicamente independiente controlada directa o indirectamente por dicho organismo, el Estado miembro podrá confiar la adopción de la decisión por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios a una autoridad independiente del organismo gestor del puerto. Si el Estado miembro no confía a dicha autoridad la adopción de la decisión

4. Cuando un organismo gestor de un puerto preste servicios portuarios directamente o a través de una entidad jurídicamente independiente controlada directa o indirectamente por dicho organismo, el Estado miembro podrá confiar la adopción de la decisión por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios a una autoridad independiente del organismo gestor del puerto. Si el Estado miembro no confía a dicha autoridad la adopción de la decisión

por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios, el número de proveedores no deberá ser inferior a dos.

por la que se limita el número de proveedores de servicios portuarios, el número de proveedores no deberá ser inferior a dos, *sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1.*

Or. en

Justificación

El número de proveedores no debe ser inferior a dos, salvo que alguna de las razones contempladas en el artículo 6 suponga la limitación a un solo proveedor.

Enmienda 40

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

1 bis. El organismo gestor del puerto o la autoridad competente comunicarán a todas las partes interesadas la información concerniente a la organización prevista del procedimiento de selección y un plazo de ejecución indicativo, así como cualquier modificación de dicho procedimiento o plazo.

Or. en

Justificación

Para que el procedimiento de selección sea transparente y no discriminatorio, todas las partes interesadas han de recibir la información necesaria.

Enmienda 41

Propuesta de Reglamento

Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión

Enmienda

2. Si el valor estimado del servicio portuario para el que se aplica el artículo 6 supera el umbral definido en el

suprimido

apartado 3, se aplicarán las normas relativas al procedimiento de adjudicación, las garantías procesales y la duración máxima de las concesiones según lo enunciado en la Directiva .../... [concesiones].

Or. en

Justificación

El procedimiento de selección, tal y como se establece en la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, solo debe ser aplicable cuando los contratos se adjudiquen en forma de una concesión. En otro tipo de contratos, el procedimiento de selección seguirá los principios establecidos en el presente Reglamento.

Enmienda 42

**Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 3**

Texto de la Comisión

Enmienda

3. El umbral y el método que determinarán el valor del servicio portuario serán los que figuran en las disposiciones pertinentes y aplicables enunciadas en la Directiva .../.... [concesiones].

suprimido

Or. en

Justificación

El procedimiento de selección, tal y como se establece en la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, solo debe ser aplicable cuando los contratos se adjudiquen en forma de una concesión. En otro tipo de contratos, el procedimiento de selección seguirá los principios establecidos en el presente Reglamento.

Enmienda 43

**Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 4 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. La duración del contrato de servicios portuarios será limitada. El

organismo gestor del puerto o, en su caso, la autoridad competente, fijará esa duración basándose en el servicio al que se refiere el contrato. El cálculo incluirá tanto las inversiones iniciales como las que se realicen a lo largo del contrato.

Or. en

Justificación

La duración de los contratos debe ser proporcional a la inversión estimada.

Enmienda 44

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

5. A los efectos del presente Reglamento, una modificación sustancial en el sentido de la Directiva .../... [concesiones] de las disposiciones de un contrato de servicios portuarios durante su vigencia se considerará un nuevo contrato de servicios portuarios y exigirá un nuevo procedimiento tal y como se indica en el apartado 2.

suprimido

Or. en

Justificación

El procedimiento de selección, tal y como se establece en la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, solo debe ser aplicable cuando los contratos se adjudiquen en forma de una concesión. En otro tipo de contratos, el procedimiento de selección seguirá los principios establecidos en el presente Reglamento.

Enmienda 45

Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. Los apartados 1 a **5** del presente artículo

6. Los apartados 1 a **4 bis** del presente

no se aplicarán en los casos indicados en el artículo 9.

artículo no se aplicarán en los casos indicados en el artículo 9, *apartado 1*.

Or. en

Justificación

Los apartados específicos no deben aplicarse a un operador interno que proporcione servicios en virtud de obligaciones de servicio público.

Enmienda 46

Propuesta de Reglamento Artículo 7 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. El presente Reglamento se entenderá *sin perjuicio* de la Directiva .../... [concesiones]¹⁵, la Directiva .../... [servicios públicos]¹⁶ y la Directiva .../... [contratación pública]¹⁷.

¹⁵Propuesta de *directiva* relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011) 897 final

¹⁶Propuesta de Directiva relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (COM/2011/0895 final)

¹⁷Propuesta de Directiva relativa a la contratación pública (COM/2011/0896 final)

Enmienda

7. Cuando los contratos de prestación de servicios portuarios adopten la forma de concesiones de servicio en el sentido de la Directiva .../... [concesiones]¹⁵, **se aplicarán las disposiciones de dicha Directiva. El presente Reglamento se entenderá *sin perjuicio*** de la Directiva .../... [servicios públicos]¹⁶ y la Directiva .../... [contratación pública]¹⁷.

¹⁵ Propuesta de *Directiva* relativa a la adjudicación de contratos de concesión COM(2011)0897 final

¹⁶ Propuesta de Directiva relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (COM(2011)0895 final)

¹⁷ Propuesta de Directiva relativa a la contratación pública (COM(2011)0896 final)

Or. en

Justificación

El procedimiento de selección, tal y como se establece en la Directiva relativa a la adjudicación de contratos de concesión, solo debe ser aplicable cuando los contratos se adjudiquen en forma de una concesión. En otro tipo de contratos, el procedimiento de selección seguirá los principios establecidos en el presente Reglamento u otra legislación pertinente.

Enmienda 47

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión

1. *Los Estados miembros* podrán decidir imponer obligaciones de servicio público relativas a los servicios portuarios a los proveedores a fin de garantizar lo siguiente:

Enmienda

1. *El organismo gestor del puerto o la autoridad competente* podrán decidir imponer obligaciones de servicio público relativas a los servicios portuarios a los proveedores a fin de garantizar lo siguiente:

Or. en

Justificación

Debe permitirse al organismo gestor del puerto decidir la imposición de obligaciones de servicio público para que puedan mantenerse en el futuro las prácticas ya existentes.

Enmienda 48

Propuesta de Reglamento

Artículo 8 – apartado 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

c bis) la seguridad, la fiabilidad o la sostenibilidad medioambiental de las operaciones portuarias.

Or. en

Justificación

Deben poder existir obligaciones de servicio público para asegurar unas operaciones portuarias seguras, fiables y sostenibles desde el punto de vista ambiental.

Enmienda 49

Propuesta de Reglamento

Artículo 9 – apartado -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

-1. El organismo gestor del puerto o la autoridad competente por sí misma, o una

entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos, podrán prestar un servicio portuario sin ninguna restricción, siempre que las disposiciones del capítulo II del presente Reglamento se apliquen por igual a todos los operadores que presten el servicio afectado. En tales casos, el proveedor de servicios portuarios se considerará un operador interno a los efectos del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

El organismo gestor del puerto o la autoridad competente debe tener la facultad de decidir si presta por sí mismo un servicio concreto en las mismas condiciones que otros proveedores.

Enmienda 50

Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. En los casos contemplados en el artículo 6, apartado 1, letra b), la autoridad competente podrá decidir prestar directamente un servicio portuario en virtud de obligaciones de servicio público o imponer dichas obligaciones directamente a una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos. ***En tal caso, el proveedor de servicios portuarios se considerará un operador interno a los efectos del presente Reglamento.***

Enmienda

1. En los casos contemplados en el artículo 6, apartado 1, letra b), ***el organismo gestor del puerto o*** la autoridad competente podrá decidir prestar directamente un servicio portuario en virtud de obligaciones de servicio público o imponer dichas obligaciones directamente a una entidad jurídicamente independiente sobre la que ejerza un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos.

Or. en

Justificación

En muchos Estados miembros, el organismo gestor del puerto tiene potestad para tomar decisiones en cuanto a las obligaciones de servicio público.

Enmienda 51

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Se considerará que la autoridad competente ejerce sobre una entidad jurídicamente independiente un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos únicamente si ejerce una influencia decisiva con respecto a los objetivos estratégicos y a las decisiones importantes de la entidad jurídica **controlada**.

Enmienda

2. Se considerará que **el organismo gestor del puerto o** la autoridad competente ejerce sobre una entidad jurídicamente independiente un control similar al que ejerce sobre sus propios departamentos únicamente si ejerce una influencia decisiva con respecto a los objetivos estratégicos y a las decisiones importantes de la entidad jurídica **afectada**.

Or. en

Justificación

En muchos Estados miembros, el organismo gestor del puerto tiene potestad para tomar decisiones en cuanto a las obligaciones de servicio público.

Enmienda 52

Propuesta de Reglamento Artículo 9 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El operador interno **se limitará a** realizar el servicio portuario asignado únicamente en el puerto o puertos para los que se ha **realizado la asignación para prestar el** servicio portuario.

Enmienda

3. **En los casos contemplados en el artículo 6, apartado 1, letra b), un** operador interno **podrá** realizar el servicio portuario asignado únicamente en el puerto o puertos para los que se **le ha asignado la prestación de ese** servicio portuario.

Or. en

Justificación

Esta enmienda tiene en cuenta la modificación en la descripción del operador interno.

Enmienda 53

Propuesta de Reglamento Artículo 10 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Sin perjuicio de la legislación nacional y de la Unión, incluidos los acuerdos colectivos celebrados entre interlocutores sociales, los organismos gestores del puerto **podrán exigir** al proveedor de servicios portuarios designado con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 7, cuando este proveedor sea distinto del proveedor tradicional de servicios portuarios, que ofrezca al personal previamente contratado para prestar los servicios portuarios los derechos que este habría tenido si se hubiese producido un traspaso en la acepción de la Directiva 2001/ 23/CE.

Enmienda

2. Sin perjuicio de la legislación nacional y de la Unión, incluidos los acuerdos colectivos celebrados entre interlocutores sociales, los organismos gestores del puerto **exigirán** al proveedor de servicios portuarios designado con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 7, cuando este proveedor sea distinto del proveedor tradicional de servicios portuarios, que ofrezca al personal previamente contratado para prestar los servicios portuarios los derechos que este habría tenido si se hubiese producido un traspaso en la acepción de la Directiva 2001/ 23/CE.

Or. en

Justificación

En lo que se refiere al traspaso de personal, debe solicitarse a los Estados miembros que garanticen al personal los derechos que podrían haber ejercido si se hubiese realizado un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE.

Enmienda 54

Propuesta de Reglamento Artículo 11

Texto de la Comisión

El presente capítulo y las disposiciones transitorias del artículo 24 no se aplicarán a los servicios de manipulación de carga **ni** a los servicios de pasajeros.

Enmienda

El presente capítulo y las disposiciones transitorias del artículo 24 no se aplicarán a los servicios de manipulación de carga, a los servicios de pasajeros **ni al practicaje**.

Or. en

Justificación

El practicaje debe excluirse del capítulo sobre el acceso al mercado, ya que se trata de un servicio de extraordinaria importancia para la seguridad de la navegación. En su resolución A.960, la OMI ha reconocido el papel fundamental que desempeñan los prácticos en el fomento de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino. Además, la OMI no pretende involucrarse en la certificación o la expedición de licencias de práctico o en los sistemas de practicaje que se utilizan en distintos países, luego no parece justificado que lo haga la Unión.

Enmienda 55

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión

2. Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos preste directamente servicios portuarios, mantendrá una contabilidad independiente para **cada actividad de servicio portuario** al margen del resto de actividades que realiza, de modo que:

Enmienda

2. Cuando el organismo gestor del puerto que recibe fondos públicos preste directamente servicios portuarios, mantendrá una contabilidad independiente para **aquella actividad o inversión financiada públicamente** al margen del resto de actividades que realiza, de modo que:

Or. en

Justificación

La separación de contabilidades debe restringirse a la actividad o inversión específica financiada públicamente respecto de otros servicios. El presente Reglamento no debe establecer una obligación de tener contabilidades separadas para cada servicio si el puerto únicamente recibe fondos públicos para un ámbito concreto.

Enmienda 56

Propuesta de Reglamento

Artículo 12 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. **De conformidad con lo dispuesto en el artículo 17**, el organismo gestor del puerto conservará los datos relativos a las relaciones financieras mencionadas en los apartados 1 y 2 del presente artículo a

Enmienda

4. El organismo gestor del puerto conservará los datos relativos a las relaciones financieras mencionadas en los apartados 1 y 2 del presente artículo a disposición de la Comisión y del

disposición de la Comisión y del organismo **de supervisión independiente competente** durante cinco años desde el final del ejercicio anual al que se refiere la información.

organismo **designado conforme a lo dispuesto en el artículo 17** durante cinco años desde el final del ejercicio anual al que se refiere la información.

Or. en

Justificación

A fin de evitar malentendidos, hay que tener en cuenta la nueva redacción dada al artículo 17.

Enmienda 57

Propuesta de Reglamento Artículo 12 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. Si así **lo** solicita, el organismo gestor del puerto facilitará a la Comisión y al organismo **de supervisión independiente competente** toda la información adicional que consideren necesaria para completar la detallada evaluación de los datos suministrados y evaluar el cumplimiento del presente Reglamento. La información se transmitirá en el plazo de dos meses a partir de la fecha de solicitud.

Enmienda

5. **En caso de denuncia formal** y si así **se** solicita, el organismo gestor del puerto facilitará a la Comisión y al organismo **designado conforme a lo dispuesto en el artículo 17** toda la información adicional que consideren necesaria para completar la detallada evaluación de los datos suministrados y evaluar el cumplimiento del presente Reglamento. La información se transmitirá en el plazo de dos meses a partir de la fecha de solicitud.

Or. en

Justificación

A fin de evitar malentendidos, hay que tener en cuenta la nueva redacción dada al artículo 17. La información que se indica no se debe facilitar más que en caso de denuncia formal y si así se solicita.

Enmienda 58

Propuesta de Reglamento Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Las tasas por los servicios prestados por un operador interno según se menciona en el artículo 9 y las tasas aplicadas por proveedores de **servicios portuarios que no han sido designados sobre la base de procedimientos abiertos, transparentes y no discriminatorios** se fijarán de manera transparente y no discriminatoria. Estas tasas deberán reflejar las condiciones en un mercado competitivo pertinente y no serán desproporcionadas respecto del valor económico del servicio prestado.

Enmienda

1. Las tasas por los servicios prestados por un operador interno según se menciona en el artículo 9, **apartado 1**, y las tasas aplicadas por proveedores de **un servicio portuario con arreglo al artículo 6, apartado 1, letra b)**, se fijarán de manera transparente y no discriminatoria. Estas tasas deberán reflejar, **en la medida de lo posible**, las condiciones en un mercado competitivo pertinente y no serán desproporcionadas respecto del valor económico del servicio prestado.

Or. en

Justificación

El ámbito del artículo 13 debe ser más preciso. El criterio de que las tasas reflejen las condiciones en un mercado competitivo pertinente no debe ser más que una opción, no una obligación, pero no debe ser desproporcionado respecto del valor del servicio prestado.

Enmienda 59

**Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 3**

Texto de la Comisión

3. Si así **lo** solicita, el proveedor del servicio portuario pondrá a disposición del organismo **de supervisión independiente competente, según se menciona** en el **artículo 17**, datos sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tasas por servicios portuarios que se incluyen en el ámbito de aplicación del apartado 1 del presente artículo. Esta información incluirá la metodología empleada para fijar las tasas portuarias con respecto a las instalaciones y a los servicios a los que se asocian estas tasas por servicios portuarios.

Enmienda

3. **En caso de denuncia formal y si así se** solicita, el proveedor del servicio portuario pondrá a disposición del organismo **designado conforme a lo dispuesto** en el **artículo 17** datos sobre los elementos que sirven de base para determinar la estructura y el nivel de las tasas por servicios portuarios que se incluyen en el ámbito de aplicación del apartado 1 del presente artículo. Esta información incluirá la metodología empleada para fijar las tasas portuarias con respecto a las instalaciones y a los servicios a los que se asocian estas tasas por servicios portuarios.

Or. en

Justificación

La información que se indica no se debe facilitar más que en caso de denuncia formal y si así se solicita.

Enmienda 60

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. A fin de contribuir a un sistema *de* eficiente de tarificación de los cánones de infraestructura, el organismo gestor del puerto *definirá* de forma autónoma la estructura y el nivel de los cánones de la infraestructura portuaria con arreglo a su propia estrategia comercial y plan de inversión *que reflejen las condiciones competitivas del mercado pertinente* y de conformidad con las normas sobre ayudas estatales.

Enmienda

3. A fin de contribuir a un sistema eficiente de tarificación de los cánones de infraestructura, el organismo gestor del puerto *determinará* de forma autónoma la estructura y el nivel de los cánones de la infraestructura portuaria con arreglo a su propia estrategia comercial y plan de inversión, y de conformidad con las normas sobre ayudas estatales *y en materia de competencia.*

Or. en

Justificación

Deben respetarse las normas sobre ayudas estatales y en materia de competencia, dejando al mismo tiempo margen de maniobra para negociaciones comerciales.

Enmienda 61

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, los cánones de infraestructura portuaria podrán variar en función de las prácticas comerciales asociadas a los usuarios frecuentes o para fomentar un uso más eficiente de la infraestructura portuaria, el transporte marítimo de corta distancia o un comportamiento ambiental y una eficiencia energética o de emisión de

Enmienda

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, los cánones de infraestructura portuaria podrán variar en función de *la estrategia económica y* las prácticas comerciales *del puerto*, asociadas *entre otras cosas* a los usuarios frecuentes, o para fomentar un uso más eficiente de la infraestructura portuaria, el transporte marítimo de corta distancia o un

carbono de las operaciones de transporte altamente satisfactorios. Los criterios utilizados para establecer dicha variación deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios y **deberán respetar** las normas de competencia.. **La variación resultante deberá estar a disposición de todos los usuarios pertinentes de servicios portuarios en igualdad de condiciones.**

comportamiento ambiental y una eficiencia energética o de emisión de carbono de las operaciones de transporte altamente satisfactorios. Los criterios utilizados para establecer dicha variación deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios y **cumplir** las normas **en materia de ayudas estatales** y de competencia.

Or. en

Justificación

Se debe dar más margen al organismo gestor del puerto para fijar los cánones en función de la estrategia empresarial y las prácticas comerciales de este, que no se limitan a los usuarios frecuentes.

Enmienda 62

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. La Comisión estará facultada para adoptar, en caso necesario, actos delegados, con arreglo al artículo 21 relativo a las clasificaciones comunes de buques, combustibles **y tipos de operaciones** en función de las cuales puedan variar los cánones de infraestructura **y los principios comunes de fijación de tasas para los cánones de infraestructuras portuarias.**

Enmienda

5. La Comisión estará facultada para adoptar, en caso necesario, actos delegados, con arreglo al artículo 21 relativo a las clasificaciones comunes de buques **y combustibles** en función de las cuales puedan variar los cánones de infraestructura.

Or. en

Justificación

La facultad de la Comisión de adoptar actos delegados debe limitarse estrictamente. La clasificación común de buques y combustibles debe ajustarse a las normas internacionales. Los tipos de operaciones en virtud de los cuales varían los cánones deben quedar a discreción del puerto, así como la fijación de los cánones.

Enmienda 63

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 6

Texto de la Comisión

6. El organismo gestor del puerto informará a los usuarios del puerto y a los representantes de las asociaciones de usuarios de servicios portuarios sobre la estructura y los criterios utilizados para determinar el importe del canon de infraestructura portuaria, ***incluidos los costes e ingresos totales que sirven de base para determinar la estructura y el nivel del canon de infraestructura portuaria.*** Asimismo, informará a los usuarios de las infraestructuras portuarias de cualquier cambio que se produzca en el importe de los cánones de infraestructura portuaria o en los criterios utilizados para determinar dichos cánones con un mínimo de tres meses de antelación.

Enmienda

6. El organismo gestor del puerto informará a los usuarios del puerto y a los representantes de las asociaciones de usuarios de servicios portuarios sobre la estructura y los criterios utilizados para determinar el importe del canon de infraestructura portuaria. Asimismo, informará a los usuarios de las infraestructuras portuarias de cualquier cambio que se produzca en el importe de los cánones de infraestructura portuaria o en los criterios utilizados para determinar dichos cánones con un mínimo de tres meses de antelación.

Or. en

Justificación

Es importante reducir la carga administrativa y proteger la estrategia comercial del puerto.

Enmienda 64

Propuesta de Reglamento Artículo 14 – apartado 7

Texto de la Comisión

7. Si así se solicita, el organismo gestor del puerto pondrá a disposición del organismo de ***supervisión independiente competente y a la Comisión*** la información mencionada en el apartado 4 ***y los costes e ingresos detallados que servirán*** de base para determinar la estructura y el

Enmienda

7. ***En caso de denuncia formal y*** si así se solicita, el organismo gestor del puerto pondrá a disposición del organismo ***designado conforme a lo dispuesto en el artículo 17 y*** de la Comisión la información mencionada en el apartado 4 que ***servirá*** de base para determinar la estructura y el nivel de los cánones de infraestructura portuaria y la metodología

nivel de los cánones de infraestructura portuaria y la metodología empleada en la fijación de los cánones de infraestructura portuaria con respecto a las instalaciones y los servicios asociados a dichos cánones portuarios.

empleada en la fijación de los cánones de infraestructura portuaria con respecto a las instalaciones y los servicios asociados a dichos cánones portuarios.

Or. en

Justificación

A fin de evitar malentendidos, hay que tener en cuenta la nueva redacción dada al artículo 17. La información que se indica no se debe facilitar más que en caso de denuncia formal y si así se solicita.

Enmienda 65

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. El organismo gestor del puerto **establecerá** un comité de representantes de los operadores de buques marítimos y fluviales, propietarios de la carga u otros usuarios del puerto a los que se solicite el pago de un canon de infraestructura o de una tasa por servicio portuario, o de ambas cosas. **Dicho comité se denominará «comité consultivo de usuarios del puerto».**

Enmienda

1. El organismo gestor del puerto **garantizará la existencia de mecanismos de consulta adecuados. A tal efecto, puede o bien establecer un comité consultivo de usuarios del puerto compuesto por** representantes de los operadores de buques marítimos y fluviales, propietarios de la carga u otros usuarios del puerto a los que se solicite el pago de un canon de infraestructura o de una tasa por servicio portuario, o de ambas cosas, **o bien garantizar la consulta mediante organismos con una composición distinta que ya estén establecidas en el puerto, a condición de que la consulta sea adecuada y se haga a todos los usuarios.**

Or. en

Justificación

Se debe garantizar la consulta adecuada a los usuarios, pero el puerto es el que tiene que decidir si se hace mediante el comité de usuarios del puerto o por otros medios.

Enmienda 66

Propuesta de Reglamento Artículo 15 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Antes de fijar los cánones de infraestructura portuaria, **el organismo gestor del puerto** consultará **anualmente al comité consultivo de** usuarios del puerto **sobre la estructura y el nivel de los cánones de infraestructura portuaria.** Antes de fijar las tasas por los servicios portuarios, los proveedores de servicios portuarios según se mencionan en los artículos 6 y 9 consultarán anualmente **al comité consultivo de** usuarios del puerto sobre la estructura y el nivel de dichas tasas. El organismo gestor del puerto facilitará las instalaciones adecuadas para dicha consulta y será informado de los resultados de la misma por los **proveedores** de servicios portuarios.

Enmienda

2. El organismo gestor del puerto facilitará a los usuarios del puerto información adecuada sobre la estructura y los criterios utilizados para determinar el importe del canon de infraestructura portuaria. Antes de fijar los cánones de infraestructura portuaria, consultará **a los** usuarios del puerto **en caso de cambios sustanciales.** Antes de fijar las tasas por los servicios portuarios, los proveedores de servicios portuarios según se mencionan en los artículos 6 y 9 consultarán anualmente **a los** usuarios del puerto sobre la estructura y el nivel de dichas tasas. El organismo gestor del puerto facilitará las instalaciones adecuadas para dicha consulta y será informado de los resultados de la misma por los **proveedores** de servicios portuarios.

Or. en

Justificación

En lo relativo a los cánones de infraestructura, los usuarios solo deben ser informados de la estructura y consultados en caso de cambios sustanciales.

Enmienda 67

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – título

Texto de la Comisión

Organismo de supervisión independiente

Enmienda

Supervisión independiente

Or. en

Justificación

El artículo debe centrarse más en la función que en el establecimiento de un mecanismo de supervisión independiente.

Enmienda 68

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Los Estados miembros garantizarán que ***un organismo de supervisión independiente controle y vigile*** la aplicación del Reglamento ***en*** todos los puertos marítimos incluidos en el presente Reglamento en el territorio de cada Estado miembro.

Enmienda

1. Los Estados miembros garantizarán ***la existencia de mecanismos eficaces para gestionar las reclamaciones*** que ***plantee*** la aplicación del Reglamento ***para*** todos los puertos marítimos incluidos en el presente Reglamento en el territorio de cada Estado miembro. ***A tal efecto, los Estados miembros designarán uno o más organismos para que gestionen distintos tipos de reclamaciones o cubran zonas geográficas distintas.***

Or. en

Justificación

Es importante dejar claro que los Estados miembros pueden tener distintos organismos de supervisión independiente y que la supervisión debe centrarse en la gestión de reclamaciones.

Enmienda 69

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. ***El organismo de supervisión independiente será*** jurídica y funcionalmente independiente de cualquier organismo gestor del puerto y de los proveedores de servicios portuarios. Los Estados miembros que conserven la propiedad o el control de los puertos o los organismos gestores del puerto garantizarán una separación estructural

Enmienda

2. ***La supervisión independiente se llevará a cabo de tal modo que sea*** jurídica y funcionalmente independiente de cualquier organismo gestor del puerto y de los proveedores de servicios portuarios. Los Estados miembros que conserven la propiedad o el control de los puertos o los organismos gestores del puerto garantizarán ***que haya*** una separación

efectiva entre las funciones relativas a la **supervisión y al control del presente Reglamento** y las actividades asociadas a dicha propiedad o dicho control. **El organismo de supervisión independiente ejercerá sus competencias de forma imparcial y transparente y con el debido respeto al** derecho a la libre actividad empresarial.

estructural efectiva entre las funciones relativas a la **gestión de reclamaciones** y las actividades asociadas a dicha propiedad o dicho control. **La supervisión independiente será imparcial y transparente y respetará debidamente el** derecho a la libre actividad empresarial.

Or. en

Justificación

El apartado debe centrarse más en la función que en el establecimiento de un mecanismo de supervisión independiente.

Enmienda 70

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 3

Texto de la Comisión

3. El organismo de supervisión independiente tramitará las reclamaciones presentadas por cualquier parte con un interés legítimo y **resolverá los conflictos** que se **le planteen** en relación con la aplicación del presente Reglamento.

Enmienda

3. Los Estados miembros garantizarán que cualquier parte con un interés legítimo **tenga el derecho a ser informado, y lo sea, sobre cómo presentar una reclamación** que se **plantee** en relación con la aplicación del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Los Estados miembros son los responsables de informar a las partes sobre los mecanismos de reclamación.

Enmienda 71

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 4

Texto de la Comisión

4. En caso de que el conflicto se produzca

PE521.596v02-00

Enmienda

4. En caso de que el conflicto se produzca

48/60

PR\1009294ES.doc

entre partes establecidas en distintos Estados miembros, el organismo de supervisión independiente del Estado miembro del puerto en el que se supone que el conflicto tenga su origen tendrá competencia para resolverlo.

entre partes establecidas en distintos Estados miembros, el organismo de supervisión independiente del Estado miembro del puerto en el que se supone que el conflicto tenga su origen tendrá competencia para resolverlo. ***Los Estados miembros de que se trate cooperarán entre sí e intercambiarán información sobre su labor.***

Or. en

Justificación

La cooperación institucionalizada entre los distintos organismos de supervisión independiente aumentaría la burocracia y aportaría escaso valor añadido. Dado que el presente Reglamento será directamente aplicable en cada Estado miembro, parece superflua la existencia de una red para garantizar su aplicación. Además, dado que podría haber distintos organismos en cada Estados miembros, resulta dudoso que tal red institucionalizada sea factible. Basta con proporcionar cooperación en lo que se refiere a las reclamaciones transfronterizas.

Enmienda 72

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 5

Texto de la Comisión

5. El organismo **de** supervisión independiente tendrá derecho a exigir a los organismos gestores de los puertos, a los proveedores de servicios portuarios y a los usuarios del puerto que presenten la información necesaria para garantizar el control y la supervisión de la aplicación del presente Reglamento.

Enmienda

5. En caso de denuncia formal presentada por cualquier parte con un interés legítimo, el organismo que proporcione supervisión independiente correspondiente tendrá derecho a exigir a los organismos gestores de los puertos, a los proveedores de servicios portuarios y a los usuarios del puerto que presenten la información necesaria para garantizar el control y la supervisión de la aplicación del presente Reglamento.

Or. en

Justificación

Los organismos designados en los Estados miembros solo tienen derecho a exigir información en caso de denuncia formal.

Enmienda 73

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

6. El organismo de supervisión independiente podrá emitir dictámenes a petición de una autoridad competente del Estado miembro con respecto a cualquier cuestión relativa a la aplicación del presente Reglamento.

suprimido

Or. en

Justificación

La función de los organismos designados debe limitarse a la gestión de reclamaciones y la resolución de conflictos.

Enmienda 74

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 7

Texto de la Comisión

Enmienda

7. El organismo de supervisión independiente podrá consultar al comité consultivo de usuarios del puerto en cuestión a la hora de tramitar las reclamaciones o resolver los conflictos.

7. A la hora de tramitar las reclamaciones o resolver los conflictos, el organismo que proporcione supervisión independiente correspondiente podrá consultar a aquellos miembros del comité consultivo de usuarios del puerto en cuestión a los que afecte la reclamación o conflicto.

Or. en

Justificación

Con esta redacción se limitan las consultas a aquellas partes implicadas en la reclamación o conflicto.

Enmienda 75

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 8

Texto de la Comisión

8. Las decisiones del organismo **de** supervisión independiente serán vinculantes, sin perjuicio de cualquier examen judicial.

Enmienda

8. Las decisiones del organismo **de** supervisión independiente **correspondiente** serán vinculantes, sin perjuicio de cualquier examen judicial.

Or. en

Justificación

A fin de evitar malentendidos, la nueva redacción debe ser coherente a lo largo de todo el artículo 17.

Enmienda 76

Propuesta de Reglamento Artículo 17 – apartado 9

Texto de la Comisión

9. Los Estados miembros notificarán a la Comisión **la identidad de los organismos de supervisión independientes** a más tardar el 1 de julio de **2015** y posteriormente cualquier modificación de **la misma**. La Comisión publicará y actualizará la lista de organismos **de supervisión independientes** en su sitio web.

Enmienda

9. Los Estados miembros notificarán a la Comisión **los mecanismos y procedimientos establecidos para dar cumplimiento a lo dispuesto en los apartados 1 y 2 a** más tardar el 1 de julio de **2018** y posteriormente cualquier modificación de **los mismos**. La Comisión publicará y actualizará la lista de organismos **que proporcionen supervisión independiente correspondientes** en su sitio web.

Or. en

Justificación

El Reglamento no entrará en vigor probablemente antes del año 2014 o 2015. Por consiguiente, en el artículo 25, la fecha a partir de la cual se aplica el Reglamento debe cambiarse a 2018 (en lugar de 2015) para que los Estados miembros lleven a cabo las modificaciones necesarias. En consonancia, todas las fechas correspondientes se han cambiado de 2015 a 2018.

Enmienda 77

Propuesta de Reglamento Artículo 18

Texto de la Comisión

Enmienda

Artículo 18

suprimido

Cooperación entre organismos de supervisión independientes

1. Los organismos de supervisión independientes deberán intercambiar información sobre su labor y las prácticas y los principios decisorios en aras de una aplicación uniforme del presente Reglamento. Con este fin, participarán y colaborarán en una red que se reúna periódicamente al menos una vez al año. La Comisión participará, coordinará y apoyará la labor de la red.

2. Los organismos de supervisión independientes colaborarán estrechamente para ayudarse mutuamente en la realización de sus tareas, incluida la realización de las investigaciones necesarias para gestionar las reclamaciones y los conflictos en casos en los que estén implicados puertos de distintos Estados miembros. Con este fin, un organismo de supervisión independiente pondrá a disposición de otro organismo de este tipo, tras la solicitud fundamentada correspondiente, la información necesaria para que ese organismo cumpla con sus responsabilidades de conformidad con el presente Reglamento.

3. Los Estados miembros garantizarán que los organismos de supervisión independientes proporcionen a la Comisión, previa solicitud fundamentada, la información necesaria para que ésta pueda llevar a cabo sus funciones. La información solicitada por la Comisión

deberá guardar proporción con el cumplimiento de dichas funciones.

4. Cuando el organismo de supervisión independiente considere la información confidencial de acuerdo con las normas nacionales o de la Unión sobre confidencialidad empresarial, el otro organismo nacional de supervisión y la Comisión mantendrán dicha confidencialidad. Esta información solamente podrá utilizarse para los fines para los que haya sido solicitada.

5. Atendiendo a la experiencia de los organismos de supervisión independientes y de las actividades de la red mencionadas en el apartado 1, y a fin de garantizar una cooperación eficiente, la Comisión podrá adoptar principios comunes con respecto a los acuerdos que correspondan para el intercambio de información entre organismos de supervisión independientes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 22, apartado 2.

Or. en

Justificación

La cooperación institucionalizada entre los distintos organismos de supervisión independiente aumentaría la burocracia y aportaría escaso valor añadido. Dado que el presente Reglamento será directamente aplicable en cada Estado miembro, parece superflua la existencia de una red para garantizar su aplicación. Además, dado que podría haber distintos organismos en cada Estados miembros, resulta dudoso que tal red institucionalizada sea factible. Es suficiente proporcionar cooperación en lo que se refiere a las reclamaciones transfronterizas (artículo 17, apartado 4).

Enmienda 78

Propuesta de Reglamento Artículo 19 – apartado 1

Texto de la Comisión

1. Cualquier parte que posea un interés

Enmienda

1. Cualquier parte que posea un interés

legítimo tendrá derecho a recurrir las decisiones o las medidas individuales que las autoridades competentes, el organismo gestor del puerto o *el organismo de supervisión independiente* hayan adoptado con arreglo al presente Reglamento ante un organismo de recurso que sea independiente de las partes implicadas. Dicho organismo de recurso podrá ser un tribunal.

legítimo tendrá derecho a recurrir las decisiones o las medidas individuales que las autoridades competentes, el organismo gestor del puerto o *un organismo designado conforme a lo dispuesto en el artículo 17* hayan adoptado con arreglo al presente Reglamento ante un organismo de recurso que sea independiente de las partes implicadas. Dicho organismo de recurso podrá ser un tribunal.

Or. en

Justificación

A fin de evitar malentendidos, hay que tener en cuenta la nueva redacción dada al artículo 17.

Enmienda 79

Propuesta de Reglamento Artículo 20 – apartado 1

Texto de la Comisión

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones al presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán tales normas a la Comisión a más tardar el 1 de julio de **2015**, así como cualquier modificación ulterior de las mismas en el plazo más breve posible.

Enmienda

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones al presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán tales normas a la Comisión a más tardar el 1 de julio de **2018**, así como cualquier modificación ulterior de las mismas en el plazo más breve posible.

Or. en

Justificación

El Reglamento no entrará en vigor probablemente antes del año 2014 o 2015. Por consiguiente, en el artículo 25, la fecha a partir de la cual se aplica el Reglamento debe cambiarse a 2018 (en lugar de 2015) para que los Estados miembros lleven a cabo las modificaciones necesarias. En consonancia, todas las fechas correspondientes se han cambiado de 2015 a 2018.

Enmienda 80

Propuesta de Reglamento Artículo 21 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. **La delegación de** poderes mencionada en el artículo 14 se otorga a la Comisión por un periodo de **tiempo indefinido**.

Enmienda

2. **Los** poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 14 se otorga a la Comisión por un período de **cinco años a partir del ...** * **La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.**

*** DO: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.**

Or. en

Justificación

La duración de la delegación de poderes en la Comisión debería limitarse a un periodo de cinco años, prorrogables en caso de que se cumplan determinadas condiciones, como la elaboración de un informe, y si ni el Parlamento ni el Consejo se oponen a ello. Esta enmienda tiene en cuenta la nueva redacción tipo relativa a los actos delegados.

Enmienda 81

Propuesta de Reglamento Artículo 22

Texto de la Comisión

Artículo 22

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité en el

Enmienda

suprimido

sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Or. en

Justificación

Al suprimir lo dispuesto sobre actos de ejecución en el artículo 18, pasa a ser superfluo el artículo 22 relativo al procedimiento de comité.

Enmienda 82

**Propuesta de Reglamento
Artículo 23**

Texto de la Comisión

En el plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, **la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento y efecto** del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de las propuestas pertinentes.

Enmienda

A efectos de la evaluación del funcionamiento y efecto del presente Reglamento, habrán de presentarse dos informes al Parlamento Europeo y al Consejo. La Comisión presentará, en el plazo máximo de tres años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, un informe intermedio y, en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor del presente Reglamento, un informe acompañado, en su caso, de las propuestas pertinentes.

Or. en

Justificación

Elaborar un informe acompañado de las propuestas pertinentes para modificar el presente Reglamento cuando solo habrían pasado tres años desde su entrada en vigor no daría el tiempo suficiente para evaluar de manera adecuada si las disposiciones de este habían tenido el resultado deseado. Por ello se propone que haya un informe intermedio a los tres años y un informe final (tal vez acompañado de nuevas propuestas) a los seis.

Enmienda 83

Propuesta de Reglamento Artículo 24 – apartado 2

Texto de la Comisión

2. Los contratos de servicios portuarios formalizados antes de **[fecha de adopción del Reglamento]** que no se ajusten a las condiciones dispuestas en el apartado 1 seguirán siendo válidos hasta su vencimiento, pero no después del 1 de julio de **2025**.

Enmienda

2. Los contratos de servicios portuarios formalizados antes de ... * que no se ajusten a las condiciones dispuestas en el apartado 1 seguirán siendo válidos hasta su vencimiento, pero no después del 1 de julio de **2023**.

*** DO: insértese la fecha de adopción del presente Reglamento.**

Or. en

Justificación

Es importante establecer un período transitorio, pero no debe ser demasiado largo, puesto que, de serlo, la aplicación del Reglamento no establecerá la igualdad de condiciones.

Enmienda 84

Propuesta de Reglamento Artículo 25 – apartado 2

Texto de la Comisión

Será aplicable a partir del 1 de julio de **2015**.

Enmienda

Será aplicable a partir del 1 de julio de **2018**.

Or. en

Justificación

El Reglamento no entrará en vigor probablemente antes del año 2014 o 2015. Por consiguiente, en el artículo 25, la fecha a partir de la cual se aplica el Reglamento debe cambiarse a 2018 (en lugar de 2015) para que los Estados miembros lleven a cabo las modificaciones necesarias. En consonancia, todas las fechas correspondientes se han cambiado de 2015 a 2018.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

La propuesta de la Comisión contribuir a lograr un funcionamiento de la RTE-T más eficiente, interconectado y sostenible mediante la creación de un marco que mejore el rendimiento de todos los puertos y les ayude a hacer frente a los cambios en los requisitos de transporte y logística.

Entre los objetivos principales de la propuesta están la modernización de las operaciones y los servicios portuarios, y la creación de condiciones marco que atraigan inversiones en los puertos. Mediante el presente Reglamento, la Comisión pretende combatir la escasez de presión competitiva y los posibles abusos de mercado para mejorar el rendimiento de los servicios portuarios.

Se han excluido del capítulo II en materia de acceso al mercado los servicios de manipulación de la carga y de transporte de pasajeros, que están organizados a través de contratos de concesión, por lo que recaen en el ámbito de la Directiva sobre la adjudicación de contratos de concesión. Por lo tanto, hay que entender el presente Reglamento de manera conjunta con la Directiva .../... (concesión).

Un marco claro en cuanto a las normas sobre ayudas estatales es una condición importante para la competencia leal entre puertos en igualdad de condiciones. La Comisión está trabajando en la modernización de la ayuda estatal en lo que se refiere a la financiación de la infraestructura y tal vez adopte directrices al respecto a principios de 2014.

Esta propuesta es coherente con otras políticas y objetivos importantes de la UE, como el Libro Blanco sobre el transporte, el Mecanismo «Conectar Europa» y la iniciativa «Cinturón Azul».

El presente Reglamento se aplicará a todos los puertos marítimos recogidos en las orientaciones RTE-T y, según la Comisión, evitará una carga adicional para aquellos puertos que ya funcionen bien, creando al mismo tiempo las condiciones para que los demás puertos puedan hacer frente a sus retos estructurales.

Posición del ponente

El ponente apoya la propuesta de la Comisión en muchos sentidos, pero desea proponer una serie de enmiendas con objeto de mejorar la propuesta en cuestión.

Para evitar toda confusión, el ponente ha sustituido todas las referencias a «puertos de la RTE-T» por «puertos marítimos de la RTE-T», que es el ámbito correcto del presente Reglamento. Conviene indicar que los Estados miembros pueden decidir de manera voluntaria que se aplique también a otros puertos no incluidos necesariamente en las orientaciones de la RTE-T.

Se ha eliminado del Reglamento la referencia al dragado por compartir el ponente la opinión de que no se trata de un servicio que se ofrezca directamente al usuario, sino de una manera de garantizar el acceso al puerto, normalmente como dragado de mantenimiento, que es comparable a las actividades de los rompehielos. Por lo tanto, el organismo gestor del puerto debe tener libertad para decidir cómo organizar el dragado, que no debe recaer en el ámbito del presente Reglamento.

No se incluyen en el presente Reglamento las disposiciones de índole social que rigen el régimen laboral de los puertos, que se han pasado al diálogo social sectorial, iniciado el 19 de junio de 2013. Sin embargo, el ponente cree importante añadir a la lista de criterios mínimos las normas sociales nacionales. Además, la autoridad competente debe reforzar los derechos de los empleados en caso de traspasos de empresas o centros de actividad.

Además de las limitaciones de terreno en el puerto y en los casos de obligaciones de servicio público, el ponente considera que las limitaciones de espacio en el agua y las dimensiones del mercado también deben considerarse razones válidas para limitar el número de proveedores de servicios para tener en cuenta los distintos tamaños y características geográficas de los puertos. Si hace falta limitar el número de proveedores para garantizar que las operaciones portuarias sean seguras, fiables y respetuosas con el medio ambiente, el organismo gestor debe estar facultado para tomar tal decisión.

El ponente opina que el practicaje también debe quedar exento de las disposiciones establecidas en el capítulo II del presente Reglamento dada su gran importancia para que las operaciones portuarias sean seguras y fiables. Los Estados miembros deben ser quienes decidan cómo se organiza, lo que no tiene por qué ajustarse a las nuevas normas sobre el acceso al mercado.

En lo que respecta a los cánones de infraestructura, el ponente ha enmendado la propuesta para permitir que los puertos los fijen de manera autónoma en función de la estrategia empresarial. A tal efecto, limita los poderes de la Comisión para adoptar actos delegados a la promoción del transporte marítimo ecológico. Además, aumenta el margen de maniobra para negociaciones comerciales entre el organismo gestor del puerto y el usuario del puerto, al mismo tiempo que asegura el cumplimiento de ciertos principios fundamentales.

Los poderes de la Comisión para adoptar actos delegados deben limitarse estrictamente a las clasificaciones de buques y combustibles. La Comisión debe tener en cuenta el índice marítimo medioambiental y los avances realizados por la World Ports Climate Initiative (iniciativa de los puertos sobre el clima) a fin de que las clasificaciones comunes de buques y combustibles se ajusten a las normas internacionales. Los sistemas de clasificación deben servir solo como base para permitir variaciones en los precios, pero no deben afectar a la competencia del organismo gestor del puerto para establecer de manera autónoma el nivel de los cánones, de conformidad con las normas aplicables.

El ponente está a favor de que se consulte a los usuarios del puerto, pero hoy en día esta práctica ya es habitual en muchos puertos. Es por ello que se debe evitar un planteamiento único para todos, pudiendo haber distintos mecanismos, a condición de que la consulta sea adecuada y se haga a todos los usuarios.

El ponente se refiere, más que al organismo de supervisión independiente, a la propia supervisión independiente, para así pasar el foco de atención del establecimiento de este organismo a las funciones que debe ejercer. En las enmiendas aclara que, cuando corresponda, podrán seguir desempeñando ese papel organismos ya existentes sin ninguna carga burocrática añadida.

Para tener en cuenta la necesidad de un calendario realista y atender al mismo tiempo a la importancia de una aplicación rápida, el ponente ha modificado la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento para que se produzca el 1 de julio de 2018.

En definitiva, el ponente ha mejorado los aspectos de la propuesta de la Comisión con los que está de acuerdo. Mediante sus enmiendas, hace hincapié en la necesidad de la autonomía del organismo gestor del puerto para que pueda actuar en función de su estrategia económica, al mismo tiempo que se deben respetar ciertos principios fundamentales. Además, el ponente evita aumentar la carga administrativa en relación con la aplicación del presente Reglamento. En conclusión, el presente Reglamento debería dar seguridad jurídica a los puertos y tener consecuencias positivas para el buen funcionamiento de la RTE-T.