



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

---

*Komisja Transportu i Turystyki*

---

**2013/0157(COD)**

11.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROJEKT SPRAWOZDANIA**

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Knut Fleckenstein

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji
- \*\*\* Procedura zgody
- \*\*\*I Zwykła procedura ustawodawcza (pierwsze czytanie)
- \*\*\*II Zwykła procedura ustawodawcza (drugie czytanie)
- \*\*\*III Zwykła procedura ustawodawcza (trzecie czytanie)

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej w projekcie aktu)

### ***Poprawki do projektu aktu***

#### **Poprawki Parlamentu w postaci dwóch kolumn**

Skreślenia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w lewej kolumnie. Zmianę brzmienia zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w obu kolumnach. Nowy tekst zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą** w prawej kolumnie.

Pierwszy i drugi wiersz nagłówka każdej poprawki wskazuje element rozpatrywanego projektu aktu, którego dotyczy poprawka. Jeżeli poprawka odnosi się do obowiązującego aktu, do którego zmiany zmierza projekt aktu, nagłówek zawiera dodatkowo trzeci wiersz, w którym wskazuje się odpowiednio obowiązujący akt i przepis, którego dotyczy poprawka.

#### **Poprawki Parlamentu w postaci tekstu skonsolidowanego**

Nowe fragmenty tekstu zaznacza się **wytłuszczonym drukiem i kursywą**. Fragmenty tekstu, które zostały skreślone, zaznacza się za pomocą symbolu **■** lub przekreśla (przykład: „**ABCD**”). Zmianę brzmienia zaznacza się przez wyróżnienie nowego tekstu **wytłuszczonym drukiem i kursywą** i usunięcie lub przekreślenie zastąpionego tekstu.

Tytułem wyjątku nie zaznacza się zmian o charakterze ściśle technicznym wprowadzonych przez służby w celu opracowania końcowej wersji tekstu.

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO.....	5
UZASADNIENIE .....	58



## PROJEKT REZOLUCJI USTAWODAWCZEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

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

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

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2013)0296),
  - uwzględniając art. 294 ust. 2 oraz art. 100 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi Komisja przedstawiła wniosek Parlamentowi (C7-0144/2013),
  - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
  - uwzględniając uzasadnione opinie przedstawione – w ramach protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez hiszpański Kongres Deputowanych i Senat, francuskie Zgromadzenie Narodowe, włoski Senat, parlament łotewski, parlament maltański oraz polski Sejm i Senat, w których to opiniach stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
  - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 11 lipca 2013 r. <sup>1</sup>,
  - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia ... <sup>2</sup>,
  - uwzględniając art. 55 Regulaminu,
  - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Zatrudnienia i Spraw Socjalnych (A7-0000/2013),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
  2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli uzna ona za stosowne wprowadzić znaczące zmiany do swojego wniosku lub zastąpić go innym tekstem;
  3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji, a także parlamentom narodowym.

---

<sup>1</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>2</sup> Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

## Poprawka 1

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Rozporządzenie powinno być rozpatrywane i wdrażane jako element szerszego podejścia. Wskazane jest wyraźne wspomnienie wyzwania związanego z brakiem rynku wewnętrznego w sektorze transportu morskiego, który stanowi główną przeszkodę dla konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i wydajności unijnych portów.*

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu,

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono **wyłącznie** zastosowanie do portów **morskich** transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego

ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również w odniesieniu do innych portów. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Aby uniknąć jakichkolwiek niejasności, sprawozdawca zmienił wszystkie odniesienia do „portów transeuropejskiej sieci transportowej” na „portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej”, co odpowiada właściwemu zakresowi niniejszego rozporządzenia. Należy zauważyć, że państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o jego stosowaniu do innych portów, niekoniecznie objętych wytycznymi TEN-T, na zasadzie dobrowolności.*

### **Poprawka 3**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(5) Celem art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej jest wyeliminowanie ograniczeń w swobodzie świadczenia usług w Unii. Zgodnie z art. 58 **Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej powinno to zostać osiągnięte w ramach stosowania przepisów** tytułu dotyczącego transportu, w szczególności art. 100 ust. 2.

*Poprawka*

(5) Celem art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (**TFUE**) jest wyeliminowanie ograniczeń w swobodzie świadczenia usług w Unii. Zgodnie z art. 58 **TFUE swoboda świadczenia usług w dziedzinie transportu podlega przepisom** tytułu dotyczącego transportu, w szczególności art. 100 ust. 2 **TFUE**.

Or. en

## Uzasadnienie

*Ta poprawka uwzględnia nowe oficjalne sformułowanie TFUE.*

### Poprawka 4

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia

#### Motyw 6

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

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

##### *Poprawka*

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

Or. en

## Uzasadnienie

*Należy stwierdzić, że obsługa własna nie powinna w ogóle być regulowana na poziomie Unii. Uwzględniając, że przepisy socjalne dotyczące takiego otwarcia rynku nie istnieją, nie należy wprowadzać odniesienia do perspektyw przyszłego uwzględnienia.*



## Poprawka 5

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Lista kryteriów dotyczących minimalnych wymogów jest wyczerpująca i poprawka dostosowuje motyw do odnośnego artykułu. Obok kwalifikacji zawodowych, przy wyborze usługodawcy należy również uwzględnić aspekty bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.*

## Poprawka 6

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 9

*Tekst proponowany przez Komisję*

**(9) Procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych, w przypadku gdy wymagana jest zgodność z minimalnymi wymogami, powinna być przejrzysta, obiektywna i niedyskryminująca oraz powinna**

*Poprawka*

**Nie dotyczy polskiej wersji językowej**

*umożliwiać dostawcom usług portowych rozpoczęcie świadczenia przez nich usług portowych w sposób terminowy.*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Motyw zmieniono, aby sprecyzować tekst.*

**Poprawka 7**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 10**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

*Uzasadnienie*

*Nie każdy port pracuje z formalnym planem rozwoju, a jeżeli posiada plany, to nie zawsze zawierają one odniesienia do maksymalnej liczby usługodawców dla danej przestrzeni.*

**Poprawka 8**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(10a) Ze względu na duże różnice wielkości portów, przy ograniczaniu liczby usługodawców usług portowych należy***

*także uwzględnić zdolność ekonomiczną i ilość miejsca dostępnego dla operacji na wodzie. Ponadto należy także umożliwić ograniczenie dostępu do rynku, aby zapewnić bezpieczne i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy uwzględnić ograniczenia związane z powierzchnią obszaru wodnego w porcie i jego potencjał rynkowy. W mniejszych portach może nie być wystarczająco pracy dla kilku dostawców. Inną możliwą przyczyną ograniczenia liczby dostawców musi być bezpieczeństwo i troska o środowisko, aby zagwarantować płynną działalność portów.*

### **Poprawka 9**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

---

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Procedura selekcji określona w dyrektywie w sprawie udzielania koncesji powinna być stosowana wyłącznie w przypadku udzielenia zamówień w formie koncesji. W przypadku innych rodzajów umów procedura selekcji powinna być zgodna z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.*

## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

*Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem powinien móc podjąć decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej, aby umożliwić utrzymanie istniejących praktyk w przyszłości. Dodatkowo obowiązki świadczenia usługi publicznej powinny być możliwe, aby zagwarantować bezpieczne i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.*

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

*Tekst proponowany przez Komisję*

(18) **Właściwe** organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub **bezpośredniego** powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty

*Poprawka*

(18) **Podmiot zarządzający portem lub właściwe** organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej lub powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty

zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać kontroli *ze strony niezależnego organu nadzorującego*.

zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach *morskich* TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim przychyliły się do takiego wyboru, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać *niezależnej* kontroli.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem lub właściwe organy powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji danej usługi. Aby uniknąć jakichkolwiek niejasności, sprawozdawca zmienił także wszystkie odniesienia do „portów transeuropejskiej sieci transportowej” na odniesienia do „portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej”, co odpowiada właściwemu zakresowi niniejszego rozporządzenia.*

#### **Poprawka 12**

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

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie *ma* wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o

##### *Poprawka*

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie *powinno mieć* wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli zawarcie umowy o

świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien **mieć możliwość wymagania** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

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

świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien **wymagać** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowniczych w przypadku przejścia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów<sup>11</sup>.

---

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W odniesieniu do przeniesienia personelu, państwa członkowskie powinny mieć obowiązek zagwarantowania pracownikom praw, które przysługiwałyby im w przypadku przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.*

### **Poprawka 13**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) Zgodnie z rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nr A.960, każdy obszar pilotażowy wymaga wysoce specjalistycznego doświadczenia i lokalnej wiedzy ze strony pilota. Uwzględniając fakt, że IMO uznaje stosowność regionalnej lub lokalnej administracji pilotażu, pilotaż powinien być wyłączony z zakresu przepisów dotyczących dostępu do rynku zawartych w rozdziale II niniejszego rozporządzenia.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Pilotaż powinien być wyłączony z rozdziału o dostępie do rynku, ponieważ jest to usługa*

*niezwykle istotna dla bezpieczeństwa żeglugi. W rezolucji nr A.960 IMO uznało istotną rolę pilotów morskich w zakresie wspierania bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Ponadto IMO nie zamierza włączyć się w certyfikację lub licencjonowanie pilotów lub w systemy pilotażu stosowane w różnych krajach, dlatego wydaje się bezzasadne, aby włączyła się w to Unia.*

## **Poprawka 14**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 22**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(22) Należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia odrębnych rachunków dla działalności prowadzonej w ramach jego własności jako podmiotu zarządzającego portem oraz dla działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych, w celu zapewnienia równych warunków działania, przejrzystości w przyznawaniu i wykorzystaniu środków publicznych oraz uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.

*Poprawka*

(22) Należy nałożyć na podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, w przypadku gdy występuje on także w charakterze dostawcy usług, obowiązek prowadzenia odrębnych rachunków dla działalności ***finansowanej ze środków publicznych i*** prowadzonej w ramach jego własności jako podmiotu zarządzającego portem oraz dla działalności, która jest realizowana na zasadach konkurencyjnych, w celu zapewnienia równych warunków działania, przejrzystości w przyznawaniu i wykorzystaniu środków publicznych oraz uniknięcia zakłóceń w funkcjonowaniu rynku. W każdym przypadku należy zapewnić zgodność z zasadami pomocy państwa.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Odrębne rachunki powinny być ograniczone do konkretnych działań/inwestycji finansowanych ze środków publicznych w odniesieniu do innych usług. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wprowadzać obowiązku prowadzenia odrębnych rachunków dla każdej z poszczególnych usług, w przypadku gdy port otrzymuje środki publiczne tylko w jednej określonej dziedzinie.*

## **Poprawka 15**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Motyw 22 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22a) Porty morskie o obrotach poniżej progu określonego w dyrektywie 2006/111/WE powinny spełniać wymogi dotyczące przejrzystości określone w art. 12 niniejszego rozporządzenia w proporcjonalny sposób, bez konieczności ponoszenia nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Małe porty powinny mieć tylko obowiązek stosowania przepisów dotyczących przejrzystości proporcjonalnie do obciążenia administracyjnego. Próg powinien być zgodny z dyrektywą Komisji 2006/111/WE w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw.*

## **Poprawka 16**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(22b) Komisja powinna wyjaśnić pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, z uwzględnieniem niekomercyjnego charakteru infrastruktury dostępu publicznego i infrastruktury obronnej. Obejmuje to infrastrukturę dostępu połączeń kolejowych i drogowych do krajowego systemu transportu, infrastrukturę niezbędną dla obiektów w obszarze portu, a także całą infrastrukturę umożliwiającą dostęp do obszaru portu, w tym dostęp morski, kanały żeglugowe i instalacje obronne. Te rodzaje infrastruktury powinny być dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników na jednakowych i niedyskryminujących warunkach i powinny podlegać***



*Uzasadnienie*

*Aby stworzyć portom równe warunki, konieczne są jasne przepisy dotyczące pomocy państwa. Komisja nowelizuje obecnie wytyczne dotyczące pomocy państwa i powinna uwzględnić specyfikę infrastruktury portowej.*

**Poprawka 17**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Motyw 23**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

*Uzasadnienie*

*Zakres art. 13 musi być bardziej precyzyjny. Opłaty nie powinny być nieproporcjonalne w stosunku do wartości świadczonej usługi.*

## Poprawka 18

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 24

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

(24) *Rola podmiotu zarządzającego portem polega między innymi na ułatwieniu handlu i na pośredniczeniu między przemysłem regionalnym i przedsiębiorstwami transportowymi. Z związku z tym, aby zwiększyć wydajność*, każdy indywidualny port powinien ustalać *opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej* w przejrzysty i niezależny sposób, zgodnie z własną strategią handlowo-inwestycyjną.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Należy podkreślić zmieniającą się rolę podmiotu zarządzającego portem przy powoływaniu się na konieczność niezależnego określania opłat. Port musi mieć pewien poziom niezależności przy realizacji określonego profilu handlowego, budując związek z regionalną gospodarką, aby przyciągnąć więcej danego rodzaju ruchu niż inni itp.*

## Poprawka 19

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 25

*Tekst proponowany przez Komisję*

(25) Należy dopuścić możliwość różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury *w celu promowania żeglugi morskiej* bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony

*Poprawka*

(25) Należy dopuścić możliwość różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury *portu jako ważnego narzędzia dla podmiotu zarządzającego portem. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portu mogą być zróżnicowane na przykład, aby promować żeglugę morską* bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie

środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności **poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego** na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności **pomagając zmniejszyć wpływ wywierany** na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*To nowe brzmienie pozwoli podmiotom zarządzającym portem na większą elastyczność przy strategicznym opracowywaniu, a następnie realizowaniu ich strategii gospodarczej.*

### **Poprawka 20**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Artykuł 17 powinien w większym stopniu skupiać się na zadaniu rozpatrywania skarg i rozstrzygania sporów niż na tworzeniu mechanizmu niezależnego nadzoru. Zamiast przewidywać jeden organ na państwo członkowskie, niezależny nadzór (bez względu na formę) powinien być zapewniony przez państwo członkowskie.*

## Poprawka 21

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

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

Or. en

*Uzasadnienie*

*Wystarczy przewidzieć współpracę w zakresie sporów i skarg transgranicznych (art. 17 ust. 4).*

## Poprawka 22

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

*Tekst proponowany przez Komisję*

(29) W celu **uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia** spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii **oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu,** należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, **paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za**

*Poprawka*

(29) W celu **zwiększenia** spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków **i paliw. Przy przyjmowaniu takich aktów delegowanych Komisja powinna uwzględniać indeks norm emisji dla statków (Environmental Ship Index, ESI) i postępy osiągnięte przez światową inicjatywę portów na rzecz klimatu (World Ports Climate Initiative, WPCI). Powyższe klasyfikacje powinny służyć jedynie za podstawę umożliwiającą zróżnicowanie opłat za korzystanie z infrastruktury portu i nie powinny wpływać na prawo podmiotu zarządzającego portem do niezależnego**

korzystanie z infrastruktury *portowej*.  
**Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.** Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednocześnie, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

**określania poziomu tych opłat, zgodnie z obowiązującymi przepisami.**

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych powinno być ściśle ograniczone. Wspólne klasyfikacje statków i paliw powinny być przyjęte zgodnie z normami międzynarodowymi. O rodzajach operacji, w odniesieniu do których można zróżnicować opłaty, powinien decydować port, podobnie jak o określeniu opłat.*

### **Poprawka 23**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

**skreślony**

---

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

Or. en

## Uzasadnienie

*Poprawka jest zgodna z poprawką do art. 18.*

### Poprawka 24

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

(31) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie modernizacji usług portowych oraz odpowiednie ramy dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie ze względu na europejski wymiar, międzynarodowy i transgraniczny charakter portu i powiązanej działalności morskiej i mogą w związku z tym, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

##### *Poprawka*

(31) Ponieważ cele niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie modernizacji usług portowych oraz odpowiednie ramy dla przyciągania niezbędnych inwestycji we wszystkich portach **morskich** transeuropejskiej sieci transportowej, nie mogą być w wystarczającym stopniu osiągnięte przez państwa członkowskie ze względu na europejski wymiar **oraz** międzynarodowy i transgraniczny charakter portu i powiązanej działalności morskiej i mogą w związku z tym, z uwagi na potrzebę zapewnienia równych warunków działania w Europie, zostać w większym stopniu osiągnięte na poziomie unijnym, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną we wspomnianym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.

Or. en

## Uzasadnienie

*Aby uniknąć jakichkolwiek niejasności, sprawozdawca zmienił wszystkie odniesienia do „portów transeuropejskiej sieci transportowej” na odniesienia do „portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej”, co odpowiada właściwemu zakresowi niniejszego rozporządzenia. Należy zauważyć, że państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o jego stosowaniu do innych portów, niekoniecznie objętych wytycznymi TEN-T, na zasadzie dobrowolności.*

## Poprawka 25

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**c) pogłębianie;**

**skreślona**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Pogłębianie nie stanowi usługi portowej oferowanej użytkownikom. Jest to raczej zadanie z zakresu utrzymania infrastruktury portu, aby był on stale dostępny, co leży w gestii podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu. Dlatego niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do usług pogłębiania. (Usługa porównywalna do lodolamania, które nie jest uwzględnione).*

## Poprawka 26

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Usługi przeładunkowe powinny obejmować „mocowanie” (unieruchamianie kontenerów na pokładzie statków).*

## Poprawka 27

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

*skreślony*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Pogłębianie nie stanowi usługi portowej oferowanej użytkownikom. Jest to raczej zadanie z zakresu utrzymania infrastruktury portu, aby był on stale dostępny, co leży w gestii podmiotu zarządzającego portem lub właściwego organu. Dlatego niniejsze rozporządzenie nie powinno mieć zastosowania do usług pogłębiania. (Usługa porównywalna do lodolamania, które nie jest uwzględnione).*

## Poprawka 28

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

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

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



*porcie;*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Administrowanie i zarządzanie ruchem portowym powinno następować po wyrażeniu „w stosownych przypadkach,” ponieważ nie jest to obowiązkiem władz portowych w każdym państwie członkowskim.*

**Poprawka 29**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

6. „cumowanie” oznacza **mocowanie** statku **za pomocą lin cumowniczych do kei lub nadbrzeża, aby go unieruchomić, umożliwiając bezpieczne zapokładowanie pasażerów i innych osób, załadunek towarów lub ładunku na statek lub ich wypokładowanie i wyładowanie ze statku;**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Cumowanie powinno być zawężone do komercyjnego cumowania w porcie przy kei lub nadbrzeżu, ponieważ drogi dostępne mogą nie być administrowane przez porty, i na przykład cumowanie w służbie nie stanowi cumowania komercyjnego.*

**Poprawka 30**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają

*Poprawka*

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają

statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;

statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, **w którym takie drogi wodne podlegają administracji i zarządowi samego portu**, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Drogi wodne umożliwiające dostęp do portu powinny być uwzględnione w opłatach jedynie wówczas, gdy podlegają faktycznej administracji i zarządowi danego portu.*

### **Poprawka 31**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 12**

*Tekst proponowany przez Komisję*

12. „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalne i prawnie wiążące porozumienie między dostawcą usług portowych a właściwym organem, **zgodnie z którym organ ten wyznacza** dostawcę usług portowych do świadczenia usług portowych w drodze procedury ograniczającej liczbę dostawców usług portowych;

*Poprawka*

12. „umowa o świadczenie usługi portowej” oznacza formalne i prawnie wiążące porozumienie między dostawcą usług portowych a **podmiotem zarządzającym portem lub** właściwym organem, **gdzie podmiot zarządzający lub właściwy organ wyznaczają** dostawcę usług portowych do świadczenia usług portowych w drodze procedury ograniczającej liczbę dostawców usług portowych;

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Porozumienie może być również zawarte między podmiotem zarządzającym portem a dostawcą usług (podmiot zarządzający portem powinien mieć prawo do ograniczenia liczby dostawców usług zgodnie z art. 6).*

### **Poprawka 32**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 16**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

16. „port morski” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajdują się takie obiekty i urządzenia, które pozwalają **głównie** na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, **magazynowanie** towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów **i innych osób;**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Należy skreślić ostatnią część w brzmieniu „a także każdą inną infrastrukturę niezbędną dla przedsiębiorstw transportowych w obszarze portu”, ponieważ jest bardzo wieloznaczna i nie stanowi dodatkowego wyjaśnienia definicji.*

### **Poprawka 33**

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

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**da) zgodności z krajowymi normami socjalnymi.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Lista kryteriów dotyczących minimalnych wymogów jest wyczerpująca. Obok kwalifikacji zawodowych, przy wyborze usługodawcy należy również uwzględnić aspekty bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska.*

### **Poprawka 34**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 4 – ustęp 5**

*Tekst proponowany przez Komisję*

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

*Poprawka*

5. W przypadkach przewidzianych w ust. 1, minimalne wymogi, o których mowa w ust. 2, a także procedura przyznawania prawa do świadczenia usług portowych zgodnie z tymi wymogami, są publikowane przez podmiot zarządzający portem do dnia 1 lipca **2018** r. albo, w **przypadku** minimalnych wymogów mających zastosowanie po tej dacie, co najmniej trzy miesiące przed datą, od której wymogi te zaczną obowiązywać. Dostawcy usług portowych są informowani z wyprzedzeniem o wszelkich zmianach dotyczących kryteriów i procedury.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Rozporządzenie najprawdopodobniej nie wejdzie w życie przed 2014-2015 r. Dlatego w art. 25 należy zmienić datę, od której rozporządzenie będzie obowiązywać, na 2018 r. (zamiast 2015 r.), aby państwa członkowskie dokonały niezbędnych zmian. Dla spójności wszystkie odnośne daty zostały zmienione z 2015 na 2018 r.*

**Poprawka 35**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia**  
**Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a**

*Tekst proponowany przez Komisję*

a) niedobór lub zastrzeżone użytkowanie gruntu, pod warunkiem że podmiot zarządzający potrafi wykazać, że grunt stanowi istotne urządzenie portowe dla świadczenia **usługi portowej** oraz że ograniczenie jest zgodne z formalnym planem rozwoju portu, uzgodnionym przez podmiot zarządzający portem oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie inne właściwe organy publiczne zgodnie z przepisami krajowymi;

*Poprawka*

a) niedobór lub zastrzeżone użytkowanie gruntu, pod warunkiem że podmiot zarządzający potrafi wykazać, że grunt stanowi istotne urządzenie portowe **o kluczowym znaczeniu** dla świadczenia **usług portowych** oraz że ograniczenie jest, **w stosownych przypadkach**, zgodne z formalnym planem rozwoju portu, uzgodnionym przez podmiot zarządzający portem oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie inne właściwe organy publiczne zgodnie z **odnośnymi** przepisami krajowymi;

*Uzasadnienie*

*Nie każdy port pracuje z formalnym planem rozwoju, a jeżeli posiada plany, to nie zawsze zawierają one odniesienie do maksymalnej liczby usługodawców dla danej przestrzeni.*

**Poprawka 36**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***aa) niedobór powierzchni od strony wody,  
gdzie stanowi to zasadniczy element  
zdolności do świadczenia danej usługi  
portowej w bezpieczny i wydajny sposób;***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Należy dodać niedobór powierzchni od strony wody jako przyczynę ograniczenia liczby usługodawców, ponieważ potrzebują oni wystarczającej powierzchni do operacji na wodzie, aby bezpiecznie ją prowadzić.*

**Poprawka 37**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a b (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ab) szczególne ograniczenia rynkowe  
wynikające ze zdolności ekonomicznej  
portu;***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Oprócz ograniczeń związanych z powierzchnią, należy uwzględnić wielkość portu i jego zdolność rynkową (ilość zawinięć). W mniejszych portach może nie być wystarczająco pracy dla kilku usługodawców.*

## Poprawka 38

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a c (nowa)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ac) potrzeba zapewnienia bezpiecznego i zrównoważonego dla środowiska funkcjonowania portu;***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Inną ewentualną przyczyną ograniczenia liczby usługodawców musi być kwestia bezpieczeństwa i ochrony środowiska, aby zapewnić sprawne działanie portu.*

## Poprawka 39

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, państwo członkowskie może powierzyć podjęcie decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem. Jeżeli państwo członkowskie nie powierza podjęcia decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych takiemu organowi, liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa.

4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, państwo członkowskie może powierzyć podjęcie decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych organowi, który jest niezależny od podmiotu zarządzającego portem. Jeżeli państwo członkowskie nie powierza podjęcia decyzji ograniczającej liczbę dostawców usług portowych takiemu organowi, liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa, ***nie naruszając postanowień ust. 1.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Liczba dostawców nie może być mniejsza niż dwa, chyba że ograniczenie do jednego*

*dostawcy jest uzasadnione którąkolwiek przyczyną wymienioną w art. 6.*

## **Poprawka 40**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 1 a (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***1a. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ podaje wszystkim zainteresowanym stronom informacje dotyczące planowanej organizacji procedury selekcji i orientacyjny termin zakończenia procedury, a także wszelkie zmiany takiej procedury lub terminu.***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Aby zapewnić przejrzystość i niedyskryminujący charakter procedury selekcji, wszystkie zainteresowane strony muszą otrzymywać niezbędne informacje.*

## **Poprawka 41**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2. Jeżeli szacunkowa wartość usługi portowej przekracza próg określony w ust. 3, zastosowanie mają przepisy dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia, gwarancje proceduralne oraz maksymalny czas trwania koncesji określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji].***

***skreślony***

Or. en

*Uzasadnienie*

*Procedura selekcji określona w dyrektywie w sprawie udzielania koncesji powinna mieć zastosowanie tylko w przypadku koncesji. W przypadku innych rodzajów umów procedura selekcji powinna być zgodna z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.*

## Poprawka 42

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3. Próg oraz metoda określania wartości usługi portowej wynikają z odpowiednich i mających zastosowanie przepisów dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji].** **skreślony**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Procedura selekcji określona w dyrektywie w sprawie udzielania koncesji powinna mieć zastosowanie tylko w przypadku koncesji. W przypadku innych rodzajów umów procedura selekcji powinna być zgodna z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.*

## Poprawka 43

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 4 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**4a. Należy ograniczyć okres obowiązywania umowy o świadczenie usługi portowej. Podmiot zarządzający portem lub w stosownym przypadku właściwy organ określają okres obowiązywania na podstawie usługi, której dotyczy umowa. Obliczenie obejmuje zarówno wstępne inwestycje i inwestycje w czasie obowiązywania umowy.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Okres obowiązywania umów powinien być proporcjonalny do szacowanych inwestycji.*



## Poprawka 44

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**5. Do celów niniejszego rozporządzenia, istotna modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usługi portowej w okresie jej obowiązywania w rozumieniu dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji] jest uznawana za nową umowę o świadczenie usługi portowej oraz wymaga przeprowadzenia nowego postępowania, o którym mowa w ust. 2.**

**skreślony**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Procedura selekcji określona w dyrektywie w sprawie udzielania koncesji powinna mieć zastosowanie tylko w przypadku koncesji. W przypadku innych rodzajów umów procedura selekcji powinna być zgodna z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.*

## Poprawka 45

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**6. Ustępy 1-5 niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9.**

**6. Ustępy 1-4a niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9 *ust. 1*.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Szczegółowe ustępy nie powinny mieć zastosowania do usług świadczonych przez operatora wewnętrznego w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.*

## Poprawka 46

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7 – ustęp 7

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. *Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla* dyrektywy .../... [w sprawie udzielania *koncesji*<sup>15</sup>, dyrektywy .../... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności *publicznej*<sup>16</sup> oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień *publicznych*<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji (COM(2011) 0897 final)

<sup>16</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (COM/2011/0895 final)

<sup>17</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień publicznych (COM/2011/0896 final)

*Poprawka*

7. *Przepisy* dyrektywy .../... [w sprawie udzielania *koncesji*<sup>15</sup> *mają zastosowanie w przypadku gdy umowy o świadczenie usług portowych mają formę koncesji na usługi w rozumieniu tej* dyrektywy. *Niniejsze rozporządzenie nie narusza przepisów* dyrektywy .../... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności *publicznej*<sup>16</sup> oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień *publicznych*<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji (COM(2011) 0897 final)

<sup>16</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (COM/2011/0895 final)

<sup>17</sup> Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień publicznych (COM/2011/0896 final)

Or. en

*Uzasadnienie*

*Procedura selekcji określona w dyrektywie w sprawie udzielania koncesji powinna mieć zastosowanie tylko w przypadku koncesji. W przypadku innych rodzajów umów procedura selekcji powinna być zgodna z zasadami określonymi w niniejszym rozporządzeniu lub w innych odnośnych przepisach.*

**Poprawka 47**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 8 – ustęp 1 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. *Państwa członkowskie* mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców obowiązków świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług

PE521.596v02-00

*Poprawka*

1. *Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ* mogą podejmować decyzje o nałożeniu na dostawców obowiązków świadczenia usługi publicznej

PR\1009294PL.doc

34/60

portowych, aby zagwarantować:

w odniesieniu do usług portowych, aby zagwarantować:

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinni mieć prawo do podejmowania decyzji o nałożeniu obowiązku świadczenia usługi publicznej, aby umożliwić utrzymanie istniejących praktyk w przyszłości.*

#### **Poprawka 48**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 1 – litera c a (nowa)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ca) bezpieczeństwo i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Obowiązki świadczenia usługi publicznej powinny być możliwe, aby zapewnić bezpieczne i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.*

#### **Poprawka 49**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp -1 (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***-1. Podmiot zarządzający portem lub sam właściwy organ, lub odrębny prawnie podmiot, nad którym sprawuje on kontrolę podobnie jak nad własnymi służbami, może świadczyć usługę portową bez żadnych ograniczeń, pod warunkiem że przepisy rozdziału II niniejszego rozporządzenia mają takie same zastosowanie do wszystkich operatorów świadczących daną usługę. W takich przypadkach dostawcę usługi portowej uznaje się, do celów niniejszego rozporządzenia, za operatora***

*wewnętrznego.*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji danej usługi portowej, na takich samych warunkach jak inni usługodawcy.*

**Poprawka 50**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 9 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. b), właściwy organ może postanowić, że będzie samodzielnie świadczyć usługę portową w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej albo że powierzy tego rodzaju obowiązek odrębnej prawnie jednostce, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami. ***W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.***

*Poprawka*

1. W przypadkach przewidzianych w art. 6 ust. 1 lit. b), ***podmiot zarządzający portem lub*** właściwy organ może postanowić, że będzie samodzielnie świadczyć usługę portową w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej albo że powierzy tego rodzaju obowiązek odrębnej prawnie jednostce, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami.

Or. en

*Uzasadnienie*

*W wielu państwach członkowskich podmiot zarządzający portem ma prawo decydowania w sprawie obowiązków świadczenia usługi publicznej.*

**Poprawka 51**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 9 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. ***Uznaje się, że*** właściwy organ ***sprawuje*** nad odrębną prawnie jednostką kontrolę ***podobną*** do kontroli, jaką sprawuje nad

*Poprawka*

2. ***Podmiot zarządzający portem lub*** właściwy organ ***należy uznać za*** ***sprawujący kontrolę*** nad odrębną prawnie

własnymi służbami, wyłącznie jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje *kontrolowanej* jednostki prawnej.

jednostką *podobnie* do kontroli, jaką sprawuje *on* nad własnymi służbami, wyłącznie jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje *danej* jednostki prawnej.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W wielu państwach członkowskich podmiot zarządzający portem ma prawo decydowania w sprawie obowiązków świadczenia usługi publicznej.*

### **Poprawka 52**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. *Operator* wewnętrzny *ogranicza się do realizacji powierzonych usługi portowej* wyłącznie w porcie (-tach), w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia usługi *portowej*.

*Poprawka*

3. *W przypadkach określonych w art. 6 ust. 1 lit. b) operator* wewnętrzny *może świadczyć powierzoną usługę portową* wyłącznie w porcie (-tach), w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie świadczenia *tej* usługi.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Poprawka ta uwzględnia zmieniony opis operatora wewnętrznego.*

### **Poprawka 53**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem *może wymagać*, aby wyznaczony dostawca usług portowych powołany zgodnie z procedurą

*Poprawka*

2. Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, podmiot zarządzający portem *wymaga*, aby wyznaczony dostawca usług portowych powołany zgodnie z procedurą

ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedzialego dostawcę usług portowych prawa, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedzialego dostawcę usług portowych prawa, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W odniesieniu do przeniesienia personelu, państwa członkowskie powinny mieć obowiązek zagwarantowania pracownikom praw, które przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.*

### **Poprawka 54**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejszy rozdział oraz przepisy przejściowe zawarte w art. 24 nie mają zastosowania do usług przeładunkowych *i* usług pasażerskich.

##### *Poprawka*

Niniejszy rozdział oraz przepisy przejściowe zawarte w art. 24 nie mają zastosowania do usług przeładunkowych, usług pasażerskich *i pilotażu*.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Pilotaż powinien być wyłączony z rozdziału o dostępie do rynku, ponieważ jest to usługa niezwykle istotna dla bezpieczeństwa żeglugi. W rezolucji nr A.960 IMO uznano istotną rolę pilotów morskich w zakresie wspierania bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska morskiego. Ponadto IMO nie zamierza włączać się w certyfikację lub licencjonowanie pilotów lub w systemy pilotażu stosowane w różnych krajach, dlatego wydaje się bezzasadne, aby włączała się w to Unia.*

### **Poprawka 55**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 – wprowadzenie**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, świadczy usługę portową samodzielnie, musi on prowadzić rachunkowość dla **poszczególnych rodzajów** działalności **dotyczących usług portowych** odrębnie od rachunkowości związanej z innymi rodzajami działalności, w taki sposób aby:

*Poprawka*

2. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem, który otrzymuje środki publiczne, świadczy usługę portową samodzielnie, musi on prowadzić rachunkowość dla **danej** działalności **lub inwestycji finansowanej ze środków publicznych** odrębnie od rachunkowości związanej z innymi rodzajami działalności, w taki sposób aby:

Or. en

*Uzasadnienie*

*Odrębne rachunki powinny być ograniczone do konkretnych działań/inwestycji finansowanych ze środków publicznych w odniesieniu do innych usług. Niniejsze rozporządzenie nie powinno wprowadzać obowiązku prowadzenia odrębnych rachunków dla każdej z poszczególnych usług, w przypadku gdy port otrzymuje środki publiczne tylko w jednej określonej dziedzinie.*

**Poprawka 56**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 12 – ustęp 4**

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. Podmiot zarządzający portem przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, do dyspozycji Komisji i **właściwego niezależnego organu nadzorującego, o którym mowa w art. 17**, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.

*Poprawka*

4. Podmiot zarządzający portem przechowuje informacje dotyczące stosunków finansowych, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, do dyspozycji Komisji i organu **wyznaczonego zgodnie z art. 17**, przez pięć lat od zakończenia roku budżetowego, którego dotyczą dane informacje.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Aby uniknąć niejasności, należy uwzględnić nowe brzmienie art. 17.*

## Poprawka 57

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. **Podmiot** zarządzający portem udostępnia Komisji i **właściwemu niezależnemu** organowi **nadzorującemu, na wniosek**, wszelkie dodatkowe informacje, które instytucje te uznają za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Informacje są przekazywane w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku.

*Poprawka*

5. **W przypadku formalnej skargi i na żądanie podmiot** zarządzający portem udostępnia Komisji i organowi **wyznaczonemu zgodnie z art. 17**, wszelkie dodatkowe informacje, które instytucje te uznają za niezbędne dla dokonania kompleksowej analizy przedstawionych danych oraz oceny zgodności z niniejszym rozporządzeniem. Informacje są przekazywane w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Aby uniknąć niejasności, należy uwzględnić nowe brzmienie art. 17. Wspomniane informacje powinny być udostępniane jedynie w przypadku formalnej skargi i na żądanie.*

## Poprawka 58

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego, o którym mowa w art. 9, oraz opłaty pobierane przez dostawców **usług portowych, w przypadku ograniczenia liczby dostawców, którzy nie zostali wyznaczeni na podstawie otwartych, przejrzystych i niedyskryminujących procedur**, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminujący. Opłaty te odzwierciedlają warunki na konkurencyjnym rynku właściwym i nie mogą być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonej usługi.

*Poprawka*

1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego, o którym mowa w art. 9 **ust. 1**, oraz opłaty pobierane przez dostawców **usługi portowej zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b)**, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminujący. Opłaty te odzwierciedlają, **w miarę możliwości**, warunki na konkurencyjnym rynku właściwym i nie mogą być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonej usługi.



*Uzasadnienie*

*Zakres art. 13 musi być bardziej precyzyjny. Kryteria przewidujące, że opłaty odzwierciedlają konkurencyjny rynek właściwy, powinny jedynie być jedną z możliwości, a nie obowiązkiem, lecz nie powinny być nieproporcjonalne w stosunku do wartości świadczonej usługi.*

**Poprawka 59**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 13 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. **Dostawca** usług portowych udostępnia **właściwemu niezależnemu** organowi **nadzorującemu, o którym mowa w art. 17, na wniosek**, informacje dotyczące elementów stanowiących podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1 niniejszego artykułu. Informacje te muszą obejmować metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat portowych w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty z tytułu usług portowych.

*Poprawka*

3. **W przypadku formalnej skargi i na żądanie dostawca** usług portowych udostępnia organowi **wyznaczonemu zgodnie z art. 17** informacje dotyczące elementów stanowiących podstawę dla określenia struktury i poziomu opłat z tytułu usług portowych, które wchodzą w zakres stosowania ust. 1 niniejszego artykułu. Informacje te muszą obejmować metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat portowych w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty z tytułu usług portowych.

*Uzasadnienie*

*Wspomniane informacje powinny być udostępniane jedynie w przypadku formalnej skargi i na żądanie.*

**Poprawka 60**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 14 – ustęp 3**

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. Aby wzmocnić efektywność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, podmiot zarządzający

*Poprawka*

3. Aby wzmocnić efektywność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, podmiot zarządzający

portem określa w niezależny sposób strukturę i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, zgodnie z własną strategią handlową i planem inwestycyjnym, **odzwierciedlając konkurencyjne warunki rynku właściwego**, oraz zgodnie z zasadami pomocy państwa.

portem określa w niezależny sposób strukturę i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, zgodnie z własną strategią handlową i planem inwestycyjnym oraz zgodnie z zasadami pomocy państwa **i konkurencji**.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy przestrzegać przepisów dotyczących pomocy państwa i konkurencji, zostawiając miejsce na negocjacje handlowe.*

### **Poprawka 61**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od praktyk handlowych związanych z częstymi użytkownikami bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące oraz muszą **w należyty sposób uwzględniać reguły** konkurencji. **Wynikające z powyższego zróżnicowanie opłat musi być w szczególności dostępne dla wszystkich odpowiednich użytkowników usług portowych na równych warunkach.**

##### *Poprawka*

4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od **strategii gospodarczej portu i** praktyk handlowych, związanych **między innymi** z częstymi użytkownikami bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące oraz muszą **być zgodne z przepisami dotyczącymi pomocy państwa i** konkurencji.

Or. en

## Uzasadnienie

*Należy przyznać podmiotowi zarządzającemu portem większą elastyczność w zakresie określania opłat zgodnie z własną strategią biznesową i praktykami handlowymi, nie ograniczając ich wyłącznie do częstych użytkowników.*

### Poprawka 62

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania w razie konieczności, zgodnie z procedurą określoną w art. 21, aktów delegowanych dotyczących wspólnych klasyfikacji statków, paliw **i rodzajów operacji**, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, **oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.**

*Poprawka*

5. Komisja jest uprawniona do przyjmowania w razie konieczności, zgodnie z procedurą określoną w art. 21, aktów delegowanych dotyczących wspólnych klasyfikacji statków **i** paliw, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury.

Or. en

## Uzasadnienie

*Uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych powinno być ściśle ograniczone. Wspólne klasyfikacje statków i paliw powinny być przyjęte zgodnie z normami międzynarodowymi. O rodzajach operacji, w odniesieniu do których można zróżnicować opłaty, powinien decydować port, podobnie jak o określeniu opłat.*

### Poprawka 63

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. Podmiot zarządzający portem informuje użytkowników portu oraz przedstawicieli lub stowarzyszenia użytkowników portu o strukturze i kryteriach stosowanych do określenia kwot opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, **w tym o całkowitych kosztach i przychodach**

*Poprawka*

6. Podmiot zarządzający portem informuje użytkowników portu oraz przedstawicieli lub stowarzyszenia użytkowników portu o strukturze i kryteriach stosowanych do określenia kwot opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Informuje on użytkowników infrastruktury portowej, z

*stanowiących podstawę dla ustalenia struktury i poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury portowej.* Informuje on użytkowników infrastruktury portowej, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, o wszelkich zmianach w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury portowej bądź w strukturze lub kryteriach stosowanych w celu określenia tych opłat.

co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, o wszelkich zmianach w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury portowej bądź w strukturze lub kryteriach stosowanych w celu określenia tych opłat.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ważne, aby zmniejszyć obciążenie administracyjne i zachować strategię handlową portu.*

### **Poprawka 64**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. **Podmiot** zarządzający portem udostępnia **właściwemu niezależnemu** organowi **nadzorującemu, o którym mowa** w art. 17, **na wniosek**, informacje określone w ust. 4 oraz szczegółowe koszty i przychody stanowiące podstawę dla określenia struktury i poziomu opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.

*Poprawka*

7. **W przypadku formalnej skargi i na żądanie podmiot** zarządzający portem udostępnia organowi **wyznaczonemu zgodnie** z art. 17 informacje określone w ust. 4 oraz szczegółowe koszty i przychody stanowiące podstawę dla określenia struktury i poziomu opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Aby uniknąć niejasności, należy uwzględnić nowe brzmienie art. 17. Wspomniane informacje powinny być udostępniane jedynie w przypadku formalnej skargi i na żądanie.*

## Poprawka 65

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Podmiot zarządzający portem **ustanawia** komitet przedstawicieli operatorów statków, właścicieli ładunków lub innych użytkowników portu, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury lub opłaty z tytułu usługi portowej albo obu tych opłat. **Komitet ten nosi nazwę: „komitet doradczy użytkowników portu”.**

*Poprawka*

1. Podmiot zarządzający portem **zapewnia istnienie odpowiedniego mechanizmu konsultacji. W tym celu może on utworzyć komitet doradczy użytkowników portu składający się z przedstawicieli operatorów statków, właścicieli ładunków lub innych użytkowników portu, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej lub opłaty z tytułu usługi portowej albo obu tych opłat, lub zapewnić konsultacje poprzez organy o innym składzie utworzone już w porcie, pod warunkiem że właściwe konsultacje są przeprowadzane ze wszystkimi użytkownikami.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Należy zapewnić odpowiednie konsultacje z użytkownikami, lecz to port powinien decydować o tym, czy przeprowadzić je za pośrednictwem komitetu użytkowników portu czy w drodze innych rozwiązań.*

## Poprawka 66

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Podmiot zarządzający portem **konsultuje się corocznie, przed ustaleniem** opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, z **komitetem doradczym użytkowników** portu w **sprawie struktury i** poziomu takich opłat. Dostawcy usług portowych, o których mowa w art. 6 i 9, konsultują się corocznie, przed ustaleniem opłat z tytułu usług portowych, z **komitetem doradczym**

*Poprawka*

2. Podmiot zarządzający portem **odpowiednio informuje użytkowników portu o strukturze i kryteriach stosowanych do określenia** opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. **Konsultuje się on z użytkownikami** portu w **przypadku znacznych zmian opłat za korzystanie z infrastruktury portowej przed określeniem** poziomu takich opłat.

**użytkowników portu** w sprawie struktury i poziomu takich opłat. Podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiednie zaplecze na potrzeby takich konsultacji i jest informowany o ich wynikach przez dostawców usług portowych.

Dostawcy usług portowych, o których mowa w art. 6 i 9, konsultują się z **użytkownikami portu** corocznie i przed ustaleniem opłat z tytułu usług portowych w sprawie struktury i poziomu takich opłat. Podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiednie zaplecze na potrzeby takich konsultacji i jest informowany o ich wynikach przez dostawców usług portowych.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*W odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, użytkownicy powinni być jedynie informowani o strukturze opłat, a w przypadku znacznych zmian należy przeprowadzić z nimi konsultacje.*

#### **Poprawka 67**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – nagłówek**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

Niezależny **organ nadzorujący**

Niezależny **nadzór**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Artykuł ten powinien w większym stopniu skupiać się na zadaniu niż na tworzeniu mechanizmu niezależnego nadzoru.*

#### **Poprawka 68**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 1**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

1. Państwa członkowskie zapewniają, **aby niezależny organ nadzorujący monitorował i nadzorował stosowanie** niniejszego rozporządzenia **we** wszystkich **portach** morskich objętych niniejszym

1. Państwa członkowskie zapewniają **istnienie skutecznych mechanizmów rozpatrywania skarg wynikających ze stosowania** niniejszego rozporządzenia **dla** wszystkich **portów** morskich objętych

rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego.

niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego. ***W tym celu państwa członkowskie wyznaczają jeden lub kilka organów do rozpatrywania różnych rodzajów skarg lub skarg obejmujących różne obszary geograficzne.***

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Należy wyjaśnić, że państwa członkowskie mogą mieć kilka organów niezależnego nadzoru oraz że nadzór powinien skupiać się na rozpatrywaniu skarg.*

### **Poprawka 69**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Niezależny ***organ nadzorujący*** musi być prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie działań nadzorujących i monitorujących w związku z niniejszym rozporządzeniem oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny ***organ nadzorujący wykonuje swoje uprawnienia w sposób*** bezstronny i przejrzysty oraz ***z należyтым poszanowaniem*** prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.

*Poprawka*

2. Niezależny ***nadzór*** musi być ***prowadzony w taki sposób, aby był*** prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem i dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie działań nadzorujących i monitorujących w związku z niniejszym rozporządzeniem oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny ***nadzór musi być*** bezstronny i przejrzysty oraz ***musi przestrzegać*** prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Ustęp ten powinien w większym stopniu skupiać się na zadaniu niż na tworzeniu mechanizmu niezależnego nadzoru.*

## Poprawka 70

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

*Tekst proponowany przez Komisję*

3. **Niezależny organ nadzorujący rozpatruje skargi składane przez** wszelkie strony mające uzasadniony interes prawny **oraz spory wnoszone do niego** w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

3. **Państwa członkowskie dopilnowują, aby** wszelkie strony mające uzasadniony interes prawny **miały prawo do złożenia skargi i były informowane, jak ją złożyć** w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Obowiązek informowania stron o mechanizmach skarg spoczywa na państwach członkowskich.*

## Poprawka 71

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 4

*Tekst proponowany przez Komisję*

4. W razie sporu między stronami mającymi siedziby w różnych państwach członkowskich, kompetencje do rozstrzygnięcia sporu posiada **niezależny organ nadzorujący państwa członkowskiego** portu, w którym spór ma swoje domniemane źródło.

*Poprawka*

4. W razie sporu między stronami mającymi siedziby w różnych państwach członkowskich, kompetencje do rozstrzygnięcia sporu posiada **państwo członkowskie** portu, w którym spór ma swoje domniemane źródło. **Dane państwa członkowskie współpracują ze sobą i wymieniają się informacjami na temat swojej pracy.**

Or. en

*Uzasadnienie*

*Zinstytucjonalizowana współpraca między różnymi organami niezależnego nadzoru zwiększyłaby biurokrację, przynosząc niewielką wartość dodaną. Ponieważ niniejsze rozporządzenie będzie miało bezpośrednie zastosowanie w państwach członkowskich, sieć służąca jego stosowaniu wydaje się zbędna. W związku z tym, że w państwie członkowskim*



mogą istnieć różne organy, wątpliwa jest również wykonalność takiej zinstytucjonalizowanej sieci w praktyce. Wystarczy zapewnić współpracę w sprawie skarg transgranicznych.

## Poprawka 72

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 5

*Tekst proponowany przez Komisję*

5. *Niezależny* organ *nadzorujący* ma prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu przekazywania informacji niezbędnych dla zapewnienia monitorowania i nadzoru w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.

*Poprawka*

5. *W przypadku złożenia formalnej skargi przez którąkolwiek ze stron mających uzasadniony interes prawny, właściwy organ niezależnego nadzoru* ma prawo wymagać od podmiotów zarządzających portami, dostawców usług portowych i użytkowników portu przekazywania informacji niezbędnych dla zapewnienia monitorowania i nadzoru w związku ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia

Or. en

*Uzasadnienie*

*Wyznaczone organy w państwach członkowskich powinny mieć prawo do domagania się informacji jedynie w przypadku formalnej skargi.*

## Poprawka 73

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 6

*Tekst proponowany przez Komisję*

6. *Na wniosek właściwego organu w państwie członkowskim, niezależny organ nadzorujący może wydawać opinie w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia.*

*Poprawka*

*skreślony*

Or. en

*Uzasadnienie*

*Rola wyznaczonych organów powinna być ograniczona do rozpatrywania skarg i*

*rozstrzygnięcia sporów.*

#### **Poprawka 74**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 7**

*Tekst proponowany przez Komisję*

7. *Niezależny* organ *nadzorujący* może konsultować się z *komitetem doradczym* użytkowników danego portu *podczas rozpatrywania skarg i rozwiązywania sporów*.

*Poprawka*

7. *Rozpatrując skargi lub rozstrzygając spory, właściwy organ niezależnego nadzoru* może konsultować się z *tymi członkami komitetu doradczego* użytkowników danego portu, *których dana skarga lub spór dotyczą*.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Sformułowanie to ogranicza konsultacje jedynie do tych stron, które są włączone w skargę lub spór.*

#### **Poprawka 75**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 8**

*Tekst proponowany przez Komisję*

8. Decyzje niezależnego *organu nadzorującego* mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.

*Poprawka*

8. Decyzje *właściwego organu* niezależnego *nadzoru* mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Aby uniknąć niejasności, nowe brzmienie musi być w pełni spójne z art. 17.*

#### **Poprawka 76**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 9**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

9. Państwa członkowskie **przekazują Komisji dane identyfikacyjne niezależnych organów nadzorujących** najpóźniej do dnia 1 lipca 2015 r., a następnie **powiadają** o wszelkich **związanych z nimi modyfikacjach**. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz **niezależnych organów nadzorujących** na swojej stronie internetowej.

9. Państwa członkowskie **zawiadamiają Komisję o mechanizmach i procedurach zastosowanych w celu spełnienia wymogów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu** najpóźniej do dnia 1 lipca 2018 r., a następnie **informują Komisję** o wszelkich **zmianach w tym zakresie**. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz **właściwych organów niezależnego nadzoru** na swojej stronie internetowej.

Or. en

*Uzasadnienie*

*Rozporządzenie najprawdopodobniej nie wejdzie w życie przed 2014-2015 r. Dlatego w art. 25 należy zmienić datę, od której rozporządzenie będzie obowiązywać, na 2018 r. (zamiast 2015 r.), aby państwa członkowskie dokonały niezbędnych zmian. Dla spójności wszystkie odnośne daty zostały zmienione z 2015 na 2018 r.*

**Poprawka 77**

**Wniosek dotyczący rozporządzenia  
Artykuł 18**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**Artykuł 18**

**skreślony**

**Współpraca między niezależnymi organami nadzorującymi**

**1. Niezależne organy nadzorujące wymieniają informacje o swojej pracy oraz zasadach podejmowania decyzji i praktykach w celu ułatwienia jednolitego wykonania niniejszego rozporządzenia. W tym celu uczestniczą i współdziałają w sieci, której spotkania odbywają regularnie i przynajmniej raz w roku. Komisja uczestniczy, koordynuje i wspiera działalność sieci.**

**2. Niezależne organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji zadań, w**

*tym w zakresie prowadzenia niezbędnych dochodzeń w związku z rozpatrywaniem skarg i rozwiązywaniem sporów w sprawach dotyczących portów znajdujących się w różnych państwach członkowskich. W tym celu niezależny organ nadzorujący udostępnia innemu takiemu organowi, na uzasadniony wniosek, informacje niezbędne temu organowi do realizacji jego obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.*

*3. Państwa członkowskie zapewniają, aby niezależne organy nadzorujące przekazywały Komisji, na jej uzasadniony wniosek, informacje niezbędne do realizacji jej zadań. Informacje, o udzielenie których występuje Komisja, muszą być proporcjonalne do realizacji przedmiotowych zadań.*

*4. W przypadku gdy informacje są uznawane za poufne przez niezależny organ nadzorujący zgodnie z unijnymi lub krajowymi przepisami dotyczącymi tajemnicy handlowej, inny krajowy organ nadzorujący oraz Komisja zapewniają taką poufność. Informacje te mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów wskazanych we wniosku.*

*5. Na podstawie doświadczeń niezależnych organów nadzorujących oraz działalności sieci, o której mowa w ust. 1, a także w celu zapewnienia efektywnej współpracy, Komisja może przyjąć wspólne zasady dotyczące odpowiednich rozwiązań na potrzeby wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 22 ust. 2.*

Or. en

Uzasadnienie

*Zinstytucjonalizowana współpraca między różnymi organami niezależnego nadzoru*

zwiększyłaby biurokrację, przynosząc niewielką wartość dodaną. Ponieważ niniejsze rozporządzenie będzie miało bezpośrednie zastosowanie w państwach członkowskich, sieć służąca jego stosowaniu wydaje się zbędna. W związku z tym, że w państwie członkowskim mogą istnieć różne organy, wątpliwa jest również wykonalność takiej zinstytucjonalizowanej sieci w praktyce. Wystarczy przewidzieć współpracę w zakresie skarg transgranicznych (art. 17 ust. 4).

## Poprawka 78

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes prawny ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy, przez podmiot zarządzający portem lub przez *niezależny* organ *nadzorujący* do organu odwoławczego, który jest niezależny od zaangażowanych stron. Wspomnianym organem odwoławczym może być sąd.

*Poprawka*

1. Każda strona posiadająca uzasadniony interes prawny ma prawo do odwołania się od decyzji lub indywidualnych środków podjętych na podstawie niniejszego rozporządzenia przez właściwe organy, przez podmiot zarządzający portem lub przez organ *wyznaczony zgodnie z art. 17* do organu odwoławczego, który jest niezależny od zaangażowanych stron. Wspomnianym organem odwoławczym może być sąd.

Or. en

### *Uzasadnienie*

*Aby uniknąć niejasności, należy uwzględnić nowe brzmienie art. 17.*

## Poprawka 79

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 1

*Tekst proponowany przez Komisję*

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa

*Poprawka*

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa

członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 1 lipca **2015** r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich dotyczących ich zmianach.

członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia 1 lipca **2018** r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich dotyczących ich zmianach.

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Rozporządzenie najprawdopodobniej nie wejdzie w życie przed 2014-2015 r. Dlatego w art. 25 należy zmienić datę, od której rozporządzenie będzie obowiązywać, na 2018 r. (zamiast 2015 r.), aby państwa członkowskie dokonały niezbędnych zmian. Dla spójności wszystkie odnośne daty zostały zmienione z 2015 na 2018 r.*

### **Poprawka 80**

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 2**

##### *Tekst proponowany przez Komisję*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 14, powierza się Komisji na **czas nieokreślony**.

##### *Poprawka*

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 14, powierza się Komisji na **okres pięciu lat od dnia ..; \*. Komisja sporządzi sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed zakończeniem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.**

---

**\*Dz.U.: proszę wstawić datę: data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Delegowanie uprawnień na rzecz Komisji powinno być ograniczone do okresu pięciu lat, który może być przedłużony, o ile spełnione są określone warunki, takie jak konieczność opracowania sprawozdania i brak sprzeciwu ze strony Parlamentu i Rady. Ta poprawka uwzględnia nowe standardowe sformułowania dotyczące aktów delegowanych.*

## Poprawka 81

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

#### *Artykuł 22*

*skreślony*

#### *Procedura komitetowa*

- 1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr .../2011.*
- 2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.*

Or. en

#### *Uzasadnienie*

*Artykuł 22 w sprawie procedury komitetowej jest zbędny, ponieważ przepis dotyczących aktów wykonawczych w art. 18 został skreślony.*

## Poprawka 82

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*Nie później niż trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia wraz z ewentualnymi odpowiednimi wnioskami.*

***W celu oceny funkcjonowania i skutków niniejszego rozporządzenia należy przedstawić dwa sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Nie później niż trzy lata po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawi sprawozdanie śródkresowe, a nie później niż sześć lat po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia, Komisja przedstawi sprawozdanie zawierające, w stosownym przypadku, odpowiednie wnioski.***

Or. en

## Uzasadnienie

*Sporządzenie sprawozdania wraz z odpowiednimi propozycjami zmian do niniejszego rozporządzenia jedynie trzy lata po jego wejściu w życie nie pozostawia wiele czasu na właściwą ocenę, czy przepisy rozporządzenia przynoszą oczekiwane skutki. Dlatego zaproponowano śródkresowy przegląd po trzech latach i sprawozdanie końcowe (ewentualnie wraz z nowymi propozycjami) po sześciu latach.*

### Poprawka 83

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 24 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed [data przyjęcia rozporządzenia], które nie spełniają warunków przewidzianych w ust. 1, pozostają ważne do czasu ich wygaśnięcia, ale najdłużej do dnia 1 lipca **2025** r.

*Poprawka*

2. Umowy o świadczenie usługi portowej zawarte przed [data przyjęcia rozporządzenia], które nie spełniają warunków przewidzianych w ust. 1, pozostają ważne do czasu ich wygaśnięcia, ale najdłużej do dnia 1 lipca **2023** r.

---

***\*Dz.U.: proszę wstawić datę: data przyjęcia niniejszego rozporządzenia***

Or. en

## Uzasadnienie

*Ważne, aby przewidzieć okres przejściowy, jednak nie powinien on być zbyt długi, w przeciwnym razie wdrożenie rozporządzenia nie stworzy równych warunków.*

### Poprawka 84

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 25 – ustęp 2**

*Tekst proponowany przez Komisję*

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca **2015** r.

*Poprawka*

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 lipca **2018** r.

Or. en



### *Uzasadnienie*

*Rozporządzenie najprawdopodobniej nie wejdzie w życie przed 2014-2015 r. Dlatego w art. 25 należy zmienić datę, od której rozporządzenie będzie obowiązywać, na 2018 r. (zamiast 2015 r.), aby państwa członkowskie dokonały niezbędnych zmian. Dla spójności wszystkie odnośne daty zostały zmienione z 2015 na 2018 r.*

## UZASADNIENIE

### Przebieg procedury

Wniosek Komisji ma na celu przyczynienie się do bardziej efektywnego, zintegrowanego i zrównoważonego funkcjonowania sieci TEN-T poprzez stworzenie ram, które poprawią wydajność portów i pomogą im radzić sobie ze zmianami w zakresie wymogów transportowych i logistycznych.

Główne cele wniosku obejmują modernizację usług i operacji portowych oraz stworzenie warunków ramowych służących przyciągnięciu inwestycji w portach. W niniejszym rozporządzeniu Komisja dąży do przeciwdziałania słabej presji konkurencyjnej i ewentualnym nadużyciom rynku, aby zwiększyć wydajność usług portowych.

Usługi przeładunkowe i pasażerskie zostały wyłączone z rozdziału II dotyczącego dostępu do rynku, ponieważ są one często organizowane w drodze koncesji, w związku z czym podlegają zakresowi dyrektywy w sprawie udzielania koncesji. Z tego względu niniejsze rozporządzenie należy rozpatrywać w związku z dyrektywą .../... [w sprawie udzielania koncesji].

Ważnym warunkiem uczciwej konkurencji między portami na równych warunkach są jasne ramy dotyczące zasad pomocy państwa. Komisja nowelizuje obecnie zasady dotyczące pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury i prawdopodobnie na początku 2014 r. przyjmie wytyczne w tym zakresie.

Wniosek ten jest zgodny z innymi ważnymi strategiami politycznymi i celami UE, takimi jak biała księga w sprawie transportu, instrument „Łącząc Europę” i inicjatywa „Niebieskiego pasa”.

Niniejsze rozporządzenie będzie miało zastosowanie do wszystkich portów morskich określonych w wytycznych TEN-T oraz, zdaniem Komisji, powoli uniknąć dodatkowych obciążeń dla tych portów, które już dobrze funkcjonują, stwarzając pozostałym portom warunki do rozwiązania własnych problemów strukturalnych.

### Stanowisko sprawozdawcy

Sprawozdawca popiera wniosek Komisji w wielu aspektach, chciałby jednak zaproponować szereg poprawek służących poprawie dokumentu.

Aby uniknąć jakichkolwiek niejasności, sprawozdawca zmienił wszystkie odniesienia do „portów transeuropejskiej sieci transportowej” na odniesienia do „portów *morskich* transeuropejskiej sieci transportowej”, co odpowiada właściwemu zakresowi niniejszego rozporządzenia. Należy zauważyć, że państwa członkowskie mogą również podjąć decyzję o jego stosowaniu do innych portów, niekoniecznie objętych wytycznymi TEN-T, na zasadzie dobrowolności.

Z rozporządzenia usunięto odniesienie do „pogłębiania”, ponieważ sprawozdawca zgadza się z opinią, że nie jest to usługa oferowana bezpośrednio użytkownikowi, lecz środek zapewnienia dostępu do portu, polegający zazwyczaj na pogłębianiu w ramach utrzymania portu, porównywalnego do lodołamania. W związku z tym podmiot zarządzający portem powinien móc decydować o tym, jak zorganizować pogłębianie, i nie powinno ono wchodzić w zakres niniejszego rozporządzenia.

Poza zakresem niniejszego rozporządzenia należy pozostawić przepisy socjalne regulujące system pracy portu, które należy uwzględnić w sektorowym dialogu społecznym rozpoczętym dnia 19 czerwca 2013 r. Sprawozdawca uważa jednak, że ważne jest dodanie krajowych norm socjalnych do listy minimalnych kryteriów. Właściwe władze powinny ponadto umocnić prawa pracowników w przypadku przejścia przedsiębiorstw lub zakładów.

Oprócz ograniczeń związanych z powierzchnią portów i w przypadku obowiązku świadczenia usługi publicznej, sprawozdawca jest zdania, że ograniczenia przestrzeni na wodzie i wielkość rynku należy również uznać za istotne przyczyny ograniczenia liczby usługodawców, tak aby uwzględnić różne wielkości i cechy geograficzne portów. Jeżeli ograniczenie liczby usługodawców jest niezbędne dla zapewnienia bezpiecznego i przyjaznego dla środowiska funkcjonowania portu, to podmiot zarządzający powinien mieć prawo decydowania o nim.

Sprawozdawca sądzi, że również pilotaż należy wyłączyć z zakresu przepisów rozdziału II niniejszego rozporządzenia, ze względu na jego istotne znaczenie dla bezpiecznego funkcjonowania portu. Organizacja pilotażu powinna leżeć w gestii państw członkowskich i nie powinna być dostosowywana do nowych przepisów dotyczących dostępu do rynku.

W odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury portu sprawozdawca zmienił wniosek tak, aby umożliwić portom niezależne określanie opłat zgodnie z ich własną strategią biznesową. W tym celu ogranicza on uprawnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych do wspierania ekologicznej żeglugi. Zwiększa on ponadto margines na negocjacje handlowe między podmiotem zarządzającym portem a użytkownikiem portu, zakładając przestrzeganie określonych podstawowych zasad.

Uprawnienia Komisji do przyjmowania aktów delegowanych należy ściśle ograniczyć do klasyfikacji statków i paliw. Komisja powinna uwzględniać indeks norm emisji dla statków (Environmental Ship Index, ESI) i postępy osiągnięte przez światową inicjatywę portów na rzecz klimatu (World Ports Climate Initiative, WPCI), tak aby wspólne klasyfikacje statków i paliw były zgodne z normami międzynarodowymi. Systemy klasyfikacji powinny służyć jedynie za podstawę umożliwiającą zróżnicowanie opłat, i nie powinny wpływać na prawo podmiotu zarządzającego portem do niezależnego określania poziomu tych opłat, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Sprawozdawca popiera ideę konsultacji z użytkownikami portów. Wymiana ta jest już jednak obecnie powszechną praktyką w wielu portach. Dlatego należy unikać uniwersalnego założenia i dopuścić różne rozwiązania, pod warunkiem że odpowiednie konsultacje są przeprowadzane ze wszystkimi użytkownikami.

Sprawozdawca odnosi się raczej do „niezależnego nadzoru” niż do „niezależnego organu nadzorującego”, aby przesunąć akcent z ustanowienia tego organu w kierunku zadań, jakie powinien on pełnić. W poprawce tej wyjaśnia, że w stosowych przypadkach istniejące organy mogą w dalszym ciągu pełnić tę rolę bez dodatkowego obciążenia biurokratycznego.

Aby uwzględnić realistyczny harmonogram, rozumiejąc jednocześnie wagę szybkiego wdrożenia niniejszego rozporządzenia, sprawozdawca zmienił datę jego wejścia w życie na dzień 1 lipca 2018 r.

Podsumowując, sprawozdawca poprawił określone aspekty wniosku Komisji, z którym się zgadza. Poprawki sprawozdawcy mają na celu podkreślenie konieczności zapewnienia niezależności podmiotu zarządzającego portem, aby mógł on działać zgodnie z własną strategią gospodarczą, z zastrzeżeniem przestrzegania określonych głównych zasad.

Sprawozdawca unika ponadto zwiększania obciążenia administracyjnego związanego ze stosowaniem niniejszego rozporządzenia. Ogólnie rzecz biorąc, niniejsze rozporządzenie powinno stworzyć portom pewność prawną i wywrzeć pozytywny wpływ na skuteczne funkcjonowanie sieci TEN-T.