



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

---

*Comisia pentru transport și turism*

---

**2013/0157(COD)**

11.11.2013

**\*\*\*I**

## **PROIECT DE RAPORT**

referitor la propunerea de regulament al Parlamentului European și al  
Consiliului de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare  
și transparența financiară a porturilor  
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Knut Fleckenstein

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

În amendamentele Parlamentului, modificările aduse proiectului de act sunt evidențiate prin caractere ***cursive aldine***. Evidențierea cu caractere ***cursive simple*** este o indicație pentru serviciile tehnice, referitoare la elemente ale proiectului de act propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

Antetul amendamentelor referitoare la un act existent pe care proiectul de act dorește să îl modifice cuprinde două rânduri suplimentare prin care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția vizată a acestuia. Fragmentele preluate ca atare dintr-o dispoziție a unui act existent pe care Parlamentul dorește să o modifice, dar pe care proiectul de act nu a modificat-o, sunt evidențiate cu caractere **aldine**. Eventualele eliminări ale unor astfel de fragmente sunt semnalate prin simbolul următor: [...].

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	57



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

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

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

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2013)0296),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C7-0144/2013),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul motivat prezentat de către Congresul Deputaților din Spania și Senatul Spaniei, Adunarea Națională a Franței, Senatul Italiei, Parlamentul Letoniei, Parlamentul Maltei, Seimul Poloniei și Senatul Poloniei, în cadrul Protocolului nr. 2 privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității, în care se susține că proiectul de act legislativ nu respectă principiul subsidiarității,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 11 iulie 2013<sup>1</sup>,
  - având în vedere avizul Comitetului regiunilor din ...<sup>2</sup>,
  - având în vedere articolul 55 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (A7-0000/2013),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial propunerea sau să o înlocuiască cu un alt text;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

<sup>2</sup> Nepublicat încă în Jurnalul Oficial.

## Amendamentul 1

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

Or. en

*Justificare*

*Regulamentul ar trebui considerat și pus în aplicare ca făcând parte dintr-o abordare mai largă. Este util să se menționeze explicit provocarea pe care o reprezintă lipsa unei piețe interne în sectorul transporturilor maritime, acesta fiind principalul obstacol în calea competitivității transporturilor maritime pe distanțe scurte și a eficienței porturilor.*

## Amendamentul 2

### Propunere de regulament Considerentul 4

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare

(4) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice **numai** porturilor **maritime** din cadrul rețelei transeuropene

dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

Or. en

#### *Justificare*

*Pentru a evita orice confuzie, raportorul a modificat toate referirile la „porturi identificate în cadrul TEN-T” în „porturi maritime identificate în cadrul TEN-T”, acesta fiind domeniul de aplicare corect al regulamentului. Este demn de menționat faptul că statele membre pot decide să extindă, în mod voluntar, aplicabilitatea acestuia și la alte porturi care nu sunt neapărat incluse în orientările TEN-T.*

### **Amendamentul 3**

#### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 5**

##### *Textul propus de Comisie*

(5) Obiectivul articolului 56 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene este de a elimina restricțiile în ceea ce privește libertatea de a furniza servicii în Uniune. În conformitate cu articolul 58 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, ***acesta ar trebui să fie realizat în conformitate cu dispozițiile*** titlului referitor la transporturi, mai precis ***în conformitate cu*** articolul 100 alineatul (2).

##### *Amendamentul*

(5) Obiectivul articolului 56 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) este de a elimina restricțiile în ceea ce privește libertatea de a furniza servicii în Uniune. În conformitate cu articolul 58 din TFUE, ***libertatea de a furniza servicii în domeniul transporturilor este reglementată de dispozițiile*** titlului referitor la transporturi, mai precis articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

Or. en

## Justificare

*Acest amendament ține seama de formularea oficială din TFUE.*

### Amendamentul 4

#### Propunere de regulament Considerentul 6

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. en

## Justificare

*Este necesar să se precizeze faptul că auto-furnizarea nu ar trebui să fie în niciun caz reglementată la nivelul Uniunii. Având în vedere faptul că nu există prevederi sociale pentru o astfel de deschidere a pieței, nu este adecvat să se includă o referință care indică perspectiva unei viitoare includeri.*



## Amendamentul 5

### Propunere de regulament Considerentul 7

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(7) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organismul de administrare al portului ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Aceste cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit privind calificările profesionale ale operatorilor, ***echipamentele necesare pentru a furniza serviciul portuar relevant și conformitatea cu cerințele siguranță maritimă. Aceste condiții ar trebui să țină seama de cerințele de mediu, dar și de standardele sociale naționale.***

Or. en

#### *Justificare*

*Lista criteriilor pentru cerințele minime este exhaustivă și amendamentul aliniază considerentul la articolul respectiv. Pe lângă calificările profesionale, siguranța maritimă și preocupările de mediu, și standardele sociale ar trebui să joace un rol la alegerea furnizorului de servicii.*

## Amendamentul 6

### Propunere de regulament Considerentul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(9) Procedura de acordare a dreptului de a furniza servicii portuare în cazul în care respectarea cerințelor minime este obligatorie ar trebui să fie transparentă, obiectivă și nediscriminatorie și ar trebui să permită furnizorilor de servicii portuare să înceapă furnizarea serviciilor portuare în

#### *Amendamentul*

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

timp util.

Or. en

*Justificare*

*(Nu privește versiunea în limba română.)*

**Amendamentul 7**

**Propunere de regulament  
Considerentul 10**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

*Justificare*

*Nu toate porturile lucrează cu un plan oficial de dezvoltare și chiar dacă au un asemenea plan, ele nu fac, în general, referire la numărul maxim de furnizori într-un anumit spațiu.*

**Amendamentul 8**

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(10a) Din cauza variațiilor semnificative ale dimensiunilor porturilor, trebuie să se țină seama și de capacitatea economică și de spațiul disponibil pentru desfășurarea unor operațiuni pe apă atunci când se***

**limitează numărul furnizorilor de servicii portuare. În plus, ar trebui să fie posibilă limitarea accesului la piață astfel încât să se asigure operațiuni portuare sigure, în condiții de securitate sau sustenabile din punct de vedere ecologic.**

Or. en

#### *Justificare*

*Ar trebui să se țină seama de constrângerile legate de spațiu în zona de apă a portului și de capacitatea sa de piață. Este posibil ca în porturile mai mici să nu fie suficientă activitate pentru mai mulți furnizori. Un alt posibil motiv pentru limitarea numărului de furnizori trebuie să fie siguranța, securitatea și preocupările de mediu, în vederea garantării unor operațiuni portuare fără probleme.*

### **Amendamentul 9**

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

##### *Textul propus de Comisie*

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

---

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

##### *Amendamentul*

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

Or. en

#### *Justificare*

*Procedura de selecție, astfel cum este descrisă în Directiva privind atribuirea contractelor de concesiune, ar trebui să se aplice numai atunci când contractele sunt atribuite sub forma unei concesiuni. În cazul altor tipuri de contracte, procedura de selecție urmează principiile*

*stabilite în prezentul regulament.*

## **Amendamentul 10**

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

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

Or. en

#### *Justificare*

*Organismului de administrare al portului ar trebui să i se permită să ia decizii cu privire la impunerea obligațiilor de serviciu public astfel încât să fie posibilă menținerea în viitor a practicilor existente. În plus, ar trebui să fie posibile obligații de serviciu public pentru a asigura operațiuni portuare sigure, în condiții de securitate și sustenabile din punct de vedere ecologic.*

## **Amendamentul 11**

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

#### *Textul propus de Comisie*

(18) Autoritățile competente desemnate într-un stat membru trebuie să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare cu obligații de serviciu public sau să încredințeze **direct** furnizarea acestor servicii unui operator intern. În cazul în care o autoritate

#### *Amendamentul*

(18) **Organismul de administrare al portului în cauză sau** autoritățile competente desemnate într-un stat membru trebuie să aibă posibilitatea de a decide să furnizeze ele însele servicii portuare cu obligații de serviciu public sau să încredințeze furnizarea acestor servicii

competență decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru favorizează o asemenea opțiune, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni. În plus, în aceste cazuri taxele percepute pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul **supravegherii de către organismul independent de supraveghere**.

**direct** unui operator intern. În cazul în care o autoritate competentă decide să furnizeze ea însăși serviciul, aceasta poate însemna și furnizarea de servicii prin intermediul unor agenți angajați de autoritatea competentă sau comisionați de autoritatea competentă. Atunci când o astfel de limitare se aplică în toate porturile **maritime** TEN-T de pe teritoriul unui stat membru, Comisia ar trebui să fie informată. În cazul în care autoritățile competente dintr-un stat membru favorizează o asemenea opțiune, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatorii interni. În plus, în aceste cazuri taxele percepute pentru serviciul portuar de un astfel de operator ar trebui să facă obiectul **unei supravegheri independente**.

Or. en

#### *Justificare*

*Organismul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să aibă competența de a decide dacă dorește să furnizeze un anumit serviciu. De asemenea, pentru a evita orice confuzie, raportorul a modificat toate referirile la „porturi identificate în cadrul TEN-T” în „porturi maritime identificate în cadrul TEN-T”, acesta fiind domeniul de aplicare corect al regulamentului.*

## **Amendamentul 12**

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

#### *Textul propus de Comisie*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul **întreprinderii** care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **aduce** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare, atunci când încheierea

#### *Amendamentul*

(19) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul **întreprinderilor** care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu **ar trebui să aducă** atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre. În cazul limitării numărului de furnizori de servicii portuare,

unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, ar trebui să **fie posibil ca** autoritățile competente să solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

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

atunci când încheierea unui contract de servicii portuare poate atrage după sine schimbarea operatorului de servicii portuare, autoritățile competente ar trebui să **îi** solicite operatorului de servicii ales să aplice dispozițiile Directivei 2001/23/CE a Consiliului privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități<sup>11</sup>.

---

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

Or. en

### *Justificare*

*În ceea ce privește transferul de personal, statelor membre ar trebui să li se solicite să îi acorde personalului drepturile pe care le-ar fi avut dacă ar fi avut loc un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.*

### **Amendamentul 13**

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(20a) În conformitate cu Rezoluția A.960 a Organizației Maritime Internaționale (OMI), fiecare zonă de pilotaj presupune din partea pilotului o vastă experiență de specialitate și cunoștințe despre loc. Având în vedere faptul că OMI recunoaște caracterul adecvat al administrării la nivel regional sau local al pilotajului, pilotajul ar trebui să fie exclus din dispozițiile privind accesul pe piață incluse în capitolul II al prezentului regulament.***

Or. en

### *Justificare*

*Pilotajul ar trebui să fie exclus din capitolul referitor la accesul pe piață, întrucât este un serviciu extrem de relevant pentru siguranța navigației. În Rezoluția A.960, OMI a recunoscut rolul important pe care piloții maritimi îl joacă în promovarea siguranței maritime și protecția mediului marin. În plus, OMI nu are de gând să se implice în certificarea piloților sau acordarea de licențe pentru aceștia, și nici în sistemele de pilotaj folosite în diversele state, astfel că nu pare justificat ca Uniunea să facă acest lucru.*

## **Amendamentul 14**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 22**

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. en

### *Justificare*

*Contabilitatea separată ar trebui să fie limitată la activitatea/investiția specifică ce beneficiază de finanțare publică în raport cu alte servicii. Prezentul regulament nu ar trebui să creeze o obligație de păstrare a unei contabilități separate pentru fiecare serviciu în cazul în care portul beneficiază de finanțare publică într-un singur domeniu specific.*

## **Amendamentul 15**

### **Propunere de regulament**

#### **Considerentul 22 a (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(22a) Porturile maritime cu o cifră de afaceri inferioară pragului stabilit în Directiva 2006/111/CE ar trebui să respecte obligațiile în materie de transparență incluse la articolul 12 din prezentul regulament într-un mod proporțional, fără a fi nevoite să suporte o sarcină administrativă disproporționată.***

Or. en

*Justificare*

*Porturilor mici ar trebui să li se solicite doar să aplice dispozițiile legate de transparență proporțional cu sarcina administrativă. Pragul ar trebui să fie stabilit în conformitate cu Directiva 2006/111/CE privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi.*

## **Amendamentul 16**

### **Propunere de regulament Considerentul 22 b (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(22b) Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de ajutor de stat în raport cu finanțarea infrastructurilor portuare, ținând seama de caracterul necomercial al accesului public și al infrastructurii de apărare. Aici intră și infrastructura pentru conexiunile de acces terestru feroviar și rutier la sistemul național de transport, infrastructura necesară pentru utilități în zona portului și toate infrastructurile care permit accesul la o zonă portuară, inclusiv accesul maritim, canalele navigabile și instalațiile de apărare. Aceste tipuri de infrastructuri ar trebui să fie accesibile tuturor potențialilor utilizatori în condiții de egalitate și nediscriminatorii și ar trebui să se încadreze în responsabilitatea***



*statului de a satisface nevoile generale ale populației.*

Or. en

*Justificare*

*Pentru a crea condiții de concurență echitabile între porturi, este esențial să existe norme clare în privința ajutorului de stat. Comisia este în curs de a moderniza orientările privind ajutorul de stat și ar trebui să țină seama de caracteristicile specifice ale infrastructurii portuare.*

**Amendamentul 17**

**Propunere de regulament  
Considerentul 23**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

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

Or. en

*Justificare*

*Domeniul de aplicare al articolului 13 trebuie să fie mai precis. Tarifele nu trebuie să fie disproporționate în raport cu valoarea serviciului furnizat.*

## Amendamentul 18

### Propunere de regulament Considerentul 24

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

(24) **Rolul organismului de administrare al portului este, printre altele, de a facilita schimburile comerciale și de a acționa ca intermediar între industria regională și operatorii de transport. Prin urmare, în interesul eficienței**, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale fiecărui port individual ar trebui stabilite în mod transparent și autonom, în conformitate cu strategia comercială și de investiții a aceluși port.

Or. en

#### *Justificare*

*Rolul în schimbare al organismului de administrare al portului ar trebui subliniat atunci când se face referire la necesitatea stabilirii autonome a taxelor. Porturile trebuie să dețină o anumită autonomie pentru a-și crea un profil comercial specific, pentru a crea o legătură cu economia regională, pentru a atrage doar anumite tipuri de trafic etc.*

## Amendamentul 19

### Propunere de regulament Considerentul 25

#### *Textul propus de Comisie*

(25) **Ar trebui să se permită** varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare pentru a promova transportul maritim pe distanțe scurte și pentru a atrage nave pe apă ale căror operațiuni de transport, în special operațiunile de transport maritim offshore sau onshore, au o performanță de mediu sau o eficiență energetică și a emisiilor de carbon mai ridicată decât media. Aceasta ar trebui să sprijine politicile în domeniul mediului și al schimbărilor climatice, precum și

#### *Amendamentul*

(25) Varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare **este un instrument important** pentru **organismul de administrare al portului și ar trebui să fie permisă. Taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia, de exemplu, pentru a** promova transportul maritim pe distanțe scurte și pentru a atrage nave pe apă ale căror operațiuni de transport, în special operațiunile de transport maritim offshore sau onshore, au o performanță de mediu sau o eficiență

dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprente de mediu a navelor pe apă care fac escală și stau în port.

energetică și a emisiilor de carbon mai ridicată decât media. Aceasta ar trebui să sprijine politicile în domeniul mediului și al schimbărilor climatice, precum și dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprente de mediu a navelor pe apă care fac escală și stau în port.

Or. en

#### *Justificare*

*Noua formulare le permite administratorilor de port să fie mai flexibili în a stabili strategii și a urma strategia economică.*

### **Amendamentul 20**

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

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

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

Or. en

#### *Justificare*

*Articolul 17 ar trebui să se concentreze mai mult asupra funcției de prelucrare a plângerilor și de soluționare a litigiilor decât asupra înființării unui mecanism de supraveghere independent. În loc să se prevadă un organism pentru fiecare stat membru, supravegherea independentă (indiferent de forma pe care o ia) ar trebui să fie asigurată de statul membru.*

## Amendamentul 21

### Propunere de regulament Considerentul 28

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

Or. en

#### *Justificare*

*Este suficient să se prevadă cooperarea în cazul disputelor și plângerilor transfrontaliere [articolul 17 alineatul (4)].*

## Amendamentul 22

### Propunere de regulament Considerentul 29

#### *Textul propus de Comisie*

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

#### *Amendamentul*

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

*important ca, în timpul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure transmiterea simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.*

*conformitate cu normele aplicabile. Atunci când pregătește și elaborează acte delegate, Comisia ar trebui să asigure o transmitere simultană, în timp util și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și Consiliu.*

Or. en

#### *Justificare*

*Competența Comisiei de a adopta acte delegate ar trebui să fie strict limitată. Clasificările comune ale navelor și combustibililor ar trebui să fie stabilite în conformitate cu standardele internaționale. Tipurile de operațiuni în baza cărora taxele pot varia ar trebui să fie la discreția portului, la fel ca și stabilirea taxelor.*

### **Amendamentul 23**

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

*eliminat*

---

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

Or. en

## Justificare

Prezentul amendament este consecvent cu eliminarea articolului 18.

### Amendamentul 24

#### Propunere de regulament Considerentul 31

##### *Textul propus de Comisie*

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

##### *Amendamentul*

(31) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea modernizării serviciilor portuare și a cadrului adecvat pentru atragerea investițiilor necesare în toate porturile **maritime ale** rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre din cauza dimensiunii europene **și a caracterului internațional și transfrontalier al** operațiunilor portuare și a activităților maritime aferente și, prin urmare, având în vedere necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel european, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

Or. en

## Justificare

*Pentru a evita orice confuzie, raportorul a modificat toate referirile la „porturi identificate în cadrul TEN-T” în „porturi maritime identificate în cadrul TEN-T”, acesta fiind domeniul de aplicare corect al regulamentului. Este demn de menționat faptul că statele membre pot decide să extindă, în mod voluntar, aplicabilitatea acestuia și la alte porturi care nu sunt neapărat incluse în orientările TEN-T.*

## Amendamentul 25

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

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(c) dragare;**

**eliminat**

Or. en

*Justificare*

*Dragarea nu constituie un serviciu portuar oferit utilizatorilor. Menținerea accesibilității portului este mai degrabă o activitate de întreținere a infrastructurii portuare și, ca atare, intră în responsabilitatea organismului de administrare a portului sau a autorității competente. Prin urmare, prezentul regulament nu ar trebui să se aplice în cazul serviciilor de dragare. (serviciu comparabil cu spargerea gheții, care nu este inclus)*

## Amendamentul 26

### Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

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

Or. en

*Justificare*

*Serviciile de manipulare a mărfurilor ar trebui să includă „amararea” (fixarea containerelor la bordul navelor).*

## Amendamentul 27

### Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 3

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

**eliminat**

Or. en

*Justificare*

*Dragarea nu constituie un serviciu portuar oferit utilizatorilor. Menținerea accesibilității portului este mai degrabă o activitate de întreținere a infrastructurii portuare și, ca atare, intră în responsabilitatea organismului de administrare a portului sau a autorității competente. Prin urmare, prezentul regulament nu ar trebui să se aplice în cazul serviciilor de dragare și nu ar trebui să definească termenul de „dragare”. (serviciu comparabil cu spargerea gheții, care nu este inclus)*

## Amendamentul 28

### Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 5

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

**5. „organismul de administrare al portului” înseamnă orice organism public sau privat care, în combinație cu alte activități sau nu, are drept obiectiv în temeiul legislației sau instrumentelor naționale administrarea și gestionarea infrastructurilor portuare și a traficului portuar, precum și coordonarea și, după caz, **realizarea, organizarea sau controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză și administrarea și gestionarea traficului portuar în portul în cauză;****



*Justificare*

*Administrarea și gestionarea traficului portuar ar trebui să urmeze după expresia „după caz”, deoarece nu reprezintă o datorie a autorităților portuare din fiecare stat membru.*

**Amendamentul 29****Propunere de regulament****Articolul 2 – punctul 6***Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

6. „amarare” înseamnă **legarea unei nave de apă la dană sau în chei în vederea imobilizării navei, prin aceasta permițându-se deplasarea în condiții de siguranță a pasagerilor și a altor persoane, a mărfurilor sau a încărcăturii pe sau de pe nava de apă;**

Or. en

*Justificare*

*Amararea ar trebui să fie restrânsă la amararea în scop comercial în port la dană sau în chei, întrucât există posibilitatea ca traseele de acces să nu fie administrate de către porturi; de exemplu, amararea în ecluze nu constituie o amarare în scop comercial.*

**Amendamentul 30****Propunere de regulament****Articolul 2 – punctul 9***Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută în beneficiul direct sau indirect al organismului de administrare al portului și plătită de operatorii navelor pe apă sau de proprietarii mărfurilor pentru utilizarea instalațiilor și a serviciilor care permit intrarea și ieșirea navelor în port, inclusiv căile navigabile care oferă acces la **portul unde aceste căi navigabile se află sub**

a mărfurilor și pentru pasageri;

**administrarea și gestionarea portului în sine**, precum accesul la instalațiile de prelucrare a mărfurilor și pentru pasageri;

Or. en

*Justificare*

*Căile navigabile care permit accesul la porturi ar trebui să fie incluse în sistemul de taxare numai dacă sunt într-adevăr administrate de respectivul port.*

### **Amendamentul 31**

#### **Propunere de regulament Articolul 2 – punctul 12**

*Textul propus de Comisie*

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

*Amendamentul*

12. „contract de servicii portuare” înseamnă un acord formal și obligatoriu din punct de vedere juridic între un furnizor de servicii portuare și ***organismul de administrare al portului sau autoritatea*** competentă, prin care ***organismul de administrare sau autoritatea competentă***, printr-o procedură având ca scop limitarea numărului furnizorilor de servicii portuare, desemnează un furnizor de servicii portuare care să furnizeze servicii portuare;

Or. en

*Justificare*

*Acordul ar putea fi încheiat, de asemenea, între organismul de administrare al portului și furnizorul de servicii (organismul de administrare al portului ar trebui să aibă competența de a limita numărul furnizorilor de servicii în conformitate cu articolul 6).*

### **Amendamentul 32**

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

*Textul propus de Comisie*

16. „port maritim” înseamnă un spațiu

PE521.596v02-00

*Amendamentul*

16. „port maritim” înseamnă un spațiu

26/59

PR\1009294RO.doc

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

terestru și maritim în care se regăsesc activități și echipamente necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării **respectivelor mărfuri**, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor **și a altor persoane;**

Or. en

#### *Justificare*

*Ultima parte, „orice alte infrastructuri necesare pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare”, ar trebui eliminată, întrucât este foarte ambiguă și nu aduce clarificări definiției.*

### **Amendamentul 33**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 2 – litera da (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(da) respectarea standardelor sociale naționale.**

Or. en

#### *Justificare*

*Lista criteriilor pentru cerințele minime este exhaustivă. Pe lângă calificările profesionale, siguranța maritimă și preocupările de mediu, și standardele sociale ar trebui să joace un rol la alegerea furnizorului de servicii.*

### **Amendamentul 34**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 4 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul

(5) În cazurile prevăzute la alineatul (1), cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul

respectivelor cerințe **trebuie să fi fost** publicate de organismul de administrare al portului până la **1 iulie 2015** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

respectivelor cerințe **sunt** publicate de organismul de administrare al portului până la **1 iulie 2018** sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care aceste cerințe ar urma să intre în vigoare. Furnizorii de servicii portuare trebuie să fie informați în prealabil cu privire la orice modificare a criteriilor și a procedurii.

Or. en

#### *Justificare*

*Este foarte probabil ca regulamentul să nu intre în vigoare înainte de 2014-2015. Prin urmare, la articolul 25, data de la care se aplică regulamentul ar trebui modificată în 2018 (în loc de 2015) pentru ca statele membre să efectueze modificările necesare. Pentru coerență, toate datele respective au fost modificate din 2015 în 2018.*

### **Amendamentul 35**

#### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 1 – litera a**

##### *Textul propus de Comisie*

(a) insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului, cu condiția ca organismul de administrare să poată demonstra că terenul constituie o instalație portuară esențială pentru furnizarea **serviciului portuar** și că limitarea este în conformitate cu planul oficial de dezvoltare al portului convenit de organul de administrare al portului și, acolo unde este cazul, orice alte autorități publice competente **conform legislației naționale;**

##### *Amendamentul*

(a) insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului, cu condiția ca organismul de administrare să poată demonstra că terenul constituie o instalație portuară **care este** esențială pentru furnizarea **serviciilor portuare** și că limitarea este, **după caz,** în conformitate cu planul oficial de dezvoltare al portului convenit de organul de administrare al portului și, acolo unde este cazul, orice alte autorități publice competente **în conformitate cu legislația națională;**

Or. en

#### *Justificare*

*Nu toate porturile lucrează cu un plan oficial de dezvoltare și chiar dacă au un asemenea plan, ele nu fac, în general, referire la numărul maxim de furnizori într-un anumit spațiu.*

## **Amendamentul 36**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 1 – litera aa (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(aa) insuficiența spațiului acvatic în cazul în care acesta constituie un element esențial al capacității de a furniza serviciul portuar în cauză într-o manieră sigură și eficientă;***

Or. en

*Justificare*

*Este adecvat să se adauge insuficiența spațiului din apă ca un motiv pentru a limita numărul de furnizori, întrucât furnizorii de servicii au nevoie de suficient spațiu pentru operațiunile lor pe apă astfel încât să le poată efectua în condiții de siguranță.*

## **Amendamentul 37**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 1 – litera ab (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ab) constrângeri specifice ale pieței din cauza capacității economice a portului;***

Or. en

*Justificare*

*Pe lângă constrângerile legate de spațiu, ar trebui să se țină seama și de dimensiunea portului și de capacitatea sa de piață (numărul de escale). Este posibil ca în porturile mai mici să nu fie suficientă activitate pentru mai mulți furnizori.*

## **Amendamentul 38**

### **Propunere de regulament**

#### **Articolul 6 – alineatul 1 – litera ac (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ac) necesitatea de a asigura desfășurarea unor operațiuni portuare sigure, în condiții de securitate și sustenabile din punct de vedere ecologic;***

Or. en

*Justificare*

*Un alt posibil motiv pentru limitarea numărului de furnizori trebuie să fie siguranța, securitatea și preocupările de mediu, în vederea garantării unor operațiuni portuare fără probleme.*

### **Amendamentul 39**

#### **Propunere de regulament Articolul 6 – alineatul 4**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(4) Atunci când un organism de administrare al unui port furnizează el însuși servicii portuare sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, statul membru poate încredința adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei autorități independente de organismul de administrare al portului. Dacă statul membru nu încredințează adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei astfel de autorități, numărul furnizorilor nu poate fi mai mic de doi.

(4) Atunci când un organism de administrare al unui port furnizează el însuși servicii portuare sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, statul membru poate încredința adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei autorități independente de organismul de administrare al portului. Dacă statul membru nu încredințează adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei astfel de autorități, numărul furnizorilor nu poate fi mai mic de doi, ***fără a se aduce atingere alineatului (1).***

Or. en

*Justificare*

*Numărul furnizorilor nu ar trebui să fie mai mic de doi, în afara cazului în care unul dintre motivele enumerate la articolul 6 justifică limitarea la un singur furnizor.*

## Amendamentul 40

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(1a) Organismul de administrare al portului sau autoritatea competentă comunică tuturor părților interesate informațiile legate de organizarea preconizată a procedurii de selecție și un termen de finalizare orientativ, precum și orice modificare a respectivei proceduri sau a termenului.***

Or. en

*Justificare*

*Pentru ca procedura de selecție să fie transparentă și nediscriminatorie, toate părțile interesate trebuie să primească informațiile necesare.*

## Amendamentul 41

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(2) Dacă valoarea estimată a serviciului portuar depășește pragul definit la alineatul (3), se aplică normele privind procedura de atribuire, garanțiile procedurale și durata maximă a concesiunilor stabilite în Directiva .../... [privind concesiunile].***

***eliminat***

Or. en

*Justificare*

*Procedura de selecție, astfel cum este descrisă în Directiva privind atribuirea contractelor de concesiune, ar trebui să se aplice numai atunci când contractele sunt atribuite sub forma unei concesiuni. În cazul altor tipuri de contracte, procedura de selecție urmează principiile stabilite în prezentul regulament.*

## Amendamentul 42

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(3) Pragul și metoda de determinare a valorii serviciului portuar sunt cele din dispozițiile relevante și aplicabile ale Directivei .../... [privind concesiunile].**

**eliminat**

Or. en

*Justificare*

*Procedura de selecție, astfel cum este descrisă în Directiva privind atribuirea contractelor de concesiune, ar trebui să se aplice numai atunci când contractele sunt atribuite sub forma unei concesiuni. În cazul altor tipuri de contracte, procedura de selecție urmează principiile stabilite în prezentul regulament.*

## Amendamentul 43

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 4 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(4a) Durata contractului de prestări de servicii portuare este limitată. Autoritatea de administrare a portului sau, dacă este cazul, autoritatea competentă, determină durata contractului pe baza tipului de serviciu la care se referă contractul. Calculul include atât investițiile inițiale, cât și investițiile făcute pe durata valabilității contractului.**

Or. en

*Justificare*

*Durata contractelor ar trebui să fie proporțională cu investițiile estimate.*



## Amendamentul 44

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 5

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5) În scopul prezentului regulament, o modificare substanțială, în sensul Directivei .../... [privind concesiunile], a dispozițiilor unui contract de servicii portuare în cursul perioadei sale de valabilitate este considerată un nou contract de servicii portuare și necesită derularea unei noi proceduri conform alineatului (2).**

**eliminat**

Or. en

#### *Justificare*

*Procedura de selecție prevăzută în directivă în legătură cu atribuirea unor contracte de concesiune se aplică numai dacă contractele sunt atribuite sub forma unei concesiuni. În cazul altor tipuri de contracte, procedura de selecție respectă principiile stabilite în prezentul regulament.*

## Amendamentul 45

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 6

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6) Alineatele (1)-(5) din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9.**

**(6) Alineatele (1)-(4a) din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9 *alineatul (1)*.**

Or. en

#### *Justificare*

*Alineatele în cauză nu ar trebui să se aplice unui operator intern care prestează servicii în baza obligației de serviciu public.*

## Amendamentul 46

### Propunere de regulament Articolul 7 – alineatul 7

*Textul propus de Comisie*

(7) Prezentul regulament nu aduce atingere Directivei .../... [privind **concesiunile**]<sup>15</sup>, **Directivei .../... [privind** serviciile de utilități publice]<sup>16</sup> și Directivei .../... [privind achizițiile publice]<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Propunere de directivă privind atribuirea contractelor de concesiune [COM(2011) 897 final].

<sup>16</sup> Propunere de directivă privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale [COM(2011) 0895 final].

<sup>17</sup> Propunere de directivă privind achizițiile publice [COM(2011) 0896 final].

*Amendamentul*

(7) **În cazul în care contractele vizând prestarea de servicii portuare se prezintă sub forma unor concesiuni de servicii în sensul** Directivei .../... [privind concesiunile]<sup>15</sup>, **se aplică dispozițiile directivei respective**. Prezentul regulament nu aduce atingere Directivei .../... [privind serviciile de utilități publice]<sup>16</sup> și Directivei .../... [privind achizițiile publice]<sup>17</sup>.

---

<sup>15</sup> Propunere de directivă privind atribuirea contractelor de concesiune [COM(2011) 897 final].

<sup>16</sup> Propunere de directivă privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale [COM(2011) 0895 final].

<sup>17</sup> Propunere de directivă privind achizițiile publice [COM(2011) 0896 final].

Or. en

*Justificare*

*Procedura de selecție prevăzută în directivă în legătură cu atribuirea unor contracte de concesiune se aplică numai dacă contractele sunt atribuite sub forma unei concesiuni. În cazul altor tipuri de contracte, procedura de selecție respectă principiile stabilite în prezentul regulament sau alte norme legislative relevante.*

**Amendamentul 47**

**Propunere de regulament**

**Articolul 8 – alineatul 1 – partea introductivă**

*Textul propus de Comisie*

(1) **Statele membre** pot decide să impună furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura următoarele:

*Amendamentul*

(1) **Organismul de administrare a portului sau autoritatea competentă** pot decide să impună furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura următoarele:

*Justificare*

*Organismul de administrare a portului ar trebui să poată decide în legătură cu impunerea unor obligații de serviciu public pentru a permite menținerea practicilor existente în viitor.*

**Amendamentul 48**

**Propunere de regulament**

**Articolul 8 – alineatul 1 – litera ca (nouă)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(ca) siguranța, securitatea sau  
sustenabilitatea ecologică a operațiunilor  
portuare.***

Or. en

*Justificare*

*Obligațiile de serviciu public ar trebui să fie posibile pentru a asigura siguranța, securitatea și sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare.*

**Amendamentul 49**

**Propunere de regulament**

**Articolul 9 – alineatul -1 (nou)**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

***(-1) Organismul de administrare a  
portului sau autoritatea competentă sau o  
entitate distinctă din punct de vedere  
juridic asupra căreia exercită un control  
similar celui exercitat asupra propriilor  
departamente, poate presta un serviciu  
portuar fără nicio restricție, cu condiția  
ca dispozițiile capitolului II din prezentul  
regulament să se aplice în mod egal  
tuturor operatorilor care prestează  
serviciul în cauză. În astfel de cazuri,  
prestatorul serviciului portuar este  
considerat a fi un operator intern în  
sensul prezentului regulament.***

Or. en

## Justificare

*Organismul de administrare a portului sau autoritatea competentă ar trebui să aibă competența de a decide să presteze ele însele un anumit serviciu, în același condiții ca și ceilalți furnizori.*

### Amendamentul 50

#### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 1

##### *Textul propus de Comisie*

(1) În cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b), autoritatea competentă poate decide să furnizeze ea însăși un serviciu portuar în temeiul unor obligații de serviciu public sau poate impune astfel de obligații direct unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un control asemănător celui exercitat asupra propriilor sale departamente. **În acest caz, furnizorul de servicii portuare este considerat operator intern în sensul prezentului regulament.**

##### *Amendamentul*

(1) În cazurile menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (b), **organismul de administrare a portului sau** autoritatea competentă poate decide să furnizeze ea însăși un serviciu portuar în temeiul unor obligații de serviciu public sau poate impune astfel de obligații direct unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un control asemănător celui exercitat asupra propriilor sale departamente.

Or. en

## Justificare

*În multe state membre, organismul de administrare a portului are prerogativele pentru a decide în legătură cu obligațiile de serviciu public.*

### Amendamentul 51

#### Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 2

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Se consideră că autoritatea competentă exercită asupra unei entități distincte din punct de vedere juridic un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor departamente numai dacă **aceasta** exercită o influență decisivă atât

##### *Amendamentul*

(2) Se consideră că **organismul de administrare a portului sau** autoritatea competentă exercită asupra unei entități distincte din punct de vedere juridic un control asemănător cu cel exercitat asupra propriilor departamente numai dacă

asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice *controlate*.

exercită o influență decisivă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice *respective*.

Or. en

#### *Justificare*

*În multe state membre, organismul de administrare a portului are prerogativele pentru a decide în legătură cu obligațiile de serviciu public.*

### **Amendamentul 52**

#### **Propunere de regulament Articolul 9 – alineatul 3**

##### *Textul propus de Comisie*

(3) **Operatorul** intern se **limitează la** efectuarea serviciului portuar atribuit numai în portul (porturile) pentru care i-a fost atribuită **sarcina de a furniza serviciul portuar** respectiv.

##### *Amendamentul*

(3) **În cazurile prevăzute la articolul 6 alineatul (1) litera (b), unui operator intern i se permite** efectuarea serviciului portuar atribuit numai în portul (porturile) pentru care i-a fost atribuită **furnizarea serviciului** respectiv.

Or. en

#### *Justificare*

*Acest amendament ține cont de descrierea modificată a operatorului intern.*

### **Amendamentul 53**

#### **Propunere de regulament Articolul 10 – alineatul 2**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Fără a aduce atingere legislației naționale și celei a Uniunii, și nici contractelor colective încheiate de parteneri sociali, organismele de administrare ale portului **pot solicita** ca furnizorul de servicii portuare desemnat în conformitate cu procedura stabilită la articolul 7, dacă acesta este diferit de

##### *Amendamentul*

(2) Fără a aduce atingere legislației naționale și celei a Uniunii, și nici contractelor colective încheiate de parteneri sociali, organismele de administrare ale portului **solicită** ca furnizorul de servicii portuare desemnat în conformitate cu procedura stabilită la articolul 7, dacă acesta este diferit de

furnizorul istoric al serviciilor portuare, să acorde personalului angajat anterior de furnizorul istoric al serviciilor portuare drepturile pe care aceștia le-ar fi deținut dacă ar fi avut loc un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.

furnizorul istoric al serviciilor portuare, să acorde personalului angajat anterior de furnizorul istoric al serviciilor portuare drepturile pe care aceștia le-ar fi deținut dacă ar fi avut loc un transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.

Or. en

#### *Justificare*

*În ceea ce privește transferul personalului, ar trebui să li solicite statelor membre să acorde personalului drepturile de care ar fi beneficiat dacă ar fi făcut obiectul unui transfer în sensul Directivei 2001/23/CE.*

### **Amendamentul 54**

#### **Propunere de regulament Articolul 11**

##### *Textul propus de Comisie*

Prezentul capitol și dispozițiile tranzitorii de la articolul 24 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor și serviciilor pentru pasageri.

##### *Amendamentul*

Prezentul capitol și dispozițiile tranzitorii de la articolul 24 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor, serviciilor pentru pasageri și celor de pilotaj.

Or. en

#### *Justificare*

*Pilotajul ar trebui exclus din capitolul privind accesul la piață, întrucât este un serviciu extrem de important pentru siguranța navigației. În rezoluția sa A.960, OMI a recunoscut rolul important pe care îl joacă piloții maritimi în asigurarea siguranței marine și protejarea mediului marin. În plus, OMI nu dorește să se implice în certificarea sau autorizarea piloților sau a sistemelor de pilotaj practicate în diferite state, așa că o decizie în acest sens din partea Uniunii nu pare să fie justificată.*

### **Amendamentul 55**

#### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 2 – partea introductivă**

##### *Textul propus de Comisie*

(2) În cazul în care organismul de administrare al portului care primește

##### *Amendamentul*

(2) În cazul în care organismul de administrare al portului care primește

fonduri publice furnizează el însuși servicii portuare, acesta trebuie să țină contabilitatea fiecărei activități **de serviciu portuar** separată de conturile celorlalte activități ale sale, astfel încât:

fonduri publice furnizează el însuși servicii portuare, acesta trebuie să țină contabilitatea fiecărei activități **sau investiții finanțate din fonduri publice** separată de conturile celorlalte activități ale sale, astfel încât:

Or. en

#### *Justificare*

*Separarea situațiilor financiare ar trebui să se limiteze la activitățile/investițiile finanțate din fonduri publice în raport cu alte servicii. Prezentul regulament nu ar trebui să impună obligația de a avea situații financiare separate pentru fiecare serviciu în parte în cazul în care portul primește fonduri publice numai într-un anumit sector.*

### **Amendamentul 56**

#### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 4**

##### *Textul propus de Comisie*

(4) Organismul de administrare al portului ține informațiile referitoare la relațiile financiare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol la dispoziția Comisiei și a organismului **independent de supraveghere competent prevăzut la** articolul 17, timp de cinci ani de la sfârșitul exercițiului financiar la care se referă informațiile.

##### *Amendamentul*

(4) Organismul de administrare al portului ține informațiile referitoare la relațiile financiare menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol la dispoziția Comisiei și a organismului **desemnat în conformitate cu** articolul 17, timp de cinci ani de la sfârșitul exercițiului financiar la care se referă informațiile.

Or. en

#### *Justificare*

*Pentru a evita interpretările greșite, ar trebui ținut cont de formularea folosită la articolul 17.*

### **Amendamentul 57**

#### **Propunere de regulament Articolul 12 – alineatul 5**

##### *Textul propus de Comisie*

(5) Organismul de administrare al portului

PR\1009294RO.doc

##### *Amendamentul*

(5) **În cazul unei reclamații oficiale și la**

39/59

PE521.596v02-00

pune la dispoziția Comisiei și a organismului **independent de supraveghere competent, la cerere**, orice informații suplimentare pe care aceștia le consideră necesare pentru a finaliza o analiză aprofundată a datelor prezentate și pentru a evalua conformitatea cu prezentul regulament. Informațiile se transmit în termen de două luni de la data cererii.

**cerere**, organismul de administrare al portului pune la dispoziția Comisiei și a organismului **desemnat în conformitate cu articolul 17** orice informații suplimentare pe care aceștia le consideră necesare pentru a finaliza o analiză aprofundată a datelor prezentate și pentru a evalua conformitatea cu prezentul regulament. Informațiile se transmit în termen de două luni de la data cererii.

Or. en

#### *Justificare*

*Pentru a evita interpretările greșite, ar trebui ținut cont de formularea folosită la articolul 17. Informațiile la care se face referire ar trebui furnizate numai în cazul unei reclamații oficiale și la cerere.*

### **Amendamentul 58**

#### **Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 1**

##### *Textul propus de Comisie*

(1) Taxele pentru serviciile furnizate de un operator intern în sensul articolului 9 și taxele percepute de furnizorii de servicii portuare **în cazul limitării numărului de furnizori care nu au fost desemnați printr-o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie** trebuie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu. Aceste taxe trebuie să reflecte condițiile de pe o piață concurențială relevantă și nu trebuie să fie disproporționate față de valoarea economică a serviciului furnizat.

##### *Amendamentul*

(1) Taxele pentru serviciile furnizate de un operator intern în sensul articolului 9 **alineatul (1)** și taxele percepute de furnizorii de servicii portuare **în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (b)** trebuie stabilite în mod transparent și nediscriminatoriu. Aceste taxe trebuie să reflecte, **pe cât posibil**, condițiile de pe o piață concurențială relevantă și nu trebuie să fie disproporționate față de valoarea economică a serviciului furnizat.

Or. en

#### *Justificare*

*Domeniul de aplicare al articolului 13 trebuie să fie mai precis. Criteriile potrivit cărora taxele reflectă condițiile de pe o piață concurențială relevantă ar trebui să fie doar o opțiune, nu o obligație, dar ele nu trebuie să fie disproporționate față de valoarea serviciului furnizat.*



## Amendamentul 59

### Propunere de regulament Articolul 13 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Furnizorul de servicii portuare pune la dispoziția organismului ***independent de supraveghere competent menționat la articolul 17, la cerere***, informații privind elementele ce servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de servicii portuare care intră în domeniul de aplicare al alineatului (1) din prezentul articol. Aceste informații trebuie să includă metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe ***de servicii portuare***.

#### *Amendamentul*

(3) ***În cazul unei reclamații oficiale și la cerere***, furnizorul de servicii portuare pune la dispoziția organismului ***desemnat în conformitate cu*** articolul 17 informații privind elementele ce servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de servicii portuare care intră în domeniul de aplicare al alineatului (1) din prezentul articol. Aceste informații trebuie să includă metodologia utilizată pentru stabilirea taxelor ***pentru servicii*** portuare în raport cu instalațiile și serviciile la care se referă aceste taxe.

Or. en

#### *Justificare*

*Informațiile la care se face referire ar trebui furnizate numai în cazul unei reclamații oficiale și la cerere.*

## Amendamentul 60

### Propunere de regulament Articolul 14 – alineatul 3

#### *Textul propus de Comisie*

(3) Pentru a contribui la crearea unui sistem eficient de taxare a utilizării infrastructurii, structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii trebuie ***definite*** în mod autonom de organismul de administrare al portului, conform propriei strategii comerciale și propriului plan de investiții, ***reflectând condițiile concurențiale de pe piața relevantă*** și respectând normele privind ajutoarele de stat.

#### *Amendamentul*

(3) Pentru a contribui la crearea unui sistem eficient de taxare a utilizării infrastructurii, structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii trebuie ***determinate*** în mod autonom de organismul de administrare al portului, conform propriei strategii comerciale și propriului plan de investiții și respectând normele privind ajutoarele de stat ***și concurența***.

*Justificare*

*Trebuie respectate normele privind ajutoarele de stat și concurența, lăsând, totodată, loc pentru negocieri comerciale.*

**Amendamentul 61****Propunere de regulament****Articolul 14 – alineatul 4***Textul propus de Comisie*

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia în conformitate cu ***practici*** comerciale privind utilizatorii frecvenți sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, a transportului maritim pe distanțe scurte sau a unui nivel ridicat al performanței de mediu, eficienței energetice sau eficienței din punctul de vedere al emisiilor de carbon al operațiunilor de transport. Criteriile folosite pentru această variație trebuie să fie relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii și să respecte ***în mod corespunzător*** normele în materie de concurență. ***Variația rezultată trebuie să se afle, în special, la dispoziția tuturor utilizatorilor de servicii portuare relevanți, în condiții de egalitate.***

*Amendamentul*

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia în conformitate cu ***strategia economică a portului și cu practicile*** comerciale privind, ***printre altele,*** utilizatorii frecvenți sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, a transportului maritim pe distanțe scurte sau a unui nivel ridicat al performanței de mediu, eficienței energetice sau eficienței din punctul de vedere al emisiilor de carbon al operațiunilor de transport. Criteriile folosite pentru această variație trebuie să fie relevante, obiective, transparente și nediscriminatorii și să respecte normele în materie de ***ajutoare de stat și concurență.***

Or. en

*Justificare*

*Ar trebui să i se acorde mai multă flexibilitate organismului de administrare a portului pentru a fixa taxele în funcție de strategia sa de afaceri și de practicile comerciale, fără a se limita la utilizatorii frecvenți.*

**Amendamentul 62****Propunere de regulament****Articolul 14 – alineatul 5**

*Textul propus de Comisie*

(5) Comisia este împuternicită să adopte, dacă este necesar, acte delegate în conformitate cu procedura **menționată** la articolul 21, în ceea ce **privește** clasificările comune ale navelor, combustibililor **și tipurilor de operațiuni în funcție de** care pot varia taxele de utilizare a infrastructurii, **precum și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare.**

*Amendamentul*

(5) Comisia este împuternicită să adopte, dacă este necesar, acte delegate în conformitate cu procedura **menționată** la articolul 21, în ceea ce **privește** clasificările comune ale navelor **și combustibililor în funcție de** care pot varia taxele de utilizare a infrastructurii.

Or. en

*Justificare*

*Prerogativele Comisiei de a adopta acte delegate ar trebui limitate strict. Clasificările comune ale navelor și ale combustibililor ar trebui stabilite în conformitate cu standardele internaționale. Tipurile de operațiuni în funcție de care taxele pot varia ar trebui lăsate la discreția portului, la fel și stabilirea taxelor.*

**Amendamentul 63**

**Propunere de regulament**  
**Articolul 14 – alineatul 6**

*Textul propus de Comisie*

(6) Organismul de administrare al portului informează utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari cu privire la structura și criteriile utilizate pentru a determina valoarea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, **inclusiv costurile și veniturile totale care servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de utilizare a infrastructurii portuare.** Acesta informează utilizatorii infrastructurilor portuare, cu cel puțin trei luni înainte, cu privire la orice modificări ale valorii taxelor de utilizare a infrastructurii portuare sau ale structurii ori criteriilor utilizate pentru a stabili aceste taxe.

*Amendamentul*

(6) Organismul de administrare al portului informează utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari cu privire la structura și criteriile utilizate pentru a determina valoarea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. Acesta informează utilizatorii infrastructurilor portuare, cu cel puțin trei luni înainte, cu privire la orice modificări ale valorii taxelor de utilizare a infrastructurii portuare sau ale structurii ori criteriilor utilizate pentru a stabili aceste taxe.

*Justificare*

*Este important să se reducă sarcina administrativă și să se mențină strategia comercială a portului.*

**Amendamentul 64****Propunere de regulament****Articolul 14 – alineatul 7***Textul propus de Comisie*

(7) Organismul de administrare al portului pune la **dispoziția** Comisiei **și** a organismului **independent de supraveghere competent**, la **cerere**, **informațiile menționate la** alineatul (4) **și detalii privind costurile și veniturile** care servesc drept bază pentru stabilirea structurii **și** nivelului taxei de utilizare a infrastructurii portuare, precum **și** metodologia folosită la stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare în raport cu **instalațiile și** serviciile la care se referă aceste taxe portuare.

*Amendamentul*

(7) **În cazul unei reclamații oficiale și la cerere**, organismul de administrare al portului pune la **dispoziția** Comisiei **și** a organismului **desemnat în conformitate cu articolul 17 informațiile menționate** la alineatul (4) care servesc drept bază pentru stabilirea structurii **și** nivelului taxei de utilizare a infrastructurii portuare, precum **și** metodologia folosită la stabilirea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare în raport cu **instalațiile și** serviciile la care se referă aceste taxe portuare.

Or. en

*Justificare*

*Pentru a evita interpretările greșite, ar trebui ținut cont de formularea folosită la articolul 17. Informațiile la care se face referire ar trebui furnizate numai în cazul unei reclamații oficiale și la cerere.*

**Amendamentul 65****Propunere de regulament****Articolul 15 – alineatul 1***Textul propus de Comisie*

(1) Organismul de administrare al portului înființează un comitet care să cuprindă reprezentanți ai operatorilor de nave pe apă, ai proprietarilor de mărfuri sau ai altor

*Amendamentul*

(1) Organismul de administrare al portului **asigură stabilirea unor mecanisme de consultare adecvate. În acest scop, el ori înființează un comitet consultativ al**

utilizatori portuari cărora li s-a solicitat să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii sau o taxă de servicii portuare sau ambele. ***Acest comitet se va numi „comitetul consultativ al utilizatorilor portuari”.***

***utilizatorilor portului*** care să cuprindă reprezentanți ai operatorilor de nave pe apă, ai proprietarilor de mărfuri sau ai altor utilizatori portuari cărora li s-a solicitat să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii sau o taxă de servicii portuare sau ambele ***sau recurge la consultare prin intermediul organismelor cu o componență diferită deja constituite în cadrul portului, cu condiția ca toți utilizatorii să fie consultați în mod corespunzător.***

Or. en

#### *Justificare*

*Ar trebui asigurată consultarea utilizatorilor, dar ar trebui lăsat la alegerea portului dacă să facă acest lucru prin intermediul comitetului utilizatorilor portului prin alte aranjamente.*

#### **Amendamentul 66**

##### **Propunere de regulament Articolul 15 – alineatul 2**

###### *Textul propus de Comisie*

(2) Organismul de administrare al portului ***se consultă anual cu comitetul consultativ al utilizatorilor portuari, înainte de stabilirea*** taxelor de utilizare a infrastructurii portuare, ***cu privire la structura și nivelul acestor*** taxe. Furnizorii de servicii portuare ***menționați*** la articolul 6 ***și*** la articolul 9 se consultă ***anual cu comitetul consultativ al utilizatorilor*** portuari, înainte de stabilirea taxelor de servicii portuare, cu privire la structura ***și*** nivelul acestor taxe. Organismul de administrare al portului pune la dispoziție dotări adecvate pentru această consultare ***și*** este informat cu privire la rezultatele consultării de către furnizorii de servicii portuare.

###### *Amendamentul*

(2) Organismul de administrare al portului ***pune la dispoziția utilizatorilor portului informații adecvate în legătură cu structura*** taxelor de utilizare a infrastructurii portuare ***și criteriile utilizate pentru determinarea acestora. El se consultă cu utilizatorii portului în cazul unor modificări substanțiale ale taxelor de utilizare a infrastructurii portuare înainte de stabilirea unor asemenea*** taxe. Furnizorii de servicii portuare ***menționați*** la articolul 6 ***și*** la articolul 9 se consultă ***cu utilizatorii*** portuari, ***anual și*** înainte de stabilirea taxelor de servicii portuare, cu privire la structura ***și*** nivelul acestor taxe. Organismul de administrare al portului pune la dispoziție dotări adecvate pentru această consultare ***și*** este informat cu privire la rezultatele consultării de către furnizorii de servicii portuare.

*Justificare*

*În ceea ce privește taxele de utilizare a infrastructurii portuare, utilizatorii nu ar trebui informați decât în legătură cu structura taxelor și în cazul unor modificări substanțiale.*

**Amendamentul 67****Propunere de regulament****Articolul 17 – titlu***Textul propus de Comisie**Amendamentul****Organismul independent de supraveghere******Supravegherea independentă****Justificare*

*Acest articol ar trebui să se axeze mai mult pe funcția de supraveghere decât pe înființarea unui mecanism independent de supraveghere.*

**Amendamentul 68****Propunere de regulament****Articolul 17 – alineatul 1***Textul propus de Comisie**Amendamentul*

(1) Statele membre ***se asigură că un organism independent de supraveghere monitorizează și supraveghează*** aplicarea prezentului regulament în toate porturile maritime care intră sub ***incidența*** prezentului regulament pe teritoriul fiecărui stat membru.

(1) Statele membre asigură ***înființarea unor mecanisme eficiente pentru procesarea reclamațiilor legate de*** aplicarea prezentului regulament în toate porturile maritime care intră sub ***incidența*** prezentului regulament pe teritoriul fiecărui stat membru. ***În acest scop, statele membre desemnează unul sau mai multe organisme pentru a procesa diferite tipuri de reclamații sau a acoperi diferite zone geografice.***

*Justificare*

*Este important să se clarifice faptul că statele membre pot avea mai multe organisme care să*

asigure supravegherea independentă și că supravegherea ar trebui să se axeze pe procesarea reclamațiilor.

## Amendamentul 69

### Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 2

*Textul propus de Comisie*

(2) **Organismul independent de supraveghere trebuie să fie** distinct din punct de vedere juridic **și** independent din punct de vedere **funcțional** de orice organism de administrare al unui port sau de orice furnizori de servicii portuare. Statele membre care **își mențin** proprietatea sau controlul asupra porturilor sau a organismelor de administrare ale porturilor asigură o separare structurală efectivă între **funcțiile** legate de **supravegherea și monitorizarea aplicării prezentului regulament și activitățile asociate proprietății** sau controlului respectiv. **Organismul independent de supraveghere își exercită competențele** în mod imparțial și transparent **și respectă în mod corespunzător dreptul** de desfășurare liberă a activității.

*Amendamentul*

(2) **Supravegherea independentă are loc în mod** distinct din punct de vedere juridic **și** independent din punct de vedere **funcțional** de orice organism de administrare al unui port sau de orice furnizori de servicii portuare. Statele membre care **își mențin** proprietatea sau controlul asupra porturilor sau a organismelor de administrare ale porturilor asigură o separare structurală efectivă între **funcțiile** legate de **procesarea reclamațiilor și activitățile asociate proprietății** sau controlului respectiv. **Supravegherea independentă are loc** în mod imparțial și transparent, **cu respectarea corespunzătoare a dreptului** de desfășurare liberă a activității.

Or. en

*Justificare*

*Acest alineat ar trebui să se axeze mai mult pe funcția de supraveghere decât pe înființarea unui mecanism independent de supraveghere.*

## Amendamentul 70

### Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 3

*Textul propus de Comisie*

(3) **Organismul independent de supraveghere tratează plângerile depuse de** orice parte care prezintă un interes

*Amendamentul*

(3) **Statele membre se asigură că** orice parte care prezintă un interes legitim **are dreptul de a fi, și este efectiv, informat** în

legitim și **litigiile care i-au fost prezentate** în legătură cu aplicarea prezentului regulament.

legătură cu **modul de depunere a unei reclamații în legătură cu** aplicarea prezentului regulament.

Or. en

#### *Justificare*

*Informarea părților în legătură cu mecanismele de depunere a plângerilor intră în sarcina statelor membre.*

### **Amendamentul 71**

#### **Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 4**

##### *Textul propus de Comisie*

(4) În cazul în care survine un litigiu între părți stabilite în state membre diferite, **organismul independent de supraveghere al statului** membru în al cărui port se consideră că își are originea litigiul este competent pentru soluționarea litigiului.

##### *Amendamentul*

(4) În cazul în care survine un litigiu între părți stabilite în state membre diferite, **statul** membru în al cărui port se consideră că își are originea litigiul este competent pentru soluționarea litigiului. **Statele membre în cauză cooperează între ele și fac schimb de informații legate de activitatea pe care o desfășoară.**

Or. en

#### *Justificare*

*Instituționalizarea cooperării între diferitele organisme care asigură supravegherea independentă ar crește birocrăția, fără a aduce mari beneficii. Cum prezentul regulament va fi aplicabil în mod direct în statele membre, o rețea care să-i asigure aplicarea pare a fi inutilă. Și cum s-ar putea să fie mai multe organisme într-un singur stat membru, fezabilitatea unei asemenea rețele instituționalizate este cu atât mai mult nejustificată. Este suficient să se prevadă cooperarea în cazul reclamațiilor transfrontaliere.*

### **Amendamentul 72**

#### **Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 5**

##### *Textul propus de Comisie*

(5) Organismul **independent de supraveghere** are dreptul să impună ca

##### *Amendamentul*

(5) **În eventualitatea unei reclamații oficiale depuse de orice parte cu un**



organismele de administrare ale porturilor, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii portuari să prezinte informațiile necesare pentru a asigura monitorizarea și supravegherea aplicării prezentului regulament.

*interes legitim*, organismul *relevant care asigură supravegherea independentă* are dreptul să impună ca organismele de administrare ale porturilor, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii portuari să prezinte informațiile necesare pentru a asigura monitorizarea și supravegherea aplicării prezentului regulament.

Or. en

#### *Justificare*

*Organismele desemnate de statele membre ar trebui să aibă dreptul de a solicita informații numai în cazul unei reclamații oficiale.*

### **Amendamentul 73**

#### **Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 6**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6) Organismul independent de supraveghere poate emite avize, la cererea unei autorități competente din statul membru, cu privire la orice aspect legat de aplicarea prezentului regulament.**

**eliminat**

Or. en

#### *Justificare*

*Rolul organismelor desemnate ar trebui să se limiteze la procesarea reclamațiilor și soluționarea litigiilor.*

### **Amendamentul 74**

#### **Propunere de regulament Articolul 17 – alineatul 7**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(7) Organismul independent de supraveghere poate consulta comitetul consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză *atunci când tratează***

**(7) *Atunci când se ocupă de reclamații sau litigii*, organismul *relevant care asigură supravegherea independentă* îi poate consulta *pe acei membri ai***

***plângeri sau litigii.***

***comitetului*** consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză ***care sunt afectați de reclamație sau litigiu.***

Or. en

*Justificare*

*Această formulare limitează consultarea doar la acele părți care sunt implicate în reclamație sau litigiu.*

**Amendamentul 75**

**Propunere de regulament  
Articolul 17 – alineatul 8**

*Textul propus de Comisie*

(8) Deciziile organismului ***independent de supraveghere*** au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului ***jurisdicțional***.

*Amendamentul*

(8) Deciziile organismului ***relevant care asigură supravegherea independentă*** au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului ***jurisdicțional***.

Or. en

*Justificare*

*Pentru a evita interpretările greșite, ar trebui folosită aceeași formulare în tot cuprinsul articolului 17.*

**Amendamentul 76**

**Propunere de regulament  
Articolul 17 – alineatul 9**

*Textul propus de Comisie*

(9) Statele membre informează Comisia cu privire la ***identitatea organismelor independente de supraveghere*** până cel târziu la 1 iulie ***2015*** și, ulterior, cu privire la orice modificare a acestora. Comisia publică ***și*** actualizează lista organismelor ***independente de supraveghere*** pe site-ul său web.

*Amendamentul*

(9) Statele membre informează Comisia cu privire la ***mecanismele și procedurile înființate pentru a se conforma alineatelor (1) și (2) de la acest articol***, până cel târziu la 1 iulie ***2018*** și, ulterior, cu privire la orice modificare a acestora. Comisia publică ***și*** actualizează lista organismelor ***relevante care asigură supravegherea independentă*** pe site-ul său

*Justificare*

*Cel mai probabil regulamentul nu va intra în vigoare înainte de 2014-2015. De aceea, la articolul 25 ar trebui schimbată data începând cu care regulamentul este aplicabil din 2015 în 2018 pentru a permite statelor membre să facă modificările necesare. Toate datele respective au fost schimbate în mod consecvent din 2015 în 2018.*

**Amendamentul 77****Propunere de regulament****Articolul 18***Textul propus de Comisie**Amendamentul***Articolul 18*****eliminat******Cooperare între organismele independente de supraveghere***

***(1) Organismele independente de supraveghere fac schimb de informații privind activitatea lor și principiile și practicile lor decizionale, pentru a facilita o implementare uniformă a prezentului regulament. În acest scop, ele trebuie să participe și să colaboreze în cadrul unei rețele care să se reunească la intervale regulate și cel puțin o dată pe an. Comisia coordonează și sprijină și participă la activitățile rețelei.***

***(2) Organismele independente de supraveghere cooperează îndeaproape pentru a-și acorda reciproc asistență la îndeplinirea sarcinilor lor, inclusiv la realizarea anchetelor necesare pentru tratarea plângerilor și litigiilor în cazurile care implică porturi din diferite state membre. În acest scop, un organism independent de supraveghere trebuie să pună la dispoziția unui alt astfel de organism, în urma unei cereri motivate, informațiile necesare pentru a permite organismului respectiv să își îndeplinească responsabilitățile care îi***

*revin în temeiul prezentului regulament.*

*(3) Statele membre se asigură că organismele independente de supraveghere furnizează Comisiei, în urma unei cereri motivate, informațiile necesare pentru ca aceasta să își îndeplinească sarcinile. Informațiile solicitate de Comisie sunt proporționale cu îndeplinirea sarcinilor respective.*

*(4) În cazul în care informațiile sunt considerate confidențiale de către organismul independent de supraveghere, în conformitate cu reglementările Uniunii sau cu cele naționale privind confidențialitatea informațiilor de natură comercială, celălalt organism național de supraveghere și Comisia asigură această confidențialitate. Aceste informații pot fi folosite doar în scopul pentru care au fost cerute.*

*(5) Pe baza experienței organismelor independente de supraveghere și pe baza activităților rețelei menționate la alineatul (1), precum și pentru a asigura o cooperare eficientă, Comisia poate adopta principii comune privind măsurile adecvate pentru schimbul de informații între organismele independente de supraveghere. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).*

Or. en

#### *Justificare*

*Instituționalizarea cooperării între diferitele organisme care asigură supravegherea independentă ar crește birocrăția, fără a aduce mari beneficii. Cum prezentul regulament va fi aplicabil în mod direct în statele membre, o rețea care să-i asigure aplicarea pare a fi inutilă. Și cum s-ar putea să fie mai multe organisme într-un singur stat membru, fezabilitatea unei asemenea rețele instituționalizate este cu atât mai mult nejustificată. Este suficient să se prevadă cooperarea în cazul reclamațiilor transfrontaliere (articolul 17 alineatul (4)).*

## Amendamentul 78

### Propunere de regulament Articolul 19 – alineatul 1

#### *Textul propus de Comisie*

(1) Orice parte care prezintă un interes legitim are drept de recurs împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul prezentului regulament de autoritățile competente, de organismul de administrare al portului sau de **organismul independent de supraveghere**, în fața unui organism de recurs independent de părțile implicate. Acest organism de recurs poate fi o instanță judecătorească.

#### *Amendamentul*

(1) Orice parte care prezintă un interes legitim are drept de recurs împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul prezentului regulament de autoritățile competente, de organismul de administrare al portului sau de **un organism desemnat în conformitate cu articolul 17**, în fața unui organism de recurs independent de părțile implicate. Acest organism de recurs poate fi o instanță judecătorească.

Or. en

#### *Justificare*

*Pentru a evita interpretările greșite, ar trebui ținut cont de formularea folosită la articolul 17.*

## Amendamentul 79

### Propunere de regulament Articolul 20 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până cel târziu la 1 iulie **2015** și, fără întârziere, orice altă modificare ulterioară referitoare la acestea.

#### *Amendamentul*

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică aceste dispoziții Comisiei până cel târziu la 1 iulie **2018** și, fără întârziere, orice altă modificare ulterioară referitoare la acestea.

Or. en

## Justificare

*Cel mai probabil regulamentul nu va intra în vigoare înainte de 2014-2015. De aceea, la articolul 25 ar trebui schimbată data începând cu care regulamentul este aplicabil din 2015 în 2018 pentru a permite statelor membre să facă modificările necesare. Toate datele respective au fost schimbate în mod consecvent din 2015 în 2018.*

### Amendamentul 80

#### Propunere de regulament Articolul 21 – alineatul 2

##### *Textul propus de Comisie*

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pe o perioadă **nedeterminată**.

##### *Amendamentul*

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pe o perioadă **de cinci ani de la ...** \*. **Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cel târziu cu nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cel târziu cu trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.**

---

**\* JO.: a se introduce data: data intrării în vigoare a prezentului regulament.**

Or. en

## Justificare

*Durata delegării de competențe către Comisie ar trebui limitată la o perioadă de cinci ani care să poată fi prelungită dacă sunt îndeplinite anumite condiții, precum întocmirea unui raport, și dacă Parlamentul și Consiliul nu se opun. Prezentul amendament ține seama de noua formulare-standard privind actele delegate.*

### Amendamentul 81

#### Propunere de regulament Articolul 22

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**Articolul 22**

**eliminat**

**Comitet**

**(1) Comisia este asistată de un comitet. Acesta este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.**

**(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.**

Or. en

*Justificare*

*Articolul 22 privind procedura comitetului nu își mai are rostul pentru că prevederea referitoare la actele delegate de la articolul 18 a fost eliminată.*

**Amendamentul 82**

**Propunere de regulament  
Articolul 23**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia prezintă **Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și efectele prezentului regulament**, însoțit, dacă este cazul, de propuneri relevante.

**În scopul evaluării funcționării și eficienței prezentului regulament Parlamentului European și Consiliului li se prezintă două rapoarte.** În termen de cel mult trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, Comisia prezintă **un raport de etapă și nu mai târziu de șase ani** de la intrarea în vigoare a prezentului regulament **Comisia prezintă un raport** însoțit, dacă este cazul, de propuneri relevante.

Or. en

*Justificare*

*Întocmirea unui raport însoțit de propuneri relevante de modificare a prezentului regulament la numai trei ani de la intrarea sa în vigoare nu lasă suficient timp pentru a evalua temeinic dacă dispozițiile prezentului regulament au avut efectul dorit. De aceea, se propune să se facă o evaluare de etapă după trei ani și un raport final (ce poate fi însoțit de noi propuneri)*

*după șase ani.*

### **Amendamentul 83**

#### **Propunere de regulament Articolul 24 – alineatul 2**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
(2) Contractele de servicii portuare încheiate înainte de <b>[data adoptării regulamentului]</b> care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatul (1) rămân valabile până la expirare, dar fără a depăși data de 1 iulie <b>2025</b> .	(2) Contractele de servicii portuare încheiate înainte de ... * care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatul (1) rămân valabile până la expirare, dar fără a depăși data de 1 iulie <b>2023</b> .

---

**\* JO: a se introduce data: data adoptării regulamentului;**

Or. en

#### *Justificare*

*Este important să se acorde o perioadă de tranziție, însă această perioadă nu trebuie totuși să fie prea lungă, în caz contrar implementarea regulamentului nu va crea un mediu concurențial echitabil.*

### **Amendamentul 84**

#### **Propunere de regulament Articolul 25 – paragraful 2**

<i>Textul propus de Comisie</i>	<i>Amendamentul</i>
Se aplică de la 1 iulie <b>2015</b> .	Se aplică de la 1 iulie <b>2018</b> .

Or. en

#### *Justificare*

*Cel mai probabil regulamentul nu va intra în vigoare înainte de 2014-2015. De aceea, la articolul 25 ar trebui schimbată data începând cu care regulamentul este aplicabil din 2015 în 2018 pentru a permite statelor membre să facă modificările necesare. Toate datele respective au fost schimbate în mod consecvent din 2015 în 2018.*



## EXPUNERE DE MOTIVE

### Context

Propunerea Comisiei urmărește să contribuie la obiectivul de a contribui la o funcționare mai eficientă, interconectată și durabilă a TEN-T prin crearea unui cadru care să îmbunătățească performanța porturilor și să le ajute să facă față schimbărilor în materie de cerințe privind transporturile și logistica.

Printre principalele obiective ale propunerii se numără modernizarea serviciilor și operațiunilor portuare și crearea unor condiții-cadru pentru atragerea investițiilor în porturi. În prezentul regulament Comisia încearcă să contracareze slaba presiune concurențială și posibilele abuzuri de piață pentru a crește eficiența serviciilor portuare.

Serviciile de manipulare a mărfurilor și serviciile pentru pasageri au fost excluse din capitolul II privind accesul la piață întrucât acestea sunt de obicei organizate prin intermediul unor contracte de concesiune intrând, astfel, sub incidența Directivei privind atribuirea contractelor de concesiune. De aceea, prezentul regulament trebuie considerat în combinația cu Directiva .../... (privind concesiunea).

O condiție importantă pentru o concurență loială între porturi într-un mediu concurențial echitabil este crearea unui cadru clar privind normele referitoare la ajutoarele de stat. Comisia este angajată în prezent în modernizarea ajutoarelor de stat în ceea ce privește finanțarea infrastructurilor și va adopta probabil orientări în acest sens la începutul lui 2014.

Prezenta propunere este în concordanță cu alte politici și obiective importante ale UE, precum Cartea albă privind transporturile, Facilitatea Conectarea Europei și inițiativa „Centura albastră”.

Prezentul regulament se va aplica tuturor porturilor maritime identificate în orientările referitoare la TEN-T și, potrivit Comisiei, se vor evita sarcinile suplimentare pentru acele porturi care funcționează deja bine creându-se, totodată, pentru alte porturi, condițiile pentru a-și înfrunța problemele structurale.

### Poziția raportorului

Raportorul susține propunerea Comisiei sub multe aspecte; el dorește însă să propună o serie de amendamente menite să îmbunătățească propunerea.

Pentru a evita orice confuzie, raportorul a înlocuit toate trimiterile la „porturi identificate în TEN-T” cu „porturi *maritime* identificate în TEN-T”, ceea ce reflectă domeniul de aplicare corect al prezentului regulament. Este demn de remarcat că statele membre pot decide, de asemenea, să extindă aplicabilitatea acestuia la alte porturi, nu neapărat incluse în orientările TEN-T, dacă doresc acest lucru.

Referirea la „dragare” a fost eliminată din prezentul regulament întrucât raportorul susține

ideea că acesta nu este un serviciu oferit direct utilizatorului, ci o măsură de garantare a accesului la port, de obicei sub forma dragării de întreținere, similar cu spargerea gheții. De aceea, organismul de administrare a portului ar trebui să aibă libertatea de a decide cum să organizeze dragarea, care nu ar trebui să intre în domeniul de aplicare al prezentului regulament.

Dispozițiile sociale care reglementează regimul de muncă portuară a fost scos din prezentul regulament și mutat în cadrul Dialogului social sectorial, care a început pe 19 iunie 2013. Cu toate acestea, raportorul consideră importantă adăugarea standardelor sociale naționale la lista criteriilor minime. În plus, autoritatea competentă ar trebui să susțină drepturile angajaților în cazul unui transfer de întreprinderi sau de obiect de activitate.

Pe lângă constrângerile legate de terenul disponibil pentru port și de obligațiile de serviciu public, raportorul este de părere că constrângerile legate de spațiul disponibil în apă și de mărimea pieței ar trebui luate, de asemenea, în considerare ca motive justificate pentru a limita numărul de prestatori de servicii, ținând cont de diferitele dimensiuni și caracteristici geografice ale porturilor. Dacă limitarea furnizorilor este necesară pentru a garanta siguranța, securitatea sau caracterul ecologic al operațiunilor portuare, organismul de administrare ar trebui să poată fi abilitat să decidă în acest sens.

Raportorul consideră că pilotajul ar trebui, de asemenea, exclus din cadrul dispozițiilor din capitolul II al prezentului regulament datorită importanței sale deosebite pentru siguranța și securitatea operațiunilor portuare. Organizarea sa ar trebui lăsată la latitudinea statelor membre și nu ar trebui aliniată cu noile norme privind accesul pe piață.

În privința taxelor pentru utilizarea infrastructurilor, raportorul a modificat propunerea într-un mod care să permită porturilor să fixeze taxele în mod autonom, în funcție de strategia lor de afaceri. În acest scop, el restrânge competența Comisiei de a adopta acte delegate la promovarea transportului ecologic. În plus, el acordă mai multă marjă de negociere comercială între organismul de administrare a portului și utilizatorii portului, în condițiile respectării anumitor principii-cheie.

Prerogativele Comisiei de a adopta acte delegate ar trebui limitate strict la clasificarea navelor și combustibililor. Comisia ar trebui să țină cont de indexul maritim de mediu (ESI) și de progresele înregistrate de Inițiativa porturilor mondiale vizând clima (World Ports Climate Initiative), astfel încât clasificarea comună a navelor și a combustibililor să se facă în conformitate cu standardele internaționale. Schemele de clasificare ar trebui să servească doar drept bază pentru a permite variații de preț dar nu ar trebui să afecteze competența organismului de administrare a portului de a fixa nivelul taxelor în mod autonom, în concordanță cu normele aplicabile.

Raportorul susține ideea consultării utilizatorilor portului. Cu toate acestea, în zilele noastre aceasta este deja o practică comună în multe porturi. De aceea, ar trebui evitată o abordare de tip „model universal” și ar trebui să fie posibile diferite aranjamente atât timp cât toți utilizatorii sunt consultați în mod corespunzător.

Raportorul se referă mai degrabă la o „supraveghere independentă” decât la un organism independent de supraveghere pentru a muta accentul de la ideea înființării unui asemenea

organism la sarcinile pe care acesta ar trebui să le îndeplinească. Prin amendamentele sale el clarifică faptul că, acolo unde este posibil, organismele existente pot să își îndeplinească în continuare rolul fără a adăuga nicio sarcină birocratică.

Pentru a avea un calendar realist și înțelegând, totodată, importanța unei implementări rapide, raportorul a modificat data intrării în vigoare a prezentului regulament pentru 1 iulie 2018.

În concluzie, raportorul a îmbunătățit unele aspecte ale propunerii Comisiei, propunere cu care se declară de acord. Prin amendamentele sale, el subliniază necesitatea ca organismul de administrare a portului să dispună de autonomie pentru a acționa în funcție de strategia sa economică, cu respectarea concomitentă a anumitor principii-cheie. În plus, raportorul evită o creștere a sarcinii administrative legate de aplicarea prezentului regulament. Până la urmă, prezentul regulament ar trebui să creeze siguranță juridică pentru porturi și să aibă un impact pozitiv asupra funcționării rețelei TEN-T.