

Avizul Comitetului Regiunilor – Cadru pentru viitoarea politică a UE privind porturile

(2014/C 114/11)

I. RECOMANDĂRI POLITICE

COMITETUL REGIUNILOR

Recomandări politice

1. în contextul în care în prezent 3 milioane de persoane sunt angajate direct sau indirect în porturile UE și în contextul creșterii preconizate cu 50% până în 2030 a volumului de mărfuri ce trec prin porturi, raportorul Comitetului Regiunilor salută abordarea generală a Comisiei de a-și structura propunerea în jurul următoarelor priorități:

- concentrarea măsurilor propuse asupra celor 319 porturi care fac parte din rețeaua transeuropeană, lăsând totodată statelor membre libertatea de a aplica dispozițiile din proiectul de regulament și altor porturi;
- modernizarea serviciilor portuare și atragerea de investiții în porturi prin garantarea accesului la piața liberă și prin creșterea transparenței financiare a serviciilor portuare, respectând totodată gradul semnificativ de autonomie al autorităților portuare;
- încorporarea concluziilor Dialogului social european pentru sectorul portuar, lansat la 19 iunie 2013;
- asigurarea unei mai mari consecvențe a gestionării porturilor sub aspectul protecției mediului;
- asigurarea coerenței cu proiectul-pilot al UE „centura albastră”, care are ca obiectiv să contribuie la dezvoltarea unei piețe unice pentru transportul maritim, conform solicitării din cadrul Actului pentru piața unică II;

2. se îndoiește însă că Comisia Europeană urmărește o abordare holistică a politicii în domeniul porturilor, având în vedere absența din „pachetul portuar” a referințelor fie la Strategia Europa 2020, fie la inițiativa „Creștere albastră”, precum și absența referințelor la revizuirea regulamentelor extrem de relevante pentru porturi privind limitarea conținutului în sulf al combustibililor marini sau lipsa de sincronizare cu revizuirea liniilor directe în materie de ajutoare de stat aplicabile sectorului portuar;

Metodologie

3. observă că, dovedind curaj din punct de vedere politic, Comisia Europeană a optat pentru prezentarea unui proiect de regulament pentru care nu au fost adoptate anumite acte ce reprezintă parametri legislativi, cum sunt proiectul de directivă privind concesiunile, proiectul de regulament privind rețelele transeuropene de transport TEN-T sau proiectul de regulament privind accesul bunurilor și al serviciilor din țări terțe pe piața internă a achizițiilor publice a Uniunii [COM (2012) 124 final], aceste elemente rămânând, prin urmare, niște „finte mișcătoare”;

4. recunoaște că, din 2011, Comisia Europeană a desfășurat consultări intense cu părțile interesate, regretă totuși faptul că nu au fost implicate direct nici Comitetul Regiunilor, nici asociațiile care reprezintă autoritățile locale și regionale. De asemenea, își exprimă consternarea pentru faptul că, deși există recentul document de lucru al serviciilor Comisiei privind evaluarea impactului teritorial⁽¹⁾, dimensiunea teritorială nu este abordată în mod explicit în evaluarea impactului. Acest fapt este cu atât mai regretabil din perspectiva provocărilor unei politici privind porturile europene referitoare la coeziunea teritorială. Aceste provocări sunt exacerbate în prezent de fenomenul așa-numitei „containerizări” și de amenințarea aglomerării hinterlandului celor mai mari porturi;

5. subliniază necesitatea de a lua în considerare diversitatea porturilor din UE, ca urmare a situației lor geografice, a diverselor tipuri de activități economice, a regimurilor diferite care reglementează activitatea portuară și a cadrelor politice diferite care sunt aplicabile porturilor naționale. Amintește în acest context că pachetul portuar se va aplica, în conformitate cu Decizia nr. 661/2010/UE privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [art.12 alineatul (2)], porturilor care corespund uneia din categoriile A, B sau C, definite după cum urmează:

- „A: porturi maritime internaționale: porturi cu un volum de trafic anual total de cel puțin 1,5 milioane tone marfă sau 200 000 de călători care, exceptând cazurile în care nu este posibil, sunt conectate cu elementele terestre ale rețelei transeuropene de transport și care au în consecință un rol important în transportul maritim internațional;

⁽¹⁾ SWD(2013) 3 final http://ec.europa.eu/governance/impact/key_docs/docs/cswd_ati_en.pdf

- B: porturile maritime ale Uniunii (...): aceste porturi au un volum de trafic anual total de cel puțin 0,5 milioane tone marfă sau între 100 000 și 199 999 de călători, sunt conectate, exceptând cazurile în care nu este posibil, cu elementele terestre ale rețelei transeuropene de transport și sunt dotate cu echipamentele de transbordare necesare pentru transportul maritim pe distanțe scurte;
- C: porturi regionale: aceste porturi (...) sunt situate în regiuni insulare, periferice sau foarte îndepărtate, realizând interconectarea acestor regiuni pe cale maritimă și/sau asigurând legătura acestora cu regiunile centrale ale Uniunii⁽²⁾;

6. salută faptul că partenerii sociali din sectorul portuar au instituit un Comitet de dialog social la nivelul UE și reamintește importanța încurajării dialogului social la nivel național și local ca instrument de îmbunătățire a condițiilor de trai și de muncă, precum și drept contribuție la sporirea competitivității sectorului;

Temei juridic, subsidiaritate, proporționalitate

7. sprijină motivația Comisiei Europene privind selecția temeiului juridic [articolul 100 alineatul (2) din TFUE] și respectarea principiului subsidiarității, așa cum se subliniază în expunerea de motive a proiectului de regulament (punctul 3.3). În ce privește principiul proporționalității, raportorul nu este totuși convins de opțiunea pentru un regulament în loc de o directivă, cum a fost cazul propunerilor anterioare ale Comisiei Europene sau cel al legislației conexe (în special în materie de concesiuni). Ar fi contradictorie alegerea unui instrument juridic cu caracter obligatoriu în toate elementele sale, așa cum este un regulament, recunoscând în același timp rolul principal al statelor membre și al autorităților publice de la nivel regional și local implicate în dezvoltarea infrastructurii portuare. În plus, pentru a ține seama de marea diversitate a porturilor din UE, directiva ar fi mai potrivită;

Fondurile structurale și ajutorul de stat

8. subliniază faptul că, din anul 2000, UE a pus la dispoziție aproximativ 6,2 miliarde EUR prin intermediul fondurilor structurale și de coeziune pentru cofinanțarea construirii de infrastructuri pentru porturile maritime. În plus, între 2007 și 2012, 4% din pachetul destinat rețelelor transeuropene de transport TEN-T (echivalentul a 244,6 milioane EUR) a fost alocat porturilor;

9. atrage atenția asupra Raportului special al Curții de Conturi 4/2012 privind eficiența utilizării fondurilor structurale și a Fondului de coeziune pentru cofinanțarea de infrastructuri de transporturi în porturile maritime⁽²⁾. Subliniază recomandarea Curții de Conturi: „să condiționeze acordarea de sprijin în cadrul politicii de coeziune de existența unei strategii cuprinzătoare de dezvoltare portuară, pe termen lung (bazată pe o evaluare a necesităților externe), pentru toate porturile din cadrul regiunii în cauză”;

10. salută recunoașterea de către Comisia Europeană⁽³⁾ a faptului că ajutoarele de stat pentru serviciile de interes economic general (SIEG), inclusiv contribuțiile din partea FEDER, nu urmează să fie luate în considerare în calcularea plafoanelor privind intensitatea ajutoarelor regionale, în cazul în care sunt îndeplinite condițiile stabilite în Decizia din 20 decembrie 2011⁽⁴⁾;

11. reamintește importanța clarificării aplicabilității regimului ajutoarelor de stat în cazul infrastructurilor, în lumina problemelor ce decurg din interpretarea hotărârii Curții de Justiție a UE din 24 martie 2011 în cauzele conexe *Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt (T-443/08)* și *Mitteldeutsche Flughafen AG și Flughafen Leipzig-Halle GmbH (T-455/08)*/Comisia Europeană, care a dus la întâzieri considerabile în verificarea ex-ante a aproximativ 200 de proiecte de infrastructură finanțate din fondurile structurale;

12. regretă că Comisia Europeană nu a inclus direct în pachetul portuar propuneri de clarificare a noțiunii de ajutor în ceea ce privește finanțarea infrastructurii, inclusiv în sectorul portuar (acțiunea 5). La 3 iulie 2013, în schimb, Comisia Europeană a lansat un chestionar privind funcționarea și impozitarea porturilor, adresat numai Reprezentanțelor permanente ale tuturor statelor membre. Solicită, prin urmare, Comisiei Europene să adopte în viitoarele luni o abordare mai incluzivă și să implice autoritățile locale și regionale, prin intermediul CoR, în revizuirea normelor privind ajutorul de stat aplicabile infrastructurilor în general și porturilor în special, mai ales în elaborarea normelor de exceptare pentru categoria infrastructurilor portuare, care vor fi probabil finalizate până la sfârșitul anului 2013;

⁽²⁾ <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/14018736.PDF>

⁽³⁾ Ghidul privind aplicarea normelor UE în materie de ajutor de stat, achiziții publice și piață internă în cazul SIEG, SWD(2013)53, 15.2.2013

⁽⁴⁾ În conformitate cu Decizia din 20.12.2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general.

Propunerea legislativă

13. recomandă excluderea dragării, amarării, pilotajului și tractării din domeniul de aplicare al regulamentului, în temeiul faptului că aceste servicii răspund unor obiective de interes general, precum siguranța, securitatea și protecția mediului; solicită Comisiei ca, în ceea ce privește instalațiile portuare de preluare a deșeurilor, să elimine dispozițiile aflate în conflict cu directivele în vigoare sau să clarifice delimitarea față de acestea. Astfel, condițiile și cerințele referitoare la instalațiile portuare de preluare sunt deja reglementate prin Directiva 2000/59/CE. În special dispozițiile de la articolul 8 contravin accesului liber pe piață pentru toți furnizorii de servicii de eliminare a deșeurilor. În măsura în care operatorul portuar alege anumite instalații portuare de preluare și le include în sistemul de taxe prevăzut de directiva menționată, se aplică dispozițiile privind procedurile de ofertare din Directiva 2004/17;

14. regretă faptul că articolul 2 (Definiții) nu furnizează o definiție a „autorității competente”, deși aceasta joacă un rol semnificativ în articolele 8 și 9;

15. regretă faptul că nu este recunoscut suficient rolul autorităților locale și regionale în raport cu legislația aplicabilă sau stabilirea unor cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare [articolul 4 alineatul (2) litera (d), articolul 4 alineatul (4), articolul 6 alineatul (4)];

16. are în vedere extinderea domeniului obligațiilor de serviciu public, așa cum sunt definite acestea la articolul 8, pentru a include în special criterii referitoare la coeziunea teritorială, ca, de exemplu, accesibilitatea regiunilor îndepărtate sau a insulelor și a regiunilor ultraperiferice;

17. referitor la procedura pentru limitarea numărului de furnizori de servicii portuare, prevăzută la articolul 7, se întreabă de ce Comisia Europeană, la articolul 10, prevede numai posibilitatea și nu obligația de a acorda 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;

18. se întreabă dacă nu sunt disproporționate cerințele stabilite în special la articolul 12 cu privire la gradul de detaliu al informațiilor pe care autoritățile portuare trebuie să le pună la dispoziție în legătură cu finanțarea publică primită, ca și obligația de a ține contabilități separate, în special având în vedere structurile de cost foarte diferite, în funcție de amplasarea porturilor;

19. solicită Comisiei Europene să precizeze ce se înțelege prin „principiile comune de taxare” menționate la articolul 14 alineatul (5), având în vedere că orice împuternicire acordată Comisiei Europene în vederea adoptării de acte delegate ar trebui să fie cât mai precisă cu putință;

20. pune sub semnul întrebării valoarea adăugată pe care ar aduce-o existența unui organism independent de supraveghere, responsabil pentru monitorizarea și supravegherea aplicării regulamentului (cf. considerentul 19 și articolul 17). Acest organism ar putea genera sarcini administrative suplimentare pentru planificarea dezvoltării portuare și ar putea avea efecte asupra bugetelor statelor membre;

21. de asemenea, se îndoiește de necesitatea instituirii unei cooperări între autoritățile independente de supraveghere pentru a facilita punerea în aplicare uniformă a regulamentului, care este, prin definiție, direct aplicabil (cf. articolul 18).

II. RECOMANDĂRI DE AMENDAMENTE**Amendamentul 1**

Titlu

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
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	Propunerea de DIRECTIVĂ AREGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor

Expunere de motive

Comitetul Regiunilor nu este până la urmă convins de opțiunea pentru un regulament în loc de o directivă, așa cum a fost cazul propunerilor anterioare ale Comisiei Europene sau cel al legislației conexe (în special în materie de concesiuni). În plus, pentru a aborda marea diversitate a porturilor din UE, directiva ar fi mai potrivită.

Amendamentul 2

Considerentul 4

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice, fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentului regulament și altor porturi. Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.	Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport. Pentru a atinge obiectivul prezentei directive prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezenta directivă prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau al pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a a zonelor insulare, sau periferice sau <u>ultraperiferice</u> , fără a aduce însă atingere posibilității ca statele membre să decidă aplicarea prezentei directive prezentului regulament și altor porturi. <u>Serviciile tehnico-nautice de pilotaj care îndeplinesc misiuni de interes general 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 prezenta directivă</u> ul regulament .

Expunere de motive

Amendament corelat cu amendamentul la articolul 1 (domeniul de aplicare).

Amendamentul 3

Considerentul 19

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

Expunere de motive

Amendament corelat cu amendamentul la articolul 10 alineatul (2).

Amendamentul 4

Considerentul 29

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentului regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă a 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. (...)</p>	<p>Pentru a completa și modifica anumite elemente neesențiale ale prezentei directivei regulament și în special pentru a promova aplicarea uniformă a 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 pot varia să varieze taxele de utilizare a infrastructurii și principiile comune de taxare pentru utilizarea infrastructurii portuare. (...)</p>

Expunere de motive

Amendament corelat cu amendamentul la articolul 14 alineatul (5). De acord în ceea ce privește clasificarea comună a navelor, combustibililor și tipurilor de operațiuni. Variația taxelor de utilizare a infrastructurii portuare este însă de competența exclusivă a autorităților portuare.

Amendamentul 5

Articolul 1 – Obiect și domeniu de aplicare

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>1. Prezentul regulament stabilește:</p> <p>a. un cadru clar pentru accesul la piața serviciilor portuare;</p> <p>a.b. norme comune privind transparența financiară și taxele care urmează să fie aplicate de organismele de administrare sau de furnizorii de servicii portuare.</p> <p>2. Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.</p> <p>a. buncheraj;</p> <p>b. manipularea mărfurilor;</p> <p>c. dragare;</p> <p>d. amarare;</p> <p>e. servicii pentru pasageri;</p> <p>f. instalații portuare de recepție;</p> <p>g. pilotaj; și</p> <p>c.h. remorcare.</p>	<p>1. Prezenta directivei regulament stabilește:</p> <p>a. un cadru clar pentru accesul la piața serviciilor portuare;</p> <p>b.b. norme comune privind transparența financiară și taxele care urmează să fie aplicate de organismele de administrare sau de furnizorii de servicii portuare.</p> <p>2. Prezenta directivei regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare, fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la porturi și de ieșire din porturi.</p> <p>(a) buncheraj;</p> <p>(b) manipularea mărfurilor;</p> <p>(c) dragare;</p> <p>(d) amarare;</p> <p>(e)(c) servicii pentru pasageri;</p> <p>(f)(d) instalații portuare de recepție;</p> <p>(g) pilotaj; și</p> <p>d.(h) remorcare.</p>

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
3. Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].	3. Prezenta directivă regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum este definită în anexa I la Regulamentul XXX [regulamentul privind orientările TEN-T].
4. Statele membre pot aplica prezentul regulament și altor porturi maritime. Atunci când statele membre decid să aplice prezentul regulament și altor porturi maritime, ele notifică decizia lor Comisiei.	4. Statele membre pot aplica prezenta directivă regulament și altor porturi maritime. Atunci când statele membre decid să aplice prezenta directivă regulament și altor porturi maritime, ele notifică decizia lor Comisiei.

Expunere de motive

- Pilotajul, remorcarea și amararea reprezintă servicii portuare de interes general (cu obiectivul asigurării siguranței maritime și al protecției mediului), fiind reglementate strict de către statele membre și, deci, nu se pot supune unei abordări de piață.
- Includerea serviciilor de dragare în regulament contravine dreptului de proprietate al porturilor, dat fiind că, în cea mai mare parte, acestea nu ar mai putea asigura întreținerea propriilor căi navigabile și bazine portuare cu forțe proprii. În plus, dragarea porturilor poate fi comparată cu lucrările de întreținere la docuri și ecluze, nu însă cu alte servicii portuare aflate în legătură directă cu intrarea unei nave în port și facturate în mod individual pentru fiecare astfel de intrare.

Amendamentul 6

Articolul 2, se adaugă un nou punct 2 bis. – Definiții

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>prin „autoritate competentă” se înțelege orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, care are competența de a interveni în serviciile portuare într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate</u>

Expunere de motive

Termenul de „autoritate competentă” este folosit în Regulamentul (CE) 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători ca „orice autoritate publică sau grup de autorități publice dintr-unul sau mai multe state membre, care are competența de a interveni în transportul public de călători într-o zonă geografică dată sau orice organism investit cu o astfel de autoritate” [articolul 2 litera (b)]. Această definiție ar contribui la coerența textelor juridice ale UE și ar spori transparența juridică în elaborarea unei definiții armonizate, care să nu fie limitată numai la serviciile pentru călători.

Amendamentul 7

Articolul 2 punctul 14. – Definiții

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
„obligatie de serviciu public” înseamnă o cerință definită sau determinată cu scopul de a asigura furnizarea serviciilor portuare de interes general a căror furnizare un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și-ar asuma-o sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții;	prin „obligatie de serviciu public” se înțelege o cerință definită sau stabilită <u>de către o autoritate competentă</u> , pentru a asigura aceste servicii portuare de interes general, pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții <u>fără compensare</u> ;

Expunere de motive

Amendamentul de față preia în special spiritul considerentului 16, în care se specifică următoarele: „Prezentul regulament nu aduce atingere posibilității autorităților competente de a acorda compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, cu condiția ca acestea să respecte normele aplicabile privind ajutoarele de stat”.

Amendamentul 8

Articolul 2, punctul 15 – Definiții

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
„transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei;	„transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei sau, <u>în cazul regiunilor ultraperiferice, între porturi situate în țări din aria lor geografică;</u>

Expunere de motive

Limitarea vecinătății la spațiul UE nu este justificată. Acest concept trebuie extins la întregul teritoriu UE, indiferent de localizarea sa geografică, în special în regiunile ultraperiferice, în care CE promovează o strategie de consolidare a integrării acestora în vecinătatea lor imediată.

Amendamentul 9

Articolul 2 punctul 16 – Definiții

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

Expunere de motive

Se propune eliminarea părții finale a definiției unui port maritim. Această parte este o adăugire în raport cu definițiile propuse anterior, însă noțiunea de „zonă portuară” nu este definită. Acest lucru ar putea duce la confuzii cu infrastructurile de transport furnizate de autoritățile locale și regionale între port și hinterland.

Amendamentul 10

Articolul 2 punctul 16 bis, se adaugă un nou punct. – Definiții

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
	<u>„Servicii tehnico-nautice” înseamnă serviciile portuare de interes general furnizate pentru a se asigura siguranța maritimă și pentru a se proteja mediul, cum ar fi amararea, pilotajul și remorcarea.</u>

Expunere de motive

Decurge din amendamentele la articolele 2 și 18.

Amendamentul 11

Capitolul II – Titlu

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
CAPITOLUL II – Accesul la piață	CAPITOLUL II – Accesul la piață <u>Principii care reglementează prestarea serviciilor portuare și accesul la acestea</u>

Expunere de motive

Titlul actual al capitolului sugerează urmărirea de către Comisie a unui obiectiv de liberalizare, în timp ce conținutul lui se referă în principal la dispozițiile care permit operarea acelor servicii portuare care nu sunt neapărat deschise pieței.

Amendamentul 12

Articolul 4 – Cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>1. Organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.</p> <p>2. Cerințele minime menționate la alineatul (1) pot viza exclusiv, acolo unde este cazul: (...)</p> <p>(d) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional.</p> <p>(...)</p> <p>4. Dacă cerințele minime includ cunoștințe locale specifice sau familiarizarea cu condițiile locale, organismul de administrare al portului se asigură că există un acces adecvat la o formare relevantă, în condiții transparente și nediscriminatorii, cu excepția cazului în care accesul adecvat la o astfel de formare este asigurat de statul membru.</p>	<p>1. Organismul de administrare al portului, <u>în urma consultării cu autoritățile competente relevante</u>, poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.</p> <p>2. Cerințele minime menționate la alineatul (1) pot viza exclusiv, acolo unde este cazul: (...)</p> <p>(d) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, <u>regional</u>, național, al Uniunii și internațional.</p> <p>e.(...)</p> <p>4. Dacă cerințele minime includ cunoștințe locale specifice sau familiarizarea cu condițiile locale, organismul de administrare al portului se asigură că există un acces adecvat la o formare relevantă, în condiții transparente și nediscriminatorii, cu excepția cazului în care accesul adecvat la o astfel de formare este asigurat de <u>autoritatea competentă relevantă</u> statul membru.</p>

Expunere de motive

Amendamentul urmărește consolidarea gradului de recunoaștere a rolului autorităților locale și regionale în raport cu legislația aplicabilă sau stabilirea unor cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare.

Amendamentul 13

Articolul 6 alineatul (4) – Limitarea numărului de furnizori de servicii portuare

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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.</p>	<p>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, <u>autoritatea competentă relevantă</u> statul membru poate încredința adoptarea deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei autorități independente de organismul de administrare al portului. <u>Organismul de administrare al portului va trebui să dovedească faptul că situația pieței permite o limitare. Limitarea va avea caracter temporar. 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.</u></p>

Amendamentul 14

Articolul 7

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>1. Orice limitare a numărului de furnizori de servicii portuare în conformitate cu articolul 6 trebuie să urmeze o procedură de selecție care să fie deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă.</p> <p>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].</p> <p>3. Pragul și metoda de determinare a valorii serviciului portuar sunt cele din dispozițiile relevante și aplicabile ale Directivei .../... [privind concesiunile].</p> <p>4. Furnizorul sau furnizorii selectați și organismul de administrare al portului încheie un contract de servicii portuare.</p> <p>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).</p>	<p>1. Orice limitare a numărului de furnizori de servicii portuare în conformitate cu articolul 6 trebuie să urmeze o procedură de selecție care să fie deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă.</p> <p>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].</p> <p>3- Pragul și metoda de determinare a valorii serviciului portuar sunt cele din dispozițiile relevante și aplicabile ale Directivei .../... [privind concesiunile].</p> <p>4- Furnizorul sau furnizorii selectați și organismul de administrare al portului încheie un contract de servicii portuare.</p> <p>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).</p>

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>6. Alineatele (1)-(5) din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9.</p> <p>7. Prezentul regulament nu aduce atingere Directivei .../... [privind concesiunile], Directivei .../... [privind serviciile de utilități publice] și Directivei .../... [privind achizițiile publice].</p>	<p>6 <u>3</u>. Alineatele (1) <u>și (2)-(5)</u> din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9.</p> <p>7 <u>4</u>. Prezentul regulament nu aduce atingere Directivei .../... [privind concesiunile], Directivei .../... [privind serviciile de utilități publice] și Directivei .../... [privind achizițiile publice].</p> <p><u>4a. Perioada de valabilitate a contractelor de servicii portuare este proporțională cu investițiile efectuate.</u></p>

Amendamentul 15

Articolul 8 – Obligații de serviciu public

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>1. Statele membre pot decide să impună furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura următoarele:</p> <p>(a) disponibilitatea fără întrerupere a serviciului pe parcursul zilei, al nopții, al săptămânii și al anului;</p> <p>(b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii;</p> <p>(c) convenabilitatea prețului serviciului pentru anumite categorii de utilizatori.</p> <p>2. Obligațiile menționate la alineatul (1) trebuie să fie clar definite, transparente, nediscriminatorii și verificabile și trebuie să garanteze egalitatea accesului pentru toți furnizorii de servicii portuare stabiliți în Uniune.</p> <p>3. Statele membre desemnează autoritățile competente de pe teritoriul lor pentru impunerea unor astfel de obligații de serviciu public. Organismul de administrare al portului poate fi autoritatea competentă în acest sens. (...)</p>	<p>1. Statele membre <u>Autoritățile competente</u> pot decide să impună furnizorilor obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare, pentru a asigura următoarele:</p> <p>(a) disponibilitatea fără întrerupere a serviciului pe parcursul zilei, al nopții, al săptămânii și al anului;</p> <p>(b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii;</p> <p>(c) convenabilitatea prețului serviciului pentru anumite categorii de utilizatori.;</p> <p><u>(d) criterii legate de coeziunea teritorială, precum accesibilitatea zonelor îndepărtate, insulare sau ultraperiferice;</u></p> <p><u>(e) dispoziții speciale, impuse din rațiuni de securitate sau de mediu, pe care furnizorii de servicii portuare, aplicând criteriile economice, nu le-ar impune sau aplica.</u></p> <p>2. Obligațiile menționate la alineatul (1) trebuie să fie clar definite, transparente, nediscriminatorii și verificabile și trebuie să garanteze egalitatea accesului pentru toți furnizorii de servicii portuare stabiliți în Uniune.</p> <p>3. Statele membre desemnează autoritățile competente de pe teritoriul lor pentru impunerea unor astfel de obligații de serviciu public. Organismul de administrare al portului poate fi autoritatea competentă în acest sens, <u>în cazul în care este o instituție publică.</u> (...)</p>

Expunere de motive

- Se propune extinderea obligațiilor de serviciu public astfel încât să cuprindă criteriile legate de coeziunea teritorială, așa cum se sugerează în expunerea de motive a proiectului de regulament (a se vedea finalul secțiunii 1.4). Ar trebui să se țină seama și de criteriile cu relevanță deosebită pentru securitatea operațiunilor portuare și pentru mediu, dar care nu sunt profitabile.
- Având în vedere că organismul de administrare a portului poate fi o entitate privată și poate primi fonduri publice, posibilitatea prevăzută la articolul 8 alineatul (3), ca acest organism să fie autoritatea competentă pentru stabilirea obligațiilor de serviciu public ar trebui să fie limitată la organismele de administrare cu caracter public.

Amendamentul 16

Articolul 9 – Operator intern

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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.</p> <p>(...)</p> <p>4. Dacă o autoritate competentă decide să aplice dispozițiile alineatului (1) în toate porturile maritime dintr-un stat membru care fac obiectul prezentului regulament, aceasta trebuie să informeze Comisia.</p> <p>(...)</p>	<p>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 <u>prin intermediul</u> 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 prezentei directivei <u>regulament</u>.</p> <p>(...)</p> <p>4. Dacă o autoritate competentă decide să aplice dispozițiile alineatului (1) în toate porturile maritime dintr-un stat membru care fac obiectul prezentei directi- <u>vei</u> regulament, aceasta trebuie să informeze Comisia.</p> <p>(...)</p>

Expunere de motive

Nu este cert că situația în care furnizorul de servicii portuare va fi considerat „operator intern” este limitată la cazul serviciilor portuare în temeiul unor obligații de serviciu public. Ar putea exista motive pur comerciale pentru care un organism de administrare al portului (care poate fi un organism privat) ar putea decide să furnizeze el însuși un serviciu fără ca acesta să fie definit în mod specific drept un serviciu public.

Amendamentul 17

Articolul 10 alineatul (2) – Protejarea drepturilor lucrătorilor

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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 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.</p>	<p>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 <u>pot vor</u> solicita 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.</p>

Expunere de motive

Este de neînțeles de ce Comisia prevede numai *posibilitatea* și nu obligația de a acorda 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.

Amendamentul 18

Articolul 10 alineatul (3) – Protejarea drepturilor lucrătorilor

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>În cazul în care organismele de administrare ale portului impun furnizorilor de servicii portuare să respecte anumite standarde sociale în ceea ce privește furnizarea serviciilor portuare relevante, documentele de licitație și contractele de servicii portuare trebuie să cuprindă lista personalului respectiv și să ofere detalii transparente cu privire la drepturile contractuale ale acestora și la condițiile în care angajații sunt considerați a fi legați de serviciile portuare.</p>	<p>În cazul în care organismele de administrare ale portului impun furnizorilor de servicii portuare să respecte anumite standarde sociale în ceea ce privește furnizarea serviciilor portuare relevante, documentele de licitație și contractele de servicii portuare trebuie să cuprindă lista personalului respectiv și să <u>precizeze statutul</u> ofere detalii transparente cu privire la drepturilor contractuale ale acestora și la condițiile în care angajații sunt considerați a fi legați de serviciile portuare.</p>

Expunere de motive

Publicarea unor „*detalii transparente cu privire la drepturile contractuale*” ale angajaților ar putea încălca drepturile privind datele personale.

Amendamentul 19

Articolul 12 alineatul (2) – Transparența relațiilor financiare

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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:</p> <p>(a) toate costurile și veniturile să fie atribuite sau alocate corect, pe baza unor principii de contabilitate a costurilor aplicate în mod consecvent și justificabile în mod obiectiv; și</p> <p>(b) principiile de contabilitate a costurilor conform cărora sunt ținute conturi separate să fie clar definite.</p>	<p>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 <u>să permită monitorizarea interdicției privind transferarea fondurilor publice plătite unui sector de activitate la un altul și monitorizarea utilizării veniturilor din tarifele de utilizare a infrastructurii și a excedentelor din alte activități comerciale.</u> :</p> <p>(a) toate costurile și veniturile să fie atribuite sau alocate corect, pe baza unor principii de contabilitate a costurilor aplicate în mod consecvent și justificabile în mod obiectiv; și</p> <p>(b) principiile de contabilitate a costurilor conform cărora sunt ținute conturi separate să fie clar definite.</p>

Expunere de motive

Simplificarea propusă a cerințelor privind contabilitatea derivă din articolul 6 al Directivei 2012/34/UE privind instituirea spațiului feroviar unic european.

Amendamentul 20

Articolul 14 alineatul (4)

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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.</p>	<p>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. <u>sau din motive de coeziune teritorială, cum ar fi accesibilitatea regiunilor ultraperiferice.</u> 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.</p>

Expunere de motive

Scopul amendamentului este ca regulile să admită și alte criterii de taxare, care să țină seama de problemele de accesibilitate ale regiunilor ultraperiferice și de necesitatea de a compensa cheltuielile suplimentare de transport, pentru a se ajunge la condiții de egalitate între toți utilizatorii, așa cum prevede articolul 349 din TFUE.

Amendamentul 21

Articolul 14 – Taxele de utilizare a infrastructurii portuare

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>(...)</p> <p>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.</p> <p>(...)</p> <p>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.</p>	<p>(...)</p> <p>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.</p> <p>(...)</p> <p>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.</p>

Expunere de motive

Libertatea comercială a organismelor de administrare a porturilor nu poate fi restrânsă prin astfel de principii (taxarea/stabilirea prețurilor reprezintă un domeniu de concurență). În plus, orice împuternicire a Comisiei Europene pentru a adopta acte delegate ar trebui să rămână cât mai precisă și mai limitată posibil.

Amendamentul 22

Articolul 17

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Organismul independent de supraveghere</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Organismul independent de supraveghere tratează plângerile depuse de orice parte care prezintă un interes legitim și litigiile care i-au fost prezentate în legătură cu aplicarea prezentului regulament.</p> <p>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.</p> <p>5. Organismul independent de supraveghere 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.</p> <p>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.</p> <p>7. Organismul independent de supraveghere poate consulta comitetul consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză atunci când tratează plângeri sau litigii.</p> <p>8. Deciziile organismului independent de supraveghere au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului jurisdicțional.</p> <p>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.</p>	<p>Organismul independent de supraveghere</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>3. Organismul independent de supraveghere tratează plângerile depuse de orice parte care prezintă un interes legitim și litigiile care i au fost prezentate în legătură cu aplicarea prezentului regulament.</p> <p>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.</p> <p>5. Organismul independent de supraveghere 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.</p> <p>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.</p> <p>7. Organismul independent de supraveghere poate consulta comitetul consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză atunci când tratează plângeri sau litigii.</p> <p>8. Deciziile organismului independent de supraveghere au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului jurisdicțional.</p> <p>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.</p>

Expunere de motive

Valoarea adăugată a (înființării) unui organism independent de supraveghere, responsabil cu monitorizarea și supravegherea aplicării regulamentului, merită pusă sub semnul întrebării. Autoritățile competente existente (inclusiv cele de la nivel local și regional) își pot asuma răspunderea pentru o asemenea supraveghere. În plus, un regulament este prin definiție „obligatoriu în toate elementele sale” și, ca atare, nu necesită măsuri care să faciliteze punerea sa uniformă în aplicare. În orice caz, articolul 19 prevede o cale de atac.

Amendamentul 23

Articolul 18 – Cooperare între organismele independente de supraveghere

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>Cooperare între organismele independente de supraveghere</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>	<p>Cooperare între organismele independente de supraveghere</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>

Expunere de motive

Argumentație similară cu cea pentru amendamentul la articolul 17: nu este clar de ce este nevoie de cooperare între autorități de supraveghere independente. Acest lucru este și mai puțin clar dacă acceptăm logica Comisiei de a opta pentru un proiect de regulament, care este, prin definiție, „obligatoriu în toate elementele sale” și ar trebui să „prevină crearea unor sarcini administrative suplimentare pentru statele membre și pentru Comisie”, fără să necesite prin urmare nicio măsură de facilitare a punerii sale uniforme în aplicare. În orice caz, articolul 19 prevede o cale de atac.

Amendamentul 24

Articolul 19 – Recurs

Textul propus de Comisie	Amendamentul CoR
<p>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.</p> <p>2. În cazul în care organismul de recurs menționat la alineatul (1) nu este de tip judiciar, acesta trebuie să își motiveze în scris deciziile. Deciziile sale sunt supuse de asemenea unei reexaminări de către o instanță națională.</p>	<p>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 <u>sau</u>, 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.</p> <p>2. În cazul în care organismul de recurs menționat la alineatul (1) nu este de tip judiciar, acesta trebuie să își motiveze în scris deciziile. Deciziile sale sunt supuse de asemenea unei reexaminări de către o instanță națională.</p>

Expunere de motive

Decurge din amendamentele la articolele 17 și 18.

Bruxelles, 28 noiembrie 2013

Președintele
Comitetului Regiunilor
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO