



COMISIA  
EUROPEANĂ

Bruxelles, 23.5.2013  
COM(2013) 296 final

2013/0157 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența  
financiară a porturilor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 181 final}

{SWD(2013) 182 final}

{SWD(2013) 183 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **1.1 Context**

Europa este una dintre regiunile cu cea mai mare densitate de porturi din lume. În același timp, sectorul portuar este foarte eterogen și caracterizat de o mare diversitate în ceea ce privește tipurile și organizarea porturilor. Prezentul regulament respectă această diversitate și nu urmărește să impună un model uniform pentru porturi.

Peste 1 200 de porturi maritime comerciale își desfășoară activitatea în Uniune, de-a lungul a circa 70 000 de kilometri de coastă. În 2011, aproximativ 3,7 miliarde de tone de marfă (reprezentând peste 60 000 de escale ale navelor comerciale) au tranzitat porturile europene.

UE este foarte dependentă de porturile sale pentru schimburile sale comerciale cu restul lumii, însă porturile sale joacă de asemenea un rol esențial pentru propria piață internă. Astfel, transportul maritim pe distanțe scurte reprezintă 60 % din tonele manipulate în porturile UE. Porturile maritime sunt puncte nodale principale ale lanțurilor de transport intermodal din UE care utilizează transportul maritim pe distanțe scurte ca alternativă la rutele de transport terestru saturate și ca o modalitate de a conecta zone periferice sau insulare.

În ceea ce privește transportul de pasageri, în 2011 prin porturile UE au trecut 385 de milioane de pasageri maritimi.

Activitățile portuare contribuie în mod direct la ocuparea forței de muncă, la investițiile străine și la creșterea PIB-ului. În prezent, circa 110 000 de docheri sunt angajați în cadrul a 2 200 de operatori portuari. În total, porturile reprezintă până la 3 milioane de locuri de muncă (directe și indirecte) în cele 22 de state membre maritime și sunt o sursă majoră de venituri fiscale pentru guvernele locale, regionale sau naționale.

96 % din toate mărfurile și 93 % din toți pasagerii care trec prin porturile UE tranzitează prin cele 319 de porturi maritime identificate în propunerea Comisiei privind orientările pentru rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)<sup>1</sup>.

#### **1.2 Provocări**

Cu toate că necesitatea de a dezvolta legăturile cu hinterlandul este bine identificată drept una dintre principalele provocări și a fost deja abordată prin politica TEN-T, alte provocări principale pentru porturile TEN-T rămân nerezolvate. În primul rând, faptul că în prezent nu toate porturile TEN-T oferă aceleași servicii de nivel înalt. În al doilea rând, actualul cadru de guvernare portuară nu este în toate cazurile suficient de atractiv pentru investitori. Toate acestea împreună se referă la cinci provocări specifice:

##### *1.2.1 Servicii și operațiuni portuare deficitare în unele porturi maritime TEN-T*

Serviciile portuare eficiente sunt esențiale pentru performanța porturilor maritime TEN-T. Comisia, împreună cu sectorul de profil, a identificat trei aspecte care ar putea împiedica organizarea în mod optim a serviciilor portuare: (1) multe dintre serviciile portuare sunt supuse unei presiuni concurențiale slabe din cauza restricțiilor privind accesul pe piață; (2) monopolurile sau oligopolurile, deși justificate în anumite situații, pot duce la abuzuri de piață și (3) în anumite porturi, utilizatorii se confruntă cu sarcini administrative prea mari din cauza lipsei de coordonare în cadrul porturilor.

---

<sup>1</sup> COM(2011) 650 final/2. Numărul final de porturi TEN-T va depinde de rezultatul procedurii legislative în curs.

### *1.2.2 Cadrele de guvernare portuară nu sunt suficient de atractive pentru investitori în toate porturile maritime TEN-T*

Investițiile necesare pentru adaptarea capacităților portuare la necesitățile în schimbare sunt posibile numai într-un cadru politic și de reglementare stabil, care va reduce incertitudinile economice și va asigura condiții de concurență echitabile. Totuși, acesta nu pare să fie cazul în toate porturile TEN-T, fapt explicat de mai mulți factori: (a) incertitudinile juridice create restricțiile de piață descrise mai sus și (b) necesitatea unei planificări mai bune a infrastructurii, a căror rezolvare se poate regăsi în norme TEN-T mai stricte

Însă există alte două aspecte fundamentale care explică contextul actual și în general neatrăgător pentru investiții din mai multe porturi TEN-T: (4) relațiile financiare neclare dintre autoritățile publice, autoritățile portuare și furnizorii de servicii portuare și (5) autonomia slabă a porturilor în ceea ce privește definirea taxelor de utilizare a infrastructurii și legăturile netransparente cu costurile aferente infrastructurii de acces a porturilor.

### **1.3 Obiectiv**

Obiectivul este de a contribui la o funcționare mai eficientă, interconectată și durabilă a TEN-T prin crearea unui cadru care să îmbunătățească performanța tuturor porturilor și să le ajute să facă față schimbărilor în materie de cerințe privind transporturile și logistica. Porturile TEN-T trebuie să ajute la dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte ca parte din rutele intermodale, contribuind astfel la crearea unui transport durabil, ceea ce reprezintă unul dintre obiectivele cheie ale Cărții albe privind transporturile și contribuie la strategia UE 2020 pentru o creștere eficientă din punctul de vedere al utilizării resurselor care va stimula dezvoltarea comerțului și creșterea volumului de mărfuri transportate.

Această inițiativă asigură un echilibru între acțiunile legislative și o abordare fără caracter normativ, exemplificată de dialogul social, care reprezintă rezultatul unei consultări intensive și pertinente cu părțile interesate ce a permis focalizarea regulamentului asupra unor măsuri cu valoare adăugată mare pentru UE. Prezentul regulament va evita crearea unor sarcini suplimentare pentru porturile care funcționează deja bine și va crea condițiile pentru ca celelalte porturi să își rezolve provocările de ordin structural cu care se confruntă.

### **1.4 Coerența cu alte politici și obiective ale UE**

Propunerea se înscrie în politica anunțată de Comisie în Cartea albă privind transporturile (2011) și a fost anunțată în mod explicit sub titlul de Spațiu european unic al transporturilor și acces al piețelor la porturi. Cartea albă menționează în mod clar intenția Comisiei de a revizui restricțiile privind furnizarea de servicii portuare și de a spori transparența în ceea ce privește finanțarea porturilor, clarificând atribuirea fondurilor publice către diferitele activitățile portuare, cu scopul de a evita orice denaturare a concurenței. De asemenea, propunerea a fost identificată ca fiind una dintre principalele acțiuni ale Actului privind piața unică II și va contribui la finalizarea pieței unice europene.

Propunerea completează politicile în curs de desfășurare sau propunerile deja făcute: propunerile privind orientările pentru rețeaua transeuropeană de transport și mecanismul Conectarea Europei, care oferă un cadru pentru sprijinirea dezvoltării de legături între hinterland și porturi, propunerea de directivă privind atribuirea contractelor de concesiune, care se aplică în cazul contractelor de concesiune în porturi, și lucrările pregătitoare pentru o inițiativă din cadrul „Centurii albastre” ce vizează simplificarea procedurilor vamale aplicate mărfurilor din UE transportate de nave care fac escală în porturi UE.

Propunerea se aplică tuturor porturilor TEN-T, deoarece prin natura lor toate acestea joacă un rol important în sistemul de transport european, fie pentru a facilita schimburile între statele membre, fie pentru a îmbunătăți accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice. Cu

toate acestea, ar trebui subliniat faptul că principiul nediscriminării și cel al libertății de stabilire din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și normele de concurență se aplică și celorlalte porturi, care, deși nu fac parte din rețeaua transeuropeană, pot avea un rol important la nivel local sau pentru alte sectoare decât transportul, precum pescuitul sau turismul. Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentei propuneri de regulament și acestor porturi.

## **2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

### **2.1 Consultarea părților interesate**

DG MOVE a menținut un dialog cu administrațiile naționale însărcinate cu politica portuară (ministerele transporturilor) și a organizat reuniuni cu principalele asociații din sectorul portuar, între altele: autoritățile portuare (ESPO), operatorii de terminale privați (FEPORT), porturile interioare (EFIP), armatorii (ECSA), piloții (EMPA), proprietarii și operatorii de remorhere (ETA), operatorii pentru amarare (EBA), agenții de nave (ECASBA), expeditorii (ESC), operatorii de drage (EuDA) și operatorii logistici (CLECAT). De asemenea, DG MOVE a organizat reuniuni cu principalele două sindicate ale lucrătorilor portuari, cu Consiliul internațional al docherilor (IDC) și cu secțiunea lucrătorilor portuari din cadrul Federației europene a lucrătorilor din transporturi (ETF). Nu a putut fi consultat un comitet de dialog social sectorial, deoarece acesta se află încă în curs de creare.

Lucrările pregătitoare au fost sprijinite de un studiu economic asupra calității și eficienței porturilor europene (PwC). Lucrările au ținut seama de o cercetare amplă privind economia transporturilor, porturile și logistica și au implicat o serie de discuții cu experți din cadrul sectorului și din domeniul cercetării.

Părțile interesate au fost consultate pe larg prin intermediul a două sondaje online și a unei conferințe a părților interesate, de două zile, organizată la Bruxelles (25-26 septembrie 2012). La 18 ianuarie 2013 a avut loc o audiere publică finală specială, în cadrul căreia s-au prezentat principalele probleme și s-au discutat opțiunile de politică și impacturile posibile ale acestora. Principalele rezultate ale procesului de consultare (2012-2013) pot fi sintetizate după cum urmează:

- Toate părțile interesate au subliniat necesitatea unor condiții de concurență echitabile și stabile atât pentru concurența interportuară (între porturi), cât și pentru concurența intraportuară (între furnizorii aceluiași serviciu portuar în cadrul unui port) din UE. Necesitatea securității juridice și a unui mediu de afaceri prietenos cu cât mai puține sarcini administrative posibil reprezintă o prioritate pentru toate părțile interesate.
- Există o preocupare majoră cu privire la concurența neloială între porturi legată de practicile de finanțare publică a infrastructurilor portuare. Statele membre și autoritățile portuare solicită un control strict al ajutoarelor de stat.
- O parte semnificativă a utilizatorilor de servicii portuare, a societăților de transport maritim și a societăților de export-import consideră că serviciile portuare din multe porturi ale UE nu sunt satisfăcătoare în ceea ce privește prețul, calitatea și sarcinile administrative.
- 30 % din autoritățile portuare europene nu consideră că situația actuală este satisfăcătoare. Totuși, majoritatea acestora se opune introducerii unor proceduri UE care să limiteze capacitățile autorităților publice de a acorda contracte și permise operatorilor de servicii portuare prin atribuire directă. Aplicarea normelor UE privind

concesiunea în cazul anumitor contracte acordate în porturi este un subiect foarte controversat în anumite state membre.

- Sindicatele lucrătorilor portuari se opun cu fermitate oricărei prevederi a UE care aduce atingere regimurilor actuale de muncă în domeniul portuar din anumite state membre. Reprezentanții serviciilor de pilotaj susțin că pilotajul, deși furnizate contra cost, nu este un serviciu economic și ar trebui exceptat de la presiunea concurențială.
- Majoritatea părților interesate sunt de acord că sistemul portuar din UE trebuie să evolueze și să se adapteze la provocările importante legate de insuficiența resurselor de finanțare, competitivitatea față de porturile din țările terțe învecinate și din alte regiuni ale lumii, crearea de valoare adăugată și de locuri de muncă, precum și abordarea impacturilor asupra mediului. Toate convin asupra importanței de a asigura și, dacă este posibil, de a crește finanțarea UE pentru sprijinirea porturilor și a transportului maritim.

## **2.2 Evaluarea impactului**

Evaluarea impactului a identificat cinci obiective operaționale legate de cele două provocări principale identificate mai sus.

### *2.2.1 Modernizarea operațiunilor și a serviciilor portuare:*

În primul rând, printr-o mai bună optimizare a operațiunilor și a serviciilor portuare, o serie de porturi TEN-T ar trebui să poată trata sau atrage un volum mai mare de marfă și de pasageri cu infrastructura existentă. Acest fapt se traduce în trei obiective operaționale:

- (1) Clarificarea și facilitarea accesului la piața serviciilor portuare:

Acest obiectiv ar trebui să reducă restricțiile privind accesul la piața serviciilor portuare, clarificând și eliminând în același timp actualele incertitudini juridice care decurg din normele orizontale din tratat și privind achizițiile publice.

- (2) Prevenirea abuzului de piață de către furnizorii de servicii portuare desemnați:

Acest obiectiv ar asigura faptul că furnizorii de servicii desemnați își oferă serviciile în mod rentabil, îndeplinindu-și în continuare rolul și, posibil, misiunea lor de serviciu public, mai ales în domeniul siguranței, securității și mediului.

- (3) Îmbunătățirea mecanismelor de coordonare din cadrul porturilor:

Acest obiectiv ar trebui să faciliteze eficiența operațiunilor pentru expeditori, operatori logistici și proprietarii de mărfuri, reducând timpul și banii necesari pentru utilizarea portului. Efortul de coordonare ar trebui să aducă un beneficiu și operatorilor stabiliți în port, facilitând sinergiile și evitând duplicarea eforturilor pentru deservirea acelorași clienți.

### *2.2.2 Crearea unor condiții-cadru pentru atragerea investițiilor în porturi:*

În al doilea rând, o autonomie și transparență financiară mai mare a porturilor ar trebui să creeze condiții de concurență echitabile, să încurajeze o taxare mai eficientă și, în cele din urmă, să atragă mai multe investiții. La rândul său, acest lucru se traduce în alte două obiective operaționale:

- (4) Realizarea transparenței relațiilor financiare dintre autoritățile publice, autoritățile portuare și furnizorii de servicii portuare:

Acest obiectiv ar trebui să asigure o transparență financiară între funcțiile autorităților publice și operațiunile comerciale, pentru a preveni ca porturile și furnizorii de servicii să beneficieze de avantaje concurențiale neloiale.

- (5) Asigurarea unor taxe de utilizare a infrastructurii portuare care să fie transparente și stabilite în mod autonom

Acest obiectiv ar trebui să ducă la o utilizare mai eficientă a infrastructurii și la o rațiune mai economică în ceea ce privește planificarea, investițiile, întreținerea și exploatarea infrastructurilor portuare, permițând în același timp existența unor semnale de preț societale și de mediu.

Pe baza acestor obiective, s-au analizat 4 opțiuni de politică:

- (1) Pachetul de măsuri 1: „Transparență”

Pachetul de măsuri 1 prevede utilizarea unei măsuri fără caracter normativ (comunicare cu caracter neobligatoriu) pentru clarificarea și facilitarea accesului la piața serviciilor portuare. Cu toate acestea, în situațiile de monopol sau oligopol se introduc prevederi obligatorii: în aceste cazuri, serviciile ar trebui să facă obiectul unei supravegheri a prețurilor, pentru a se evita taxarea excesivă sau discriminatorie. Finanțarea și stabilirea taxelor portuare sunt lăsate în seama autorităților competente, cu condiția asigurării unei transparențe de bază. Coordonarea serviciilor în interiorul portului este garantată de un comitet al utilizatorilor portului.

- (2) Pachetul de măsuri 2: „Concurență reglementată”

Pachetul de măsuri 2 introduce principiul libertății de a furniza servicii în cadrul unui regim de acces reglementat la piață. În cadrul acestui regim de acces reglementat la piață, libertatea de a furniza servicii poate fi restricționată dacă acest lucru este justificat de lipsa de spațiu în zona portuară sau de obligații de serviciu public (disponibilitate, accesibilitate etc.). În astfel de cazuri, serviciile nou atribuite și desemnate fac obiectul unei proceduri de licitație publică și, în cazul operațiunilor interne, serviciul trebuie să rămână limitat din punct de vedere geografic. Serviciile care se află într-o situație de monopol sau oligopol sunt supuse unei supravegheri a prețurilor. Transparența relațiilor financiare dintre autoritățile publice, autoritățile porturilor și furnizorii de servicii portuare este facilitată de existența unor conturi separate și există norme care leagă stabilirea taxelor pentru utilizarea infrastructurii portuare de costurile reale. Coordonarea serviciilor în interiorul portului este facilitată de un comitet al utilizatorilor portului.

- (3) Pachetul de măsuri 2a: „Concurență reglementată și autonomie portuară”

Pachetul de măsuri 2a este format din pachetul de măsuri 2, cu următoarele diferențe:

Obligația de a recurge la licitații publice în cazul existenței unor restricții de spațiu sau a unor obligații de serviciu public se aplică nu numai contractelor noi, ci și în cazul modificării substanțiale a unor contracte existente. Supravegherea reglementară a furnizorilor de servicii care dețin o poziție de monopol are un domeniu de aplicare mai restrâns: se aplică numai în cazul piețelor care nu pot fi contestate, și anume piețele pentru care nu se organizează nicio licitație publică. Se acordă porturilor o autonomie mai mare: în ceea ce privește taxarea utilizării infrastructurii, în locul obligației ca taxele să fie legate de costurile reale, fiecare port are dreptul de a-și stabili singur structura și nivelul taxelor portuare, cu condiția ca politica de taxare să fie transparentă. De asemenea, inițiativa încurajează o diferențiere în funcție de performanța de mediu a navelor.

- (4) Pachetul de măsuri 3: „Concurență deplină și autonomie portuară”

Pachetul de măsuri 3 se bazează pe pachetul de măsuri 2a, introducând în plus obligația să existe cel puțin doi operatori independenți concurenți pentru fiecare serviciu portuar în cazul căruia numărul de operatori este limitat ca urmare a constrângerilor de spațiu. De asemenea, va exista o separare funcțională/juridică. Această separare ar duce la multiplicarea

operatorilor implicați în activități portuare: pentru a asigura funcționarea în continuare a portului, ar fi necesară consolidarea rolului central de coordonare al autorităților portuare. Ca și în pachetul de măsuri 2a, fiecare autoritate portuară ar fi liberă să stabilească structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii în conformitate cu propriile sale practici comerciale.

În urma analizei diferitelor opțiuni și a impactului potențial, Comisia a concluzionat că cea mai bună opțiune ar fi pachetul de măsuri 2a, cu o variantă pentru manipularea mărfurilor și serviciile pentru pasageri. În ceea ce privește măsurile legate de accesul la piața manipulării mărfurilor și a serviciilor pentru pasageri, nu este necesară propunerea unor noi prevederi legale. Normele și cerințele existente vor fi clarificate în cadrul unei comunicări. Normele privind supravegherea reglementară a prețului perceput de furnizorii de servicii care dețin o poziție de monopol sau de oligopol și cele privind transparența conturilor s-ar aplica totuși în cazul manipulării mărfurilor și al serviciilor de călători.

Evaluarea impactului evidențiază beneficiile potențiale în materie de economii de costuri (10 miliarde EUR până în 2030), dezvoltarea transportului maritim pe distanțe scurte și reducerea congestionării traficului rutier, precum și crearea de locuri de muncă. Evaluarea impactului indică faptul că prezenta propunere nu determină schimbări semnificative directe ale sarcinii administrative în porturi. Introducerea libertății de a furniza servicii va reduce costurile administrative pentru porturi, în timp ce supravegherea prețurilor în anumite cazuri și consultarea utilizatorilor ar putea necesita noi eforturi administrative. Cu toate acestea, ar trebui subliniat faptul că prezenta propunere va contribui indirect la simplificare prin ridicarea restricțiilor. Mai multe măsuri de simplificare vor fi propuse, de asemenea, în cadrul viitoarei inițiative privind „centura albastră” (*Blue Belt*).

### **3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII**

#### **3.1 Rezumatul măsurilor propuse**

Propunerea conține următoarele elemente principale:

- Regulamentul se aplică tuturor porturilor maritime identificate în propunerea Comisiei referitoare la orientările Uniunii privind rețeaua transeuropeană de transport.
- Libertatea de a furniza servicii va putea fi aplicată serviciilor portuare. Cu toate acestea, organismele de administrare ale unui port pot impune cerințe minime pentru furnizorii anumitor servicii portuare. Dacă se impun astfel de cerințe, acestea trebuie să se refere numai la calificările profesionale, echipamentul necesar sau siguranța maritimă, siguranța și securitatea generală în port și cerințele de mediu relevante. Aceste cerințe nu ar trebui folosite ca o modalitate de a introduce în mod implicit bariere pe piață și, prin urmare, criteriile ar trebui să fie obiective și proporționale, asigurând tratamentul echitabil al tuturor operatorilor, atât existenți, cât și potențiali. Operatorii potențiali ar trebui să aibă acces la programe de formare profesională pentru a dobândi cunoștințe locale specifice relevante.
- Dispoziția menționată anterior nu va fi impusă în cazul serviciilor de manipulare a mărfurilor și al terminalelor de pasageri. Aceste servicii sunt deseori organizate prin intermediul unor contracte de concesiune care intră în domeniul de aplicare al viitoarei directive privind atribuirea contractelor de concesiune, propusă de Comisie<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> COM(2011) 897 final.

Mai mult, existența unor dispoziții legislative suplimentare ar putea submina eforturile depuse în vederea inițierii unui dialog social la nivelul Uniunii. Spre deosebire de serviciile de pilotaj pentru intrarea și ieșirea din porturi, serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au o incidență directă asupra eficienței portului și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.

- Acolo unde este relevant, libertatea de a furniza servicii menționată ar putea face obiectul unei limitări a numărului de furnizori de servicii. Această restricție ar trebui să se bazeze pe două elemente: fie în cazul unei rezervări sau al unor constrângeri de spațiu, care, dacă sunt documentate clar într-un plan oficial de dezvoltare portuară pot justifica limitarea numărului de operatori activi în perimetrul portului, fie în cazul unei obligații de serviciu public impuse unui operator, pentru care intenția ar trebui să fie clară și disponibilă public.
- Un stat membru ar trebui să aibă posibilitatea de a desemna autorități competente pentru impunerea de obligații de serviciu public, în conformitate cu normele aplicabile privind ajutoarele de stat. Obligațiile de serviciu public trebuie să fie clar definite, transparente, nediscriminatorii și verificabile și trebuie să se refere la disponibilitatea (neîntreruptă), accesibilitatea (pentru toți utilizatorii) sau convenabilitatea prețului (pentru anumite categorii de utilizatori) ale serviciului portuar.
- În cazul obligațiilor de serviciu public impuse de o autoritate competentă într-un port sau în mai multe porturi, autoritatea competentă respectivă va avea posibilitatea de a organiza și a exploata comercial ea însăși serviciile portuare specifice, cu condiția ca activitatea sa să se limiteze la portul sau la porturile în care impune obligații de serviciu public.
- Drepturile angajaților ar trebui să fie protejate, iar statele membre ar trebui să aibă opțiunea de a consolida și mai mult aceste drepturi în cazul unui transfer de întreprinderi și al personalului relevant care lucrează pentru vechea întreprindere.
- În cazul în care organismele de administrare ale portului beneficiază de fonduri publice, trebuie să existe o contabilizare transparentă pentru a se demonstra utilizarea eficace și corespunzătoare a acestor fonduri publice.
- În cazul în care furnizorii de servicii portuare desemnați nu au trecut printr-o procedură de licitație publică deschisă, precum și în cazul operatorilor interni, ar trebui să se asigure că prețul serviciului este transparent, nediscriminatoriu și stabilit conform condițiilor normale de piață, în special astfel încât taxele totale să nu depășească totalul costurilor suportate plus o marjă rezonabilă de profit.
- Organismele de administrare ale portului trebuie să definească taxele de utilizare a infrastructurii portuare în mod autonom și în conformitate cu propriile lor strategii comerciale și de investiții.
- Taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot fi modificate în conformitate cu practicile comerciale legate de utilizarea frecventă a portului sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, transportul maritim pe distanțe scurte sau o performanță de mediu ridicată, eficiența energetică sau eficiența operațiunilor de transport din punctul de vedere al emisiilor de carbon.
- În fiecare port se instituie un comitet consultativ al utilizatorilor portului. Acest comitet va reuni reprezentanți ai operatorilor de nave pe apă, ai proprietarilor de mărfuri sau ai altor utilizatori ai portului de la care se solicită plata unei taxe de utilizare a infrastructurii portuare sau a unei taxe de servicii portuare. Acest comitet

este consultat cu privire la structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare și, în anumite cazuri, ale taxelor de servicii portuare.

- Organismul de administrare al portului consultă părțile interesate, de exemplu întreprinderile stabilite în porturi, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii porturilor, cu privire la aspecte precum coordonarea serviciilor portuare, legăturile cu hinterlandul sau procedurile administrative.
- Statele membre se asigură că un organism independent de supraveghere monitorizează și supraveghează aplicarea prezentului regulament. Acesta poate fi un organism deja existent. Diferitele organisme naționale independente de supraveghere trebuie să facă schimb de informații cu privire la activitatea lor și la principiile pe baza cărora iau decizii și să coopereze strâns pentru a-și acorda reciproc asistență în vederea îndeplinirii sarcinilor care le revin.

### **3.2 Temeiul juridic**

Temeiul juridic al prezentei propuneri îl constituie articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

### **3.3 Principiul subsidiarității**

Articolele 58, 90 și 100 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene extind la porturi obiectivele unei veritabile piețe interne în contextul politicii comune în domeniul transporturilor.

Majoritatea covârșitoare a comerțului maritim care trece prin porturile TEN-T rezultă din schimburile comerciale între statele membre sau de la nivel internațional. Porturile au o funcție evidentă la nivel european. Aproximativ una din fiecare două tone manipulate în porturi provine din sau se îndreaptă către, pe cale terestră sau maritimă, un alt stat membru decât cel în care se află portul prin care tranzitează mărfurile<sup>3</sup>. Doar prin acțiunile statelor membre nu se pot asigura condiții de concurență echitabile în cadrul pieței interne a UE, iar statele membre nu pot lua măsuri pentru a îmbunătăți performanța porturilor situate pe același coridor transeuropean, dar în alte state membre.

Prin urmare, deși natura specifică a sectorului portuar, precum și cultura și istoria locală cu tradiție a acestuia sunt recunoscute, datorită unor rațiuni care țin de piața internă, a efectelor de rețea și a dimensiunii internaționale a sectorului portuar, inițiativa propusă respectă principiul subsidiarității.

### **3.4 Principiul proporționalității**

Regulamentul vizează doar porturile maritime TEN-T. Acest lucru va asigura proporționalitatea în măsura în care va evita impunerea unor norme inutile asupra porturilor foarte mici care nu au un rol semnificativ pentru sistemul de transport european. În schimb, porturile maritime TEN-T tratează majoritatea covârșitoare a traficului și sunt prin definiție esențiale pentru schimburile comerciale internaționale și intraeuropene și, ca atare, pentru piața internă europeană și/sau pentru coeziunea din interiorul UE. În plus, porturile TEN-T sunt eligibile pentru finanțare din partea UE.

Domeniul de aplicare nu a fost limitat mai mult, ca să includă doar principalele porturi, pentru a nu se risca crearea de denaturări ale concurenței între porturile principale și alte porturi TEN-T. Mai mult, o funcționare eficientă a rețelei necesită atât porturi principale (de regulă

---

<sup>3</sup> Rezultând din comerțul între state membre și din comerțul între un stat membru și o țară din afara UE prin intermediul altui stat membru.

porturi nodale), cât și porturi neprincipale din rețeaua TEN-T, pentru distribuția la nivel regional.

### **3.5 Alegerea instrumentului**

Deși statele membre și autoritățile publice regionale și locale au fost, în mod tradițional, principalii actori implicați în dezvoltarea și gestionarea infrastructurii portuare, această situație s-a schimbat treptat. Operatorii de transport, organismele și entitățile publice autonome și alte entități publice și private au devenit, de asemenea, actori-cheie în dezvoltarea, gestionarea și organizarea porturilor. Prin urmare, este important să se asigure că această legislație privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor poate fi aplicată la nivel general. Mai mult, pentru a se asigura o implementare și o aplicare uniformă, precum și condiții de concurență echitabile în cadrul pieței interne, legislația ar trebui să fie obligatorie direct în toate elementele sale. În consecință, Comisia a ales regulamentul ca instrument juridic adecvat pentru prezenta propunere. De asemenea, aceasta va preveni crearea unor sarcini administrative suplimentare pentru statele membre și pentru Comisie.

### **3.6 Spațiul Economic European**

Regulamentul propus se referă la un subiect cu relevanță pentru SEE și, prin urmare, este necesar să fie extins la Spațiul Economic European.

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI**

**de stabilire a unui cadru privind accesul la piața serviciilor portuare și transparența financiară a porturilor**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>4</sup>:

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>5</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Este necesară integrarea deplină a porturilor în lanțuri eficiente de transport și de logistică, pentru a contribui la creșterea economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport și ale pieței interne. Acest lucru necesită servicii portuare moderne care să contribuie la o utilizare eficientă a porturilor și un climat favorabil investițiilor pentru dezvoltarea porturilor în concordanță cu actualele și viitoarele cerințe de transport și de logistică.
- (2) În comunicarea intitulată „Actul privind piața unică II - Împreună pentru o nouă creștere”<sup>6</sup>, Comisia a reamintit că atractivitatea transportului maritim depinde de disponibilitatea, eficiența și fiabilitatea serviciilor portuare și că există necesitatea de a aborda chestiunile referitoare la transparența finanțării din fonduri publice și a taxelor portuare, la eforturile de simplificare administrativă în porturi și la revizuirea restricțiilor privind furnizarea de servicii în porturi.
- (3) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare la nivelul Uniunii și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.

---

<sup>4</sup> JO C , , p. .

<sup>5</sup> JO C , , p. .

<sup>6</sup> COM(2012) 573 final (3.10.2012).

- (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 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.
- (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).
- (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.
- (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.
- (8) Faptul că furnizorul serviciului portuar are echipamentele necesare la dispoziție ar trebui să implice că acesta le deține, le închiriază sau le are în leasing și că, în orice caz, deține un control direct și indiscutabil asupra echipamentelor, pentru a se asigura că poate să folosească echipamentele respective ori de câte ori este necesar.
- (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 timp util.
- (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.

- (11) Orice intenție de a limita numărul furnizorilor de servicii portuare ar trebui să fie publicată în avans de către autoritatea competentă și să fie pe deplin justificată, de exemplu pentru a se oferi părților interesate posibilitatea de a prezenta observații. Criteriile pentru orice limitare ar trebui să fie obiective, transparente și nediscriminatorii.
- (12) Pentru a fi deschise și transparente, procedura de selectare a furnizorilor de servicii portuare și rezultatul acesteia ar trebui să fie făcute publice, iar documentația completă ar trebui comunicată părților interesate.
- (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.
- (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.
- (15) În cazul în care este necesar să se limiteze numărul furnizorilor de servicii portuare, luarea deciziei referitoare la această limitare poate fi încredințată de statul membru unei autorități diferite, pentru a proteja concurența. Orice limitare a numărului furnizorilor de servicii portuare ar trebui să urmeze o procedură deschisă, transparentă și nediscriminatorie. Acest lucru nu se aplică însă în cazul în care obligațiile de serviciu public urmează să fie încredințate direct unei autorități competente sau unui operator intern.
- (16) 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. În cazul în care obligațiile de serviciu public se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general, conformitatea ar trebui asigurată pe baza Deciziei Comisiei din 20 noiembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general<sup>8</sup>, a Regulamentului (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor *de minimis* acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general<sup>9</sup> și a cadrului Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public<sup>10</sup>.

---

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

<sup>8</sup> JO L 7, 11.1.2012, p. 3.

<sup>9</sup> JO L 114, 26.4.2012, p. 8.

<sup>10</sup> JO C 8, 11.1.2012.

- (17) Organismul de administrare al portului nu ar trebui să facă discriminare între furnizorii de servicii portuare, în special în favoarea unei întreprinderi sau a unui organism în care deține un interes.
- (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 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 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.
- (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 în domeniul social și al 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<sup>11</sup>.
- (20) În multe porturi, accesul la piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii în terminalele de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de concesiune publică. Acest tip de contracte va fi reglementat de Directiva .../... [directiva privind concesiunile]. În consecință, capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și de servicii pentru pasageri, dar statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice totuși normele din capitolul respectiv la aceste două tipuri de servicii. Pentru alte tipuri de contracte utilizate de autoritățile publice în vederea acordării accesului la piața serviciilor de manipulare a mărfurilor și a serviciilor din terminalele de pasageri, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Aceste principii trebuie aplicate integral în ceea ce privește furnizarea oricărui serviciu portuar.
- (21) Relațiile financiare dintre, pe de o parte, porturile maritime care beneficiază de fonduri publice și furnizorii de servicii portuare și, pe de altă parte, autoritățile publice ar trebui să fie transparente, pentru a asigura condiții de concurență echitabile și a evita distorsionarea pieței. În acest sens, prezentul regulament extinde la alte categorii de destinatari principiile transparenței relațiilor financiare, astfel cum sunt stabilite în Directiva 2006/111/CE a Comisiei privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare

---

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

din cadrul anumitor întreprinderi<sup>12</sup>, fără a aduce atingere domeniului de aplicare al acesteia.

- (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.
- (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.
- (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 acelui port.
- (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 dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprentei de mediu a navelor pe apă care fac escală și stau în port.
- (26) Ar trebui să existe mecanisme adecvate care să asigure faptul că utilizatorii portuari cărora li se solicită să plătească o taxă de utilizare a infrastructurii portuare și/sau o taxă de servicii portuare sunt consultați cu regularitate atunci când taxa de utilizare a infrastructurii portuare și taxa de servicii portuare sunt definite și modificate. Organismele de administrare ale porturilor ar trebui, de asemenea, să se consulte periodic cu alte părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice precum coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare și eficiența legăturilor cu hinterlandul și a procedurilor administrative din porturi.
- (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.
- (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.

---

<sup>12</sup> JO L 318, 17.11.2006, p. 17.

- (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 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.
- (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 organisme independente de supraveghere. Respectivă 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>.
- (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.
- (32) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene,

---

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

ADOPTĂ PRESENTUL REGULAMENT:

## **CAPITOLUL I – Obiect, domeniu de aplicare și definiții**

### *Articolul 1*

#### **Obiect și domeniu de aplicare**

- (1) Prezentul regulament stabilește:
  - (a) un cadru clar pentru accesul la piața serviciilor portuare;
  - (b) norme comune privind transparența financiară și taxele care urmează să fie aplicate de organismele de administrare sau de furnizorii de servicii portuare.
- (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.
  - (a) buncheraj;
  - (b) manipularea mărfurilor;
  - (c) dragare;
  - (d) amarare;
  - (e) servicii pentru pasageri;
  - (f) instalații portuare de recepție;
  - (g) pilotaj; și
  - (h) remorcare.
- (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].
- (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.

### *Articolul 2*

#### **Definiții**

În sensul prezentului regulament:

1. „buncheraj” înseamnă furnizarea de combustibil solid, lichid sau gazos sau orice altă sursă de energie utilizată pentru propulsarea navei pe apă, precum și pentru alimentarea specifică și generală cu energie la bordul navei pe apă atunci când se află la dană;
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 antrepozitiarea, dezambalarea, reambalarea sau orice alte servicii cu valoare adăugată legate de manipularea mărfurilor;

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;
4. „instalație portuară esențială” înseamnă o instalație la care este indispensabil accesul pentru efectuarea unui serviciu portuar și care nu poate fi reprodusă în condiții normale de piață;
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;
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 țărm în port sau pe calea navigabilă de acces la port;
7. „servicii pentru pasageri” înseamnă organizarea și gestionarea pasagerilor între nava pe apă care îi transportă și țărm și include, de asemenea, prelucrarea datelor cu caracter personal și transportarea pasagerilor în interiorul terminalului pentru pasageri relevant;
8. „pilotaj” înseamnă serviciul de ghidare a unei nave pe apă de un pilot sau de un post de pilotaj pentru a permite intrarea sau ieșirea în condiții de siguranță a navei în calea navigabilă de acces la port;
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 a mărfurilor și pentru pasageri;
10. „instalație portuară de preluare” înseamnă orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă care este capabilă să preia deșeuri provenite din exploatarea navelor sau reziduuri de încărcătură, astfel cum sunt definite în Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură<sup>14</sup>;
11. „taxă de serviciu portuar” înseamnă un comision colectat în beneficiul furnizorului de servicii portuare și plătit de utilizatorii serviciului respectiv;
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;
13. „furnizor de servicii portuare” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează sau dorește să furnizeze, contra unei remunerații, una sau mai multe categorii de servicii portuare enumerate la articolul 1 alineatul (2);

---

<sup>14</sup> JO L 332, 28.12.2000, p. 81-90.

14. „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;
15. „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;
16. „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;
17. „remorcare” înseamnă asistența acordată unei nave pe apă de un remorcher, pentru a permite o intrare sau ieșire din port în condiții de siguranță, ajutând la manevrarea navei pe apă;
18. „cale navigabilă de acces la un port” înseamnă căile de acces pe apă, din largul mării, la port, cum ar fi căile de acces în porturi, șenalele navigabile, râurile, canalele maritime și fiordurile.

## **CAPITOLUL II — Accesul la piață**

### *Articolul 3*

#### **Libertatea de furnizare a serviciilor**

- (1) Libertatea de furnizare a serviciilor în porturi maritime reglementată de prezentul regulament se aplică furnizorilor de servicii portuare stabiliți în Uniune în condițiile prevăzute în prezentul capitol.
- (2) Furnizorii de servicii portuare trebuie să aibă acces la instalații portuare esențiale în măsura necesară pentru a-și putea realiza activitățile. Condițiile de acces trebuie să fie corecte, rezonabile și nediscriminatorii.

### *Articolul 4*

#### **Cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare**

- (1) Organismul de administrare al portului poate impune ca furnizorii de servicii portuare să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.
- (2) Cerințele minime menționate la alineatul (1) pot viza exclusiv, acolo unde este cazul:
  - (a) calificările profesionale ale furnizorului de servicii portuare, ale personalului acestuia sau ale persoanelor fizice care gestionează în mod efectiv și continuu activitățile furnizorului de servicii portuare;
  - (b) echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul corespunzător;

- (c) respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau siguranța și securitatea portului ori ale căilor de acces la acesta, ale instalațiilor, echipamentelor și personalului său;
  - (d) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional.
- (3) Cerințele minime trebuie să fie transparente, nediscriminatorii, obiective și relevante pentru categoria și natura serviciilor portuare în cauză.
  - (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.
  - (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.

#### *Articolul 5*

##### **Procedură pentru asigurarea respectării cerințelor minime**

- (1) Organismul de administrare al portului trebuie să trateze furnizorii de servicii portuare în mod egal și să acționeze în mod transparent.
- (2) Organismul de administrare al portului acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4, în termen de o lună de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept. Orice refuz trebuie justificat în mod corespunzător, pe baza unor criterii obiective, transparente, nediscriminatorii și proporționate.
- (3) Orice limitare a duratei deciziei emise în conformitate cu alineatul (2) poate fi justificată doar din motive legate de tipul și de natura serviciului portuar.

#### *Articolul 6*

##### **Limitarea numărului de furnizori de servicii portuare**

- (1) Prin derogare de la articolul 3, organismul de administrare al portului poate limita numărul de furnizori de servicii portuare pentru un anumit serviciu portuar, pe baza unuia sau mai multora din motivele următoare:
  - (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;
  - (b) obligațiile de serviciu public prevăzute la articolul 8, în măsura în care absența limitării poate obstrucționa îndeplinirea obligațiilor atribuite furnizorilor de servicii portuare.

- (2) Organismul de administrare al portului publică orice propunere de aplicare a alineatului (1) cu cel puțin șase luni înainte, împreună cu motivele care stau la baza acesteia, oferind oricărei părți interesate posibilitatea de a prezenta observații într-un interval de timp rezonabil.
- (3) Organismul de administrare al portului publică decizia adoptată.
- (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.

#### *Articolul 7*

##### **Procedură pentru limitarea numărului de furnizori de servicii portuare**

- (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.
- (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].
- (3) Pragul și metoda de determinare a valorii serviciului portuar sunt cele din dispozițiile relevante și aplicabile ale Directivei .... [privind concesiunile].
- (4) Furnizorul sau furnizorii selectați și organismul de administrare al portului încheie un contract de servicii portuare.
- (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).
- (6) Alineatele (1)-(5) din prezentul articol nu se aplică în cazurile menționate la articolul 9.
- (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>.

#### *Articolul 8*

##### **Obligații de serviciu public**

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

---

<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].

- (a) disponibilitatea fără întrerupere a serviciului pe parcursul zilei, al nopții, al săptămânii și al anului;
  - (b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii;
  - (c) convenabilitatea prețului serviciului pentru anumite categorii de utilizatori.
- (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.
  - (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.
  - (4) Atunci când autoritatea competentă desemnată în conformitate cu alineatul (3) este diferită de organismul de administrare al portului, autoritatea competentă respectivă își exercită competențele prevăzute la articolele 6 și 7 privind limitarea numărului de furnizori de servicii portuare pe baza obligațiilor de serviciu public.
  - (5) Dacă o autoritate competentă decide să impună obligații de serviciu public în toate porturile maritime dintr-un stat membru reglementate de prezentul regulament, ea notifică aceste obligații Comisiei.
  - (6) În cazul unei perturbări a serviciilor portuare pentru care sunt impuse obligații de serviciu public sau atunci când apare un risc imediat ca o astfel de situație să survină, autoritatea competentă poate lua o măsură de urgență. Măsura de urgență poate lua forma unei atribuirii directe a serviciului către un furnizor diferit, pentru o perioadă de maximum un an. În decursul acestei perioade, autoritatea competentă fie lansează o nouă procedură de selectare a unui furnizor de servicii portuare în conformitate cu articolul 7, fie aplică articolul 9.

#### *Articolul 9*

#### **Operator intern**

- (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.
- (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 asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice controlate.
- (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.
- (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.
- (5) Prezentul articol nu aduce atingere Directivei .... [privind concesiunile].

#### *Articolul 10*

##### **Protejarea drepturilor lucrătorilor**

- (1) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor sociale și în domeniul muncii ale statelor membre.
- (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 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.
- (3) 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.

#### *Articolul 11*

##### **Derogare**

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

### **CAPITOLUL III – Transparență financiară și autonomie**

#### *Articolul 12*

##### **Transparența relațiilor financiare**

- (1) Relațiile financiare dintre autoritățile publice și un organism de administrare al unui port care primește fonduri publice trebuie să se reflecte în mod transparent în conturi, pentru a indica în mod clar următoarele:
  - (a) fondurile publice puse la dispoziție direct de către autoritățile publice organismelor de administrare ale portului în cauză;
  - (b) fondurile publice puse la dispoziție de autoritățile publice prin intermediul unor întreprinderi publice sau instituții financiare publice; și
  - (c) utilizarea pentru care au fost atribuite aceste fonduri publice.
- (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:
  - (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
  - (b) principiile de contabilitate a costurilor conform cărora sunt ținute conturi separate să fie clar definite.

- (3) Fondurile publice menționate la alineatul (1) includ capitalul social sau fonduri asimilate, granturile nerambursabile, granturile rambursabile numai în anumite circumstanțe, acordarea de împrumuturi, inclusiv descoperirile de cont și avansuri pentru injecții de capital, garanțiile acordate organismului de administrare al portului de către autoritățile publice, dividendele plătite și profiturile reținute sau orice altă formă de sprijin financiar public.
- (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.
- (5) Organismul de administrare al portului 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.
- (6) Organismele de administrare ale unui port care nu au primit fonduri publice în anii contabili precedenți dar încep să beneficieze de fonduri publice trebuie să aplice alineatele (1) și (2) începând cu exercițiul contabil următor transferului fondurilor publice.
- (7) În cazul în care fondurile publice sunt plătite drept compensație pentru o obligație de serviciu public, acestea trebuie prezentate separat în conturile relevante și nu pot fi transferate niciunui alt serviciu sau niciunei alte activități economice.

### *Articolul 13*

#### **Taxele de servicii portuare**

- (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.
- (2) Plata taxelor de servicii portuare poate fi integrată în alte plăți, precum plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. În acest caz, furnizorul serviciului portuar și, dacă este cazul, organismul de administrare al portului se asigură că suma totală a taxei serviciului portuar este în continuare ușor de identificat de către utilizatorul serviciului portuar.
- (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.

**Taxe de utilizare a infrastructurii portuare**

- (1) Organismul de administrare al portului percepe o taxă de utilizare a infrastructurii portuare. Acest lucru nu împiedică furnizorii de servicii portuare care utilizează infrastructurile portuare să perceapă taxe de servicii portuare.
- (2) Plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare poate fi integrată în alte plăți, precum plata taxelor de servicii portuare. În acest caz, organismul de administrare al portului se asigură că valoarea taxei de utilizare a infrastructurii portuare este în continuare ușor de identificat de către utilizatorul infrastructurii portuare.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.

## ***CAPITOLUL IV – Dispoziții generale și finale***

### *Articolul 15*

#### **Consultarea utilizatorilor portuari**

- (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 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”.
- (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.

### *Articolul 16*

#### **Consultarea altor părți interesate**

- (1) Organismul de administrare al portului se consultă periodic cu părți interesate precum întreprinderile stabilite în port, furnizorii de servicii portuare, operatorii de nave pe apă, proprietarii de mărfuri, operatorii de transporturi terestre și administrațiile publice care activează în zona portuară, cu privire la următoarele:
  - (a) coordonarea adecvată a serviciilor portuare în interiorul zonei portuare;
  - (b) măsurile de îmbunătățire a legăturilor cu hinterlandul și, dacă este cazul, măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a eficienței conexiunilor cu transportul feroviar și pe căi navigabile interioare;
  - (c) eficiența procedurilor administrative din port și, dacă este cazul, posibile măsuri pentru simplificarea acestora.

### *Articolul 17*

#### **Organismul independent de supraveghere**

- (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.
- (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 supraveghere 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.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (7) Organismul independent de supraveghere poate consulta comitetul consultativ al utilizatorilor portuari din portul în cauză atunci când tratează plângeri sau litigii.
- (8) Deciziile organismului independent de supraveghere au caracter obligatoriu, fără a aduce atingere controlului jurisdicțional.
- (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.

#### *Articolul 18*

##### **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).

#### *Articolul 19*

##### ***Recurs***

- (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.
- (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.

#### *Articolul 20*

##### ***Sanctiuni***

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.

#### *Articolul 21*

##### ***Exercitarea competențelor delegate***

- (1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 14 se conferă Comisiei pe o perioadă nedeterminată.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 14 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității niciunui dintre actele delegate aflate deja în vigoare.
- (4) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (5) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 14 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Acest termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

## *Articolul 22*

### **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.

## *Articolul 23*

### **Raport**

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.

## *Articolul 24*

### **Măsuri de tranziție**

- (1) Contractele de servicii portuare încheiate înainte de [data adoptării regulamentului] care au fost încredințate unor furnizori de servicii portuare selectați pe baza unei proceduri deschise, transparente și nediscriminatorii sau respectă în alt mod normele prezentului regulament continuă să fie valabile până la expirarea lor.
- (2) Contractele de servicii portuare încheiate înainte de [data adoptării regulamentului] care nu îndeplinesc condițiile prevăzute la alineatul (1) rămân valabile până la expirare, dar fără a depăși data de 1 iulie 2025.

## *Articolul 25*

### **Intrare în vigoare**

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 iulie 2015.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*