

Bruksela, 17 marca 2016 r.
(OR. en)

6885/16

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2013/0157 (COD)

CODEC 264
TRANS 70
MAR 85
FIN 149
PE 34

NOTA INFORMACYJNA

Od:	Sekretariat Generalny Rady
Do:	Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada
Dotyczy:	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów – Wynik prac w Parlamencie Europejskim (Strasburg, 7–10 marca 2016 r.)

I. WPROWADZENIE

Sprawozdawca Knut FLECKENSTEIN (S&D) przedstawił, w imieniu Komisji Transportu i Turystyki, sprawozdanie na temat wniosku dotyczącego rozporządzenia, zawierające 136 poprawek.

Oprócz tego grupy polityczne lub grupy co najmniej 40 posłów do PE złożyły 20 poprawek (poprawka 137 – EFDD, poprawki 138–145 – Verts/ALE, poprawki 150–156 – EKR oraz poprawki 146–149 – co najmniej 40 posłów do PE). W poprawce 148 postulowano odrzucenie wniosku Komisji.

II. DEBATA

Debata na temat wniosku odbyła się w dniu 7 marca 2016 r.

Debatę otworzył sprawozdawca Knut FLECKENSTEIN (S&D, DE) :

- wyraził przekonanie, że obecny wniosek jest lepszy niż poprzednie wnioski, które przepadły, i że można go poprzeć, oraz że należy rozpocząć negocjacje z Radą:
 - jest to wniosek całkowicie odmienny i nie forsuje pragnienia uzyskania większej konkurencyjności w celu propagowania liberalnych ideologii. Nie skupia się na obowiązkowym otwarciu rynku za wszelką cenę, lecz raczej na lepszej organizacji portów, w razie potrzeby i w stosownych przypadkach nawet przy ograniczeniu liczby dostawców usług;
 - wniosek zajmuje się wzmacnianiem konkurencyjności, większą przejrzystością, autonomią portów, niezbiurokratyzowanym monitorowaniem; zawiera klauzule odnoszące się do zapewnienia godnych miejsc pracy (w tym szkoleń);
- wyraził uznanie dla współpracy i pragmatycznego podejścia komisarzy oraz poparł szerokie konsultacje z zainteresowanymi stronami;
- podkreślił, że organizacje reprezentujące porty popierają sprawozdanie, lecz przyznał, że nie wszystkie są przekonane. Brytyjskie porty uważają, iż omawiana kwestia nie powinna ich dotyczyć, jako że są własnością prywatną; polscy operatorzy terminali sprzeciwiają się z powodu zwiększonej przejrzystości; właściciele statków nie wykazują entuzjazmu, gdyż wniosek pozbawi ich możliwości korzystania z taniej siły roboczej;
- stwierdził, że aby osiągnąć pomyślny wynik negocjacji, obie strony, tj. również Rada, muszą wykazać się elastycznością, a komisarz Margrethe Vestager musi przedstawić rozsądny wniosek w sprawie wyłączeń grupowych w kontekście pomocy państwa dla portów.

Komisarz Violeta BULC:

- z zadowoleniem przyjęła sprawozdanie komisji TRAN i wyraziła nadzieję, że będą mogły się wkrótce rozpocząć rozmowy trójstronne; przypomniała, że prezydencji niderlandzkiej bardzo zależy na rozpoczęciu negocjacji w sprawie tego dossier;
- podkreśliła, że wniosek należy do priorytetowych dossier w Komisji w 2016 roku, ponieważ porty odgrywają kluczową rolę w systemie transportu i w gospodarce. Porty to cenne zasoby, które należy utrzymywać i umacniać, co jest celem wniosku Komisji:

- rozporządzenie zagwarantuje przejrzystość finansową przy korzystaniu ze środków publicznych w portach, zapewniając równe warunki konkurencji między portami europejskimi. Komisja pracuje nad ogólnym rozporządzeniem w sprawie wyłączenia grupowego które to rozporządzenie powinno wyłączyć pewne inwestycje portowe z zakresu przepisów dotyczących pomocy państwa oraz skupić działania Komisji na najważniejszych przypadkach. Pierwszy projekt został opublikowany tego samego dnia na potrzeby konsultacji;
- rozporządzenie zapewni większą przejrzystość w zakresie organizacji i procedur przetargowych w odniesieniu do usług portowych oraz zmieni obecną sytuację, zgodnie z którą polityka jest de facto tworzona indywidualnie dla każdego przypadku przez Europejski Trybunał Sprawiedliwości, jedynie zgodnie z zasadami Traktatu;
- jest istotne dla strategii obniżenia emisyjności – uatrakcyjnienie portów ma kluczowe znaczenie dla rozwoju alternatyw dla zatłoczonych autostrad oraz uniknięcia niepotrzebnego ruchu lądowego i zbędnej żeglugi morskiej;
- podkreśliła szerokie poparcie dla wniosku – w komisji TRAN – ze strony wszystkich głównych organizacji reprezentujących europejski sektor portowy, związków zawodowych, organów portowych, operatorów terminali portowych i dostawców usług portowych;
- w pełni poparła dialog społeczny, jak również zapewnienie lepszych szkoleń i bezpieczeństwa pracowników;
- podkreśliła, że rozporządzenie nie narzuca jednego uniwersalnego podejścia, gdyż każdy port w Europie ma odmienny charakter. Rozporządzenie przystaje do wszelkich rodzajów organizacji, włączając w to porty prywatne. Nie narzuca jednego modelu;
- w odpowiedzi na pewne zastrzeżenia do wniosku oświadczyła, iż jest skłonna w rozmowach trójstronnych przyjrzeć się przepisom dotyczącym opłat portowych oraz znaleźć rozwiązania dotyczące portów prywatnych (nie powinno to jednak prowadzić do nadużywania pozycji dominującej ani zakłócenia konkurencji), a także wyjaśnić niektóre przepisy socjalne.

Przemawiając w imieniu PPE, Elissavet VOZEMBERG-VRIONIDI (EL):

- przypomniała, że porty są jednym z najważniejszych czynników napędzających wzrost, gdyż ogromna część wewnątrzunijnego handlu odbywa się drogą morską;
- z zadowoleniem przyjęła wniosek jako wkład w europejską gospodarkę i rynek wewnętrzny, podkreślając, że ma on na celu polepszenie ogólnej jakości usług portowych przez ich modernizację, w tym przez zwiększenie przejrzystości finansowej i zmniejszenie braku pewności prawa. Porty miałyby większą autonomię, jeżeli chodzi o opłaty portowe, wzrosłaby więc konkurencyjność między portami UE oraz w stosunku do portów w państwach trzecich. Uwzględniono sytuację mniejszych portów, zmniejszając ich niektóre obciążenia administracyjne.

Wypowiadając się w imieniu S&D, Lucy ANDERSON (UK):

- oświadczyła, że w imieniu eurodeputowanych z brytyjskiej Partii Pracy zaleca odrzucenie wniosku. Nie są oni przeciwni pomysłowi stopniowych, zrównoważonych środków UE w odniesieniu do portów. Jednak wniosek – mimo godnych pochwały wysiłków sprawozdawcy, a nawet w wersji zmienionej przez TRAN – nie osiągnął wspomnianego celu. We wniosku znalazły się odpowiednie przepisy dotyczące szkolenia i promowania dobrych praktyk w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących procedur przetargowych, lecz ogólnie rzecz biorąc, to nie wystarcza;
- skrytykowała w szczególności:
 - przepisy regulujące opłaty portowe, które będą nadal stanowiły dla portów obciążenie administracyjne i nie dadzą jasności prawa;
 - że mimo nowego porozumienia międzyinstytucjonalnego od 2012 r. nie ma zaktualizowanej oceny skutków;
 - że prawo związków zawodowych do wchodzenia w zgodny z prawem spór zbiorowy nie jest wystarczająco chronione w art. 8, a art. 10 nie przewiduje obowiązkowego przeniesienia pracowników;
 - że brak jest wymogu, by porty w szczególności zasięgały opinii ekspertów ds. środowiska i opinii społeczności lokalnych.

Przemawiając w imieniu EKR, Peter VAN DALEN (NL):

- stwierdził, że sprawozdawca wspólnie z grupami PPE, ALDE i EKR uzyskali znakomity rezultat, także dzięki zastosowaniu pragmatycznego podejścia:
 - mniej biurokracji i obciążeń socjalnych w stosunku do portów niż w pierwotnej propozycji;
 - porty mogą decydować o sposobie organizowania się. Europa dostosowuje się do sytuacji w różnych regionach państw członkowskich, a nie na odwrót;
 - obowiązkowe otwarcie rynku nie jest już przedmiotem obrad;
 - wyłączenie dla prywatnych portów, tym samym ze szczególnym uwzględnieniem sytuacji portów w Wielkiej Brytanii;
- wyraził przekonanie, że nierozsądnie byłoby odrzucić wniosek. Mogłoby wtedy powstać zagrożenie, że do portów zostaną w pełni zastosowane reguły konkurencji, co doprowadzi do problemów. Dlatego też wezwał wszystkich, w tym swoją grupę, do poparcia wniosku.

Przemawiając w imieniu grupy ALDE, Gesine MEISSNER (DE):

- przypomniała, że zróżnicowanie portów w Europie znacznie utrudnia opracowanie wyważonego pakietu portowego. Ponieważ jest to już trzecia próba, wyraziła nadzieję, że tym razem będzie udana;
- stwierdziła, że sprawozdawcy udało się zachować równowagę i że znalazł on prawdziwie wypośrodkowane rozwiązanie, potwierdzają to również oświadczenia prelegentów S&D i EKR: według jednego z tych ugrupowań prawa socjalne nie są wystarczająco szeroko zakrojone, według zaś drugiego – idą nieco za daleko;

- oświadczyła, że również nie wszyscy posłowie z grupy ALDE są zadowoleni z wniosku, ze względu na zawarte w nim wyłączenia (brak uwzględnienia usług przeładunkowych i pilotów, zastrzeżenia co do niektórych innych usług), lecz uznano to za podstawę do dalszych kroków;
- podkreśliła, że ważne jest, by osiągnąć postępy w odniesieniu do tego dossier, tak by ustanowić pewne wspólne zasady, przejrzystość finansową i nieco większą konkurencyjność w tym sektorze, przy zachowaniu dobrych warunków dla pracowników, a także zachęt do inwestowania w portach. Wniosek spełnia wspomniane cele.

Przemawiając w imieniu GUE/NGL, Stelios KOULOGLOU (EL):

- z zadowoleniem przyjął zmiany ulepszające wniosek Komisji, które początkowo dotyczyły jedynie organizacji portów i przejrzystości finansowej. Dzięki pomocy zainteresowanych stron, w szczególności związków zawodowych, wniosek wygląda teraz inaczej i można go poprzeć;
- stwierdził, że zapewnia należyty poziom ochrony pracowników w zakresie zdrowia i bezpieczeństwa, zwiększając ich prawo do kształcenia i szkolenia oraz stanowiąc zapórę przed dalszymi atakami na warunki pracy;
- podkreślił, że wniosek zajmuje się również zrównoważeniem środowiskowym usług portowych.

Przemawiając w imieniu grupy Verts/ALE, Keith TAYLOR (UK):

- określił wniosek jako niedopracowany i nieskuteczny; wezwał również posłów do Parlamentu Europejskiego do odrzucenia sprawozdania;
- oświadczył, iż pomimo ograniczenia ambicji, w rozporządzeniu w sprawie usług portowych ponownie nie udało się rozwiązać rzeczywistych problemów europejskich portów, przede wszystkim osiągnięcia większej stabilności w sektorze transportu. Grupa Verts wolałaby w tym kontekście uwzględnić porty morskie w szerszych ramach polityki zrównoważonego transportu, gdzie ujęty jest szeroki wachlarz zagadnień;
- zaaprobował przepisy dotyczące przejrzystości finansowej, jednak uznał je za niewystarczające dla zapewnienia pewności prawa dla omawianego sektora. Wynika to z silnego powiązania między przejrzystością finansową i planowanymi przez Komisję wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa lub wyłączeń grupowych dla portów. Te ostatnie powinny być opracowywane równolegle z wnioskiem w sprawie portów, a nie przyjęte dopiero w 2017 r.

Przemawiając w imieniu EFDD, Jill SEYMOR (UK):

- stwierdziła, że rozporządzenie w sprawie usług portowych nie jest wymagane ani pożądane w Wielkiej Brytanii, gdyż państwo to, w przeciwieństwie do większości kontynentalnej Europy, posiada bardzo konkurencyjne porty, z których większość jest własnością prywatną;
- oświadczyła, że w referendum w dniu 23 czerwca na temat wyjścia Wielkiej Brytanii z UE, Brytyjczycy zagłosują za opuszczeniem Unii i uwolnieniem się od nadmiernych przepisów, uregulowań i formalności administracyjnych nałożonych przez UE i ponownie przyłączą się do reszty świata.

Przemawiając w imieniu EFN, Marie-Christine ARNAUTU (FR):

- nazwała liberalizację usług portowych ograną europejską mistyfikacją, która ma już za sobą dwie nieudane próby;
- uznała wniosek Komisji za niedopuszczalny. Z jednej strony we wniosku próbuje się zuniformizować wielkie porty europejskie, których organizacja jest bardzo zróżnicowana, uniemożliwiając w ten sposób państwom członkowskim i operatorom portów kształtowanie usług zgodnie z własnym doświadczeniem. Z drugiej strony pod pretekstem konkurencyjności i przyciągnięcia inwestycji kładzie się nacisk na konieczność liberalizacji niektórych usług. Przyniesie to szkodliwe skutki, gdyż państwa członkowskie będą odstępowały od postulowania ze względów bezpieczeństwa, by pewne usługi świadczone były na szczeblu krajowym;
- przyznała, że niektóre zmiany wprowadzone przez Komisję TRAN były pozytywne, lecz ogólnie rzecz biorąc, wniosek będzie wydmuszką. Dlaczego musimy za wszelką cenę harmonizować? Czy naprawdę chcemy, by nasze porty, jak port w Pireusie, były jeden po drugim przejmowane przez inwestorów zagranicznych? Zapowiedziała, że jej grupa polityczna zagłasuje przeciwko wnioskowi Komisji i sprawozdaniu komisji TRAN.

Kolejni mówcy również skupili swoje wystąpienia głównie na zróżnicowanym charakterze portów w UE, liberalizacji usług portowych i ochronie socjalnej. Podczas gdy większość mówców powtarzała wystąpienia posłów przemawiających w imieniu grup politycznych, niektórzy wyrazili odrębne opinie:

- Luis de GRANDES PASCUAL (PPE, ES) oświadczył, że delegacja hiszpańska w ramach grupy PPE będzie głosować przeciwko sprawozdaniu, bo jest ono niezgodne z obecną organizacją portów w Hiszpanii, niezgodne z interesem ogólnym i nie przestrzega przepisów konstytucyjnych państw członkowskich.

- Elżbieta Katarzyna ŁUKACIJEWSKA (PPE, PL) sprzeciwiła się opinii, iż polskie porty morskie mają problemy z przejrzystością. Chodzi o to, że rozporządzenie nie uwzględnia specyfiki portów w UE i zakłada, iż wspólne europejskie podejście jest skuteczniejsze niż działanie podjęte na szczeblu państw członkowskich. Europosłanka nie zgadza się z tym i delegacja polska zgłasza sprzeciw.
- Inés AYALA SENDER (S&D, ES) oświadczyła, że nie może zaaprobować wniosku z uwagi na planowane wyłączenia dotyczące pomocy państwa. Wyraziła nadzieję, że nowe przepisy dotyczące portów wyeliminują nieuczciwą konkurencję między portami północnymi, które są zamożne, ponieważ były w przeszłości w znacznym stopniu finansowane z pomocy państwa, a portami południowymi, które nie korzystały z takiej pomocy. Przepisy dotyczące opłat portowych stworzą ponadto problemy dla systemu obowiązującego w Hiszpanii.
- Jacqueline Foster (EKR, UK) oświadczyła, że brytyjcy i polscy członkowie jej grupy politycznej poprą odrzucenie wniosku. Konkurencja między portami jest ważniejszym czynnikiem zwiększającym wydajność portów niż nakazowa regulacja dotycząca ich wewnętrznej działalności. Wniosek Komisji jest nadmiernie biurokratyczny i nie pasuje do brytyjskiego systemu sprywatyzowanych portów opartych na zasadach rynkowych.
- Rosa D'AMATO (EFDD, IT) opowiedziała się za przyjęciem wniosku, stwierdzając, że w zadowalający sposób uwzględnia on różnice pomiędzy państwami członkowskimi oraz wzbogaca politykę portową o wymiar społeczny.

II. GŁOSOWANIE

Głosując w dniu 8 marca 2016 r., zgromadzenie plenarne przyjęło 136 poprawek przegłosowanych przez komisję. Nie przyjęto żadnych innych poprawek. 243 posłów do PE poparło poprawkę nr 148, zgodnie z którą wniosek Komisji miałby zostać odrzucony.

Głosowanie nad rezolucją ustawodawczą zostało przełożone na jedną z kolejnych sesji, co oznacza, że pierwsze czytanie w Parlamencie Europejskim nie zostało zamknięte i że nadal istnieje możliwość osiągnięcia porozumienia w pierwszym czytaniu. Sprawę przekazano następnie z powrotem Komisji Handlu Międzynarodowego, zgodnie z art. 61 ust. 2 Regulaminu Parlamentu Europejskiego.

Przyjęte poprawki zamieszczono w załączniku¹.

¹ Poprawki Parlamentu zostały oznaczone w celu wskazania zmian w stosunku do wniosku Komisji. Tekst dodany do tekstu Komisji zaznaczono ***pogrubioną czcionką i kursywą***. Symbol „■” wskazuje tekst usunięty.

Dostęp do rynku usług portowych i przejrzystość finansowa portów *I**

Poprawki przyjęte przez Parlament Europejski w dniu 8 marca 2016 r. w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego ramy w zakresie dostępu do rynku usług portowych oraz przejrzystości finansowej portów (COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))²

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające ramy w zakresie **dostępu do
rynk**u usług portowych oraz przejrzystości
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU
EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiające ramy w zakresie **organizacji**
usług portowych oraz przejrzystości
finansowej portów

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

***(1a) Porty mogą przyczynić się do
długofalowej konkurencyjności
europejskiego przemysłu na rynkach
światowych, zapewniając dodatkową
wartość i nowe miejsca pracy we
wszystkich regionach przybrzeżnych UE.
W celu uporania się z wyzwaniami, przed
którymi stoi sektor transportu morskiego,
takimi jak nieefektywność łańcucha
zrównoważonego transportu i
zrównoważonej logistyki, bardzo istotne***

² Sprawa została odesłana do właściwej komisji w celu ponownego rozpatrzenia zgodnie z art. 61 ust. 2 akapit drugi regulaminu(A8-0023./2013).

jest, aby działania określone w komunikacie Komisji zatytułowanym „Porty: motor wzrostu” dotyczącym uproszczenia administracyjnego były wdrażane razem z niniejszym rozporządzeniem. Złożoność administracyjnych procedur odpraw celnych, która powoduje opóźnienia w portach, stanowi poważną przeszkodę dla konkurencyjności żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i wydajności unijnych portów.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(3a) Wysoki poziom uproszczenia procedur celnych może stanowić dla portów istotną korzyść gospodarczą pod względem konkurencyjności. Aby zapobiegać nieuczciwej konkurencji portów i ograniczyć formalności celne, które mogą poważnie szkodzić interesom finansowym Unii, organy portowe powinny przyjąć odpowiednie i skuteczne podejście oparte na ocenie ryzyka w celu zapobiegania zakłóceniom konkurencji. Państwa członkowskie i Komisja powinny skutecznie i regularnie monitorować te procedury, a Komisja powinna w razie potrzeby oceniać, czy należy podjąć odpowiednie środki w celu walki z nieuczciwą konkurencją.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób

(4) Zdecydowana większość unijnego ruchu morskiego przechodzi przez porty morskie transeuropejskiej sieci transportowej. Aby osiągnąć cel niniejszego rozporządzenia w sposób

proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono zastosowanie do portów transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych, **bez ograniczania jednakże swobody państwa członkowskiego w zakresie podejmowania decyzji o stosowaniu niniejszego rozporządzenia również** w odniesieniu do **innych portów**. Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

proporcjonalny, bez nakładania niepotrzebnych obciążeń na inne porty, powinno mieć ono **wyłącznie** zastosowanie do portów **morskich** transeuropejskiej sieci transportowej, z których każdy odgrywa znaczącą rolę w ramach europejskiego systemu transportu, ponieważ obsługuje więcej niż 0,1 % całkowitego unijnego frachtu lub całkowitej liczby pasażerów albo poprawia dostępność regionalną obszarów wyspiarskich lub peryferyjnych. **Niniejsze rozporządzenie powinno jednak umożliwiać państwom członkowskim podjęcie decyzji o tym, czy stosować je w odniesieniu do portów morskich kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej znajdujących się w regionach najbardziej oddalonych. Państwa członkowskie powinny też mieć możliwość stosowania odstępstw w celu zapobiegania nakładaniu nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na te porty morskie kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej, których roczny poziom ruchu nie uzasadnia pełnego stosowania niniejszego rozporządzenia.** Usługi pilotażowe wykonywane na pełnym morzu nie mają bezpośredniego wpływu na efektywność portów, ponieważ nie są wykorzystywane do bezpośredniego wejścia do portu i wyjścia z portu, a zatem nie powinny być włączane do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 4 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(4a) Niniejsze rozporządzenie nie narzuca podmiotom zarządzającym portami konkretnego modelu zarządzania. W przypadku przestrzegania zasad dotyczących dostępu do rynku i przejrzystości finansowej można utrzymać istniejące modele zarządzania portami ustanowione w państwach członkowskich na szczeblu krajowym zgodnie z Protokołem nr 26 do Traktatu o

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 5

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Motyw 6

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

skreślony

samorealizacji usług portowych. Dlatego też niniejsze rozporządzenie powinno obejmować wyłącznie odpłatne świadczenie usług portowych.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7a) Wszyscy dostawcy usług, a zwłaszcza nowe podmioty wchodzące na rynek, powinni wykazać się zdolnością do obsługi minimalnej liczby statków przez własny personel oraz przy użyciu własnego sprzętu. Usługodawcy stosują odnośne przepisy i zasady, w tym obowiązujące przepisy prawa pracy, obowiązujące układy zbiorowe oraz wymagania danego portu w zakresie jakości.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7b) Aby stwierdzić, czy usługodawca spełnił wymóg dobrej reputacji, państwo członkowskie powinno rozważyć, czy istnieją uzasadnione powody powątpiewania w dobrą reputację dostawcy usług portowych, jego menedżera lub jakiegokolwiek innej właściwej osoby, określonej przez państwo członkowskie, takie jak wyrok skazujący lub kary w jakimkolwiek państwie członkowskim za poważne przestępstwo lub naruszenie obowiązującego prawa Unii i prawa krajowego, w tym w następujących obszarach: prawo socjalne, prawo pracy, bezpieczeństwo w miejscu pracy, zdrowie w miejscu pracy i ochrona środowiska.

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 7 c (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(7c) Zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3577/92^{1a} oraz wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 stycznia 2007 r. w sprawie C-251/04, Komisja przeciw Republice Greckiej^{1b}, według którego nie można wywnioskować, że holowanie może być uznane za usługę transportu morskiego, z przyczyn związanych z bezpieczeństwem morskim i ochroną środowiska w zakresie minimalnych wymogów istnieje możliwość zapisania, żeby statki używane do holowania lub cumowania były rejestrowane w państwie członkowskim odnośnego portu lub pływały pod jego banderą.

*^{1a} Rozporządzenie Rady (EWG)
nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r.
dotyczące stosowania zasady swobody
świadczenia usług w transporcie morskim
w obrębie państw członkowskich (kabotaż
morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.1992, s. 7).*

*^{1b} Orzeczenie Trybunału z dnia 11 stycznia
2007 r., w sprawie C-251/04 Komisja
przeciw Republice Greckiej, C-251/04,
ECLI:EU:C:2007:5.*

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

*(10a) Unijny system portowy jest wysoce
zróżnicowany i obejmuje wiele modeli
organizacji usług portowych. Dlatego
jednolity system nie byłby właściwym
rozwiązaniem. Podmiot zarządzający
portem lub właściwy organ powinien mieć
możliwość ograniczenia liczby dostawców
usług portowych, w przypadku gdy
wymagają tego okoliczności.*

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 11

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Zamiar ograniczenia liczby dostawców usług portowych powinien być ogłaszany z wyprzedzeniem przez **właściwy organ i powinien być w pełni uzasadniony, aby dać zainteresowanym stronom możliwość przedstawienia swoich uwag**. Kryteria jakiegokolwiek ograniczenia powinny być obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

Poprawka

(11) Zamiar ograniczenia liczby dostawców usług portowych powinien być ogłaszany z wyprzedzeniem przez **podmiot zarządzający portem lub właściwy organ**. Kryteria jakiegokolwiek ograniczenia powinny być obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 12

Tekst proponowany przez Komisję

(12) **Aby zapewnić otwartość i przejrzystość**, procedura **selekcji** dostawców usług portowych i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej, **a pełna dokumentacja powinna być udostępniana zainteresowanym stronom**.

Poprawka

(12) Procedura **wyboru** dostawców usług portowych i jej wyniki powinny być podawane do wiadomości publicznej **oraz być niedyskryminacyjne, przejrzyste i dostępne dla wszystkich zainteresowanych stron**.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 13 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Komisja w swoim komunikacie wyjaśniającym z dnia 1 sierpnia 2006 r. dotyczącym prawa wspólnotowego obowiązującego w dziedzinie udzielania zamówień, które nie są lub są jedynie częściowo objęte dyrektywami w sprawie zamówień publicznych (2006/C 179/02) określiła jasne ramy procedur selekcji, które nie wchodzą w zakres dyrektyw w sprawie zamówień publicznych i nie są przyznawane w formie koncesji.

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 14

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

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

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 18

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(18) Właściwe organy wyznaczone w

(18) **Podmiot zarządzający portem lub**

państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych **w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej** lub **bezpośredniego** powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim **przychylą się do takiego wyboru**, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać **kontroli ze strony niezależnego organu nadzorującego**.

właściwe organy wyznaczone w państwie członkowskim powinny mieć możliwość podjęcia decyzji o samorealizacji usług portowych lub powierzenia świadczenia takich usług operatorowi wewnętrznemu. W przypadku gdy właściwy organ postanawia świadczyć usługę samodzielnie, może to obejmować świadczenie usług przez podmioty zatrudnione przez właściwy organ lub wykonujące te usługi na zlecenie właściwego organu. Jeżeli takie ograniczenie jest stosowane we wszystkich portach **morskich** TEN-T na terytorium państwa członkowskiego, należy powiadomić o tym Komisję. W przypadkach gdy właściwe organy w państwie członkowskim **świadczą usługi portowe w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej**, świadczenie usług portowych przez operatorów wewnętrznych powinno ograniczać się tylko do portu lub portów, w którym(-ych) ci operatorzy wewnętrzni zostali wyznaczeni. Ponadto w takich przypadkach opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez takiego operatora powinny podlegać **niezależnemu nadzorowi**.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19

Tekst proponowany przez Komisję

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie **ma** wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich. **W przypadku ograniczenia liczby dostawców usług portowych, jeżeli** zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien **mieć możliwość wymagania** od wybranego operatora usługi stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie

Poprawka

(19) Państwa członkowskie powinny zachować uprawnienia do zapewnienia odpowiedniego poziomu ochrony socjalnej dla personelu przedsiębiorstw świadczących usługi portowe. Niniejsze rozporządzenie nie **powinno mieć** wpływu na stosowanie przepisów socjalnych i prawa pracy państw członkowskich **oraz powinno uwzględniać art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej. W przypadku gdy** zawarcie umowy o świadczenie usługi portowej może pociągać za sobą zmianę operatora usług portowych, właściwy organ powinien – **w przypadku przeniesienia personelu – wymagać** od wybranego operatora usługi

zbliżania ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do ochrony praw pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów¹¹.

¹¹ Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

stosowania przepisów dyrektywy Rady 2001/23/WE w sprawie zbliżania ustawodawstw państw członkowskich, odnoszących się do ochrony praw pracowników w przypadku przejęcia przedsiębiorstw, zakładów lub części przedsiębiorstw lub zakładów¹¹.

¹¹ Dz.U. L 82 z 22.3.2001, s. 16.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19a) W wysoce złożonym i konkurencyjnym sektorze, jakim jest sektor usług portowych, szkolenie nowych pracowników oraz doskonalenie zawodowe pracowników mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia zdrowia i bezpieczeństwa pracowników portowych, jakości usług i konkurencyjności portów UE. Państwa członkowskie powinny przyjąć niezbędne środki w celu zapewnienia odpowiedniego szkolenia każdemu pracownikowi w sektorze portowym. Unijny sektorowy komitet ds. dialogu społecznego na rzecz portów powinien móc opracować wytyczne dotyczące określenia wymogów w zakresie szkoleń, tak aby zapewnić wysoką jakość kształcenia i szkolenia pracowników portowych, zminimalizować ryzyko wypadków i uwzględnić przyszłe potrzeby sektora w świetle zmian technologicznych i logistycznych wymuszonych zapotrzebowaniem ze strony konsumentów.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 19 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19b) Europejski sektor portowy stoi w obliczu pewnej liczby wyzwań, które mogą wpłynąć zarówno na jego

konkurencyjność, jak i na wymiar socjalny. Wyzwania te to m.in.: coraz większe wymiary statków, konkurencja ze strony portów spoza UE, rosnąca siła rynku w wyniku sojuszy zawieranych przez linie żeglugowe, konieczność terminowego zamykania negocjacji w sprawie nowych wzorców pracy, zapewniania odpowiednich szkoleń w zakresie innowacji technologicznych i minimalizowania ich skutków społecznych, znaczny wzrost wolumenu, który jest w coraz większym stopniu zgrupowany, brak odpowiednich inwestycji w infrastrukturę w głębi lądu, usunięcie barier administracyjnych utrudniających funkcjonowanie rynku wewnętrznego, zmieniający się krajobraz energetyczny, zwiększająca się presja społeczna i środowiskowa. Państwa członkowskie powinny podejmować te wyzwania razem z partnerami społecznymi oraz przyjmować środki w celu zarówno utrzymania konkurencyjności sektora, jak i zapobiegania niepewnym warunkom pracy w portach pomimo fluktuacji zapotrzebowania na pracę w portach.

Poprawka 23

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(19c) Komisja i państwa członkowskie powinny wspierać wszystkie modele organizacji pracy portu, które gwarantują jakość i bezpieczne warunki pracy. Wszelkie niezbędne dostosowania należy wspierać jedynie w drodze negocjacji między partnerami społecznymi, a Komisja powinna należycie uwzględniać wyniki takich negocjacji.

Poprawka 24

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 19 d (nowy)**

(19d) Innowacje w zakresie automatyzacji i technologii oferują możliwość znacznej poprawy wydajności i bezpieczeństwa portów. Przed wprowadzeniem istotnych zmian pracodawcy i związki pracowników portowych powinni współpracować w celu zagwarantowania niezbędnych szkoleń i możliwości przekwalifikowania się, a także znalezienia wspólnych rozwiązań, aby ograniczyć wszelki negatywny wpływ takich zmian na bezpieczeństwo i zdrowie w miejscu pracy oraz na szanse zatrudnienia.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20

(20) W wielu portach dostęp do rynku przyznawany jest dostawcom usług przeładunkowych i terminalowych usług pasażerskich w drodze publicznych koncesji. Ten rodzaj umów zostanie objęty dyrektywą.../... [w sprawie udzielania koncesji]. W związku z tym rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i usług pasażerskich, a państwa członkowskie powinny zachować swobodę podejmowania decyzji o ewentualnym stosowaniu przepisów tego rozdziału do tych dwóch kategorii usług. Jeśli chodzi o inne rodzaje umów stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.

(20) Rozdział II niniejszego rozporządzenia nie powinien mieć zastosowania do świadczenia usług przeładunkowych i usług pasażerskich. Jeśli chodzi o rodzaje umów, **innych niż koncesje publiczne**, stosowanych przez organy publiczne w celu przyznania dostępu do rynku usług przeładunkowych i usług pasażerskich, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdził, że właściwe organy są zobowiązane do przestrzegania zasad przejrzystości i niedyskryminacji przy zawieraniu tych umów. Zasady te mają pełne zastosowanie w odniesieniu do świadczenia wszelkich usług portowych.

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 20 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(20a) Zgodnie z rezolucją Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nr A.960, każdy obszar pilotażowy wymaga wysoce specjalistycznego doświadczenia i lokalnej wiedzy ze strony pilota. Uwzględniając fakt, że IMO uznaje stosowność regionalnej lub lokalnej administracji pilotażu, pilotaż nie powinien być przedmiotem rozdziału II niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 21 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(21a) Instrument „Łącząc Europę” przewiduje, że porty należące do transeuropejskiej sieci transportowej mają korzystać z pomocy Unii w latach 2014–2020. Ponadto Komisja ma zamiar ustanowić zmienione ramy pomocy państwowej dla portów i mając na uwadze, że dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE^{1a} w sprawie koncesji określa też nowe ramy ustawodawcze odnośnie do umów o koncesje, które będą dotyczyły usług portowych świadczonych w ramach koncesji, należy wprowadzić w niniejszym rozporządzeniu ściśle przepisy dotyczące przejrzystości przepływu środków finansowych, aby zapobiec nieuczciwej konkurencji lub dumpingowi między portami Unii.

^{1a} Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 22 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22b) Aby zapewnić uczciwą konkurencję i zmniejszyć obciążenia administracyjne, Komisja powinna wyjaśnić na piśmie pojęcie pomocy państwa w odniesieniu do finansowania infrastruktury portowej, uwzględniając fakt, że dostęp publiczny i infrastruktura obronna, morska lub lądowa, dostępna wszystkim potencjalnym użytkownikom na równych i niedyskryminujących warunkach, a także infrastruktura powiązana z usługami o charakterze nieekonomicznym świadczonymi w interesie ogólnym mają charakter niekomercyjny, ponieważ ich cele są głównie publiczne ze swej natury; do obowiązków państwa należy zapewnienie, by taka infrastruktura spełniała ogólne potrzeby społeczeństwa.

Poprawka 31

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 22 c (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(22c) Komisja powinna ponadto określić, na czas i w porozumieniu z sektorem, jakie inwestycje publiczne dotyczące infrastruktury portowej podlegają rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych)^{1a}.

^{1a} *Rozporządzenie Komisji UE nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).*

Poprawka 32

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 23**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(23) Opłaty z tytułu usług portowych stosowane przez dostawców usług portowych, którzy nie zostali wyznaczeni zgodnie z otwartą, przejrzystą i niedyskryminacyjną procedurą, **oraz opłaty stosowane przez dostawców usług pilotażowych, którzy nie podlegają prawdziwej konkurencji, wiążą się z większym ryzykiem nadużyć cenowych.** W odniesieniu do tych usług, przy braku sprawiedliwych mechanizmów rynkowych, należy przewidzieć rozwiązania, które sprawią, że pobierane **opłaty nie** będą **nieproporcjonalne do wartości ekonomicznej świadczonych usług** oraz że będą one ustalane w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny.

Poprawka 33

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 24**

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 34

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 25**

Tekst proponowany przez Komisję

(25) Należy dopuścić możliwość

Poprawka

(25) Należy dopuścić możliwość

różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury **w celu promowania żeglugi morskiej** bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

różnicowania opłat za korzystanie z infrastruktury **portu stanowiącą ważne narzędzie podmiotu zarządzającego portem. Opłaty za korzystanie z infrastruktury portu mogą być zróżnicowane na przykład, aby promować żeglugę morską** bliskiego zasięgu oraz aby przyciągnąć statki, których efektywność środowiskowa lub efektywność energetyczna i niskoemisyjność operacji transportowych, zwłaszcza w zakresie operacji transportu morskiego na morzu lub na lądzie, jest lepsza od średniej. Powinno to pomóc wnieść wkład w realizację polityki w zakresie ochrony środowiska i zmian klimatycznych, a także w zrównoważony rozwój portów i ich otoczenia, w szczególności poprzez przyczynienie się do zmniejszenia wpływu wywieranego na środowisko przez statki zawijające do portu i przebywające w porcie.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 26

Tekst proponowany przez Komisję

(26) Należy **wprowadzić odpowiednie udogodnienia, aby zagwarantować, że użytkownicy** portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, **są regularnie konsultowani** na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach.

Poprawka

(26) Należy **zagwarantować regularne konsultacje z użytkownikami** portów, od których wymaga się wnoszenia opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej na etapie ustalania i zmiany opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej oraz opłaty z tytułu usługi portowej. Podmioty zarządzające portami powinny również przeprowadzać regularnie konsultacje z innymi zainteresowanymi stronami na temat kluczowych kwestii związanych z przemysłowym rozwojem portu, jego wydajnością oraz zdolnością do przyciągania i generowania działalności gospodarczej, m.in. pod względem koordynacji usług portowych na obszarze portu oraz efektywności połączeń z zapleczem i procedur administracyjnych w portach. **Podmiot zarządzający portem powinien za pośrednictwem zrównoważonych konsultacji dotyczących**

planów rozwoju portu przyciągać prywatnych inwestorów, którzy dokonywaliby dużych znaczących inwestycji w porty.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 27

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(27) W celu zapewnienia **istnienia niezależnego mechanizmu skarg** należy w każdym państwie członkowskim **wyznaczyć co najmniej jeden organ niezależnego nadzoru. Powinna istnieć możliwość wyznaczenia do tego celu istniejących już organów, takich jak organy ds. konkurencji, sądy, ministerstwa czy departamenty ministerialne niezwiązane z podmiotem zarządzającym portem.**

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

(28) **W przypadku wszelkich transgranicznych sporów lub skarg poszczególne organy niezależnego nadzoru powinny ze sobą współpracować i wymieniać się informacjami na temat swojej pracy.**

Poprawka 38

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 28 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(28a) **Stosunki pracy w portach mają duży wpływ na funkcjonowanie portów. Dlatego też sektorowy komitet ds. dialogu społecznego na rzecz portów daje**

partnerom społecznym ramy pozwalające określić wyniki dotyczące organizacji pracy i warunków pracy, takich jak zdrowie i bezpieczeństwo, szkolenia i kwalifikacje, polityka UE dotycząca paliw o niskiej zawartości siarki, atrakcyjność sektora dla młodych pracowników i dla pracownic.

Poprawka 39

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 29

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(29) W celu uzupełnienia i zmiany niektórych, innych niż istotne, elementów niniejszego rozporządzenia, a w szczególności w celu wspierania jednolitego stosowania opłat środowiskowych, wzmocnienia spójności pobierania opłat środowiskowych w całej Unii oraz w celu zapewnienia wspólnych zasad pobierania opłat w odniesieniu do promocji żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów prawnych zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do wspólnych klasyfikacji statków, paliw i rodzajów operacji, według których można różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury, oraz wspólnych zasad pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów. Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

skreślony

Poprawka 40

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 30

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonania niniejszego rozporządzenia należy przekazać Komisji Europejskiej uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do odpowiednich uzgodnień dotyczących wymiany informacji między niezależnymi organami nadzorującymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję¹³.

skreślony

¹³ Dz.U. L 55, 28.2.2011, s. 13.

Poprawka 41

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 30 a (nowy)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(30a) Komisja jest proszona o przedstawienie wniosku ustawodawczego w sprawie świadectw zwolnienia z obowiązku korzystania z pilotażu w celu zachęcania do korzystania z nich we wszystkich państwach członkowskich, aby poprawić wydajność w portach, a zwłaszcza stymulować żeglugę morską bliskiego zasięgu, kiedy pozwalają na to warunki bezpieczeństwa. Państwa członkowskie po dokonaniu oceny ryzyka określają kryteria wydawania takich świadectw, które uwzględniają warunki lokalne. Minimalne wymogi muszą być przejrzyste, niedyskryminacyjne i wspólne.

Poprawka 42

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Motyw 31**

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

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

Poprawka 43

Wniosek dotyczący rozporządzenia Motyw 31 a (nowy)

(31a) Stosunki pracy i zatrudnienie w portach mają znaczący wpływ na funkcjonowanie portów. W związku z tym unijny sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów powinien mieć możliwość zapewnienia partnerom społecznym w UE ram umożliwiających przyjęcie wspólnych wyników dotyczących kwestii socjalnych związanych ze stosunkami pracy w portach. Komisja powinna w razie potrzeby ułatwić negocjacje, wspierać je i oferować

wsparcie techniczne przy jednoczesnym poszanowaniu autonomii partnerów społecznych. Partnerzy społeczni z UE powinni mieć możliwość zgłaszania postępów, jeżeli chcą to zrobić, aby wyniki ich pracy mogły być brane pod uwagę przez Komisję przy przedkładaniu sprawozdania dotyczącego skutków niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 44

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

a) jasne ramy **w zakresie dostępu do rynku** usług portowych;

Poprawka

a) jasne ramy **organizacji** usług portowych;

Poprawka 45

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 1 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych.

Poprawka

b) wspólne przepisy dotyczące przejrzystości finansowej i opłat, które mają być stosowane przez podmioty zarządzające lub dostawców usług portowych **objętych niniejszym rozporządzeniem**.

Poprawka 46

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) pogłębianie;

Poprawka

skreślona

Poprawka 47

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 1 – ustęp 2 – akapit 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Ponadto art. 12 ust. 2 niniejszego rozporządzenia ma zastosowanie również do pogłębiania.

Poprawka 48

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej, **zgodnie z definicją** w załączniku **I** do rozporządzenia **XXX** **[rozporządzenie w sprawie wytycznych TEN-T]**.

Poprawka

3. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich portów morskich transeuropejskiej sieci transportowej **wymienionych** w załączniku **II** do rozporządzenia **Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013^{1a}**.

^{1a} **Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).**

Poprawka 49

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3a. Niniejsze rozporządzenie nie narusza struktury portu, która jest zgodna z zasadami, o których mowa w ust. 1 lit. (a) i lit. (b).

Poprawka 50

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – ustęp 3 b (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3b. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o niestosowaniu niniejszego rozporządzenia do portów morskich kompleksowej transeuropejskiej sieci transportowej położonych w regionach najbardziej oddalonych, zgodnie z art. 349 TFUE. Jeżeli państwo członkowskie postanowi nie stosować niniejszego rozporządzenia do takich portów morskich, powiadamia o swojej decyzji Komisję.

Poprawka 51

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 52

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 2 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2 a. „właściwy organ” oznacza wszelki podmiot publiczny lub prywatny, który – na szczeblu lokalnym, regionalnym lub krajowym – na mocy aktów ustawodawczych lub instrumentów

krajowych jest upoważniony do prowadzenia działań związanych z organizowaniem działalności portów i zarządzaniem nią, w powiązaniu z podmiotem zarządzającym portem lub w miejsce tego podmiotu;

Poprawka 53

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 54

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 55

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

6. „cumowanie” oznacza usługi **bezpiecznego** zacumowania i odcumowania statku;

Poprawka 56

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 8

Tekst proponowany przez Komisję

8. „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu;

Poprawka

8. „pilotaż” oznacza usługę prowadzenia statku przez pilota lub stację pilotową w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia lub wyjścia statku po drodze wodnej do portu **lub bezpiecznego manewrowania w porcie;**

Poprawka 57

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 9

Tekst proponowany przez Komisję

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków;

Poprawka

9. „opłata za korzystanie z infrastruktury portowej” oznacza opłatę pobieraną bezpośrednio lub pośrednio na rzecz podmiotu zarządzającego portem i uiszczaną przez operatorów statków lub właścicieli ładunków za korzystanie z **infrastruktury**, urządzeń i usług, które umożliwiają statkom wejście do portu i wyjście z portu, w tym z dróg wodnych zapewniających dostęp do portu, **w którym takie drogi wodne prawnie podlegają podmiotowi zarządzającemu portem**, jak również dostęp do obsługi pasażerów i ładunków, **lecz z wyłączeniem czynszu dzierżawnego gruntu i opłat mających**

równoważny skutek;

Poprawka 58

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 12

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 59

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 16

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

16. „port morski” oznacza **wyznaczony** obszar lądu i wody, **zarządzany przez podmiot zarządzający portem,** na którym znajdują się **infrastruktura** i urządzenia, które pozwalają zasadniczo na przyjmowanie statków, ich załadunek i rozładunek, składowanie towarów, odbiór i dostawę tych towarów oraz zaokrętowanie i wyokrętowanie pasażerów **i pracowników;**

Poprawka 60

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 17

Tekst proponowany przez Komisję

17. „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia

Poprawka

17. „holowanie” oznacza udzielanie pomocy statkowi przy użyciu holownika w celu umożliwienia bezpiecznego wejścia

do portu lub wyjścia z portu poprzez
zapewnienie wsparcia podczas manewrów
statku;

do portu lub wyjścia z portu **lub**
bezpiecznego manewrowania w porcie
poprzez zapewnienie wsparcia podczas
manewrów statku;

Poprawka 61

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – ustęp 1 – punkt 18

Tekst proponowany przez Komisję

18. „droga wodna do portu” oznacza
wodny dostęp do portu od strony otwartego
morza, taki jak podejścia do portu, tory
wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy.

Poprawka

18. „droga wodna do portu” oznacza
wodny dostęp do portu od strony otwartego
morza, taki jak podejścia do portu, tory
wodne, rzeki, kanały morskie i fiordy,
**jeżeli taka droga wodna podlega
kompetencji prawnej podmiotu
zarządzającego portem.**

Poprawka 62

Wniosek dotyczący rozporządzenia Rozdział II – tytuł

Tekst proponowany przez Komisję

Dostęp do rynku

Poprawka

Organizacja usług portowych

Poprawka 63

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 3

Swoboda świadczenia usług

**1. Swobodę świadczenia usług w portach
morskich objętych niniejszym
rozporządzeniem stosuje się do dostawców
usług portowych mających siedzibę w Unii
oraz na warunkach określonych w
niniejszym rozdziale.**

**2. Dostawcy usług portowych uzyskują
dostęp do istotnych urządzeń portowych w**

Poprawka

skreślony

zakresie niezbędnym do prowadzenia przez nich działalności. Warunki dostępu muszą być sprawiedliwe, rozsądne i niedyskryminacyjne.

Poprawka 64

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 3a

Swoboda organizowania usług portowych

1. Na mocy niniejszego rozporządzenia organizacja usług portowych objętych niniejszym rozdziałem może podlegać:

- a) nakładaniu minimalnych wymogów na dostawców usług portowych;*
- b) ograniczeniu liczby dostawców;*
- c) obowiązkom świadczenia usługi publicznej,*
- d) operatorom wewnętrznym;*
- e) zapewnieniu bezpłatnego, nieograniczonego dostępu do rynku usług portowych.*

2. Przy organizacji usług portowych zgodnie z ust. 1 należy spełnić warunki określone w niniejszym rozdziale.

Poprawka 65

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Organ zarządzający portem może wymagać, *aby dostawcy* usług portowych *spełnili minimalne wymogi* do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

Poprawka

1. Z zastrzeżeniem możliwości nakładania obowiązków świadczenia usługi publicznej, jaką przewiduje art. 8, organ zarządzający portem lub właściwy organ krajowy może wymagać od dostawców usług portowych, w tym od podwykonawców, spełnienia minimalnych wymogów do celów realizacji odpowiedniej usługi portowej.

Poprawka 66

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

2. Minimalne wymagania przewidziane w ust. 1 **mogą dotyczyć jedynie, stosownie do przypadku:**

Poprawka

2. Minimalne wymagania przewidziane w ust. 1 **dotyczą:**

Poprawka 67

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera b

Tekst proponowany przez Komisję

b) sprzętu potrzebnego do świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności do utrzymywania tego sprzętu na **odpowiednim** poziomie;

Poprawka

b) sprzętu potrzebnego do **ciągłego** świadczenia odpowiedniej usługi portowej w normalnych i bezpiecznych warunkach oraz zdolności **technicznej i finansowej** do utrzymywania tego sprzętu na **wymaganym** poziomie;

Poprawka 68

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 - ustęp 2 – litera b a (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ba) zapewnienia dostępności usługi portowej dla wszystkich użytkowników oraz we wszystkich miejscach do cumowania bez przerwy w ciągu dnia i nocy przez cały rok;

Poprawka 69

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 2 – litera c

Tekst proponowany przez Komisję

c) spełnienia wymogów w zakresie

Poprawka

c) spełnienia wymogów w zakresie

bezpieczeństwa morskiego lub
bezpieczeństwa i ochrony portu lub
dostępu do portu, jego instalacji,
wyposażenia i osób;

bezpieczeństwa morskiego lub
bezpieczeństwa i ochrony portu lub
dostępu do portu, jego instalacji,
wyposażenia, **pracowników i innych** osób;

Poprawka 70

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**da) zgodności z socjalnym i dotyczącym
pracy krajowym ustawodawstwem
państwa członkowskiego danego portu, w
tym z warunkami układów zbiorowych;**

Poprawka 71

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**db) dobrej reputacji dostawcy usług
portowych, co określa państwo
członkowskie.**

Poprawka 72

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 3 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

**3a. Wdrażanie niniejszego rozporządzenia
nie stanowi pod żadnym pozorem powodu
do obniżenia poziomu minimalnych
wymogów dotyczących świadczenia usług
portowych zapewnionego już przez
państwa członkowskie lub właściwe
organy.**

Poprawka 73

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do *stosownych szkoleń*, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach, *chyba że odpowiedni dostęp do tego rodzaju szkoleń zapewniony jest przez państwo członkowskie*.

Poprawka 74

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

4. W przypadku gdy minimalne wymogi obejmują szczególną wiedzę lokalną lub znajomość lokalnych warunków, podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiedni dostęp do *informacji*, na przejrzystych i niedyskryminacyjnych warunkach.

Poprawka

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

^{*} **Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.**

Poprawka 75

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4 – ustęp 5 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

5a. Aby zapewnić bezpieczeństwo morskie i ochronę środowiska, państwo członkowskie lub właściwy organ może wymagać, żeby statki używane do holowania lub cumowania były rejestrowane w państwie członkowskim odnośnego portu lub pływały pod jego banderą.

Poprawka 76

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Podmiot zarządzający portem traktuje dostawców usług portowych jednakowo oraz działa w przejrzysty sposób.

1. Podmiot zarządzający portem **lub właściwy organ** traktuje dostawców usług portowych jednakowo oraz działa w przejrzysty, **obiektywny, niedyskryminujący i proporcjonalny** sposób.

Poprawka 77

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 5 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

2. Podmiot zarządzający portem przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4, w **terminie jednego miesiąca** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych kryteriów.

2. Podmiot zarządzający portem **lub właściwy organ** przyznaje prawo do świadczenia usług portowych lub odmawia jego przyznania na podstawie minimalnych wymogów ustanowionych zgodnie z art. 4. **Czyni to w rozsądnym terminie, w żadnym przypadku nieprzekraczającym czterech miesięcy** od otrzymania wniosku o przyznanie takiego prawa **oraz niezbędnych dokumentów**. Każda odmowa musi zostać odpowiednio uzasadniona na podstawie obiektywnych, przejrzystych, niedyskryminacyjnych i proporcjonalnych

kryteriów.

Poprawka 78

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp -1 (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

- 1. W przypadkach, o których mowa w art. 9 niniejszego rozporządzenia, jeżeli podmiotem zarządzającym portem nie jest organ zamawiający w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE, niniejszy artykuł nie ma zastosowania.

^{1a} Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylająca dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 65).

Poprawka 79

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Na zasadzie odstępstwa od art. 3, podmiot zarządzający portem może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub kilku poniższych powodów:

1. Z zastrzeżeniem poszczególnych istniejących modeli organizacji usług portowych podmiot zarządzający portem **lub właściwy organ** może ograniczyć liczbę dostawców usług portowych dla danej usługi portowej z jednego lub kilku poniższych powodów:

Poprawka 80

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 1 – litera a

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

a) niedobór lub zastrzeżone użytkowanie gruntu, pod warunkiem że podmiot zarządzający potrafi wykazać, że grunt

a) niedobór lub zastrzeżone użytkowanie gruntu, pod warunkiem że podmiot zarządzający potrafi wykazać, że grunt

stanowi *istotne* urządzenie portowe dla świadczenia *usługi portowej* oraz że ograniczenie jest zgodne z *formalnym planem rozwoju portu, uzgodnionym* przez podmiot zarządzający portem oraz, w stosownym przypadkach, wszelkie inne właściwe organy publiczne zgodnie z przepisami krajowymi;

stanowi urządzenie portowe *o kluczowym znaczeniu* dla świadczenia *usług portowych* oraz że ograniczenie jest, w *stosownych przypadkach*, zgodne z *decyzjami lub planami uzgodnionymi* przez podmiot zarządzający portem oraz, w stosownym przypadkach, wszelkie inne właściwe organy publiczne zgodnie z *odnośnymi* przepisami krajowymi;

Poprawka 81

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

aa) niedobór przestrzeni brzegowej, która stanowi zasadniczy element zdolności do świadczenia danej usługi portowej w bezpieczny i skuteczny sposób;

Poprawka 82

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ab) charakterystyka ruchu nie pozwala wielu dostawcom usług portowych działać w porcie w korzystnych warunkach gospodarczych.

Poprawka 83

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ac) potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa, ochrony lub zrównoważonego dla środowiska funkcjonowania portu;

Poprawka 84

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 6 – ustęp 3 a (nowy)

3a. Jakiegokolwiek ograniczenie liczby dostawców usług portowych musi poprzedzać otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta procedura selekcji. Podmiot zarządzający portem lub właściwy organ podaje wszystkim zainteresowanym stronom wszelkie niezbędne informacje dotyczące organizacji procedury selekcji i termin zgłoszeń, a także wszelkie istotne kryteria i wymogi dotyczące udzielenia zamówienia. Termin zgłoszeń musi być wystarczająco długi, aby umożliwić zainteresowanym stronom rzetelną ocenę i przygotowanie wniosku; w normalnych warunkach minimalny termin wynosi 30 dni.

Poprawka 85

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 6 – ustęp 4

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

4. W przypadku gdy podmiot zarządzający portem świadczy usługi portowe samodzielnie lub za pośrednictwem odrębnej prawnie jednostki, nad którą sprawuje pośrednio lub bezpośrednio kontrolę, państwo członkowskie **przyjmuje środki konieczne do uniknięcia konfliktu interesów. W przypadku braku takich środków liczba dostawców nie jest mniejsza niż dwa, chyba że jej ograniczenie do jednego dostawcy uzasadnia jeden z powodów wymienionych w ust. 1.**

Poprawka 86

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7

Artykuł 7

skreślony

***Procedura ograniczenia liczby dostawców
usług portowych***

- 1. Jakiegokolwiek ograniczenie liczby dostawców usług portowych zgodnie z art. 6 musi zostać poprzedzone procedurą selekcji, która jest otwarta dla wszystkich zainteresowanych stron, niedyskryminacyjna i przejrzysta.***
- 2. Jeżeli szacunkowa wartość usługi portowej przekracza próg określony w ust. 3, zastosowanie mają przepisy dotyczące postępowania o udzielenie zamówienia, gwarancje proceduralne oraz maksymalny czas trwania koncesji określone w dyrektywie.../... [w sprawie udzielania koncesji].***
- 3. Próg oraz metoda określania wartości usługi portowej wynikają z odpowiednich i mających zastosowanie przepisów dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji]. [Koncesje].***
- 4. Wyloniony dostawca lub wylonieni dostawcy oraz podmiot zarządzający portem zawierają umowę o świadczenie usługi portowej.***
- 5. Do celów niniejszego rozporządzenia, istotna modyfikacja postanowień umowy o świadczenie usługi portowej w okresie jej obowiązywania w rozumieniu dyrektywy.../... [w sprawie udzielania koncesji] jest uznawana za nową umowę o świadczenie usługi portowej oraz wymaga przeprowadzenia nowego postępowania, o którym mowa w ust. 2.***
- 6. Ustępy 1-5 niniejszego artykułu nie mają zastosowania w przypadkach, o których mowa w art. 9.***
- 7. Niniejsze rozporządzenie pozostaje bez uszczerbku dla dyrektywy .../... [w sprawie udzielania koncesji]¹⁵, dyrektywy .../... [w sprawie zamówień w sektorze użyteczności publicznej]¹⁶ oraz dyrektywy .../... [w sprawie zamówień publicznych]¹⁷.***

¹⁵ *Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie udzielania koncesji (COM(2011) 0897 final)*

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

¹⁷ *Wniosek dotyczący dyrektywy w sprawie zamówień publicznych (COM/2011/0896 final).*

Poprawka 87

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

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. Państwa członkowskie *wskazują na swoim terytorium właściwy organ, który może być organem zarządzającym portem mającym prawo nałożyć* na dostawców *obowiązki* świadczenia usługi publicznej w odniesieniu do usług portowych, aby zagwarantować *przynajmniej jeden z poniższych aspektów*:

Poprawka 88

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 1 – litera b**

Tekst proponowany przez Komisję

b) osiągalność usługi dla wszystkich użytkowników;

Poprawka

b) osiągalność usługi dla wszystkich użytkowników, *w stosownych przypadkach na równych warunkach*;

Poprawka 89

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) bezpieczeństwo i zrównoważone dla środowiska funkcjonowanie portu.

Poprawka 90

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 - ustęp 1 - litera c b) (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) zapewnienie odpowiednich usług transportowych dla ludności, a także spójności terytorialnej.

Poprawka 91

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 3**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

3. Państwa członkowskie wyznaczają właściwe organy w obrębie swoich terytoriów w zakresie nakładania tego rodzaju obowiązków świadczenia usługi publicznej. Podmiot zarządzający portem może być właściwym organem.

skreślony

Poprawka 92

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 8 – ustęp 4**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

4. W przypadku gdy właściwym organem wyznaczonym zgodnie z ust. 3 jest organ inny niż podmiot zarządzający portem, ten właściwy organ wykonuje uprawnienia przewidziane w art. 6 i 7 odnośnie do ograniczenia liczby dostawców usług portowych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej.

4. W przypadku gdy właściwym organem wyznaczonym zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu jest organ inny niż podmiot zarządzający portem, ten właściwy organ wykonuje uprawnienia przewidziane w art. 6 odnośnie do ograniczenia liczby dostawców usług portowych na podstawie obowiązków świadczenia usługi publicznej.

Poprawka 93

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. W przypadku gdy **właściwy organ** podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.

Poprawka

5. W przypadku gdy **państwo członkowskie** podejmuje decyzję o nałożeniu obowiązków świadczenia usługi publicznej we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem w państwie członkowskim, powiadamia o tych obowiązkach Komisję.

Poprawka 94

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

6. W przypadku zakłócenia świadczenia usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia zamówienia w celu powierzenia świadczenia usługi innemu dostawcy na okres do jednego roku. W tym okresie właściwy organ wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych **zgodnie z art. 7** albo stosuje przepisy art. 9.

Poprawka

6. W przypadku zakłócenia świadczenia usług portowych, w odniesieniu do których nałożony jest obowiązek świadczenia usługi publicznej, lub w sytuacji bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, właściwy organ może zastosować środek nadzwyczajny. Środek nadzwyczajny może mieć formę bezpośredniego udzielenia zamówienia w celu powierzenia świadczenia usługi innemu dostawcy na okres do jednego roku. W tym okresie właściwy organ wszczyna nowe postępowanie w celu wyłonienia dostawcy usług portowych albo stosuje przepisy art. 9. **Sektorowe akcje protestacyjne podejmowane zgodnie z ustawodawstwem krajowym odnośnego państwa członkowskiego lub obowiązującymi umowami między partnerami społecznymi nie stanowią zakłócenia usług portowych, w odniesieniu do którego mogą być stosowane środki nadzwyczajne.**

Poprawka 95

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

1. ***Podmiot zarządzający portem lub** właściwy organ może postanowić, że będzie świadczyć usługę portową **samodzielnie lub za pośrednictwem** odrębnej prawnie **jednostki**, nad którą sprawuje kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, **pod warunkiem że art. 4 stosuje się jednakowo do wszystkich operatorów świadczących daną usługę.** W takim przypadku dostawcę usług portowych uznaje się do celów niniejszego rozporządzenia za operatora wewnętrznego.*

Poprawka 96

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uznaje się, że właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje **kontrolowanej** jednostki prawnej.

Poprawka

2. Uznaje się, że **podmiot zarządzający portem lub** właściwy organ sprawuje nad odrębną prawnie jednostką kontrolę podobną do kontroli, jaką sprawuje nad własnymi służbami, wyłącznie jeżeli wywiera decydujący wpływ zarówno na cele strategiczne, jak i na istotne decyzje **danej** jednostki prawnej.

Poprawka 97

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. ***W przypadkach przewidzianych w art. 8*** operator wewnętrzny ogranicza się do realizacji powierzonej usługi portowej wyłącznie w porcie (-tach), w odniesieniu do którego(-ych) powierzono mu zadanie

Poprawka 98

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, **podmiot zarządzający portem może wymagać**, aby wyznaczony dostawca usług portowych **powołany zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 7, w przypadku gdy dostawca ten jest inny niż obecny operator usług portowych, przyznał** pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziałego dostawcę usług portowych prawa, **które** przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

Poprawka

2. Nie naruszając przepisów prawa krajowego i prawa Unii, w tym postanowień **reprezentatywnych** układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, **właściwy organ wymaga**, aby wyznaczony dostawca usług portowych **określił warunki pracy personelu na podstawie wiążących krajowych, regionalnych lub lokalnych norm socjalnych; w przypadku przeniesienia pracowników z powodu zmiany dostawcy usług** pracownikom zatrudnionym wcześniej w porcie przez zasiedziałego dostawcę usług portowych **przyznaje się takie same prawa, jakie** przysługiwałyby im w przypadku przejęcia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE.

Poprawka 99

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. **W przypadku gdy** podmiot zarządzający portem wymaga od dostawców usług portowych spełnienia **określonych** norm socjalnych **w odniesieniu do** świadczenia **odpowiednich** usług portowych, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się pracowników, których to dotyczy, a także podaje się przejrzyste informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.

Poprawka

3. Podmiot zarządzający portem **lub właściwy organ** wymaga od **wszystkich** dostawców usług portowych spełnienia **wszystkich** norm socjalnych **i pracowniczych ustanowionych w prawie unijnym lub krajowym, w tym w obowiązujących układach zbiorowych zgodnie z krajowymi zwyczajami i tradycjami. Jeżeli w kontekście** świadczenia **odnośnych** usług portowych **następuje przeniesienie pracowników**, w dokumentach przetargowych oraz w umowach o świadczenie usługi portowej wskazuje się pracowników, których to dotyczy, a także podaje się przejrzyste

informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, zgodnie z którymi pracowników uznaje się za związanych z usługami portowymi.

Poprawka 100

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 10 a

Szkolenie i ochrona pracy

1. Pracodawca zapewnia pracownikom niezbędne szkolenie, aby nabyli oni solidną wiedzę o warunkach pracy, oraz dopilnowuje, aby zostali oni właściwie przeszkoleni w odniesieniu do zagrożeń, z jakimi może wiązać się ich praca.

2. Przy pełnym poszanowaniu autonomii partnerów społecznych unijny sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów zachęca się do opracowania wytycznych dotyczących określenia wymogów w zakresie szkoleń, aby zapobiec wypadkom i zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i zdrowia pracownikom portowym. Takie wymogi dotyczące szkoleń powinny być regularnie aktualizowane w celu stałego zmniejszania częstotliwości wypadków w miejscu pracy.

3. Państwa członkowskie w pełnej współpracy z partnerami społecznymi powinny opracowywać wzorce służące zapewnieniu równowagi między wahaniami popytu na pracę portową i elastycznością niezbędną dla funkcjonowania portu, z jednej strony, a ciągłością i ochroną zatrudnienia z drugiej strony.

Poprawka 101

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

Niniejszy rozdział, **z wyjątkiem art. 10a**, oraz przepisy przejściowe zawarte w art. 24 nie mają zastosowania do usług przeładunkowych, usług pasażerskich *i pilotażu*.

Poprawka 102

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 103

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 2 – akapit 1 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Jeżeli podmiot zarządzający portem lub stowarzyszenie portów przeprowadza samodzielnie pogłębianie i otrzymuje środki publiczne na tę działalność, nie realizuje pogłębiania w innych państwach członkowskich.

Poprawka 104

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Środki publiczne, o których mowa w ust.

Poprawka

3. Środki publiczne, o których mowa w ust.

1, obejmują kapitał akcyjny lub fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, przyznane pożyczki, w tym przekroczenia kredytu overdraftowego i zaliczkowe wypłaty zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne, **wypłacone dywidendy oraz zatrzymane zyski** lub inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.

1, obejmują kapitał akcyjny lub fundusze quasi-kapitałowe, bezzwrotne dotacje, dotacje podlegające zwrotowi jedynie w określonych okolicznościach, przyznane pożyczki, w tym przekroczenia kredytu overdraftowego i zaliczkowe wypłaty zastrzyków kapitałowych, gwarancje udzielone podmiotowi zarządzającemu portem przez organy publiczne lub inne formy wsparcia finansowego ze środków publicznych.

Poprawka 105

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 106

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 107

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 7 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

7a. Państwa członkowskie mogą postanowić, że ust. 2 niniejszego artykułu nie ma zastosowania do ich portów sieci kompleksowej, które nie spełniają kryteriów art. 20 ust. 2 lit. a) lub b) rozporządzenia (UE) nr 1315/2013, w przypadku nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych, pod warunkiem że wszelkie otrzymane środki publiczne i ich wykorzystanie do celów świadczenia usług portowych pozostają w pełni przejrzyste w systemie rachunkowości. W przypadku podjęcia takiej decyzji państwa członkowskie informują o tym Komisję, zanim decyzja nabierze mocy.

Poprawka 108

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

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

1. Opłaty za usługi świadczone przez operatora wewnętrznego **w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opłaty za usługi pilotażowe, które nie są objęte faktyczną konkurencją oraz opłaty pobierane przez dostawców usług portowych zgodnie z art. 6 ust 1 lit. b)**, określa się w sposób przejrzysty i niedyskryminacyjny. Opłaty te odzwierciedlają, **w największym możliwym stopniu**, warunki na konkurencyjnym rynku właściwym i nie mogą być nieproporcjonalne w stosunku do ekonomicznej wartości świadczonej usługi.

Poprawka 109

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 13 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 110

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. Aby wzmocnić efektywność systemu pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, podmiot zarządzający portem określa w niezależny sposób strukturę i poziom opłat za korzystanie z infrastruktury portowej, zgodnie z własną strategią handlową i planem inwestycyjnym oraz zgodnie z zasadami pomocy państwa **i przepisami dotyczącymi konkurencji**.

Poprawka 111

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od **praktyk handlowych** związanych z **częstymi użytkownikami** bądź w celu wspierania bardziej efektywnego

Poprawka

4. Nie naruszając przepisów ust. 3, opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej mogą zostać zróżnicowane w zależności od **strategii gospodarczej i polityki zagospodarowania przestrzennego danego portu**, związanych **między innymi**

wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być **adekwatne, obiektywne, przejrzyste i niedyskryminacyjne oraz muszą w należyty sposób uwzględniać reguły konkurencji. Wynikające z powyższego zróżnicowanie opłat musi być w szczególności dostępne dla wszystkich odpowiednich użytkowników usług portowych na równych warunkach.**

z pewnymi kategoriami użytkowników, bądź w celu wspierania bardziej efektywnego wykorzystania infrastruktury portowej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu lub wysokiego poziomu efektywności środowiskowej, efektywności energetycznej oraz niskoemisyjności operacji transportowych. Kryteria stosowane na potrzeby takiego zróżnicowania muszą być sprawiedliwe, niedyskryminacyjne w oparciu o kraj i zgodne z zasadami pomocy państwa i konkurencji. Podmiot zarządzający portem może przy określaniu kosztów uwzględnić koszty zewnętrzne. Podmiot zarządzający portem może różnicować opłaty za korzystanie z infrastruktury portu zgodnie z praktyką handlową.

Poprawka 112

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 113

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

6. Podmiot zarządzający portem w *przejrzysty sposób* informuje użytkowników portu oraz przedstawicieli lub stowarzyszenia użytkowników portu o strukturze i kryteriach stosowanych do określenia kwot opłat za korzystanie z

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

infrastruktury portowej. Informuje on użytkowników infrastruktury portowej, z co najmniej trzymiesięcznym wyprzedzeniem, o wszelkich zmianach w wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury portowej bądź w strukturze lub kryteriach stosowanych w celu określenia tych opłat. **Podmiot zarządzający portem nie ma obowiązku ujawniania różnic w wysokości opłat wynikających z indywidualnych negocjacji.**

Poprawka 114

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 14 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

7. W przypadku formalnej skargi i na żądanie podmiot zarządzający portem udostępnia organowi **wyznaczonemu zgodnie z art. 17 i Komisji** informacje określone w ust. 4 **niniejszego artykułu oraz poziom** opłaty za korzystanie z infrastruktury portowej, a także metodykę wykorzystywaną do ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury portowej w odniesieniu do urządzeń i usług, do których odnoszą się przedmiotowe opłaty portowe.

Poprawka 115

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 116

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Podmiot zarządzający portem **zapewnia istnienie odpowiednich mechanizmów konsultacji z użytkownikami portu, w tym z właściwymi operatorami wzajemnie połączonych środków transportu. Podmiot ten konsultuje się z użytkownikami portu w razie zasadniczych zmian w opłatach** za korzystanie z infrastruktury **portu. Dostawcy usług portowych odpowiednio informują** użytkowników portu **o strukturze opłat za usługi portowe oraz o kryteriach określania wysokości tych opłat. Operatorzy wewnętrzni świadczący usługi w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz** dostawcy usług portowych, o których mowa w art. 6 **ust. 1 lit. b)**, konsultują się z **użytkownikami portu** corocznie **i** przed ustaleniem opłat z tytułu usług portowych w sprawie struktury i poziomu takich opłat. Podmiot zarządzający portem zapewnia odpowiednie **mechanizmy** na potrzeby takich konsultacji i jest informowany o ich wynikach przez dostawców usług portowych.

Możliwe jest nakładanie obowiązków, o których mowa w niniejszym ustępie, na organy – w tym o odrębnym składzie – już działające w obrębie portu.

Poprawka 117

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 16 – ustęp 1 – wprowadzenie

Tekst proponowany przez Komisję

1. Podmiot zarządzający portem regularnie konsultuje z zainteresowanymi stronami, **takimi jak przedsiębiorstwa mające siedzibę w porcie, dostawcy usług portowych, operatorzy statków, właściciele ładunków, operatorzy transportu**

Poprawka

1. Podmiot zarządzający portem regularnie konsultuje z **właściwymi** zainteresowanymi stronami **działającymi** w porcie, **a także w razie potrzeby z administracją publiczną odpowiedzialną za planowanie infrastruktury transportowej**, następujące

lądowego i instytucje administracji publicznej działający w obszarze portu, następujące kwestie:

kwestie:

Poprawka 118

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 – ustęp 1 – litera c a (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

ca) konsekwencje planowania i decyzji dotyczących zagospodarowania przestrzennego pod względem oddziaływania na środowisko.

Poprawka 119

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 16 - ustęp 1 - litera c b) (nowa)**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

cb) środki służące zapewnieniu i poprawie bezpieczeństwa na obszarze portu, w tym środki służące poprawie bezpieczeństwa oraz zdrowia pracowników portowych oraz informacji o dostępie do szkoleń pracowników portowych.

Poprawka 120

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 17 – tytuł**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Niezależny ***organ nadzorujący***

Niezależny ***nadzór***

Poprawka 121

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

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

1. Państwa członkowskie zapewniają, ***aby niezależny organ nadzorujący***

1. Państwa członkowskie zapewniają ***istnienie skutecznych mechanizmów***

monitorował i nadzorował stosowanie niniejszego rozporządzenia we wszystkich portach morskich objętych niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego.

rozpatrywania skarg dla wszystkich portów morskich objętych niniejszym rozporządzeniem na terytorium każdego państwa członkowskiego. *W tym celu państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jeden organ.*

Poprawka 122

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

2. Niezależny **nadzór** musi być **prowadzony w sposób wykluczający konflikt interesów oraz** prawnie odrębny i funkcjonalnie niezależny od jakiegokolwiek podmiotu zarządzającego portem **lub** dostawców usług portowych. Państwa członkowskie, które pozostają właścicielami portów lub podmiotów zarządzających portami bądź zachowują nad nimi kontrolę, zapewniają skuteczny rozdział strukturalny między funkcjami w zakresie **rozpatrywania skarg** oraz działalnością związaną z wykonywaniem prawa własności lub kontroli. Niezależny **nadzór jest** bezstronny i przejrzysty oraz **prowadzony** z należyтым poszanowaniem prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej.

Poprawka 123

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

3. **Państwa członkowskie dopilnowują, by użytkownicy portów i inne zainteresowane strony byli informowani o tym, gdzie i jak składać skargi, w tym o organach odpowiedzialnych za rozpatrywanie skarg i odpowiednich organach krajowych, o których mowa w art. 12 ust. 5, art. 13 ust. 3 i art. 14 ust. 7.**

Poprawka 124

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 125

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 126

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 6

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 127

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 7

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 128

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 8

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

8. Decyzje *właściwego* organu prowadzącego niezależny nadzór mają wiążące skutki i pozostają bez uszczerbku dla kontroli sądowej.

Poprawka 129

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 17 – ustęp 9

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

9. Państwa członkowskie *zawiadamiają Komisję o mechanizmach i procedurach zastosowanych w celu spełnienia wymogów ust. 1 i 2 niniejszego artykułu najpóźniej do dnia ...*^{*}, a także *niezwłocznie informują Komisję o wszelkich późniejszych zmianach w tym zakresie*. Komisja publikuje i aktualizuje wykaz *właściwych* organów na swojej stronie internetowej.

^{*} **Dz. U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.**

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 18

skreślony

**Współpraca między niezależnymi
organami nadzorującymi**

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

2. Niezależne organy nadzorujące współpracują ściśle ze sobą na potrzeby wzajemnej pomocy w realizacji zadań, w tym w zakresie prowadzenia niezbędnych dochodzeń w związku z rozpatrywaniem skarg i rozwiązywaniem sporów w sprawach dotyczących portów znajdujących się w różnych państwach członkowskich. W tym celu niezależny organ nadzorujący udostępnia innemu takiemu organowi, na uzasadniony wniosek, informacje niezbędne temu organowi do realizacji jego obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia.

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

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

wykorzystywane wyłącznie do celów wskazanych we wniosku.

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

Poprawka 131

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 19 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

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

Poprawka 132

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 20 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia **1 lipca**

Poprawka

Państwa członkowskie określają zasady dotyczące sankcji mających zastosowanie w przypadku naruszeń przepisów niniejszego rozporządzenia i przyjmują wszystkie środki niezbędne do zapewnienia ich wdrożenia. Przewidziane sankcje muszą być skuteczne, proporcjonalne i odstraszające. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych przepisach w terminie do dnia ...^{*} i

2015 r. i niezwłocznie powiadamiają o wszelkich dotyczących ich zmianach.

niezwłocznie powiadamiają **ja** o wszelkich dotyczących ich zmianach.

** Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Poprawka 133

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 21

skreślony

Wykonywanie przekazanych uprawnień

- 1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.***
- 2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 14, powierza się Komisji na czas nieokreślony.***
- 3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 14, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.***
- 4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.***
- 5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 14 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie 2 miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu,***

zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o 2 miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Poprawka 134

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 22

Tekst proponowany przez Komisję

Artykuł 22

Procedura komitetowa

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

Poprawka

skreślony

Poprawka 135

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23

Tekst proponowany przez Komisję

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

Poprawka

W celu przeprowadzenia oceny działania i skuteczności niniejszego rozporządzenia, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie składane są okresowe sprawozdania. Do dnia ... Komisja przedstawia pierwsze sprawozdanie, a następnie co trzy lata przedstawia sprawozdania okresowe, wraz z ewentualnymi odpowiednimi wnioskami. W sprawozdaniach Komisja uwzględni postępy osiągnięte przez unijny sektorowy komitet ds. dialogu społecznego dla portów.*

** Dz.U.: proszę wstawić datę: cztery lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Poprawka 136

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 25

Tekst proponowany przez Komisję

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

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

Poprawka

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia ...^{*}.

**** Dz.U.: proszę wstawić datę: 24 miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.***