

I

(Acte legislative)

REGULAMENTE

REGULAMENTUL (UE) 2017/352 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

din 15 februarie 2017

de stabilire a unui cadru privind furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară a porturilor**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Este necesară integrarea deplină a porturilor în lanțuri eficiente de transport și logistice, pentru a contribui la creșterea economică și la o utilizare și funcționare mai eficiente ale rețelei transeuropene de transport și ale pieței interne. Acest lucru necesită servicii portuare moderne care să contribuie la o utilizare eficientă a porturilor și un climat favorabil investițiilor pentru dezvoltarea porturilor în concordanță cu actualele și viitoarele cerințe de transport și de logistică.
- (2) Porturile contribuie la competitivitatea pe termen lung a industriilor europene pe piețele mondiale, mărind în același timp valoarea adăugată și creând locuri de muncă în toate regiunile costiere ale Uniunii. Pentru a face față provocărilor cu care se confruntă sectorul transportului maritim și pentru a îmbunătăți eficiența și sustenabilitatea lanțurilor de transport și logistice, este esențial ca măsurile privind simplificarea administrativă prezentate în Comunicarea Comisiei din 23 mai 2013 intitulată „Porturile: un motor al creșterii economice” să fie puse în aplicare concomitent cu prezentul regulament.
- (3) În Comunicarea sa din 3 octombrie 2012 intitulată „Actul privind piața unică II – Împreună pentru o nouă creștere”, Comisia a reamintit că atractivitatea transportului maritim depinde de disponibilitatea, eficiența și fiabilitatea serviciilor portuare și de necesitatea de a aborda chestiunile referitoare la transparența finanțării din fonduri publice și a taxelor portuare, precum și eforturile de simplificare administrativă în porturi, și de a revizui restricțiile privind furnizarea de servicii în porturi.

⁽¹⁾ JO C 327, 12.11.2013, p. 111.⁽²⁾ JO C 114, 15.4.2014, p. 57.⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 14 decembrie 2016 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 23 ianuarie 2017.

- (4) Facilitarea accesului la piața serviciilor portuare și introducerea transparenței financiare și a autonomiei porturilor maritime vor ameliora calitatea și eficiența serviciilor furnizate utilizatorilor portuari și vor contribui la dezvoltarea unui climat mai favorabil investițiilor în porturi, ajutând astfel la reducerea costurilor pentru utilizatorii serviciilor de transport și contribuind la promovarea transportului maritim pe distanțe scurte și la o mai bună integrare a transportului maritim cu transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier.
- (5) Simplificarea procedurilor vamale poate crea avantaje economice semnificative pentru porturile maritime din punct de vedere al competitivității. Pentru a promova concurența loială și a reduce formalitățile vamale, este important ca autoritățile competente din statele membre să adopte o abordare bazată pe riscuri adecvată și eficientă. În acest context, Comisia trebuie să analizeze necesitatea unor măsuri adecvate pentru reducerea formalităților de raportare în porturile maritime și pentru combaterea concurenței neloiale.
- (6) Instituirea unui cadru clar de dispoziții transparente, echitabile și nediscriminatorii referitoare la finanțarea și taxarea infrastructurilor portuare și a serviciilor portuare joacă un rol fundamental în asigurarea conformității depline cu normele referitoare la concurență a strategiei comerciale și a planurilor de investiții ale porturilor și, dacă este cazul, a cadrului general național de politici portuare. În special, transparența relațiilor financiare permite un control echitabil și efectiv al ajutoarelor de stat, prevenind astfel denaturarea pieței. În acest sens, concluziile Consiliului din 5 iunie 2014 au invitat Comisia să analizeze orientări privind ajutoarele de stat pentru porturi maritime, cu scopul de a asigura o concurență loială și un cadru juridic stabil pentru investițiile în activitățile portuare.
- (7) Majoritatea covârșitoare a traficului maritim din Uniune tranzitează prin porturile maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport instituite prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁾. Pentru a atinge obiectivul prezentului regulament în mod proporționat, fără a impune nicio sarcină inutilă altor porturi, prezentul regulament ar trebui să se aplice porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, fiecare dintre acestea având un rol semnificativ în sistemul european de transport, fie datorită faptului că tratează mai mult de 0,1 % din totalul mărfurilor sau pasagerilor transportați în UE, fie pentru că îmbunătățește accesibilitatea regională a zonelor insulare sau periferice. Cu toate acestea, prezentul regulament ar trebui să ofere statelor membre posibilitatea de a decide dacă să aplice sau nu prezentul regulament pentru porturile maritime din rețeaua globală situate în regiunile ultraperiferice. De asemenea, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a introduce derogări pentru a evita sarcini administrative disproporționate pentru acele porturi maritime din rețeaua globală al căror trafic anual de mărfuri nu justifică aplicarea deplină a prezentului regulament.
- (8) Serviciile de pilotaj efectuate în larg nu au un impact direct asupra eficienței porturilor, întrucât nu sunt utilizate pentru intrarea și ieșirea directă din porturi și, prin urmare, nu este necesar să fie incluse în prezentul regulament.
- (9) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere în niciun fel normelor statelor membre care reglementează regimul proprietății aplicabil porturilor maritime și ar trebui să permită diferite structuri portuare în statele membre.
- (10) Prezentul regulament nu impune un model specific de administrare a porturilor maritime și nu afectează în niciun fel competența statelor membre de a furniza, în conformitate cu dreptul Uniunii, servicii de interes general fără caracter economic. Sunt posibile diferite modele de administrare a porturilor, cu condiția respectării cadrului pentru furnizarea de servicii portuare și a normelor comune privind transparența financiară prevăzute în prezentul regulament.
- (11) În conformitate cu principiile generale stabilite în tratate, furnizorii de servicii portuare ar trebui să fie liberi să își ofere serviciile în porturile maritime care fac obiectul prezentului regulament. Cu toate acestea, ar trebui să existe posibilitatea de a impune anumite condiții în ceea ce privește exercitarea respectivei libertăți.
- (12) Prezentul regulament nu ar trebui să limiteze organul de administrare al portului sau autoritatea competentă în stabilirea sistemului său de taxare, atât timp cât taxele de utilizare a infrastructurii portuare plătite de operatorii de nave sau de proprietarii de mărfuri sunt transparente, în special ușor de identificat și nediscriminatorii, și contribuie la menținerea și dezvoltarea infrastructurii și a infrastructurilor de servicii și la furnizarea de servicii care sunt necesare pentru a efectua sau a facilita operațiunile de transport în interiorul zonei portuare și pe căile navigabile care asigură accesul la porturile care intră în sfera de competență a organului de administrare al portului.

⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

- (13) În scopul unei administrări portuare eficiente, sigure și ecologice, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să poată impune ca furnizorii de servicii portuare să poată fi capabili să demonstreze că îndeplinesc cerințele minime pentru furnizarea serviciului respectiv în mod corespunzător. Respectiv cerințe minime ar trebui să se limiteze la un set de condiții clar definit în măsura în care cerințele sunt transparente, obiective, nediscriminatorii, proporționale și relevante pentru furnizarea serviciului portuar respectiv. În conformitate cu obiectivele generale ale prezentului regulament, cerințele minime ar trebui să contribuie la un nivel ridicat de calitate a serviciilor portuare și să nu introducă bariere pe piață.
- (14) Este important ca toți furnizorii de servicii portuare, la cererea organului de administrare al portului, să își poată demonstra capacitatea de a deservi un număr minim de nave, punând la dispoziție personalul și echipamentul necesar. Aceștia ar trebui să aplice normele și dispozițiile relevante, inclusiv dreptul muncii aplicabil, acordurile colective relevante și cerințele de calitate ale portului în cauză.
- (15) Pentru a decide dacă un furnizor de servicii portuare satisface cerințele de bună reputație, autoritatea competentă sau organul de administrare al portului ar trebui să analizeze dacă există vreun motiv întemeiat de îndoială cu privire la fiabilitatea furnizorului de servicii portuare, cum ar fi condamnări sau sancțiuni pentru infracțiuni grave sau pentru încălcări grave ale dreptului Uniunii și ale dreptului intern aplicabil.
- (16) Statele membre ar trebui să poată solicita respectarea obligațiilor în domeniul dreptului social și al muncii pentru operarea serviciilor portuare în portul în cauză.
- (17) Statele membre ar trebui să informeze Comisia înainte de orice decizie de a impune o cerință privind pavilionul pentru navele utilizate în principal pentru operațiuni de remorcare și de amarare. O astfel de decizie ar trebui să fie nediscriminatorie, să fie bazată pe criterii transparente și obiective și ar trebui să nu introducă bariere disproporționate pe piață.
- (18) În cazul în care respectarea cerințelor minime este obligatorie, procedura de acordare a dreptului de a furniza servicii portuare ar trebui să fie transparentă, obiectivă, nediscriminatorie și proporțională și ar trebui să permită furnizorilor de servicii portuare să înceapă furnizarea serviciilor portuare în timp util.
- (19) Întrucât porturile constau în arii geografice limitate, numărul furnizorilor de servicii portuare ar putea, în anumite cazuri, să facă obiectul unor limitări legate de insuficiența terenului sau a spațiului de pe chei, de caracteristicile infrastructurii portuare sau de natura traficului în port sau de necesitatea de a garanta siguranța, securitatea sau sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare.
- (20) Orice limitare a numărului de furnizori de servicii portuare ar trebui să fie justificată prin motive clare și obiective și ar trebui să nu introducă bariere disproporționate pe piață.
- (21) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să își publice intenția de a desfășura o procedură de selecție pentru furnizarea unui serviciu portuar, inclusiv pe internet și, dacă este cazul, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. O astfel de publicare ar trebui să conțină informații privind procedura de selecție, termenul limită de depunere a ofertelor, criteriile de atribuire relevante și informațiile privind modul în care documentele relevante necesare pentru pregătirea unei candidaturi pot fi accesate.
- (22) În scopul de a asigura transparența și egalitatea de tratament, modificările aduse dispozițiilor unui contract pe parcursul executării sale ar trebui să fie considerate drept o nouă atribuire a unui contract atunci când acestea conferă contractului caracteristici care diferă în mod substanțial de cele ale contractului inițial și, prin urmare, sunt de natură să demonstreze voința părților de a renegocia clauzele esențiale ale respectivului contract.
- (23) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere dreptului statelor membre de a impune obligații de serviciu public legate de serviciile portuare.
- (24) Uniunea dispune de o largă varietate de porturi maritime cu modele diferite de organizare a serviciilor portuare. Prin urmare, impunerea unui model unic nu ar fi adecvată. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să fie capabilă să limiteze numărul de furnizori pentru un anumit serviciu portuar atunci când acest lucru este justificat din unul sau mai multe motive.

- (25) Articolul 34 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului⁽¹⁾ prevede că contractele destinate să permită anumite tipuri de activități care urmează să fie desfășurate nu fac obiectul respectivei directive în cazul în care statul membru sau entitățile contractante pot demonstra că, în statul membru în care se desfășoară activitatea, activitatea este expusă direct concurenței pe piețe la care accesul nu este restricționat. Procedura prin care se stabilește dacă acesta este cazul ar trebui să fie cea prevăzută la articolul 35 din Directiva 2014/25/UE. În consecință, dacă se stabilește prin respectiva procedură că un sector sau subsector portuar, împreună cu serviciile sale portuare, este expus direct unei astfel de concurențe, este oportun ca acesta să nu facă obiectul normelor care încadrează limitarea accesului pe piață în temeiul prezentului regulament.
- (26) Cu excepția cazului în care se aplică o derogare de la piața concurențială, orice intenție de a limita numărul furnizorilor de servicii portuare ar trebui să fie publicată în avans de către organul de administrare al portului sau de către autoritatea competentă și să fie pe deplin justificată, pentru a se oferi părților interesate posibilitatea de a prezenta observații.
- (27) Dacă organul de administrare al unui port sau autoritatea competentă furnizează servicii portuare în cont propriu sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, ar trebui luate măsuri de evitare a conflictelor de interes și de asigurare a accesului pe piață echitabil și transparent la serviciile portuare atunci când numărul de furnizori de servicii portuare este limitat. Astfel de măsuri ar putea, printre altele, lua forma unei încredințări a adoptării deciziei de limitare a numărului de furnizori de servicii portuare unei autorități naționale relevante care este independentă de organul de administrare al portului sau de autoritatea competentă.
- (28) Posibilitatea de a impune cerințe minime și de a limita numărul de furnizori de servicii portuare, de care se bucură în continuare statele membre, nu ar trebui să reprezinte un impediment în asigurarea de către acestea a libertății nelimitate de a furniza servicii în porturile lor.
- (29) Procedura de alegere a furnizorilor de servicii portuare, împreună cu rezultatul acesteia, ar trebui să fie făcută publică și ar trebui să fie nediscriminatorie, transparentă și deschisă tuturor părților interesate.
- (30) Singura justificare pentru recurgerea la obligații de serviciu public care conduc la o limitare a numărului de furnizori de servicii portuare ar trebui să fie motivele de interes public, pentru a asigura accesibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii, disponibilitatea serviciului portuar pe durata întregului an, accesibilitatea prețului serviciului portuar pentru o anumită categorie de utilizatori, siguranța, securitatea și sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare, precum și coeziunea teritorială.
- (31) Deși obligațiile de serviciu public sunt stabilite și impuse de autoritățile naționale, o obligație generală stabilită prin dreptul Uniunii sau dreptul intern ca un port să accepte fără discriminare sau impedimente orice navă capabilă fizic să intre și să ancoreze nu ar trebui să fie înțeleasă drept o obligație de serviciu public în sensul prezentului regulament.
- (32) Prezentul regulament nu ar trebui să împiedice autoritățile competente să acorde compensații pentru acțiuni întreprinse în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, cu condiția ca astfel de compensații să respecte normele aplicabile privind ajutoarele de stat. În cazul în care obligațiile de serviciu public se încadrează în categoria serviciilor de interes economic general, este necesar să se asigure conformitatea cu Decizia 2012/21/UE a Comisiei⁽²⁾ și cu Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei⁽³⁾, precum și respectarea Comunicării Comisiei din 11 ianuarie 2012 intitulată „Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public”.
- (33) În cazul în care există mai mulți furnizori de servicii portuare, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă nu ar trebui să facă discriminare între furnizorii de servicii portuare și, în special, nu în favoarea unei întreprinderi sau a unui organ în care deține un interes.

⁽¹⁾ Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

⁽²⁾ Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 360/2012 al Comisiei din 25 aprilie 2012 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de minimis acordate întreprinderilor care prestează servicii de interes economic general (JO L 114, 26.4.2012, p. 8).

- (34) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să aibă posibilitatea de a decide dacă să furnizeze în cont propriu servicii portuare sau să încredințeze furnizarea unor astfel de servicii direct unui operator intern. În cazul în care există o limitare a numărului de furnizori de servicii portuare, furnizarea de servicii portuare de către operatorii interni ar trebui să fie limitată doar la portul sau porturile pentru care au fost desemnați respectivii operatori interni, cu excepția cazului în care se aplică o derogare de la piața concurențială.
- (35) Statele membre ar trebui să își mențină competența de a asigura un nivel corespunzător de protecție socială pentru personalul întreprinderilor care prestează servicii portuare. Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere aplicării normelor sociale și de dreptul muncii ale statelor membre. Este oportun să se clarifice faptul că, în cazurile în care nu se aplică Directiva 2001/23/CE a Consiliului ⁽¹⁾, atunci când încheierea unui contract de servicii portuare implică o schimbare a furnizorului de servicii portuare, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui să aibă, totuși, posibilitatea de a solicita ca drepturile și obligațiile furnizorului precedent de servicii portuare, care decurg dintr-un contract de muncă sau dintr-un raport de muncă, existente la data modificării respective, să fie transferate către noul furnizor de servicii portuare.
- (36) Ori de câte ori măsurile prevăzute în prezentul regulament implică prelucrarea datelor cu caracter personal, o astfel de prelucrare ar trebui să se efectueze în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii și, în special, cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (37) Într-un sector complex și competitiv, cum este cel al serviciilor portuare, formarea inițială și periodică a personalului este esențială pentru asigurarea calității serviciilor și pentru protejarea sănătății și a siguranței lucrătorilor portuari. Prin urmare, statele membre ar trebui să se asigure că furnizorii de servicii portuare oferă angajaților lor un nivel adecvat de formare.
- (38) În multe porturi, accesul pe piață pentru furnizorii de servicii de manipulare a mărfurilor și de pasageri se acordă prin intermediul unor contracte de achiziții publice. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că autoritățile competente sunt obligate să respecte principiile transparenței și nediscriminării atunci când încheie astfel de contracte. Prin urmare, deși capitolul II din prezentul regulament ar trebui să nu se aplice furnizării de servicii de manipulare a mărfurilor și servicii pentru pasageri, statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice normele menționate la capitolul II acestor două tipuri de servicii sau să mențină dreptul intern existent cu privire la accesul pe piață în ceea ce privește serviciile de manipulare a mărfurilor și cele pentru pasageri, cu respectarea principiilor generale stabilite în jurisprudența Curții de Justiție.
- (39) În conformitate cu Rezoluția A.960 a Organizației Maritime Internaționale, fiecare zonă de pilotaj necesită o experiență de înaltă specializare și cunoștințe locale din partea pilotului. Mai mult decât atât, pilotajul este în general obligatoriu și adesea organizat sau furnizat chiar de către statele membre. În plus, Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽³⁾ conferă un rol piloților în raportarea către autoritățile competente a deficiențelor evidente care pot prejudicia navigarea în siguranță a navei sau care pot constitui o amenințare pentru mediul marin sau pot dăuna acestuia. În plus, atunci când condițiile de siguranță permit acest lucru, este important ca toate statele membre să încurajeze utilizarea certificatelor de exceptare de la pilotaj sau a unor mecanisme echivalente cu scopul de a îmbunătăți eficiența în porturi, în special pentru a stimula transportul maritim pe distanțe scurte. Pentru a preveni eventuale conflicte de interese între astfel de funcții de interes public și considerații de ordin comercial, capitolul II din prezentul regulament nu ar trebui să se aplice în cazul pilotajului. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să dispună în continuare de libertatea de a decide să aplice capitolul II în cazul pilotajului. În cazul în care hotărâsc să facă acest lucru, Comisia ar trebui să fie informată în mod corespunzător, pentru a se asigura distribuirea de informații relevante.
- (40) Fără a aduce atingere normelor Uniunii în materie de concurență, prezentul regulament nu ar trebui să interfereze cu dreptul statelor membre, acolo unde este cazul, de a reglementa taxele pentru a evita suprataxarea serviciilor portuare, în cazurile în care situația pieței serviciilor portuare nu este de natură să permită realizarea unei concurențe efective.

⁽¹⁾ Directiva 2001/23/CE a Consiliului din 12 martie 2001 privind apropierea legislației statelor membre referitoare la menținerea drepturilor lucrătorilor în cazul transferului de întreprinderi, unități sau părți de întreprinderi sau unități (JO L 82, 22.3.2001, p. 16).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind controlul statului portului (JO L 131, 28.5.2009, p. 57).

- (41) Relațiile financiare dintre, pe de o parte, porturile maritime care beneficiază de fonduri publice și furnizorii de servicii portuare și, pe de altă parte, autoritățile publice ar trebui să fie transparente, pentru a asigura condiții de concurență echitabile și a evita distorsionarea pieței. În acest sens, prezentul regulament ar trebui să extindă la alte categorii de destinatari principiile transparenței relațiilor financiare, astfel cum sunt stabilite în Directiva 2006/111/CE a Comisiei ⁽¹⁾, fără a aduce atingere domeniului de aplicare al directivei respective.
- (42) Este necesar să fie introduse în prezentul regulament norme privind transparența relațiilor financiare, pentru a evita concurența neloială între porturile din Uniune, în special deoarece porturile din rețeaua transeuropeană de transport sunt eligibile pentru finanțare din partea Uniunii prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei instituit prin Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾.
- (43) Pentru a asigura condiții de concurență echitabile și transparența alocării și utilizării fondurilor publice și pentru a evita distorsionarea pieței, este necesar să se impună organului de administrare al portului care beneficiază de finanțare publică, atunci când acesta activează și ca furnizor de servicii, obligația de a ține o contabilitate pentru activitățile finanțate din fonduri publice desfășurate în calitate de organ de administrare al portului separată față de contabilitatea pentru activitățile desfășurate pe baze concurențiale. În orice caz, ar trebui asigurată respectarea normelor privind ajutoarele de stat.
- (44) În vederea asigurării transparenței, atunci când un port sau o altă entitate furnizează lucrări de dragare în interiorul unei zone portuare, contabilitatea pentru dragare ar trebui să fie ținută separat de cea pentru alte activități.
- (45) Fără a aduce atingere dreptului Uniunii și prerogativelor Comisiei, este important ca Comisia să identifice, în timp util și consultându-se cu toate părțile interesate, care dintre finanțările publice ale investițiilor în infrastructura portuară fac obiectul Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei ⁽³⁾ (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare), precum și care infrastructură nu intră în domeniul de aplicare a ajutoarelor de stat, ținând seama de caracterul neeconomic al anumitor infrastructuri, inclusiv infrastructura de acces și de apărare, cu condiția ca acestea să fie accesibile tuturor potențialilor utilizatori în condiții echitabile și nediscriminatorii.
- (46) Taxele pentru servicii portuare percepute de furnizorii de servicii portuare în temeiul obligațiilor de serviciu public și taxele pentru serviciile de pilotaj care nu sunt expuse unei concurențe efective ar putea implica un risc mai ridicat de abuz de preț în cazul în care există monopol. Pentru respectivele servicii, ar trebui să fie create mecanisme care să asigure că taxele sunt stabilite într-un mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu și sunt proporționale cu costul serviciului furnizat.
- (47) Pentru a fi eficiente, taxele de utilizare a infrastructurii portuare ale fiecărui port individual ar trebui stabilite în mod transparent în conformitate cu strategia comercială și planurile de investiții ale portului și, după caz, cu cerințele generale existente în cadrul politicii portuare generale a statului membru în cauză.
- (48) Prezentul regulament nu ar trebui să aducă atingere drepturilor porturilor și ale clienților acestora de a conveni reduceri comerciale confidențiale, după caz. Prezentul regulament nu își propune să impună divulgarea către public sau către părți terțe a niciunor astfel de reduceri. Cu toate acestea, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă ar trebui cel puțin să publice taxele standard înainte de orice diferențiere de preț.
- (49) Ar trebui să se permită varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare pentru a promova transportul maritim pe distanțe scurte și pentru a atrage nave ale căror operațiuni de transport, în special operațiunile de transport maritim *offshore* sau *onshore*, au o performanță de mediu sau o eficiență energetică sau a emisiilor de carbon mai ridicată decât media. Aceasta ar trebui să sprijine realizarea obiectivelor politicilor în domeniul mediului și privind schimbările climatice, precum și dezvoltarea durabilă a portului și a împrejurimilor sale, în special datorită faptului că se contribuie la reducerea amprente de mediu a navelor care fac escală și stau în port.

⁽¹⁾ Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

⁽²⁾ Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru Interconectarea Europei, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 680/2007 și (CE) nr. 67/2010 (JO L 348, 20.12.2013, p. 129).

⁽³⁾ Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

- (50) În funcție de strategia economică a portului, de politica portului de amenajare a teritoriului sau de practicile comerciale ale portului și, acolo unde este cazul, de politica portuară generală a statului membru în cauză, varierea taxelor de utilizare a infrastructurii portuare poate avea ca rezultat stabilirea unei cote zero pentru anumite categorii de utilizatori. Astfel de categorii de utilizatori ar putea include, printre altele, navele-spital, navele implicate în misiuni științifice, culturale sau umanitare, remorcherele și echipamentele de serviciu ale portului.
- (51) Comisia, în cooperare cu statele membre, ar trebui să elaboreze orientări privind criteriile comune de clasificare pentru nave, în scopul taxării de mediu voluntare, ținând cont de standardele convenite la nivel internațional.
- (52) Este necesar să se asigure consultarea utilizatorilor portuari și a altor părți interesate referitor la aspecte-cheie legate de buna dezvoltare a portului, de politica sa de taxare, de performanța și de capacitatea acestuia de a atrage și de a genera activități economice. Astfel de aspecte-cheie includ coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare, eficiența legăturilor cu hinterlandul și eficiența procedurilor administrative din porturi, precum și referitor la chestiuni de mediu. Astfel de consultări nu ar trebui să aducă atingere niciunei alte competențe specifice în legătură cu respectivele aspecte și nici posibilității ca statele membre să organizeze aceste consultări la nivel național. Organul de administrare al portului ar trebui, în special, să consulte utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante privind planurile de dezvoltare a portului.
- (53) Pentru a asigura aplicarea corectă și eficace a prezentului regulament, statele membre ar trebui să se asigure de existența unei proceduri eficace de tratare a plângerilor.
- (54) Autoritățile statelor membre ar trebui să coopereze atunci când tratează plângerile în litigii care implică părți stabilite în state membre diferite și să facă schimb de informații generale privind modul de tratare a plângerilor, pentru a facilita o aplicare uniformă a prezentului regulament.
- (55) Deoarece obiectivele prezentului regulament, și anume asigurarea unui cadru pentru furnizarea serviciilor portuare, precum și a unui cadru adecvat pentru atragerea investițiilor necesare în toate porturile maritime ale rețelei transeuropene de transport, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de statele membre din cauza dimensiunii europene sau a caracterului internațional și transfrontalier al operațiunilor portuare și a activităților maritime aferente, dar, având în vedere necesitatea asigurării unor condiții de concurență echitabile la nivel european, pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la articolul menționat, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (56) Comitetul de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar oferă partenerilor sociali un cadru pentru a dezvolta o abordare comună față de provocările sociale legate de relațiile de muncă portuare, inclusiv condițiile de muncă, problemele de sănătate și siguranță, cerințele de formare și calificările profesionale. Respectivul cadru ar trebui să fie dezvoltat, în special în lumina evoluțiilor bazate pe piață și a celor tehnologice, și ar trebui să crească atractivitatea sectorului pentru tinerii lucrători și lucrătorii de sex feminin, luând în același timp în considerare importanța protejării competitivității porturilor maritime europene și promovarea unor condiții bune de lucru. Respectând pe deplin autonomia partenerilor sociali și luând în considerare progresul tehnologic și progresele în domeniul logisticii transporturilor, Comitetul de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar este invitat să elaboreze orientări pentru elaborarea cerințelor de formare în vederea prevenirii accidentelor la locul de muncă și să asigure cel mai înalt nivel de siguranță și sănătate pentru lucrătorii portuari. Partenerii sociali ar trebui, de asemenea, să analizeze modele diferite de organizare a muncii portuare maritime care asigură locuri de muncă de calitate și condiții de muncă sigure și care oferă soluții la fluctuațiile cererii de muncă în port. Este important ca Comisia să sprijine și să faciliteze activitatea Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar.
- (57) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL I

OBIECT, DOMENIU DE APLICARE ȘI DEFINIȚII

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește:
- (a) un cadru pentru furnizarea de servicii portuare;
 - (b) norme comune privind transparența financiară și privind taxele pentru servicii portuare și pentru utilizarea infrastructurii portuare.
- (2) Prezentul regulament se aplică furnizării următoarelor categorii de servicii portuare (denumite în continuare „servicii portuare”), fie în interiorul zonei portuare, fie pe căile navigabile de acces la port:
- (a) buncheraj;
 - (b) manipularea mărfurilor;
 - (c) amarare;
 - (d) servicii pentru pasageri;
 - (e) colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură;
 - (f) pilotaj; și
 - (g) remorcare.
- (3) Articolul 11 alineatul (2) se aplică și în cazul dragării.
- (4) Prezentul regulament se aplică tuturor porturilor maritime din cadrul rețelei transeuropene de transport, astfel cum sunt enumerate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.
- (5) Statele membre pot decide să nu aplice prezentul regulament porturilor maritime din rețeaua globală situate în regiunile ultraperiferice menționate la articolul 349 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene. Atunci când decid să nu aplice prezentul regulament unor astfel de porturi maritime, statele membre notifică o astfel de decizie Comisiei.
- (6) Statele membre pot aplica prezentul regulament și altor porturi maritime. Atunci când decid să aplice prezentul regulament altor porturi maritime, statele membre notifică decizia lor Comisiei.
- (7) Prezentul regulament nu aduce atingere Directivelor 2014/23/UE ⁽¹⁾ și 2014/24/UE ⁽²⁾ ale Parlamentului European și ale Consiliului și nici Directivei 2014/25/UE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament:

1. „buncheraj” înseamnă furnizarea de combustibil solid, lichid sau gazos sau orice altă sursă de energie utilizată pentru propulsarea navei, precum și pentru alimentarea specifică și generală cu energie la bordul navei atunci când se află la dană;
2. „manipularea mărfurilor” înseamnă organizarea și manipularea mărfurilor între nava care le transportă și țărm, pentru importul, exportul sau tranzitul mărfurilor, inclusiv prelucrarea, fixarea, desprinderea, stivuirea, transportarea și depozitarea temporară a mărfurilor la terminalul de marfă relevant și în legătură directă cu transportul mărfurilor, dar excluzând, cu excepția cazului în care statul membru stabilește altfel, antrepozitarea, dezambalarea, reambalarea sau orice alte servicii cu valoare adăugată legate de respectivele mărfuri;

⁽¹⁾ Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune (JO L 94, 28.3.2014, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

3. „autoritate competentă” înseamnă orice organ public sau privat care, în numele unei autorități la nivel local, regional sau național, este abilitat să efectueze în temeiul dreptului intern sau al instrumentelor naționale activități legate de organizarea și gestionarea activităților portuare, împreună cu organul de administrare al portului sau în locul acestuia;
4. „dragare” înseamnă îndepărtarea de nisip, sedimente sau alte substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un port sau în interiorul zonei portuare care intră în sfera de competență a organului de administrare al portului, inclusiv eliminarea materialelor îndepărtate, pentru a permite accesul la port al navelor; aceasta cuprinde atât îndepărtarea inițială (dragarea principală), cât și dragarea de întreținere efectuată pentru menținerea accesibilității căii navigabile, deși nu este un serviciu portuar oferit utilizatorilor;
5. „organ de administrare al portului” înseamnă orice organ public sau privat care, în temeiul dreptului intern sau al instrumentelor naționale, are obiectivul de a efectua sau este împuternicit să efectueze, la nivel local, în combinație cu alte activități sau nu, administrarea și gestionarea infrastructurilor portuare, precum și una sau mai multe dintre următoarele sarcini în portul respectiv: coordonarea traficului portuar, gestionarea traficului portuar, coordonarea activităților operatorilor prezenți în portul în cauză și controlul activităților operatorilor prezenți în portul în cauză;
6. „amarare” înseamnă serviciile de acostare și de plecare, inclusiv deplasarea de-a lungul cheiului, care sunt necesare pentru operarea în siguranță a unei nave în port sau pe calea navigabilă de acces la port;
7. „servicii pentru pasageri” înseamnă organizarea și gestionarea pasagerilor, a bagajului și a vehiculelor acestora între nava care îi transportă și țărm și include, de asemenea, prelucrarea datelor cu caracter personal și transportarea pasagerilor în interiorul terminalului pentru pasageri relevant;
8. „pilotaj” înseamnă serviciul de ghidare a unei nave de un pilot sau de un post de pilotaj pentru a permite intrarea sau ieșirea în condiții de siguranță a navei în calea navigabilă de acces la port sau navigația în condiții de siguranță în cadrul portului;
9. „taxă de utilizare a infrastructurii portuare” înseamnă o taxă percepută, în beneficiul direct sau indirect al organului de administrare al portului sau al autorității competente, pentru utilizarea infrastructurii, a instalațiilor și a serviciilor, inclusiv a căilor navigabile de acces la portul respectiv, precum și pentru accesul la operațiunile de prelucrare a pasagerilor și a mărfurilor, dar excluzând costurile de închiriere ale terenului și taxele cu efect echivalent;
10. „colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură” înseamnă preluarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură de către orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă care este capabilă să preia deșeuri provenite din exploatarea navelor sau reziduuri de încărcătură, astfel cum sunt definite în Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾;
11. „taxă de serviciu portuar” înseamnă o taxă percepută în beneficiul furnizorului de servicii portuare și plătită de utilizatorii serviciului respectiv;
12. „contract de servicii portuare” înseamnă un acord formal și obligatoriu din punct de vedere juridic sau un act cu efect juridic echivalent între un furnizor de servicii portuare și un organ de administrare al portului sau o autoritate competentă având ca obiect furnizarea unui sau mai multor servicii portuare, fără a aduce atingere formei de desemnare a furnizorilor de servicii portuare;
13. „furnizor de servicii portuare” înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce furnizează sau dorește să furnizeze, contra unei remunerații, una sau mai multe categorii de servicii portuare;
14. „obligație de serviciu public” înseamnă o cerință definită sau determinată cu scopul de a asigura furnizarea serviciilor portuare sau a activităților de interes general pe care un operator, dacă ar ține seama de propriile sale interese comerciale, nu și-ar asuma-o deloc sau nu și-ar asuma-o în aceeași măsură sau în aceleași condiții;
15. „transport maritim pe distanțe scurte” înseamnă deplasarea de mărfuri și de pasageri pe mare între porturi situate în Europa geografică sau între aceste porturi și porturi situate în țările din afara Europei care au un țărm la mările închise de la granițele Europei;

⁽¹⁾ Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

16. „port maritim” înseamnă un spațiu terestru și maritim în care se regăsesc infrastructura și echipamentele necesare, în principal, primirii navelor, încărcării și descărcării acestora, depozitării mărfurilor, recepției și livrării mărfurilor respective, precum și îmbarcării și debarcării pasagerilor, echipajului și a altor persoane și orice altă infrastructură necesară pentru operatorii de transport în cadrul zonei portuare;
17. „remorcare” înseamnă asistența acordată unei nave de un remorcher, pentru a permite o intrare sau ieșire din port în condiții de siguranță sau navigația în condiții de siguranță în cadrul portului, ajutând la manevrarea navei;
18. „cale navigabilă de acces” înseamnă căile de acces pe apă, din largul mării, la port, cum ar fi căile de acces în porturi, șenalele navigabile, râurile, canalele maritime și fiordurile, cu condiția ca o astfel de cale navigabilă să intre în sfera de competență a organului de administrare al portului.

CAPITOLUL II

FURNIZAREA DE SERVICII PORTUARE

Articolul 3

Organizarea serviciilor portuare

- (1) Accesul la piață pentru furnizarea de servicii portuare în porturile maritime poate, în conformitate cu prezentul regulament, să depindă de următoarele condiții:
 - (a) cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare;
 - (b) limitarea numărului de furnizori;
 - (c) obligații de serviciu public;
 - (d) restricții legate de operatorii interni.
- (2) Statele membre pot decide în dreptul intern să nu impună niciuna dintre condițiile menționate la alineatul (1) pentru una sau mai multe categorii de servicii portuare.
- (3) Condițiile de acces la dotările, instalațiile și echipamentele portului trebuie să fie echitabile, rezonabile și nediscriminatorii.

Articolul 4

Cerințe minime pentru furnizarea de servicii portuare

- (1) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate impune ca furnizorii de servicii portuare, inclusiv subcontractanții, să respecte anumite cerințe minime pentru realizarea serviciului portuar corespunzător.
- (2) Cerințele minime menționate la alineatul (1) pot viza exclusiv:
 - (a) calificările profesionale ale furnizorului de servicii portuare, ale personalului acestuia sau ale persoanelor fizice care gestionează în mod curent și continuu activitățile furnizorului de servicii portuare;
 - (b) capacitatea financiară a furnizorului de servicii portuare;
 - (c) echipamentele necesare pentru furnizarea serviciului portuar relevant în condiții normale și de siguranță și capacitatea de a menține aceste echipamente la nivelul cerut;
 - (d) disponibilitatea serviciului portuar relevant pentru toți utilizatorii, în toate dănele și fără întreruperi, zi și noapte, pe tot parcursul anului;
 - (e) respectarea cerințelor privind siguranța maritimă sau siguranța și securitatea portului ori ale căilor de acces la acesta, ale instalațiilor, echipamentelor și lucrătorilor și altor persoane;
 - (f) respectarea cerințelor de mediu de la nivel local, național, al Uniunii și internațional;

- (g) respectarea obligațiilor în domeniul legislației sociale și a muncii care se aplică în statul membru în care este situat portul respectiv, inclusiv a condițiilor din contractele colective de muncă aplicabile, a cerințelor referitoare la echipaj și a cerințelor referitoare la orele de lucru și de odihnă ale navigatorilor, precum și a normelor aplicabile privind inspecțiile la locul de muncă;
- (h) buna reputație a furnizorului de servicii portuare, stabilită în conformitate cu dreptul intern aplicabil privind buna reputație, luând în considerare orice motive întemeiate de îndoială cu privire la fiabilitatea furnizorului de servicii portuare.
- (3) Fără a aduce atingere alineatului (4), în cazul în care un stat membru consideră necesar să impună o cerință privind pavilionul în scopul de a asigura deplina conformitate cu alineatul (2) litera (g) în cazul navelor utilizate în principal pentru operațiuni de remorcare sau de amarare în porturile situate pe teritoriul său, acesta informează Comisia cu privire la decizia sa înainte de publicarea anunțului de participare sau, în absența anunțului de participare, înainte de a impune o cerință privind pavilionul.
- (4) Cerințele minime:
- (a) sunt transparente, obiective, nediscriminatorii, proporționale și relevante pentru categoria și natura serviciului portuar în cauză;
- (b) sunt respectate până la expirarea dreptului de furnizare a unui serviciu portuar.
- (5) În cazul în care cerințele minime includ cunoștințe specifice privind condițiile locale, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă se asigură că există un acces adecvat la informații, în condiții transparente și nediscriminatorii.
- (6) În cazurile prevăzute la alineatul (1), organul de administrare al portului sau autoritatea competentă publică cerințele minime menționate la alineatul (2) și procedura de acordare a dreptului de furnizare a serviciilor portuare în temeiul respectivelor cerințe până la 24 martie 2019 sau, în cazul cerințelor minime care sunt aplicabile după această dată, cu cel puțin trei luni înainte de data la care respectivele cerințe ar urma să se aplice. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă informează în prealabil furnizorii de servicii portuare cu privire la orice modificare a criteriilor sau a procedurii.
- (7) Prezentul articol se aplică fără a aduce atingere articolului 7.

Articolul 5

Procedură pentru asigurarea respectării cerințelor minime

- (1) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă tratează furnizorii de servicii portuare în mod transparent, obiectiv, nediscriminatoriu și proporțional.
- (2) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă acordă sau refuză dreptul de a furniza servicii portuare pe baza cerințelor minime stabilite în conformitate cu articolul 4 în termen rezonabil și, în orice caz, în nu mai mult de patru luni de la primirea cererii de acordare a unui astfel de drept și a documentelor necesare.
- (3) Orice astfel de refuz din partea organului de administrare al portului sau a autorității competente se justifică în mod corespunzător, pe baza cerințelor minime menționate la articolul 4 alineatul (2).
- (4) Orice limitare sau reziliere, din partea organului de administrare al portului sau a autorității competente, a dreptului de a furniza un serviciu portuar se justifică în mod corespunzător și în conformitate cu alineatul (1).

Articolul 6

Limitarea numărului de furnizori de servicii portuare

- (1) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate limita numărul de furnizori de servicii portuare pentru un anumit serviciu portuar, pe baza unuia sau mai multora din motivele următoare:
- (a) insuficiența terenului sau rezervarea utilizării terenului sau a spațiului de pe chei, cu condiția ca limitarea să fie în conformitate cu deciziile sau planurile convenite de organul de administrare al portului și, acolo unde este cazul, de orice alte autorități publice competente în conformitate cu dreptul intern;

- (b) absența unei astfel de limitări obstrucționează îndeplinirea obligațiilor de serviciu public astfel cum se prevede la articolul 7, inclusiv atunci când o astfel de absență determină creșterea exagerată a costurilor legate de îndeplinirea acestor obligații pentru organul de administrare al portului, autoritatea competentă sau pentru utilizatorii porturilor;
- (c) absența unei astfel de limitări obstrucționează necesitatea de a se asigura siguranța, securitatea sau sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare;
- (d) caracteristicile infrastructurii portului sau natura traficului portuar nu permit desfășurarea activităților mai multor furnizori de servicii portuare în port;
- (e) în cazul în care s-a stabilit, în conformitate cu articolul 35 din Directiva 2014/25/UE, faptul că un sector sau un subsector al portului, împreună cu serviciile portuare aferente, din interiorul unui stat membru desfășoară o activitate expusă direct concurenței în conformitate cu articolul 34 din directiva respectivă. În astfel de cazuri, alineatele (2) și (3) din prezentul articol nu se aplică.

(2) Pentru a oferi părților interesate posibilitatea de a prezenta observații într-un interval de timp rezonabil, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă publică orice propunere de a limita numărul de furnizori de servicii portuare în conformitate cu alineatul (1) împreună cu motivele care stau la baza acesteia, cu cel puțin trei luni înainte de adoptarea deciziei de a limita numărul de furnizori de servicii portuare.

(3) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă publică decizia adoptată de a limita numărul de furnizori de servicii portuare.

(4) Atunci când organul de administrare al portului sau autoritatea competentă decide să limiteze numărul de furnizori ai unui serviciu portuar, acesta urmează o procedură de selecție care este deschisă tuturor părților interesate, nediscriminatorie și transparentă. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă publică informații privind serviciul portuar care urmează să fie furnizat, precum și privind procedura de selecție și se asigură că toate informațiile esențiale care sunt necesare pentru elaborarea unei candidaturi sunt efectiv accesibile tuturor părților interesate. Părților interesate li se acordă un termen suficient de lung pentru a li se permite să facă o evaluare pertinentă și să își pregătească candidatura. În condiții normale, un astfel de termen minim este de 30 de zile.

(5) Alineatul (4) nu se aplică în cazurile menționate la alineatul (1) litera (e) și la alineatul (7) de la prezentul articol și la articolul 8.

(6) Atunci când un organ de administrare al unui port sau autoritatea competentă furnizează servicii portuare în cont propriu sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic pe care o controlează direct sau indirect, statul membru în cauză ia măsurile necesare pentru a evita conflictele de interes. În lipsa acestor măsuri, numărul furnizorilor nu poate fi mai mic de doi, cu excepția cazului în care unul sau mai multe dintre motivele enumerate la alineatul (1) justifică limitarea numărului de furnizori de servicii portuare la un singur furnizor.

(7) Statele membre pot decide ca porturile lor care fac parte din rețeaua globală și care nu îndeplinesc criteriile de la articolul 20 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 să poată limita numărul de furnizori de servicii portuare pentru un anumit serviciu portuar. Statele membre informează Comisia cu privire la o astfel de decizie.

Articolul 7

Obligații de serviciu public

(1) Statele membre pot decide să impună furnizorilor de servicii portuare obligații de serviciu public referitoare la serviciile portuare și pot încredința dreptul de a impune astfel de obligații organului de administrare al portului sau autorității competente, pentru a asigura cel puțin unul dintre următoarele elemente:

- (a) disponibilitatea serviciului portuar pentru toți utilizatorii, în toate dările portului, fără întreruperi, zi și noapte, pe tot parcursul anului;
- (b) disponibilitatea serviciului pentru toți utilizatorii, în condiții de egalitate;
- (c) convenabilitatea prețului serviciului pentru anumite categorii de utilizatori;
- (d) siguranța, securitatea sau sustenabilitatea ecologică a operațiunilor portuare;

(e) furnizarea de servicii adecvate de transport pentru public; și

(f) coeziunea teritorială.

(2) Obligațiile de serviciu public menționate la alineatul (1) sunt clar definite, transparente, nediscriminatorii și verificabile și garantează egalitatea accesului pentru toți furnizorii de servicii portuare stabiliți în Uniune.

(3) În cazul în care decid să impună obligații de serviciu public, pentru același serviciu, în toate porturile lor maritime care intră sub incidența prezentului regulament, statele membre notifică aceste obligații Comisiei.

(4) În cazul unei perturbări a serviciilor portuare pentru care sunt impuse obligații de serviciu public sau atunci când apare un risc imediat ca o astfel de situație să survină, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate lua o măsură de urgență. Măsura de urgență poate lua forma unei atribuirii directe a serviciului către un furnizor diferit, pentru o perioadă de maximum doi ani. În decursul perioadei respective, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă fie lansează o nouă procedură de selectare a unui furnizor de servicii portuare, fie aplică articolul 8. Acțiunile sindicale care au loc în conformitate cu dreptul intern nu sunt considerate perturbări ale serviciilor portuare pentru care pot fi luate măsuri de urgență.

Articolul 8

Operator intern

(1) Fără a aduce atingere articolului 6 alineatul (6), organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate decide să furnizeze în cont propriu un serviciu portuar sau prin intermediul unei entități distincte din punct de vedere juridic asupra căreia exercită un grad de control similar celui exercitat asupra propriilor sale departamente, cu condiția ca articolul 4 să se aplice în mod egal tuturor operatorilor care furnizează serviciul portuar respectiv. Într-un astfel de caz, furnizorul de servicii portuare este considerat a fi operator intern în sensul prezentului regulament.

(2) Se consideră că organul de administrare al portului sau autoritatea competentă exercită asupra unei entități distincte din punct de vedere juridic un grad de control similar cu cel exercitat asupra propriilor departamente numai dacă are o influență decisivă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale entității juridice în cauză.

(3) În cazurile prevăzute la articolul 6 alineatul (1) literele (a)-(d), operatorul intern se limitează la efectuarea serviciului portuar atribuit numai în portul sau porturile care i-au fost atribuite în sarcina de a furniza serviciul portuar respectiv.

Articolul 9

Protejarea drepturilor lucrătorilor

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

(2) Fără a aduce atingere dreptului Uniunii sau dreptului intern, inclusiv contractelor colective de muncă aplicabile încheiate între partenerii sociali, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă solicită furnizorului de servicii portuare să acorde personalului condiții de muncă în conformitate cu obligațiile aplicabile în domeniul legislației sociale și a muncii și să respecte standardele sociale, astfel cum se prevede în dreptul Uniunii, dreptul intern sau contractele colective de muncă.

(3) În cazul unei schimbări a furnizorului de servicii portuare, ca urmare a atribuirii unui contract de concesiune sau de achiziții publice, organul de administrare al portului sau autoritatea competentă poate solicita ca drepturile și obligațiile furnizorului precedent de servicii portuare care decurg dintr-un contract de muncă sau dintr-un raport de muncă astfel cum este definit de dreptul intern, existente la data acestei modificări, să fie transferate către noul furnizor de servicii portuare. Într-un astfel de caz, personalul angajat anterior de precedentul furnizor de servicii portuare beneficiază de aceleași drepturi ca cele pe care le-ar fi avut dacă ar fi existat un transfer de întreprindere în sensul Directivei 2001/23/CE.

(4) Atunci când, în contextul furnizării de servicii portuare, are loc un transfer de personal, documentele de licitație și contractele de servicii portuare cuprind lista membrilor personalului respectiv și oferă detalii transparente cu privire la drepturile contractuale ale acestora și la condițiile în care angajații sunt considerați a fi legați de serviciile portuare.

*Articolul 10***Derogări**

- (1) Prezentul capitol și articolul 21 nu se aplică serviciilor de manipulare a mărfurilor, serviciilor pentru pasageri sau pilotajului.
- (2) Statele membre pot decide să aplice dispozițiile prezentului capitol și articolul 21 pilotajului. Statele membre informează Comisia cu privire la o astfel de decizie.

CAPITOLUL III

TRANSPARENȚĂ FINANCIARĂ ȘI AUTONOMIE*Articolul 11***Transparența relațiilor financiare**

- (1) Relațiile financiare dintre autoritățile publice și un organ de administrare al unui port sau altă entitate care furnizează servicii portuare în numele acestuia și care primește fonduri publice se reflectă în mod transparent în sistemul de contabilitate pentru a indica în mod clar următoarele:
- (a) fondurile publice puse la dispoziție direct de către autoritățile publice organelor de administrare ale portului în cauză;
 - (b) fondurile publice puse la dispoziție de autoritățile publice prin intermediul unor întreprinderi publice sau instituții financiare publice; și
 - (c) utilizarea pentru care au fost atribuite respectivele fonduri publice.
- (2) În cazul în care organul de administrare al unui port care primește fonduri publice furnizează în cont propriu servicii portuare sau de dragare, sau o altă entitate furnizează astfel de servicii în numele său, acesta ține contabilitatea acelui serviciu portuar sau de dragare finanțat din fonduri publice separată de cele referitoare la alte activități ale sale, astfel încât:
- (a) toate costurile și veniturile să fie atribuite sau alocate corect, pe baza unor principii de contabilitate a costurilor aplicate în mod consecvent și justificabile în mod obiectiv; și
 - (b) principiile de contabilitate a costurilor conform cărora sunt ținute conturi separate să fie clar definite.
- (3) Fondurile publice menționate la alineatul (1) includ capitalul social și fondurile asimilate, granturile nerambursabile, granturile rambursabile numai în anumite circumstanțe, împrumuturile, inclusiv descoperirile de cont și avansuri pentru injecții de capital, garanțiile acordate organului de administrare al portului de către autoritățile publice și orice altă formă de sprijin financiar public.
- (4) Organul de administrare al portului sau altă entitate care furnizează servicii portuare în numele acestuia ține informațiile referitoare la relațiile financiare menționate la alineatele (1) și (2) timp de cinci ani de la sfârșitul exercițiului financiar la care se referă informațiile.
- (5) Organul de administrare al portului sau altă entitate care furnizează servicii portuare în numele acestuia pune la dispoziția autorității relevante din statul membru în cauză, în cazul unei plângeri oficiale și la cerere, informațiile menționate la alineatele (1) și (2) și orice informații suplimentare pe care acestea le consideră necesare pentru a finaliza o analiză aprofundată a datelor prezentate și pentru a evalua respectarea prezentului regulament în conformitate cu normele referitoare la concurență. La cerere, autoritatea relevantă pune aceste informații la dispoziția Comisiei. Informațiile se transmit în termen de trei luni de la data cererii.
- (6) În cazul în care organul de administrare al portului sau altă entitate care furnizează servicii portuare în numele acestuia nu a primit fonduri publice în anii contabili precedenți, dar beneficiază de fonduri publice, acesta aplică alineatele (1) și (2) începând cu exercițiul contabil următor transferului fondurilor publice.

(7) În cazul în care fondurile publice sunt plătite drept compensație pentru o obligație de serviciu public, acestea trebuie prezentate separat în conturile relevante și nu pot fi transferate niciunui alt serviciu sau niciunei alte activități economice.

(8) Statele membre pot decide că alineatul (2) de la prezentul articol nu se aplică în cazul porturilor lor din rețeaua globală care nu îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 20 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013, în cazul în care aceasta ar genera sarcini administrative disproporționate, cu condiția ca orice fonduri publice primite și utilizarea acestora pentru furnizarea de servicii portuare să rămână perfect transparente în sistemul contabil. Într-un astfel de caz, statele membre informează Comisia în prealabil cu privire la o astfel de decizie.

Articolul 12

Taxele de servicii portuare

(1) Taxele pentru serviciile furnizate de un operator intern în temeiul unei obligații de serviciu public, taxele pentru serviciile de pilotaj care nu sunt expuse unei concurențe reale și taxele percepute de furnizorii de servicii portuare, în sensul articolului 6 alineatul (1) litera (b), se stabilesc în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu și sunt proporționale cu costul serviciului furnizat.

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

(3) Furnizorul de servicii portuare, în cazul unei plângeri formale și la cerere, pune la dispoziția autorității relevante din statul membru în cauză toate informațiile relevante privind elementele ce servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de servicii portuare care intră în domeniul de aplicare al alineatului (1).

Articolul 13

Taxele de utilizare a infrastructurii portuare

(1) Statele membre se asigură că se percepe o taxă de utilizare a infrastructurii portuare. Acest lucru nu împiedică furnizorii de servicii portuare care utilizează infrastructura portuară să perceapă taxe de servicii portuare.

(2) Plata taxelor de utilizare a infrastructurii portuare poate fi integrată în alte plăți, precum plata taxelor de servicii portuare. Într-un astfel de caz, organul de administrare al portului se asigură că valoarea taxei de utilizare a infrastructurii portuare este în continuare ușor de identificat de către utilizatorul infrastructurii portuare.

(3) Pentru a contribui la un sistem eficient de taxare a utilizării infrastructurii, structura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare se determină în conformitate cu strategia comercială și planurile de investiții ale portului și respectă normele în materie de concurență. Dacă este cazul, taxele respective respectă, de asemenea, cerințele generale stabilite în cadrul politicii generale a porturilor a statului membru în cauză.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot varia în conformitate cu strategia economică și cu politica de amenajare a teritoriului ale portului referitoare, printre altele, la anumite categorii de utilizatori sau pentru a promova o utilizare mai eficientă a infrastructurii portuare, a transportului maritim pe distanțe scurte sau a unui nivel ridicat al performanței de mediu, eficienței energetice sau eficienței din punctul de vedere al emisiilor de carbon a operațiunilor de transport. Criteriile pentru o astfel de variație sunt transparente, obiective și nediscriminatorii și sunt compatibile cu legislația în domeniul concurenței, inclusiv legislația privind ajutoarele de stat. Taxele de utilizare a infrastructurii portuare pot ține seama de costurile externe și pot varia în funcție de practicile comerciale.

(5) Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă se asigură că utilizatorii portuari și reprezentanții sau asociațiile utilizatorilor portuari sunt informați cu privire la natura și nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă se asigură că utilizatorii infrastructurii portuare sunt informați în legătură cu orice schimbare survenită în natura sau nivelul taxelor de utilizare a infrastructurii portuare cu cel puțin două luni înainte de data la care respectivele schimbări intră în vigoare. Organul de administrare al portului sau autoritatea competentă nu este obligat(ă) să divulge informații privind diferențele între taxe rezultate în urma negocierilor individuale.

(6) Organul de administrare al portului, în cazul unei plângeri oficiale și la cerere, pune la dispoziția autorității relevante a statului membru în cauză informațiile menționate la alineatele (4) și (5), precum și orice informație relevantă privind elementele care servesc drept bază pentru stabilirea structurii și nivelului taxelor de utilizare a infrastructurii portuare. La cerere, autoritatea respectivă pune informațiile la dispoziția Comisiei.

CAPITOLUL IV

DISPOZIȚII GENERALE ȘI FINALE

Articolul 14

Formarea personalului

Furnizorii de servicii portuare se asigură că lucrătorii beneficiază de formarea necesară pentru a dobândi cunoștințele esențiale pentru activitatea lor, cu o atenție deosebită pentru aspectele legate de sănătate și siguranță, și că cerințele de formare sunt actualizate periodic pentru a răspunde provocărilor legate de inovarea tehnologică.

Articolul 15

Consultarea utilizatorilor portuari și a altor părți interesate

(1) Organul de administrare al portului, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, se consultă cu utilizatorii portuari cu privire la politica sa de taxare, inclusiv în cazurile prevăzute la articolul 8. Astfel de consultări includ orice modificare substanțială a taxelor de utilizare a infrastructurii portuare și ale taxelor pentru servicii portuare în cazurile în care operatorii interni furnizează servicii portuare în temeiul obligațiilor de serviciu public.

(2) Organul de administrare al portului, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, consultă utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante cu privire la aspectele esențiale din sfera sa de competență în ceea ce privește:

- (a) coordonarea serviciilor portuare în interiorul zonei portuare;
- (b) măsurile de îmbunătățire a legăturilor cu hinterlandul, inclusiv măsurile de dezvoltare și îmbunătățire a eficienței transportului feroviar și pe căi navigabile interioare;
- (c) eficiența procedurilor administrative din port și măsuri pentru a le simplifica;
- (d) aspecte privind mediul;
- (e) amenajarea teritoriului; și
- (f) măsuri care să garanteze siguranța în zona portuară, inclusiv, dacă este cazul, a sănătății și a siguranței lucrătorilor portuari.

(3) Furnizorii de servicii portuare pun la dispoziția utilizatorilor portului informații adecvate cu privire la natura și nivelul taxelor de servicii portuare.

(4) Organul de administrare al portului și furnizorii de servicii portuare respectă confidențialitatea informațiilor sensibile din punct de vedere comercial în îndeplinirea obligațiilor care le revin în temeiul prezentului articol.

Articolul 16

Tratarea plângerilor

(1) Fiecare stat membru se asigură de existența unei proceduri eficiente de tratare a plângerilor care rezultă din aplicarea prezentului regulament pentru porturile sale maritime care intră sub incidența prezentului regulament.

(2) Tratarea plângerilor trebuie să se facă într-un mod care evită conflictele de interese și care este independent din punct de vedere funcțional de orice organ de administrare al portului sau de orice furnizori de servicii portuare. Statele membre se asigură că există o separare funcțională efectivă între tratarea plângerilor, pe de o parte, și proprietatea și gestionarea porturilor, furnizarea de servicii portuare și utilizarea portului, pe de altă parte. Tratarea plângerilor trebuie să fie imparțială și transparentă și respectă în mod corespunzător dreptul de desfășurare liberă a activității.

- (3) Plângerile se depun în statul membru în al cărui port se presupune că litigiul își are originea. Statele membre se asigură că utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante sunt informate cu privire la locul și modalitatea de depunere a plângerilor și cu privire la autoritățile responsabile pentru tratarea plângerilor.
- (4) Autoritățile responsabile pentru tratarea plângerilor cooperează, după caz, pentru a-și acorda reciproc asistență în litigii care implică părți stabilite în state membre diferite.
- (5) Autoritățile responsabile pentru tratarea plângerilor, în conformitate cu dreptul intern, au competența să impună ca organele de administrare ale porturilor, furnizorii de servicii portuare și utilizatorii portuari să le prezinte informațiile relevante referitoare la o plângere.
- (6) Autoritățile responsabile pentru tratarea plângerilor, în conformitate cu dreptul național, dispun de competența de a lua decizii cu caracter obligatoriu, supuse controlului jurisdicțional, după caz.
- (7) Statele membre informează Comisia cu privire la procedura de tratare a plângerilor și la autoritățile menționate la alineatul (3) până la 24 martie 2019 și, ulterior, cu privire la orice modificare a informațiilor respective. Comisia publică și actualizează regulat astfel de informații pe site-ul său.
- (8) După caz, statele membre fac schimb de informații generale cu privire la aplicarea prezentului articol. Comisia sprijină o astfel de cooperare.

Articolul 17

Autoritățile relevante

Statele membre se asigură că utilizatorii portuari și alte părți interesate relevante sunt informate cu privire la autoritățile relevante menționate la articolul 11 alineatul (5), la articolul 12 alineatul (3) și la articolul 13 alineatul (6). De asemenea, statele membre informează Comisia cu privire la respectivele autorități până cel târziu la 24 martie 2019 și, ulterior, cu privire la orice modificare a informațiilor respective. Comisia publică și actualizează periodic aceste informații pe site-ul său.

Articolul 18

Căi de atac

- (1) Orice parte care prezintă un interes legitim are dreptul la o cale de atac împotriva deciziilor sau măsurilor individuale luate în temeiul prezentului regulament de organul de administrare al portului, de autoritatea competentă sau de orice altă autoritate națională relevantă. Organele de soluționare a căii de atac sunt independente de părțile implicate și pot fi instanțe.
- (2) În cazul în care organul de soluționare a căii de atac menționat la alineatul (1) nu are caracter judiciar, acesta trebuie să își motiveze în scris hotărârile. Hotărârile sale fac de asemenea obiectul unei reexaminări de către o instanță națională.

Articolul 19

Sancțiuni

Statele membre stabilesc normele privind sancțiunile care se aplică în cazul încălcării prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura implementarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și disuasive. Statele membre notifică respectivele măsuri Comisiei până la 24 martie 2019 și, fără întârziere, o notifică cu privire la orice altă modificare ulterioară referitoare la acestea.

Articolul 20

Raportarea

Cel târziu la 24 martie 2023, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind funcționarea și efectele prezentului regulament.

Raportul respectiv ține seama de toate progresele înregistrate în cadrul Comitetului de dialog social sectorial al UE în sectorul portuar.

Articolul 21

Măsuri tranzitorii

- (1) Prezentul regulament nu se aplică contractelor de servicii portuare care au fost încheiate înainte de 15 februarie 2017 și care sunt limitate în timp.

(2) Contractele de servicii portuare încheiate înainte de 15 februarie 2017, care nu sunt limitate în timp sau care au efecte similare, trebuie să fie modificate pentru a se conforma prezentului regulament până la 1 iulie 2025.

Articolul 22

Intrarea în vigoare

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

Se aplică de la 24 martie 2019.

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

Adoptat la Strasbourg, 15 februarie 2017.

Pentru Parlamentul European

Președintele

A. TAJANI

Pentru Consiliu

Președintele

I. BORG
