

Bruxelles, 2 ottobre 2014
(OR. en)

13764/14

**Fascicolo interistituzionale:
2013/0157 (COD)**

**TRANS 456
MAR 152
FIN 695
CODEC 1925**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	13555/14 TRANS 444 MAR 149 FIN 677 CODEC 1872
n. doc. Comm.:	10154/13 TRANS 272 MAR 62 FIN 300 CODEC 1234
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che istituisce un quadro per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti (Prima lettura) - Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

La proposta della Commissione

1. Il 23 maggio 2013 la Commissione ha trasmesso al Consiglio e al Parlamento europeo la proposta di regolamento in oggetto¹.
2. Gli obiettivi generali della proposta sono contribuire a creare condizioni di concorrenza più eque e ridurre le incertezze giuridiche nell'ottica di incoraggiare servizi portuali efficienti e investimenti nel settore portuale.

¹ La proposta era accompagnata da una comunicazione della Commissione intitolata "Porti: un motore per la crescita" (doc. 10160/13).

3. Il regolamento proposto cerca di istituire (a) un quadro normativo definito per l'accesso al mercato dei servizi portuali e (b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti applicabili da parte degli enti di gestione dei porti o dai prestatori di servizi portuali.
4. Il regolamento si applicherà alla fornitura di specifiche categorie di servizi portuali e a tutti i porti marittimi elencati nel regolamento sugli orientamenti per la rete di trasporto transeuropea ("il regolamento TEN-T")².
5. La proposta della Commissione si articola nei seguenti punti:
 - Agevolazione dell'accesso ai mercati per i servizi portuali in maniera equa, ragionevole e non discriminatoria. Il principio della libera prestazione di servizi si applicherà ai servizi portuali alle condizioni che permettono agli Stati membri e agli enti di gestione dei porti di imporre requisiti minimi per la prestazione di servizi portuali e restrizioni del numero di prestatori di servizi portuali, ove necessario.
 - Trasparenza finanziaria nell'uso di fondi pubblici e applicazione di norme di trasparenza in materia di diritti per i servizi portuali e di diritti d'uso delle infrastrutture portuali. Qualora un ente di gestione di un porto benefici di finanziamenti pubblici, devono essere a disposizione delle autorità nazionali competenti e della Commissione informazioni che dimostrino l'uso efficace e adeguato degli stessi sulla base di una contabilità trasparente. Qualora i prestatori di servizi portuali non siano stati oggetto di una procedura pubblica di gara o siano operatori interni, i diritti per i servizi devono essere trasparenti, non discriminatori e fissati sulla base delle normali condizioni di mercato.

² Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

- Disposizioni generali: In ogni porto verrà istituito un comitato consultivo degli utenti del porto che verrà periodicamente consultato in merito alla struttura e al livello dei diritti. La proposta contiene altresì norme riguardanti la consultazione di soggetti interessati da parte dell'ente di gestione del porto in merito a questioni strategiche di carattere più generale, come i collegamenti con l'entroterra. Infine, ciascuno Stato membro si assicurerà che un organismo indipendente di vigilanza verifichi e supervisioni l'applicazione del regolamento e verranno definiti anche i meccanismi di cooperazione tra i diversi organismi nazionali di vigilanza.

II. LAVORI IN SEDE DI CONSIGLIO

6. La Commissione ha presentato la sua proposta al Consiglio "Trasporti, telecomunicazioni e energia (TTE)" del 10 giugno 2013.
7. L'esame da parte del Gruppo "Trasporti marittimi" è iniziato nell'ottobre del 2013 durante la presidenza lituana. Il Gruppo ha condotto un'approfondita analisi della valutazione dell'impatto nel corso di due riunioni. I lavori sulla valutazione d'impatto erano accompagnati dall'elenco di controllo indicativo elaborato per esaminare in sede di Consiglio le valutazioni d'impatto della Commissione, nell'ambito dell'esame delle proposte della Commissione e in linea con la relazione sull'esame delle valutazioni d'impatto nell'ambito del Consiglio³, e hanno costituito uno dei tre progetti pilota condotti dal precedente trio di presidenza su detto elenco di controllo. Tutte le delegazioni hanno espresso sostegno e soddisfazione per l'opportunità offerta di analizzare più in profondità la valutazione di impatto. In generale, hanno manifestato riconoscimento per il lavoro svolto dalla Commissione sulla valutazione di impatto estremamente completa. Tuttavia, le delegazioni hanno espresso critiche riguardo a vari punti, in particolare le opzioni politiche scelte/scartate e la metodologia utilizzata.

³ Doc. 8406/13 + COR 1.

8. I lavori sono proseguiti durante la presidenza greca. La proposta è stata oggetto di una relazione sullo stato dei lavori al Consiglio "Trasporti" del 5 giugno 2014.
9. Durante la presidenza italiana sono proseguiti i lavori in seno al Gruppo "Trasporti marittimi" al fine di giungere a un orientamento generale al Consiglio "Trasporti" dell'8 ottobre 2014.
10. Il 1° ottobre il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato le questioni in sospeso ed è riuscito a risolverne alcune. Il Comitato ha convenuto anche alcune modifiche al testo, che sono rispecchiate nel documento che figura in allegato alla presente relazione (le parti cancellate sono indicate con [...], quelle nuove in **grassetto**). Restano tuttavia alcune questioni in sospeso, che sono descritte qui di seguito.
11. Si osservi che gli organi preparatori del Consiglio non hanno ancora esaminato i considerando.

III. LAVORI IN SEDE DI PARLAMENTO EUROPEO, ALTRI ORGANISMI DELL'UNIONE E PARLAMENTI NAZIONALI

12. La competente commissione del Parlamento europeo, commissione per i trasporti e il turismo (TRAN), ha nominato Knut Fleckenstein (S&D-Germania) relatore della proposta. Questi ha presentato il suo progetto di relazione l'11 novembre 2013. Tuttavia, per mancanza di tempo ed essendo rimaste aperte numerose questioni essenziali, la commissione TRAN ha deciso di non votare la relazione prima delle elezioni del Parlamento europeo. La commissione per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) ha votato il suo parere sulla proposta il 9 gennaio 2014 (relatore: Philippe De Backer, ALDE-Belgio).

13. Il Comitato economico e sociale europeo ha adottato il suo parere in data 11 luglio 2013⁴. Il Comitato delle regioni ha adottato il suo parere il 28 novembre 2013⁵.
14. Sette parlamenti nazionali (Belgio, Spagna, Francia, Lettonia, Malta, Polonia e Svezia) hanno presentato un parere motivato sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità riguardo alla proposta.

IV. QUESTIONI IN SOSPESO

15. A titolo di osservazione introduttiva, la presidenza desidera mettere in rilievo che numerose questioni difficili sono state risolte durante gli intensi negoziati di luglio e settembre, grazie alla flessibilità di cui hanno fatto mostra le delegazioni e la Commissione. La proposta della Commissione è stata modificata e resa più flessibile al fine di rispondere alle preoccupazioni espresse dalle delegazioni, fra l'altro riguardo agli oneri amministrativi, percepiti come sproporzionati per i piccoli porti, e all'esigenza di tenere conto della diversità del settore portuale in Europa e delle circostanze particolari degli Stati membri. A titolo di esempio, per quanto riguarda gli oneri amministrativi, sono state semplificate o soppresse le disposizioni di dettaglio sulla consultazione e la nomina di un organismo indipendente di vigilanza. Per quanto concerne l'ambito di applicazione, si dà, ad esempio, la possibilità agli Stati membri di escludere porti della rete globale TEN-T situati nelle regioni ultraperiferiche. Sono state eliminate le disposizioni che conferiscono alla Commissione il potere di adottare atti delegati e atti di esecuzione. Le disposizioni transitorie sono state adattate affinché non interferiscano con contratti e atti di effetti equivalenti conclusi prima della data di adozione del regolamento, un elemento causa di grave preoccupazione per alcune delegazioni.

⁴ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111.

⁵ GU C 114 del 15.4.2014, pag. 57.

16. La presidenza ritiene tuttavia che siano stati preservati gli elementi essenziali della proposta della Commissione. Si suggerisce di mantenere la forma giuridica proposta dalla Commissione (regolamento). Nessuno dei servizi portuali inizialmente disciplinati dalla proposta sarebbe completamente escluso dall'ambito di applicazione. In particolare, le norme sulla trasparenza finanziaria resterebbero applicabili, almeno in una certa misura, a tutti i servizi. Alla luce di questo la presidenza ritiene che il testo sia equilibrato e pronto per un accordo. Detto questo, alcune delegazioni e la Commissione hanno espresso preoccupazione riguardo a quello che considerano un indebolimento della proposta della Commissione e avrebbero preferito un approccio più ambizioso.

La forma giuridica

17. La forma giuridica dell'atto legislativo è stata una questione controversa sin dall'inizio. La Commissione ha proposto un regolamento al fine di garantire un'applicazione uniforme e condizioni eque di concorrenza in tutta l'Unione. A parere della Commissione, in questo modo si ridurrebbero anche gli oneri amministrativi per gli Stati membri, che non dovrebbero recepire le disposizioni. Varie delegazioni concordano con quest'approccio. Altre, tuttavia, hanno espresso il parere che una direttiva o addirittura un atto non vincolante sarebbero meno restrittivi e lascerebbero maggiore margine di flessibilità. La maggior parte delle delegazioni è stata in grado di accettare un regolamento in uno spirito di compromesso. Tuttavia, la Lituania ha sempre sostenuto che sarebbe preferibile un atto non vincolante (ad esempio orientamenti).

Ambito di applicazione

a) Servizi di movimentazione merci e servizi passeggeri – articolo 11

18. In base alla proposta iniziale della Commissione, i servizi di movimentazione merci e i servizi passeggeri sono esclusi dal ambito di applicazione del capo II (norme di accesso al mercato). La presidenza non propone modifiche alla proposta della Commissione a questo proposito.

19. La Spagna ha una forte riserva sul fatto che sono esclusi dalle norme di accesso al mercato tali servizi portuali, i più importanti sul piano economico, limitando così il valore aggiunto del regolamento proposto.
20. La presidenza propone alcuni chiarimenti al considerando 20 al fine di precisare che gli Stati membri restano liberi di decidere in merito alle norme di accesso al mercato per i servizi di movimentazione merci e i servizi passeggeri, a condizione che rispettino i principi generali definiti nella giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

b) Pilotaggio - articolo 11 bis

21. L'inclusione del pilotaggio nella proposta è stata oggetto di intense discussioni e sono state presentate varie opzioni. La presidenza suggerisce di adottare l'opzione che ha ricevuto il sostegno più ampio in seno agli organi preparatori del Consiglio, vale a dire mantenere il pilotaggio nell'ambito di applicazione del regolamento (cfr. articolo 1, paragrafo 2, lettera g)), ma introdurre un nuovo articolo 11 bis (deroghe nazionali) che consenta agli Stati membri di decidere di non applicare al pilotaggio il capo II (norme di accesso al mercato). Si applicherebbero al pilotaggio altre disposizioni del regolamento, in primo luogo le disposizioni in materia di trasparenza finanziaria e autonomia di cui al capo III.
22. Alcune delegazioni si sono riservate di prendere posizione sulla proposta di compromesso di cui sopra. La Spagna e la Finlandia ritengono che il pilotaggio dovrebbe essere integralmente incluso nell'ambito di applicazione e che non dovrebbero essere consentite deroghe nazionali. La Commissione è dello stesso parere e osserva in tale contesto che la possibilità di deroghe non è nell'interesse né del settore portuale (inclusi gli utenti dei porti), né dei piloti stessi. La Lituania, d'altro canto, chiede la completa esclusione del pilotaggio dall'ambito di applicazione del regolamento.

23. La Commissione ha avanzato tre richieste in merito al compromesso sul pilotaggio. In primo luogo, ritiene che l'articolo 11 bis dovrebbe essere modificato per includere l'obbligo, da parte degli Stati membri, di informare la Commissione. Secondo quest'ultima, ciò è pienamente in linea con altre disposizioni del regolamento che prevedono possibilità per gli Stati membri di derogare dall'applicazione del regolamento o, se lo desiderano, di estenderla (cfr. articolo 1, paragrafo 3 bis, articolo 1, paragrafo 4, e articolo 6, paragrafo 4 bis). La Commissione sottolinea che le sarebbe molto difficile svolgere i suoi compiti di supervisione della corretta applicazione del regolamento senza essere informata dell'intenzione degli Stati membri di applicarlo o meno al pilotaggio. In secondo luogo, l'articolo 11 bis dovrebbe essere modificato per includere l'obbligo per gli Stati membri di rendere pubbliche le motivazioni di una deroga nazionale. Secondo la Commissione è importante che le parti interessate (es. prestatori di servizi di pilotaggio potenziali) in tutta l'Unione siano sensibilizzate in merito alle norme applicate negli Stati membri, fra l'altro per evitare reclami inutili. La Danimarca sostiene appieno queste due richieste della Commissione. Il Belgio e la Francia, al contrario, sono contrarie ad entrambe perché ritengono che comprometterebbero il delicato equilibrio del compromesso dinanzi al Consiglio, mentre la Germania ritiene che creerebbero oneri amministrativi. In terzo luogo, la Commissione chiede una modifica dell'articolo 13, paragrafo 1 (diritti per i servizi portuali), per sostituire l'espressione "anche per quanto concerne il pilotaggio" con "e nei casi di cui all'articolo 11 bis". La Commissione ritiene importante questa modifica per garantire che le norme sui diritti per i servizi portuali si applichino al pilotaggio quando questo è esonerato dalle norme di accesso al mercato (e quindi da qualsiasi forma di pressione dei mercati). Quest'ultima richiesta della Commissione è sostenuta da Belgio, Danimarca, Finlandia, Irlanda, Paesi Bassi e Portogallo.

c) Dragaggio – articolo 1, paragrafo 1 bis, e articolo 12, paragrafo 2

24. Come nel caso del pilotaggio, il dragaggio è stato - e resta - una questione controversa.

Un'ampia maggioranza delle delegazioni era a favore della sua completa esclusione dall'ambito di applicazione, sostenendo che il dragaggio non è un servizio portuale fornito a specifici utenti dei porti, ma riveste interesse generale per i porti. Tuttavia, con l'avanzare delle discussioni, la maggior parte delle delegazioni è stata in grado di accettare un'applicazione limitata del regolamento al dragaggio. Il compromesso della presidenza contiene i seguenti elementi:

- il dragaggio sarebbe cancellato dall'elenco dei servizi portuali di cui all'articolo 1, paragrafo 1;
- per motivi di chiarezza del diritto, sarebbe tuttavia incluso in un nuovo paragrafo 1 bis nell'articolo 1, che dichiara che l'articolo 12, paragrafo 2, si applica al dragaggio;
- la definizione di dragaggio di cui all'articolo 2, punto 3, sarebbe modificata al fine di limitarlo all'area portuale che rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto;
- le norme sulla trasparenza finanziaria si applicherebbero quando l'ente di gestione di un porto che riceve finanziamenti pubblici fornisce servizi di dragaggio, all'interno dell'area portuale che rientra nella sua competenza giuridica, in proprio (o un altro ente fornisce servizi di dragaggio per conto dell'ente di gestione del porto) (articolo 12, paragrafo 2); in tal caso l'ente di gestione del porto dovrebbe tenere la contabilità relativa a tale attività di dragaggio finanziata con fondi pubblici separata dalla contabilità relativa alle altre attività.

25. La maggior parte delle delegazioni ha dichiarato di poter accettare tale compromesso.

L'Estonia, la Spagna, la Finlandia, i Paesi Bassi e la Commissione potrebbero accettare le linee generali del compromesso in uno spirito di flessibilità, ma ritengono che il dragaggio dovrebbe essere aggiunto anche all'articolo 12, paragrafo 1, che contiene la norma generale secondo cui le relazioni finanziarie tra autorità pubbliche ed enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici sono indicate in modo trasparente nel sistema di contabilità.

La Lituania ha ancora una forte preferenza per l'esclusione completa del dragaggio dall'ambito di applicazione del regolamento.

d) Esenzione dalle norme sulla trasparenza finanziaria per taluni porti - nuovo paragrafo 7 bis proposto nell'articolo 12

26. La proposta iniziale della Commissione si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) (articolo 1, paragrafo 3). Una delle argomentazioni della Commissione è che sono tutti porti che svolgono un ruolo nel mercato interno e nella coesione territoriale dell'Unione perché elencati nel regolamento TEN-T. Inoltre tali porti, anche quelli di dimensione minore, possono entrare in competizione fra di loro. Si dovrebbero pertanto applicare le stesse norme di trasparenza finanziaria. Infine, si tratta di porti ammissibili a beneficiare di finanziamenti dell'Unione tramite il meccanismo per collegare l'Europa e le norme sulla trasparenza finanziaria rivestono pertanto particolare importanza.
27. Alcune delegazioni, tuttavia, hanno chiesto che l'ambito di applicazione sia limitato ai porti centrali della rete transeuropea di trasporto, sostenendo che molte disposizioni comporterebbero oneri amministrativi sproporzionati per i porti più piccoli.
28. La presidenza - tenendo conto dei pareri divergenti in materia - ha suggerito una posizione intermedia. In primo luogo, come già indicato nelle osservazioni introduttive qui sopra, ha cercato di ridurre gli oneri amministrativi rendendo più flessibile il regolamento, ad esempio offrendo ai porti la possibilità di limitare il numero di operatori quando le caratteristiche del traffico non consentono molteplici operatori (articolo 6, paragrafo 1, lettera b quater)), e consentendo ai piccoli porti di derogare dagli articoli 6 e 7 che definiscono la procedura da seguire per limitare e selezionare i prestatori di servizi portuali (articolo 6, paragrafo 4 bis). Si è offerta inoltre agli Stati membri l'opzione di escludere tutti i porti della rete globale situati nelle regioni ultraperiferiche (articolo 1, paragrafo 3 bis).

29. La Francia, sostenuta dalla Grecia, dalla Croazia e dal Regno Unito, ha proposto un nuovo paragrafo 7 bis nell'articolo 12, secondo cui "gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 2 [dell'articolo 12, che fa riferimento all'obbligo dei porti che ricevono finanziamenti pubblici di tenere contabilità separate] ai loro porti della rete globale che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera b),⁶ del regolamento (UE) n. 1315/2013 [vale a dire il regolamento TEN-T] in caso di oneri amministrativi sproporzionati. In tal caso gli Stati membri ne informano la Commissione.". La Germania è d'accordo sul principio, ma preferirebbe un approccio diverso.
30. Danimarca, Estonia, Spagna, Finlandia, Paesi Bassi, Portogallo e Svezia sono fortemente contrari a tale proposta. Sostengono che tutti i porti della TEN-T globale dovrebbero essere trattati nello stesso modo e che la trasparenza finanziaria dovrebbe essere applicabile a tutti, in particolare ai porti ammissibili a beneficiare di finanziamenti dell'UE. Essi ritengono inoltre che la proposta sia vaga perché non specifica cosa significhi "oneri amministrativi sproporzionati" e chi decida se si sia in presenza di tale situazione. Infine, il riferimento alle statistiche ("media triennale disponibile più recente") comporta incertezza riguardo a quali porti siano coperti e quando. Si dovrebbe tenere presente che la proposta della Commissione si applica a 329 porti marittimi; secondo quest'ultima, se la proposta venisse accettata, quasi un terzo di tali porti potrebbe essere eventualmente escluso dalle norme sulla trasparenza finanziaria (o da una parte di esse).
31. La Finlandia e il Portogallo hanno indicato che la loro accettazione dell'articolo 6, paragrafo 4 bis, che contiene lo stesso riferimento all'articolo 20, lettera b), del regolamento TEN-T è condizionata alla non introduzione del nuovo paragrafo 7 bis proposto.

⁶ Tale disposizione recita: "2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri: [...] b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1% del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentata dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;".

32. La presidenza ha preso atto dei pareri divergenti degli Stati membri, ma non propone modifiche all'articolo 12.

Altre questioni in sospeso

33. La presidenza ha introdotto, all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b quinquies), la possibilità, per l'ente di gestione del porto o per l'autorità competente, di limitare il numero di prestatori per un determinato servizio portuale se si è accertato, ai sensi della direttiva sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, che un settore o sottosettore portuale, insieme ai suoi servizi portuali, in uno Stato membro svolge un'attività direttamente esposta alla concorrenza. La questione riveste particolare importanza per il Regno Unito, che ha chiesto disposizioni che tengano conto della situazione particolare dei suoi porti. La Commissione ha una riserva su questa disposizione e suggerisce la nuova formulazione "settore dei servizi portuali" per garantire la certezza giuridica.
34. Riguardo ai diritti d'uso delle infrastrutture portuali (articolo 14), la Grecia suggerisce di sopprimere la penultima frase del paragrafo 4, che specifica che i criteri per operare variazioni di tali diritti sono pertinenti, trasparenti, obiettivi e non discriminatori. Secondo la Grecia, i criteri in questione sono vaghi e introducono incertezza giuridica.
35. Ai diritti sull'uso delle infrastrutture è connesso il nuovo considerando proposto alla nota 38 relativo ai criteri di classificazione comune delle imbarcazioni a fini di tariffazione ambientale volontaria. La Grecia mantiene una riserva sul considerando. La presidenza desidera ricordare alle delegazioni che il considerando è il risultato di un compromesso a seguito della soppressione dell'articolo 14, paragrafo 5, in base a cui sarebbe stato conferito alla Commissione il potere di adottare atti delegati, fra l'altro in relazione alla questione menzionata in tale considerando.

Altre riserve

36. L'Austria mantiene una riserva generale d'esame sulla proposta.
37. Malta e il Regno Unito mantengono riserve di esame parlamentare sul testo.
38. La Commissione, inoltre, ha una riserva generale in attesa della votazione in prima lettura del Parlamento europeo.

V. CONCLUSIONI

39. Si invita il Consiglio a esaminare il testo figurante nell'allegato della presente relazione, a risolvere le questioni in sospeso e ad adottare un orientamento generale nella sessione dell'8 ottobre 2014.
-

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che istituisce un quadro per l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei
porti

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁷,

visto il parere del Comitato delle regioni⁸,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

⁷ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111.

⁸ GU C 114 del 15.4.2014, pag. 57.

considerando quanto segue:

- (1) La completa integrazione dei porti in catene logistiche e di trasporto ininterrotte è necessaria per contribuire alla crescita e a un utilizzo e funzionamento più efficienti della rete transeuropea di trasporto e del mercato interno. A tal fine sono necessari servizi portuali moderni che contribuiscano a un uso efficiente dei porti e un clima favorevole agli investimenti per sviluppare i porti in linea con le esigenze attuali e future in materia di logistica e trasporti.
- (2) Nella comunicazione relativa all'atto per il mercato unico II Insieme per una nuova crescita⁹ la Commissione ha ribadito che l'attrattiva del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza e affidabilità dei servizi portuali e dalla necessità di affrontare aspetti relativi alla trasparenza dei finanziamenti pubblici e dei diritti portuali, dagli interventi di semplificazione amministrativa nei porti e dalla revisione delle restrizioni alla fornitura di servizi portuali.
- (3) Facilitando l'accesso al mercato dei servizi portuali a livello dell'Unione e introducendo la trasparenza finanziaria e l'autonomia dei porti marittimi si contribuirà a migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi forniti agli utenti dei porti e a creare un clima più favorevole agli investimenti nei porti, riducendo di conseguenza i costi per gli utenti dei trasporti e contribuendo a promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e una migliore integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario, stradale e per vie navigabili interne.

⁹ COM(2012) 573 definitivo (3.10.2012).

- (4) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto. Al fine di conseguire gli obiettivi del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi ai porti della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, sia perché gestisce più dello 0,1% del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, sia perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche, lasciando impregiudicata, tuttavia, la possibilità che gli Stati membri decidano di applicare il presente regolamento anche ad altri porti. I servizi di pilotaggio effettuati in alto mare non hanno un impatto diretto sull'efficienza dei porti, in quanto non sono utilizzati per le manovre di ingresso e uscita dai porti, e pertanto, non è necessario includerli nel presente regolamento.
- (5) L'articolo 56 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea ha l'obiettivo di eliminare le restrizioni alla libera prestazione di servizi nell'Unione europea. Conformemente all'articolo 58 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea tale obiettivo deve essere perseguito nell'ambito delle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, e più specificamente dell'articolo 100, paragrafo 2.
- (6) L'autoprestazione di servizi, ovvero quando gli spedizionieri o i prestatori di servizi portuali impiegano personale di loro scelta e forniscono essi stessi i servizi portuali, è disciplinata in una serie di Stati membri per ragioni sociali e di sicurezza. Le parti interessate consultate dalla Commissione durante l'elaborazione della proposta hanno sottolineato che per consentire l'autoprestazione di servizi a livello dell'Unione si dovrebbero adottare ulteriori norme in ambito sociale e della sicurezza al fine di evitare possibili impatti negativi in tali ambiti. In questa fase non appare, pertanto, opportuno disciplinare questo aspetto a livello dell'Unione e lasciare invece agli Stati membri la facoltà di disciplinare o no l'autoprestazione dei servizi portuali. È opportuno, pertanto, che il presente regolamento disciplini esclusivamente la fornitura di servizi portuali dietro remunerazione.

- (7) Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, l'ente di gestione del porto dovrebbe avere la facoltà di chiedere ai prestatori di servizi portuali di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire i servizi in modo adeguato. I requisiti minimi in parola dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definita e relativa alle qualifiche professionali degli operatori, compresa la formazione, e alle attrezzature richieste e a condizione che detti requisiti siano trasparenti, non discriminatori, obiettivi e pertinenti ai fini della fornitura di servizi portuali.
- (8) Disporre dell'attrezzatura necessaria significa che il fornitore di servizi portuali possiede, noleggia o prende in leasing tale attrezzatura e che, in ogni caso, esercita un controllo diretto e indiscutibile su tale attrezzatura, garantendo così di poterla utilizzare ogniqualvolta sia necessario.
- (9) La procedura utilizzata per concedere il diritto di fornire servizi portuali quando è richiesta la conformità a requisiti minimi deve essere trasparente, obiettiva e non discriminatoria e consentire ai prestatori di servizi portuali di iniziare la fornitura di tali servizi nei tempi previsti.
- (10) Poiché i porti si trovano all'interno di aree geografiche limitate, in alcuni casi l'accesso al mercato potrebbe essere soggetto a limitazioni dovute alla carenza di spazi o al fatto che gli spazi sono riservati a determinate tipologie di attività conformemente a un piano di sviluppo ufficiale che stabilisca in modo trasparente la destinazione di tali spazi e in linea con la pertinente legislazione nazionale, ad esempio i piani regolatori a livello urbano e nazionale.
- (11) L'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte dell'autorità competente ed essere pienamente giustificata, al fine di dare alle parti interessate l'opportunità di formulare le loro osservazioni. Le eventuali limitazioni devono basarsi su criteri obiettivi, trasparenti e non discriminatori.

- (12) Per essere aperta e trasparente la procedura di selezione dei prestatori di servizi portuali, e i relativi risultati, dovrebbero essere resi pubblici, trasmettendo la documentazione integrale alle parti interessate.
- (13) Qualora il numero di prestatori di servizi portuali sia soggetto a limiti, la procedura di selezione degli stessi deve seguire i principi e la metodologia di cui alla direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁰, compresi la soglia e il metodo per determinare il valore dei contratti e la definizione delle modifiche sostanziali e gli elementi relativi alla durata del contratto.
- (14) Il ricorso agli obblighi di servizio pubblico che comportano una limitazione del numero di prestatori di un servizio portuale dovrebbe essere ammesso soltanto per ragioni di interesse pubblico al fine di assicurare l'accessibilità dei servizi portuali a tutti gli utenti, la disponibilità di tali servizi per tutto il corso dell'anno e l'accessibilità economica di tali servizi a determinate categorie di utenti.
- (15) Qualora vi sia la necessità di limitare il numero di prestatori di servizi portuali, la decisione in materia può essere affidata dagli Stati membri a una differente autorità al fine di tutelare la concorrenza. L'eventuale limitazione del numero di prestatori di servizi portuali dovrebbe avvenire sulla base di una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria, tranne nei casi in cui devono essere assegnati obblighi di servizio pubblico direttamente a un'autorità competente o a un operatore interno.

¹⁰ Direttiva 2014/23/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 1).

- (16) Il presente regolamento non preclude la possibilità per l'autorità competente di garantire una compensazione per l'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, a condizione che ciò sia compatibile con la normativa applicabile in materia di aiuti di Stato. Quando gli obblighi di servizio pubblico si configurano come servizio di interesse economico generale occorre garantire la conformità con la decisione della Commissione, del 20 novembre 2011, relativo all'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale¹¹, al regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione¹², e alla disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico¹³.
- (17) L'ente di gestione del porto non deve operare discriminazioni tra prestatori di servizi portuali, in particolare a favore di un'impresa o organismo nei quali detiene un interesse.
- (18) Le autorità competenti designate in uno Stato membro dovrebbero poter decidere se assicurare esse stesse i servizi portuali mediante obblighi di servizio pubblico o se affidare la fornitura di tali servizi direttamente a un operatore interno. Qualora l'autorità competente decida di fornire essa stessa i servizi in parola, la prestazione dei servizi può avvenire mediante agenti impiegati dall'autorità competente o su commissione della stessa. Se una tale limitazione è applicata in tutti i porti della TEN-T nel territorio di uno Stato membro, la Commissione ne deve essere informata. Nei casi in cui le autorità competenti di uno Stato membro si avvalgano di tale possibilità, la fornitura di servizi portuali da parte di operatori interni deve essere limitata esclusivamente al porto o ai porti per i quali tali operatori sono stati designati. In questi casi, inoltre, è opportuno che i diritti per i servizi portuali applicati da tali operatori siano soggetti alla vigilanza di un organismo indipendente.

¹¹ GU L 7 del 11.1.2012, pag. 3.

¹² Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("de minimis") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU L 114 del 26.4.2012, pag. 8).

¹³ GU C 8 del 11.1.2012, pag. 15.

- (19) È necessario che gli Stati membri conservino il potere di garantire un adeguato livello di protezione sociale al personale delle imprese che forniscono servizi portuali. Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri. In caso di limitazione del numero di prestatori di servizi portuali, laddove la conclusione di un contratto di servizio portuale possa comportare il cambiamento dell'operatore di un servizio portuale, dovrebbe essere possibile per le autorità competenti a chiedere all'operatore prescelto di applicare le disposizioni della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹⁴.
- (20) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e di terminal passeggeri è garantito mediante contratti pubblici di concessione. Si tratta di contratti che rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2014/23/UE. Per altri tipi di contratti utilizzati dalle autorità pubbliche per concedere l'accesso al mercato ai servizi di movimentazione merci e terminal passeggeri, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha confermato che le autorità competenti sono vincolate al rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione quando concludono siffatti contratti. [...] **Pertanto**, è opportuno che gli Stati membri mantengano la libertà di applicare [...] le disposizioni del [...] capo **II** ai due servizi in parola **o di mantenere la normativa nazionale in vigore in materia di accesso al mercato per quanto riguarda i servizi di movimentazione merci e i servizi passeggeri, nel rispetto dei principi fondamentali contenuti nella giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.** [...]
- (21) È opportuno che le relazioni finanziarie tra porti marittimi che ricevono finanziamenti pubblici e prestatori di servizi portuali, da un lato, e le autorità pubbliche, dall'altro, siano rese trasparenti al fine di assicurare condizioni eque di concorrenza ed evitare distorsioni del mercato. In questo ambito il presente regolamento estende ad altre categorie di destinatari i principi di trasparenza delle relazioni finanziarie di cui alla direttiva 2006/111/CE¹⁵ della Commissione, fatto salvo il suo campo di applicazione.

¹⁴ Direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimenti di imprese, di stabilimenti o di parti di imprese o di stabilimenti (GU L 82 del 22.3.2001, pag. 16).

¹⁵ Direttiva 2006/111/CE della Commissione, del 16 novembre 2006, relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche e alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese (GU L 318 del 17.11.2006, pag. 17).

- (22) È necessario imporre agli enti di gestione dei porti che ricevono finanziamenti pubblici, e che operano anche in qualità di prestatori di servizi, l'obbligo di mantenere una contabilità separata per distinguere le attività svolte in quanto ente di gestione del porto da quelle svolte su base concorrenziale, al fine di mantenere condizioni eque di concorrenza, trasparenza nell'attribuzione e nell'uso di fondi pubblici e per evitare distorsioni del mercato. In ogni caso è necessario garantire il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.
- (23) I diritti per i servizi portuali applicati dai prestatori di tali servizi che non sono stati designati in conformità a una procedura aperta, trasparente e non discriminatoria presentano un rischio maggiore di tariffe abusive, data la situazione di monopolio o oligopolio in cui operano tali prestatori e per il fatto che il loro mercato non può essere soggetto alla concorrenza. Lo stesso vale per gli oneri riscossi dagli operatori interni nell'accezione di cui al presente regolamento. Per tali servizi, in assenza di corretti meccanismi di mercato, è necessario definire modalità per garantire che i diritti che essi riscuotono riflettano le normali condizioni del pertinente mercato e siano fissati in modo trasparente e non discriminatorio.
- (24) Per essere efficienti, è necessario che i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto siano fissati in modo trasparente e autonomo, coerentemente con la strategia commerciale e di investimento del porto.
- (25) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale al fine di promuovere il trasporto marittimo di corto raggio e per attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto superiore alla media, in particolare per le operazioni di trasporto marittimo off-shore o on-shore. In questo modo dovrebbe essere possibile contribuire alle politiche in materia di ambiente e cambiamento climatico e allo sviluppo sostenibile dei porti e delle zone circostanti, in particolare grazie alla riduzione dell'impatto ambientale delle navi che attraccano e stazionano nei porti.

- (26) È necessario che siano disponibili strutture adeguate per garantire che gli utenti del porto, ai quali è richiesto il pagamento di diritti per l'utilizzo delle infrastrutture portuali e/o di diritti per i servizi portuali, siano consultati regolarmente al momento della fissazione o della modifica dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e dei diritti per i servizi portuali. È opportuno che gli enti di gestione dei porti consultino periodicamente altri soggetti interessati in merito ad aspetti fondamentali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche, quali il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto e l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra, oltre alle procedure amministrative nel porto.
- (27) Al fine di garantire un'adeguata ed effettiva applicazione del presente regolamento, è opportuno designare in ogni Stato membro un organismo indipendente di vigilanza; tale funzione può essere rivestita da un organismo esistente.
- (28) È opportuno che i diversi organismi indipendenti di vigilanza si scambino informazioni sul loro operato e cooperino al fine di garantire un'applicazione uniforme del presente regolamento.
- (29) Al fine di integrare e modificare taluni elementi non essenziali del presente regolamento e, in particolare, di promuovere un'applicazione uniforme della tariffazione ambientale, di rafforzare la coerenza di tale tariffazione a livello dell'Unione e di garantire principi comuni di tariffazione in relazione alla promozione del trasporto marittimo di corto raggio, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti a norma dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione alla classificazione comune di navi, carburanti e tipologie di operazioni, sulla base della quale variare i diritti d'uso dell'infrastruttura e i principi comuni di tariffazione per i diritti d'uso delle infrastrutture portuali. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti. Nella preparazione e nell'elaborazione degli atti delegati la Commissione dovrebbe provvedere alla contestuale, tempestiva e appropriata trasmissione dei documenti pertinenti al Parlamento europeo e al Consiglio.

- (30) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione per l'adozione di adeguate disposizioni per lo scambio di informazioni tra organismi indipendenti di vigilanza. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶.
- (31) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, ovvero assicurare la modernizzazione dei servizi portuali e il quadro adeguato per attrarre investimenti in tutti i porti della rete trans-europea di trasporto, non può essere conseguito in modo sufficiente dagli Stati membri a causa della sua dimensione europea, della natura internazionale e transfrontaliera dei porti e delle relative attività economiche marittime e può, pertanto, per il fatto di dover assicurare condizioni eque di concorrenza in Europa, essere meglio conseguito a livello di Unione europea, quest'ultima può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà come previsto all'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo, secondo il principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (32) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in modo particolare nella Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

¹⁶ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

CAPO I – OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento¹⁷ istituisce:
 - a) un quadro normativo per l'accesso al mercato dei servizi portuali;
 - b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e di servizi portuali e diritti d'uso dell'infrastruttura portuale.

2. Il presente regolamento si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto/di uscita dal porto:
 - a) rifornimento di combustibile;
 - b) movimentazione merci;
 - c) [...]
 - d) ormeggio;
 - e) servizi di trasporto passeggeri;
 - f) raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
 - g) pilotaggio, e
 - h) servizi di rimorchio.

2 bis. L'articolo 12, paragrafo 2, si applica anche al dragaggio.

¹⁷ LT ritiene preferibile un atto non vincolante.

3. Il presente regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea dei trasporti, quali figuranti nell'elenco di cui all'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁸.

3 bis. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente regolamento ai porti marittimi della rete globale situati nelle regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del TFUE. Qualora gli Stati membri decidano di non applicare il presente regolamento a tali porti marittimi, essi comunicano la loro decisione alla Commissione.

4. Gli Stati membri possono inoltre applicare il presente regolamento ad altri porti marittimi. Se gli Stati membri decidono di avvalersi di tale possibilità, sono tenuti a notificare la loro decisione alla Commissione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

1. "rifornimento di carburante", la fornitura di carburanti solidi, liquidi o gassosi o qualsiasi altra fonte di energia utilizzata per la propulsione delle navi come pure per la fornitura generale e specifica di energia alle navi quando sono all'ormeggio;

¹⁸ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

2. "movimentazione merci", l'organizzazione e la gestione delle merci tra la nave che effettua il trasporto e la riva, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il trasporto e il magazzinaggio temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale (operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci), ma esclusi, salvo altrimenti disposto dagli Stati membri, il deposito, il travaso, il reimpallaggio o qualsiasi altro servizio con valore aggiunto relativo alla gestione delle merci;
- 2 bis. "autorità competente", qualsiasi organismo pubblico o privato che, per conto di un livello regionale o nazionale, è autorizzato a svolgere ai sensi della legislazione o di strumenti nazionali attività connesse all'organizzazione e supervisione delle attività portuali, congiuntamente o alternativamente all'ente di gestione del porto;
3. "dragaggio", la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo all'interno dell'area portuale che rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto, ivi compreso lo smaltimento dei materiali rimossi, per consentire alle navi di entrare nello stesso e comprendente sia la rimozione iniziale sia il dragaggio di manutenzione al fine di mantenere navigabili tali vie di accesso;
4. [...]
5. "ente di gestione del porto", qualsiasi organismo pubblico o privato al quale la normativa o gli strumenti nazionali affidano, insieme ad altre attività o in via esclusiva, il compito di amministrare e gestire infrastrutture portuali e coordinare e, se del caso, controllare le attività degli operatori presenti in un dato porto, ovvero che è autorizzato da detti normativa o strumenti ad operare in tal senso a livello locale;

6. "ormeggio", i servizi di ormeggio o disormeggio necessari a una nave gestita in un porto o in una via navigabile di accesso al porto;
7. "servizi passeggeri", l'organizzazione e la gestione dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli privati, tra la nave che effettua il trasporto e la riva, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all'interno del terminal dedicato;
8. "pilotaggio", il servizio di guida di una nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentire il passaggio sicuro delle navi nelle vie navigabili di ingresso e uscita dal porto o la sicurezza della navigazione all'interno del porto;
9. "diritti d'uso dell'infrastruttura portuale", un diritto riscosso a beneficio diretto o indiretto dell'ente di gestione del porto o dell'autorità competente per l'utilizzo delle strutture e dei servizi, incluse le vie navigabili che danno accesso a tali porti, nonché per l'accesso alla gestione passeggeri e merci, ma escluse le tariffe di locazione dei terreni e i diritti aventi effetti equivalenti;
10. "raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico", il ricevimento in qualsiasi struttura, fissa, galleggiante o mobile, in grado di ricevere i rifiuti prodotti dalla nave o i residui del carico, quale definito alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹;
11. "diritti per i servizi portuali", un diritto riscosso a beneficio di un prestatore di servizi portuali e versato dagli utenti del servizio pertinente;
12. "contratto di servizio portuale", un contratto formale e giuridicamente vincolante o altro atto di effetti equivalenti tra un prestatore di servizi portuali e un ente di gestione del porto o un'autorità competente, che abbia come oggetto la prestazione di uno o più servizi portuali di cui all'articolo 1, paragrafo 2, fatto salvo il metodo di designazione dei prestatori di servizi portuali;

¹⁹ Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

13. "prestatore di servizi portuali", qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca o desideri fornire, dietro remunerazione, una o più categorie dei servizi portuali di cui all'articolo 1, paragrafo 2;
14. "obbligo di servizio pubblico", un requisito definito o individuato al fine di garantire la prestazione dei servizi o attività portuali di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni;
15. "trasporto marittimo di corto raggio", il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa;
16. "porto marittimo", una zona di terra e di mare dotata di opere e attrezzature che le consentono, in via principale, di accogliere navi, effettuare operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, di imbarco e sbarco dei passeggeri e qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all'interno dell'area portuale;
17. "servizi di rimorchio", l'assistenza prestata alle navi a mezzo di un rimorchiatore per garantire un ingresso e un'uscita sicuri dal porto o la sicurezza della navigazione all'interno del porto, assistendo la nave nelle manovre necessarie a tal fine;
18. "via navigabile di accesso al porto", una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi, se tale via navigabile rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto .

CAPO II – ACCESSO AL MERCATO

Articolo 3

Libera prestazione dei servizi

1. La libera prestazione dei servizi nei porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento si applica ai prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione alle condizioni di cui al presente capo.
2. Le condizioni di accesso al mercato per gli impianti, le installazioni e le attrezzature del porto sono eque, ragionevoli e non discriminatorie.

Articolo 4

Requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali

1. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente può esigere dai prestatori di servizi portuali il rispetto di requisiti minimi per la fornitura dei corrispondenti servizi portuali.
2. Fatti salvi i requisiti generali che si applicano a tutti i fornitori di servizi in buona fede stabiliti nell'Unione, i requisiti minimi di cui al paragrafo 1 possono riferirsi esclusivamente a uno o più dei seguenti elementi:
 - a) le qualifiche professionali del prestatore di servizi portuali, il suo personale o le persone fisiche che gestiscono di fatto e in via continuativa le attività del prestatore di servizi portuali;
 - a bis) la capacità finanziaria del prestatore di servizi portuali;

- b) le attrezzature necessarie per garantire il pertinente servizio portuale in condizioni normali e di sicurezza e la capacità di mantenere tale attrezzatura nelle condizioni richieste;
- c) la conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell'accesso allo stesso, ai suoi impianti, attrezzature e persone;
- d) la conformità ai requisiti in materia ambientale a livello locale, nazionale, internazionale e dell'Unione;

d bis) la disponibilità del servizio portuale per tutti gli utenti;

d quater) la disponibilità del servizio senza interruzioni durante il giorno, la notte, la settimana e l'anno;

3. I requisiti minimi:

- a) sono trasparenti, obiettivi, non discriminatori, proporzionati e pertinenti alla categoria e natura del servizio portuale interessato;
- b) sono rispettati fino a che il diritto di prestare un servizio portuale giunge a scadenza;
- c) non sono utilizzati per introdurre ostacoli al mercato.

4. [...]
5. Nei casi di cui al paragrafo 1, i requisiti minimi di cui al paragrafo 2, e la procedura per la concessione del diritto di fornire servizi portuali a norma di tali requisiti, sono pubblicati dall'ente di gestione del porto o dall'autorità competente entro ...[•] o, nel caso di requisiti minimi applicabili dopo tale data, almeno tre mesi prima della data di applicabilità di tali requisiti. I prestatori di servizi portuali sono informati in anticipo di ogni modifica dei criteri e della procedura.

Articolo 5

Procedura per garantire la conformità ai requisiti minimi

1. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente assicura un trattamento trasparente, obiettivo, non discriminatorio e proporzionato dei prestatori di servizi portuali.
2. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente concede e rifiuta il diritto di fornire servizi portuali sulla base dei requisiti minimi istituiti in conformità all'articolo 4 entro un termine ragionevole, e in ogni caso non superiore a quattro mesi, dal ricevimento di una richiesta per la concessione di tale diritto e della documentazione necessaria.
3. [...]
- 3 bis. Qualsiasi limitazione alla durata del diritto di fornire un servizio portuale deve essere debitamente giustificata e conforme al paragrafo 1. Inoltre, il rifiuto eventuale deve essere giustificato in base ai requisiti minimi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.
- 3 ter. Qualsiasi estinzione del diritto di fornire un servizio portuale deve essere debitamente giustificata e conforme al paragrafo 1.

[•] GU: inserire la data: 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 6

Limitazioni al numero di prestatori di servizi portuali²⁰

1. In deroga all'articolo 3, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente può limitare il numero di prestatori di servizi portuali in relazione a un dato servizio per una o più delle seguenti ragioni:
 - a) la carenza o la destinazione ad altro scopo di terreni o spazi litorali, a condizione che tale limitazione sia conforme alle decisioni o ai piani definiti dall'ente di gestione del porto e, se del caso, da qualsiasi altra autorità pubblica competente conformemente alla legislazione nazionale;
 - b) l'assenza di limitazioni ostacola l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 8;
 - b bis) l'assenza di limitazioni determina una compensazione finanziaria per gli obblighi di servizio pubblico che è eccessivamente elevata²¹ per l'ente di gestione del porto o l'autorità competente, o per gli utenti del porto;
 - b ter) l'assenza di limitazioni ostacola l'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;
 - b quater) le caratteristiche del traffico non consentono a più prestatori di servizi portuali di operare in condizioni economicamente soddisfacenti nel porto;

²⁰ È aggiunto il considerando seguente: "La possibilità rimasta di imporre requisiti minimi e di limitare il numero di prestatori di servizi portuali non dovrebbe impedire agli Stati membri di assicurare una libertà incondizionata di prestare servizi nei loro porti."

²¹ È aggiunto il seguente considerando che spiega il concetto di compensazione finanziaria "eccessivamente elevata": "Dovrebbe essere consentita una limitazione del numero dei prestatori di servizi portuali se la compensazione finanziaria per l'obbligo di servizio pubblico determina un chiaro svantaggio per la competitività del porto per via dell'imposizione di diritti portuali sproporzionati necessari a coprire la compensazione finanziaria."

b quinquies) è stato stabilito, a norma dell'articolo 35 della direttiva 2014/25/UE, che un settore o sottosettore portuale, insieme ai suoi servizi portuali, in uno Stato membro svolge un'attività direttamente esposta alla concorrenza conformemente all'articolo 34 della suddetta direttiva. In tal caso non si applicano i paragrafi 2 e 3 del presente articolo.²²

Il presente paragrafo non preclude agli Stati membri la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico in caso di accesso illimitato ai servizi portuali.

2. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente pubblica eventuali proposte per l'applicazione del paragrafo 1 con almeno tre mesi di anticipo unitamente alle ragioni che la giustificano, dando a eventuali parti interessate l'opportunità di presentare osservazioni entro un lasso di tempo ragionevole.
 3. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente pubblica la decisione adottata.
 4. Se un ente di gestione del porto o l'autorità competente fornisce servizi portuali in proprio o mediante un organismo da esso giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, gli Stati membri adottano le misure necessarie per evitare conflitti di interesse. In assenza di tali misure, il numero di prestatori non può essere inferiore a due, a meno che una delle ragioni elencate al paragrafo 1 giustifichi la limitazione ad un unico prestatore.²³
- 4 bis. Gli Stati membri possono decidere che i loro porti della rete globale che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 1315/2013 possano limitare il numero di prestatori di servizi per un determinato servizio portuale. In tal caso, i paragrafi da 1 bis a 7 dell'articolo 7 del presente regolamento non si applicano e gli Stati membri ne informano la Commissione.

²² Riserva: COM chiede certezza giuridica e la precisazione che la concorrenza riguarda i servizi portuali e i mercati l'accesso ai quali non è limitato ai sensi della direttiva 2014/25/UE.

²³ È aggiunto il seguente considerando connesso all'articolo 6, paragrafo 4: "Se un ente di gestione del porto o l'autorità competente fornisce servizi portuali in proprio o mediante un organismo da esso giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, è opportuno adottare misure per evitare conflitti di interesse e per garantire un accesso equo e trasparente ai mercati per i servizi portuali se il numero di prestatori di servizi portuali è limitato. Tali misure possono comprendere, tra l'altro, l'affidamento dell'adozione della decisione che limita il numero di prestatori di servizi portuali a un'autorità nazionale pertinente che sia indipendente dall'ente di gestione del porto o dall'autorità competente."

Articolo 7

Procedura per scegliere i prestatori di servizi portuali in caso di limitazione del loro numero

1. In caso di limitazione del numero di prestatori di un servizio portuale in conformità all'articolo 6, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente segue una procedura per scegliere i prestatori di servizi portuali aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente.

1 bis. La procedura soddisfa le seguenti condizioni:

- a) un bando di gara per un contratto di servizio portuale, contenente almeno le informazioni relative al servizio portuale oggetto di prestazione, i criteri di aggiudicazione, indicazioni su come accedere al documento pertinente e l'indirizzo e il termine per la presentazione delle offerte, è pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea;
- b) il termine minimo per la ricezione delle offerte è di 30 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione del bando;
- c) tutti i requisiti tecnici e funzionali sono comunicati alle parti interessate;
- d) i criteri di aggiudicazione non attribuiscono una incondizionata libertà di scelta all'ente di gestione del porto o all'autorità competente;
- e) la durata del contratto di servizio portuale è limitata sulla base della natura, dello scopo e degli investimenti necessari per il servizio cui si riferisce il contratto.

2. [...]

3. [...]

4. [...]

5. Ai fini del presente regolamento, una modifica sostanziale delle disposizioni di un contratto di servizio portuale in corso di validità è considerata la conclusione un nuovo contratto di servizio portuale e richiede di applicare nuovamente la procedura di cui al paragrafo 1.

Sono ivi compresi i casi in cui la modifica muta sostanzialmente la natura del contratto rispetto a quello inizialmente concluso, anche quando l'ambito di applicazione del contratto di servizio portuale è notevolmente esteso.

6. I paragrafi 1, 1 bis e 5 del presente articolo non si applicano nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b quinquies), e all'articolo 9.
7. Il presente regolamento si applica fatta salva la direttiva 2014/23/UE, la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴ e la direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵.

Articolo 8²⁶

Obblighi di servizio pubblico

1. Gli Stati membri possono decidere di imporre obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali al fine di garantire uno o più dei seguenti elementi:
- a) la disponibilità del servizio senza interruzioni durante il giorno, la notte, la settimana e l'anno;

²⁴ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 243).

²⁵ Direttiva 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sugli appalti pubblici e che abroga la direttiva 2004/18/CE (GU L 94 del 28.3.2014, pag. 65).

²⁶ È aggiunto il considerando seguente: "Fermo restando che gli obblighi di servizio pubblico sono definiti e designati dalle autorità nazionali, un obbligo generale stabilito dalla legislazione nazionale o europea per un porto di accettare qualsiasi nave fisicamente in grado di entrare e di ormeggiare senza discriminazione né ostacolo non dovrebbe essere inteso come un obbligo di servizio pubblico ai sensi del presente regolamento."

- b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti;
 - c) l'accessibilità economica del servizio;
 - c bis) la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;
 - c ter) la coesione territoriale.
2. Gli obblighi di cui al paragrafo 1 sono chiaramente definiti, trasparenti, non discriminatori, verificabili e garantiscono parità di accesso a tutti i prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione.
 3. Gli Stati membri possono concedere il diritto di imporre obblighi di servizio pubblico a un ente di gestione del porto o a un'autorità competente.
 4. [...]
 5. Se uno Stato membro decide di imporre obblighi di servizio pubblico, per lo stesso servizio, in tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento, notifica tali obblighi alla Commissione.
 6. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'autorità designata a norma del paragrafo 3 può adottare misure di emergenza. Le misure di emergenza possono assumere la forma di un'aggiudicazione diretta per assegnare il servizio a un altro prestatore per un periodo della durata massima di due anni, durante il quale detta autorità avvia una procedura per la selezione di un nuovo prestatore di servizi portuali in conformità all'articolo 7 o applica l'articolo 9.

Articolo 9
Operatore interno

1. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente può decidere di prestare un servizio portuale in proprio o attraverso un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un controllo analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna.
2. Si considera che l'ente di gestione del porto o l'autorità competente esercita il controllo di un organismo giuridicamente distinto analogo a quello che esercita sulla propria struttura interna soltanto se ha un'influenza decisiva sugli obiettivi strategici e le decisioni significative dell'organismo giuridicamente distinto.
3. Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, ad eccezione della lettera b quinquies), l'operatore interno si limita a fornire il servizio portuale che gli è stato assegnato esclusivamente nel porto o nei porti per i quali gli è stata assegnata la fornitura del servizio portuale.
4. [...]
5. [...]

Articolo 10

Mantenimento dei diritti dei lavoratori²⁷

1. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri.
2. Fatte salve le legislazioni nazionali e dell'Unione che prevedono accordi collettivi tra le parti sociali, gli enti di gestione dei porti o l'autorità competente possono esigere che il prestatore di servizi portuali designato, nominato in conformità alla procedura di cui all'articolo 7, qualora tale prestatore sia differente dal prestatore di servizi portuali uscente, conceda al personale impiegato dal prestatore di servizi portuali uscente gli stessi diritti che tale personale avrebbe potuto rivendicare in caso di un trasferimento a norma della direttiva 2001/23/CE.
3. Se l'ente di gestione del porto o le autorità competenti esigono dai prestatori di servizi portuali il rispetto di determinati standard sociali per quanto riguarda la fornitura dei pertinenti servizi portuali, i documenti di gara e i contratti dei servizi portuali elencano il personale interessato e forniscono informazioni trasparenti sui diritti e le condizioni contrattuali in base ai quali i lavoratori sono legati ai servizi portuali.

²⁷ È aggiunto il considerando seguente: "Sebbene il presente regolamento preveda che l'ente di gestione del porto o l'autorità competente possa esigere che i diritti di cui alla direttiva 2001/23/CE siano concessi al personale impiegato dal prestatore uscente, tali diritti dovrebbero rimanere facoltativi e non è imposto alcun obbligo agli Stati membri in relazione a tali casi."

Articolo 11

Esenzioni

Il presente capo e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 non si applicano ai servizi di movimentazione merci e ai servizi passeggeri.²⁸

Articolo 11 bis

Deroghe nazionali

Gli Stati membri possono decidere di non applicare il presente capo e le disposizioni transitorie dell'articolo 24 al pilotaggio²⁹.

²⁸ ES ha una forte riserva sul fatto che i più importanti servizi portuali (servizi di movimentazione merci e servizi passeggeri) sono esclusi dalle norme di accesso al mercato. La presidenza attira l'attenzione sulle modifiche proposte al considerando 20.

²⁹ Riserva: ES, FI, COM. LT preferirebbe che il pilotaggio fosse completamente escluso dall'ambito di applicazione del regolamento. COM desidera essere informata di eventuali decisioni di non applicare il regolamento e delle relative giustificazioni.

CAPO III – Trasparenza finanziaria e autonomia

Articolo 12

Trasparenza delle relazioni finanziarie

1. Le relazioni finanziarie tra autorità pubbliche ed enti di gestione dei porti, o altri enti che forniscono servizi portuali per loro conto, che ricevono finanziamenti pubblici sono indicate in modo trasparente nel sistema di contabilità al fine di evidenziare in modo chiaro i seguenti elementi:
 - a) le assegnazioni di risorse pubbliche operate dalle autorità pubbliche direttamente agli enti di gestione dei porti interessati;
 - b) le assegnazioni di risorse pubbliche da parte di autorità pubbliche per il tramite di imprese pubbliche o istituzioni finanziarie pubbliche; e
 - c) l'utilizzo per il quale i fondi pubblici sono stati assegnati.

2. Se l'ente di gestione del porto che riceve finanziamenti pubblici fornisce in proprio servizi portuali o di dragaggio³⁰ all'interno dell'area portuale che rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto o altro ente fornisce, per conto dello stesso, servizi portuali o di dragaggio all'interno dell'area portuale che rientra nella competenza giuridica dell'ente di gestione del porto, esso mantiene la contabilità relativa a tali servizi portuali o di dragaggio finanziati con fondi pubblici separata dalla contabilità relativa alle sue altre attività in modo che:
 - a) tutti i costi e i ricavi siano correttamente imputati o attribuiti sulla base di principi di contabilità dei costi applicati in modo coerente e obiettivamente giustificati; e
 - b) i principi di contabilità dei costi secondo i quali vengono tenuti conti separati siano chiaramente definiti.

³⁰ EE, ES, FI, NL e COM ritengono che debba essere aggiunto il dragaggio nel paragrafo 1. LT ha una forte preferenza per l'esclusione completa del dragaggio dall'ambito di applicazione.

3. I fondi pubblici di cui al paragrafo 1 includono il capitale azionario o di fondi assimilabili al capitale sociale, le sovvenzioni non rimborsabili o rimborsabili solo a certe condizioni, l'erogazione di prestiti, compresi scoperti e anticipi su apporti di capitale, le garanzie fornite all'ente di gestione del porto da autorità pubbliche, la concessione di benefici finanziari sotto forma di non percezione dei benefici o di non restituzione dei crediti o qualsiasi altra forma di sostegno finanziario pubblico.
4. L'ente di gestione del porto o altro ente che fornisce servizi portuali per conto dello stesso conserva le informazioni relative alle relazioni finanziarie di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.
5. Su richiesta, l'ente di gestione del porto o altro ente che fornisce servizi portuali per conto dello stesso mette a disposizione dell'autorità nazionale pertinente le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 nonché eventuali informazioni supplementari che essi ritengano necessarie al fine di completare una valutazione organica dei dati trasmessi e di verificare la conformità al presente regolamento, in linea con le norme in materia di concorrenza³¹. Su richiesta, l'autorità nazionale mette a disposizione della Commissione tali informazioni. Le informazioni in parola sono comunicate entro tre mesi dalla data della richiesta.
6. Gli enti di gestione dei porti, o altre entità che forniscano servizi portuali per conto degli stessi, che non abbiano ricevuto finanziamenti pubblici in precedenti esercizi finanziari, ma che inizino a beneficiare di tali fondi, applicano i paragrafi 1 e 2 a decorrere dall'anno successivo a quello in cui è avvenuto il trasferimento di fondi pubblici.

³¹ È aggiunto il considerando seguente sugli aiuti di Stato: "L'istituzione di un quadro chiaro, di disposizioni trasparenti, eque e non discriminatorie relative al finanziamento e alla tariffazione delle infrastrutture e dei servizi portuali svolge un ruolo fondamentale nel garantire che le politiche nazionali in materia di porti, nonché la strategia commerciale dei singoli porti, rispettino pienamente le norme in materia di concorrenza. In particolare, la trasparenza dei rapporti finanziari consentirà un controllo equo ed efficace in materia di aiuti di Stato, prevenendo di conseguenza le distorsioni del mercato. A tal fine, come affermato nelle conclusioni del Consiglio del 5 giugno 2014, si chiede alla Commissione di adottare orientamenti in materia di aiuti di Stato ai porti marittimi al fine di garantire una concorrenza leale e un quadro normativo stabile per gli investimenti nel settore portuale."

7. I fondi pubblici erogati come corrispettivo per gli obblighi di servizio pubblico sono indicati a parte nella contabilità pertinente e non possono essere trasferiti a nessun altro settore o attività economica.

32

Articolo 13

Diritti per i servizi portuali³³

1. Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettere b) e b bis), anche per quanto concerne il pilotaggio³⁴, i diritti sono fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e sono proporzionali al costo del servizio fornito.
2. Il pagamento dei diritti per i servizi portuali può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti d'uso delle infrastrutture portuali. In questo caso il prestatore di servizi portuali e, se del caso, l'ente di gestione del porto provvedono affinché l'importo relativo ai diritti per i servizi portuali sia chiaramente identificabile dall'utente di tali servizi.
3. Su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'autorità nazionale competente tutte le informazioni pertinenti sugli elementi utilizzati come base per determinare la struttura e il livello dei diritti dei servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1 del presente articolo.

³² FR, sostenuta da EL, HR, UK: riserva sulla soppressione del seguente paragrafo: "7 bis. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 2 ai loro porti della rete globale che non soddisfano i criteri di cui all'articolo 20, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 1315/2013 in caso di oneri amministrativi sproporzionati. In tal caso gli Stati membri ne informano la Commissione."

³³ La presidenza propone di inserire il seguente considerando: "**Fatte salve le norme dell'UE in materia di concorrenza, il presente regolamento non dovrebbe interferire con il diritto degli Stati membri, se del caso, di regolamentare i diritti al fine di evitare la tariffazione eccessiva dei servizi portuali, nei casi in cui la situazione del mercato dei servizi portuali sia tale da non consentire il conseguimento di una concorrenza effettiva.**"

³⁴ COM propone la sostituzione di "anche per quanto concerne il pilotaggio" con "e nei casi di cui all'articolo 11 bis". Sostegno di BE, DK, FI, IE, NL e PT.

Articolo 14

Diritti d'uso delle infrastrutture portuali

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano riscossi i diritti d'uso delle infrastrutture portuali. Ciò non impedisce ai prestatori di servizi portuali, che utilizzano le infrastrutture del porto, di riscuotere diritti per i servizi portuali.
2. Il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti per i servizi portuali. In questo caso l'ente di gestione del porto provvede affinché l'importo relativo ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sia chiaramente identificabile dall'utente dell'infrastruttura portuale.
3. Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono stabiliti in base alla politica portuale nazionale e/o alla strategia commerciale e al piano di investimento del singolo porto commerciale e rispettano le norme in materia di concorrenza, se del caso.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono variare in conformità alla strategia economica e alla politica di pianificazione territoriale del porto, **relative tra l'altro a talune categorie di utenti**, o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo di corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica e di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri per operare tale variazione sono pertinenti, trasparenti, obiettivi e non discriminatori^{35 36}. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono anche variare in conformità alle pratiche commerciali [...].³⁷
5. [...]³⁸
6. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente garantisce che gli utenti del porto e i rappresentanti o le associazioni degli utenti del porto siano informati in merito alla natura e al livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente assicura che gli utenti dell'infrastruttura portuale siano informati di eventuali modifiche della natura e del livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, con almeno due mesi di anticipo.
7. Su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione delle autorità nazionali competenti le informazioni di cui ai paragrafi 4 e 6. Su richiesta, l'autorità nazionale mette a disposizione della Commissione tali informazioni.

³⁵ EL propone di sopprimere questa frase.

³⁶ È aggiunto il considerando seguente: "La variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può determinare che le tariffe siano fissate pari a zero per alcune categorie di utenti, a seconda della politica nazionale in materia di porti, della strategia economica del porto, della sua politica di pianificazione territoriale o delle sue pratiche commerciali. Tali categorie di utenti potrebbero comprendere, tra gli altri, navi-ospedale, imbarcazioni impegnate in missioni scientifiche, culturali o umanitarie, rimorchiatori e strutture galleggianti di servizio del porto."

³⁷ È aggiunto il considerando seguente: "Il presente regolamento non dovrebbe interferire con i diritti, se del caso, dei porti e dei loro clienti di convenire sconti di natura commerciale confidenziale. Il presente regolamento non è inteso a imporre la divulgazione al pubblico o a terzi di tali sconti. Tuttavia, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbe almeno pubblicare i diritti standard al lordo di eventuali differenziazioni di prezzo."

³⁸ È aggiunto il considerando seguente: "La Commissione dovrebbe elaborare, in cooperazione con gli Stati membri, orientamenti su criteri di classificazione comune delle imbarcazioni a fini di tariffazione ambientale volontaria, tenendo conto delle norme convenute a livello internazionale." Riserva su questo considerando: EL.

CAPO IV – Disposizioni generali e finali

Articolo 15

Consultazione degli utenti del porto e degli altri soggetti interessati

1. Fatta salva la competenza sulle materie di cui ai punti da -a) a c bis), l'ente di gestione del porto consulta ove opportuno i rappresentanti degli utenti del porto, i prestatori di servizi portuali e gli altri soggetti interessati almeno sui punti seguenti:
 - a) la politica di tariffazione;
 - a) [...]
 - b) le misure per migliorare i collegamenti con l'entroterra e, se del caso, le misure per sviluppare e migliorare l'efficienza dei collegamenti per ferrovia e vie navigabili interne;
 - c) l'efficienza delle procedure amministrative nel porto e, se del caso, le eventuali misure necessarie per una loro semplificazione, nonché l'adeguato coordinamento dei servizi portuali nell'area del porto;
 - c bis) questioni ambientali.
2. [...]

Articolo 16

[...]

1. [...]
 - a) [...]
 - b) [...]
 - c) [...]

Articolo 17
Gestione dei reclami

1. Gli Stati membri provvedono affinché sia in vigore un meccanismo efficace per gestire i reclami derivanti dall'applicazione del presente regolamento per tutti i porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento sul territorio di ciascuno Stato membro.
2. La gestione dei reclami è effettuata in modo da escludere i conflitti di interesse ed essere indipendente sul piano funzionale dagli enti di gestione del porto o dai prestatori di servizi portuali. Gli Stati membri garantiscono che sussista un'effettiva separazione funzionale tra la gestione dei reclami, da un lato, e la proprietà e la gestione di porti, la fornitura di servizi portuali e l'utilizzo del porto, dall'altro. La gestione dei reclami è imparziale e trasparente e rispetta debitamente il principio della libertà d'impresa.
3. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti del porto e le altre parti interessate siano informati su dove e come presentare un reclamo, compresa l'indicazione delle autorità responsabili per la gestione dei reclami e delle pertinenti autorità nazionali di cui all'articolo 12, paragrafo 5, all'articolo 13, paragrafo 3, e all'articolo 14, paragrafo 7.
4. [...]
5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]

9. Gli Stati membri informano la Commissione del meccanismo di gestione dei reclami e indicano le autorità di cui al paragrafo 3 entro il ...* e, successivamente, ogni eventuale modifica degli stessi. La Commissione pubblica e aggiorna tali informazioni sul suo sito web.

Articolo 18

Cooperazione tra gli Stati membri

1. Al fine di facilitare un'applicazione uniforme del presente regolamento, gli Stati membri si scambiano, se e quando opportuno, informazioni generali in merito alle attività di cui all'articolo 17 e la Commissione può partecipare a tale cooperazione e la sostiene.
2. Gli Stati membri cooperano per fornirsi assistenza reciproca nelle attività necessarie per gestire i reclami transfrontalieri.
3. [...]
4. [...]
5. [...]

Articolo 19

Ricorsi

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso, presso un organo di appello indipendente dalle parti in causa, contro decisioni o singole misure adottate a norma del presente regolamento dall'autorità nazionale competente. L'organo di appello può essere un tribunale.
2. Le decisioni degli organi di appello, di cui al paragrafo 1, che non siano organi giurisdizionali, sono motivate per iscritto. Le decisioni di tale organo sono soggette al riesame da parte di un tribunale nazionale.

* GU: inserire la data: 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 20

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni delle disposizioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative disposizioni alla Commissione entro il ...* e provvedono a dare immediata notifica delle modificazioni successive.

Articolo 21

[...]

1. [...]
2. [...]
3. [...]
4. [...]
5. [...]

* GU: inserire la data: 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Articolo 22

[...]

1. [...]
2. [...]

Articolo 23

Relazioni

Entro ...* la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e gli effetti del regolamento corredata, se del caso, di proposte pertinenti.

Articolo 24

Misure transitorie

1. I contratti di servizio portuale e atti di effetti equivalenti conclusi prima del ...* e che sono limitati nel tempo mantengono la loro validità fino alla scadenza.
2. I contratti di servizio portuale e atti di effetti equivalenti conclusi prima del ...* che non sono limitati nel tempo o hanno effetti equivalenti devono essere allineati al presente regolamento entro il 1° luglio 2025.

* GU: inserire la data: 72 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

* GU: inserire la data: data di adozione del presente regolamento.

* GU: inserire la data: data di adozione del presente regolamento.

Articolo 25
Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Si applica a partire dal ...*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

* GU: inserire la data: 24 mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.