

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2017/352 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 15 febbraio 2017

che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di 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 europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La completa integrazione dei porti in catene di trasporto e logistiche 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 all'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) I porti contribuiscono alla competitività a lungo termine delle industrie europee nei mercati mondiali, fornendo al tempo stesso valore aggiunto e occupazione in tutte le regioni costiere dell'Unione. Per affrontare le sfide che si pongono dinanzi al settore dei trasporti marittimi e migliorare l'efficacia e la sostenibilità delle catene di trasporto e logistiche, è essenziale che le azioni di semplificazione amministrativa delineate nella comunicazione della Commissione del 23 maggio 2013 intitolata «Porti: un motore per la crescita» siano attuate congiuntamente al presente regolamento.
- (3) Nella comunicazione del 3 ottobre 2012 intitolata «Atto per il mercato unico II — Insieme per una nuova crescita» 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, nonché agli interventi di semplificazione amministrativa nei porti, e della revisione delle restrizioni alla fornitura di servizi portuali.

⁽¹⁾ GU C 327 del 12.11.2013, pag. 111.

⁽²⁾ GU C 114 del 15.4.2014, pag. 57.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 14 dicembre 2016 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 23 gennaio 2017.

- (4) Facilitando l'accesso al mercato dei servizi portuali 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, contribuendo di conseguenza a ridurre i costi per gli utenti dei trasporti e a promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e una migliore integrazione del trasporto marittimo con quello ferroviario, stradale e per vie navigabili interne.
- (5) La semplificazione delle procedure doganali può apportare consistenti vantaggi economici per i porti marittimi in termini di competitività. Al fine di promuovere eque condizioni di concorrenza e ridurre le formalità doganali, è importante che le autorità competenti degli Stati membri adottino un approccio idoneo ed efficace basato sui rischi. In tale contesto, è necessario che la Commissione esamini la necessità di adottare misure adeguate per ridurre le formalità di dichiarazione nei porti marittimi e contrastare la concorrenza sleale.
- (6) La definizione di un quadro chiaro di disposizioni trasparenti, eque e non discriminatorie relative al finanziamento e alla tariffazione dell'infrastruttura e dei servizi portuali è fondamentale per garantire che la strategia commerciale e i piani di investimento dei porti e, se del caso, le politiche nazionali generali in materia di porti rispettino pienamente le norme in materia di concorrenza. In particolare, la trasparenza delle relazioni finanziarie consente un controllo equo ed efficace degli aiuti di Stato, prevenendo in tal modo le distorsioni del mercato. In questa prospettiva, le conclusioni del Consiglio del 5 giugno 2014 chiedono alla Commissione di esplorare orientamenti in materia di aiuti di Stato relativi ai porti marittimi al fine di garantire una concorrenza leale e un quadro normativo stabile per gli investimenti nel settore portuale.
- (7) La stragrande maggioranza del traffico marittimo dell'Unione transita per i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto istituita dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾. Al fine di conseguire l'obiettivo del presente regolamento in modo proporzionato senza imporre oneri non necessari agli altri porti, è opportuno che il presente regolamento si applichi ai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, ciascuno dei quali svolge un ruolo significativo nel sistema europeo dei trasporti, o perché gestisce più dello 0,1 % del totale delle merci UE o del traffico passeggeri, o perché migliora l'accessibilità regionale delle zone insulari o periferiche. È tuttavia opportuno che il presente regolamento lasci agli Stati membri la possibilità di decidere se applicarlo o meno ai porti marittimi della rete globale situati nelle regioni ultraperiferiche. Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la possibilità di introdurre deroghe onde evitare oneri amministrativi sproporzionati per i porti marittimi della rete globale il cui traffico merci annuale non giustifica l'applicazione integrale del presente regolamento.
- (8) 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.
- (9) Il presente regolamento dovrebbe lasciare del tutto impregiudicato il regime di proprietà esistente negli Stati membri applicabile ai porti marittimi e consentire strutture portuali diverse negli Stati membri.
- (10) Il presente regolamento non impone un modello specifico di gestione dei porti marittimi e non incide in alcun modo sulla competenza degli Stati membri a fornire, nel rispetto del diritto dell'Unione, servizi non economici di interesse generale. Sono possibili vari modelli di gestione dei porti, a condizione che il quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e le norme comuni in materia di trasparenza finanziaria di cui al presente regolamento siano rispettati.
- (11) Conformemente ai principi generali enunciati nei trattati, i prestatori di servizi portuali dovrebbero essere liberi di fornire i loro servizi nei porti marittimi contemplati dal presente regolamento. Dovrebbe tuttavia essere possibile imporre determinate condizioni all'esercizio di tale libertà.
- (12) Il presente regolamento non dovrebbe imporre limitazioni all'ente di gestione del porto, o all'autorità competente, nel predisporre il proprio sistema di tariffazione, purché i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale pagati dagli operatori di navi o dai proprietari dei carichi siano trasparenti, in particolare, chiaramente identificabili e non discriminatori, e contribuiscano alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura e degli impianti di servizio e alla prestazione dei servizi necessari a compiere o facilitare le operazioni di trasporto all'interno dell'area portuale e nelle vie navigabili che danno accesso ai porti rientranti nella competenza dell'ente di gestione del porto.

⁽¹⁾ 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).

- (13) Nell'interesse di una gestione dei porti efficiente, sicura e corretta sul piano ambientale, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbero avere la facoltà di imporre ai prestatori di servizi portuali di essere in grado di dimostrare di essere in possesso dei requisiti minimi necessari per garantire la fornitura dei servizi in modo adeguato. Tali requisiti minimi dovrebbero essere limitati a una serie di condizioni chiaramente definite ed essere trasparenti, obiettivi, non discriminatori, proporzionati e pertinenti ai fini della fornitura di servizi portuali. Conformemente agli obiettivi generali del presente regolamento, i requisiti minimi dovrebbero contribuire a un elevato livello di qualità dei servizi portuali e non dovrebbero introdurre ostacoli al mercato.
- (14) È importante che tutti i prestatori di servizi portuali, su richiesta dell'ente di gestione del porto, siano in grado di dimostrare la propria capacità di erogare servizi a un numero minimo di navi, mettendo a disposizione il personale e le attrezzature necessari. Essi dovrebbero applicare le disposizioni e norme pertinenti, compresi la vigente legislazione sul lavoro, i contratti collettivi applicabili e i requisiti di qualità del porto interessato.
- (15) Nel decidere se un prestatore di servizi portuali soddisfi i requisiti di onorabilità, l'autorità competente, o l'ente di gestione del porto, dovrebbe valutare se sussistono validi motivi di dubitare dell'affidabilità del prestatore di servizi portuali, quali condanne o sanzioni per gravi reati o gravi violazioni del diritto dell'Unione e nazionale applicabile.
- (16) Gli Stati membri dovrebbero poter esigere il rispetto degli obblighi in materia di legislazione sociale e del lavoro per il funzionamento dei servizi portuali nei porti interessati.
- (17) Prima di decidere di imporre un requisito di bandiera alle navi prevalentemente utilizzate per operazioni di rimorchio od ormeggio, gli Stati membri dovrebbero informarne la Commissione. Tale decisione dovrebbe essere non discriminatoria, dovrebbe essere basata su motivi trasparenti e oggettivi e non dovrebbe introdurre ostacoli sproporzionati al mercato.
- (18) Quando è richiesta la conformità a requisiti minimi, la procedura per concedere il diritto di fornire servizi portuali dovrebbe essere trasparente, obiettiva, non discriminatoria e proporzionata e dovrebbe consentire ai prestatori di servizi portuali di iniziare la fornitura di tali servizi nei tempi previsti.
- (19) Poiché i porti si trovano all'interno di aree geografiche limitate, in alcuni casi il numero dei prestatori di servizi portuali potrebbe essere soggetto a limitazioni legate alla scarsità di spazi portuali, alle caratteristiche dell'infrastruttura portuale o alla natura del traffico portuale, o all'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali.
- (20) Qualsiasi limitazione al numero di prestatori di servizi portuali dovrebbe essere giustificata da motivi chiari e oggettivi e non dovrebbe introdurre ostacoli sproporzionati al mercato.
- (21) L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, dovrebbe pubblicare la sua intenzione di condurre una procedura di selezione per la prestazione di un servizio portuale, anche su Internet e, se del caso, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Tale pubblicazione dovrebbe contenere informazioni sulla procedura di selezione, sui termini per la presentazione delle offerte, sui criteri di aggiudicazione pertinenti nonché su come accedere ai documenti necessari per la preparazione della domanda.
- (22) Al fine di garantire trasparenza e parità di trattamento, le modifiche apportate alle disposizioni di un contratto durante il periodo della sua validità dovrebbero essere considerate alla stregua di una nuova aggiudicazione di contratto quando mutano sostanzialmente la natura del contratto rispetto a quello inizialmente concluso e sono, di conseguenza, atte a dimostrare la volontà delle parti di rinegoziare i termini essenziali di tale contratto.
- (23) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicato il diritto degli Stati membri di imporre obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali.
- (24) L'Unione ha una grande varietà di porti marittimi con diversi modelli di organizzazione dei servizi portuali. Di conseguenza, non sarebbe opportuno imporre un modello unico. L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbero essere in grado di limitare il numero di prestatori di un dato servizio portuale, ove giustificato per uno o più motivi.

- (25) L'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ prevede che gli appalti intesi a consentire taluni tipi di attività non siano soggetti alla direttiva se lo Stato membro o gli enti aggiudicatori possono dimostrare che, nello Stato membro in cui è esercitata l'attività, questa è direttamente esposta alla concorrenza in mercati liberamente accessibili. La procedura per stabilire se questo sia il caso dovrebbe essere quella di cui all'articolo 35 della direttiva 2014/25/UE. Pertanto, se da detta procedura risulta che un settore o sottosettore portuale, insieme ai suoi servizi portuali, è direttamente esposto alla concorrenza, è opportuno che questo non sia soggetto alle norme in materia di restrizioni all'accesso al mercato a norma del presente regolamento.
- (26) A eccezione delle circostanze in cui si applica una deroga di mercato concorrenziale, l'eventuale intenzione di limitare il numero dei prestatori di servizi portuali dovrebbe essere pubblicata in anticipo da parte dell'ente di gestione del porto o dell'autorità competente ed essere pienamente giustificata, al fine di dare alle parti interessate l'opportunità di formulare le loro osservazioni.
- (27) Se l'ente di gestione del porto o l'autorità competente forniscono servizi portuali in proprio o mediante un organismo giuridicamente distinto e controllato direttamente o indirettamente, è opportuno adottare misure per evitare conflitti di interesse e per garantire l'accesso equo e trasparente ai mercati per i servizi portuali se il numero di prestatori di servizi portuali è limitato. Tali misure potrebbero, tra l'altro, assumere la forma di un 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.
- (28) La possibilità di imporre requisiti minimi e di limitare il numero di prestatori di servizi portuali di cui gli Stati membri continuano a usufruire non dovrebbe impedire a questi ultimi di assicurare una libertà incondizionata di prestare servizi nei loro porti.
- (29) La procedura di selezione dei prestatori di servizi portuali e i relativi risultati dovrebbero essere resi pubblici ed essere non discriminatori, trasparenti e aperti a tutte le parti interessate.
- (30) Le sole giustificazioni per il ricorso agli obblighi di servizio pubblico che comportano una limitazione del numero di prestatori di servizi portuali dovrebbero essere 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, la loro accessibilità economica a una determinata categoria di utenti, la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali e la coesione territoriale.
- (31) Fermo restando che gli obblighi di servizio pubblico sono stabiliti e imposti dalle autorità nazionali, un obbligo generale stabilito dalla legislazione dell'Unione o nazionale 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.
- (32) Il presente regolamento non dovrebbe precludere alle autorità competenti di garantire una compensazione per le azioni effettuate in esecuzione degli obblighi di servizio pubblico, a condizione che tale compensazione sia compatibile con la normativa applicabile in materia di aiuti di Stato. Quando gli obblighi di servizio pubblico si configurano come servizi di interesse economico generale è necessario assicurarne la conformità con la decisione 2012/21/UE della Commissione ⁽²⁾, con il regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione ⁽³⁾, nonché è necessario assicurare l'osservanza della comunicazione della Commissione dell'11 gennaio 2012 intitolata «Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico».
- (33) Se vi sono più prestatori di servizi portuali, l'ente di gestione del porto o l'autorità competente non dovrebbero operare discriminazioni tra prestatori di servizi portuali e, in particolare, non a favore di un'impresa o organismo nei quali detengono un interesse.

⁽¹⁾ Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto 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).

⁽²⁾ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni 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 generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

⁽³⁾ 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 a imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GU L 114 del 26.4.2012, pag. 8).

- (34) L'ente di gestione del porto o l'autorità competente dovrebbero poter decidere se assicurare essi stessi i servizi portuali o se affidare la fornitura di tali servizi a un operatore interno. Se esiste una limitazione del numero di prestatori di servizi portuali, la fornitura di servizi portuali da parte di operatori interni dovrebbe essere limitata esclusivamente al porto o ai porti per i quali tali operatori sono stati designati, tranne quando si applica una deroga di mercato concorrenziale.
- (35) Gli Stati membri dovrebbero conservare 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. È opportuno chiarire che, nei casi in cui non si applica la direttiva 2001/23/CE del Consiglio ⁽¹⁾, ove la conclusione di un contratto di servizio portuale comporti il cambiamento del prestatore di servizi portuali, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, dovrebbe comunque poter esigere che i diritti e gli obblighi del prestatore di servizi portuali uscente derivanti da un contratto di lavoro, o da un rapporto di lavoro, esistenti alla data del cambiamento siano trasferiti verso il nuovo prestatore di servizi portuali.
- (36) Ogni qual volta le misure previste dal presente regolamento comportano il trattamento dei dati personali, tale trattamento dovrebbe essere effettuato nel rispetto del diritto dell'Unione applicabile e, in particolare, del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (37) In un settore complesso e competitivo come quello dei servizi portuali, la formazione iniziale e periodica del personale è essenziale per garantire la qualità dei servizi e tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali. Gli Stati membri dovrebbero pertanto provvedere affinché i prestatori di servizi portuali offrano una formazione adeguata ai propri dipendenti.
- (38) In molti porti l'accesso al mercato per i prestatori di servizi di movimentazione merci e ai servizi passeggeri è garantito mediante appalti pubblici. 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, sebbene il capo II del presente regolamento non dovrebbe applicarsi alla prestazione di servizi di movimentazione merci e servizi passeggeri, gli Stati membri dovrebbero poter decidere liberamente se applicare le disposizioni del capo II ai due servizi in parola o 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 di cui alla giurisprudenza della Corte di giustizia.
- (39) A norma della risoluzione A.960 dell'Organizzazione marittima internazionale, ogni settore di pilotaggio richiede esperienze e conoscenze locali altamente specializzate da parte del pilota. Inoltre, il pilotaggio è di norma obbligatorio e spesso organizzato o fornito dagli stessi Stati membri. La direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ affida altresì ai piloti un ruolo di segnalazione alle autorità competenti di anomalie apparenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza della navigazione o rappresentare una minaccia o danneggiare l'ambiente marino. Inoltre, se le condizioni di sicurezza lo consentono, è importante che tutti gli Stati membri incoraggino l'uso di certificati di esenzione dal pilotaggio, o meccanismi equivalenti, in modo da migliorare l'efficienza nei porti e, in particolare, stimolare il trasporto marittimo a corto raggio. Al fine di evitare potenziali conflitti di interesse tra funzioni di pubblico interesse e considerazioni d'ordine commerciale, è opportuno che il capo II del presente regolamento non si applichi al pilotaggio. Gli Stati membri dovrebbero nondimeno poter decidere liberamente se applicare il capo II al pilotaggio. Se decidono di farlo, la Commissione dovrebbe esserne opportunamente informata al fine di garantire la diffusione delle informazioni pertinenti.
- (40) Fatte salve le norme dell'Unione in materia di concorrenza, il presente regolamento non dovrebbe interferire con il diritto degli Stati membri, ove applicabile, 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽³⁾ Direttiva 2009/16/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo (GU L 131 del 28.5.2009, pag. 57).

- (41) È opportuno che le relazioni finanziarie tra porti marittimi beneficiari di 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. A tale riguardo è opportuno che il presente regolamento estenda ad altre categorie di destinatari i principi di trasparenza delle relazioni finanziarie di cui alla direttiva 2006/111/CE ⁽¹⁾ della Commissione, fatto salvo il campo di applicazione di tale direttiva.
- (42) Le norme sulla trasparenza delle relazioni finanziarie devono essere introdotte nel presente regolamento per impedire la concorrenza sleale tra i porti dell'Unione, in particolare poiché i porti nella rete transeuropea di trasporto sono ammissibili a beneficiare di finanziamenti dell'Unione tramite il meccanismo per collegare l'Europa istituito dal regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.
- (43) Al fine di mantenere condizioni eque di concorrenza, trasparenza nell'attribuzione e nell'uso di fondi pubblici e di evitare distorsioni del mercato, è necessario imporre agli enti di gestione dei porti beneficiari di finanziamenti pubblici, che operano anche in qualità di prestatori di servizi, l'obbligo di mantenere una contabilità relativa alle attività finanziate con fondi pubblici svolte in quanto ente di gestione del porto separata da quella per attività svolte su base concorrenziale. In ogni caso dovrebbe essere garantito il rispetto della normativa sugli aiuti di Stato.
- (44) Al fine di garantire la trasparenza, quando un porto o un altro ente fornisce il dragaggio all'interno di un'area portuale, la contabilità per il dragaggio dovrebbe essere separata da quella per le altre attività.
- (45) Fatti salvi il diritto dell'Unione e le prerogative della Commissione, è importante che la Commissione individui, in maniera tempestiva e in consultazione con tutte le parti interessate, quali investimenti pubblici nelle infrastrutture portuali rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ⁽³⁾ (regolamento generale di esenzione per categoria) e quale infrastruttura non rientra nell'ambito di applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, tenendo conto della natura non economica di talune infrastrutture, comprese le infrastrutture di accesso e di difesa, purché siano accessibili a tutti i potenziali utenti su base paritaria e non discriminatoria.
- (46) I diritti per i servizi portuali applicati dai prestatori di tali servizi in regime di obblighi di servizio pubblico e i diritti per servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza potrebbero presentare un rischio maggiore di tariffe abusive nei casi in cui esista un potere di monopolio. Per tali servizi dovrebbero essere definite modalità per garantire che i diritti siano fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio e siano proporzionali al costo del servizio fornito.
- (47) Per essere efficienti, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale di ciascun porto dovrebbero essere fissati in modo trasparente coerentemente con la strategia commerciale e con i piani di investimento del porto e, ove pertinente, con i requisiti generali stabiliti nell'ambito della politica portuale generale dello Stato membro interessato.
- (48) Il presente regolamento non dovrebbe pregiudicare i diritti, se del caso, dei porti e dei loro utenti 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 dovrebbero almeno pubblicare i diritti standard al lordo di eventuali differenziazioni di prezzo.
- (49) È opportuno consentire la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale al fine di promuovere il trasporto marittimo a corto raggio e per attrarre navi che presentano una efficienza ambientale, un'efficienza energetica o un'efficienza di emissioni di carbonio nelle operazioni di trasporto superiore alla media, in particolare per operazioni di trasporto marittimo off-shore o on-shore. In questo modo dovrebbe essere possibile contribuire al conseguimento degli obiettivi di politica 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010 (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 129).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

- (50) A seconda della strategia economica del porto, della sua politica di pianificazione territoriale o delle sue pratiche commerciali e, se del caso, della politica portuale generale dello Stato membro interessato, la variazione dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può comportare tariffe fissate pari a zero per alcune categorie di utenti. Tali categorie di utenti potrebbero comprendere, tra gli altri, navi-ospedale, navi impegnate in missioni scientifiche, culturali o umanitarie, rimorchiatori e strutture galleggianti di servizio del porto.
- (51) La Commissione dovrebbe elaborare, in cooperazione con gli Stati membri, orientamenti su criteri di classificazione comune delle navi a fini di tariffazione ambientale volontaria, tenendo conto delle norme convenute a livello internazionale.
- (52) È necessario garantire che gli utenti dei porti e le altre parti interessate siano consultati in merito ad aspetti essenziali relativi a un sano sviluppo del porto, alla sua politica di tariffazione, alla sua efficienza e alla sua capacità di attrarre e generare attività economiche. Tali aspetti essenziali comprendono il coordinamento dei servizi portuali all'interno del perimetro del porto, l'efficienza dei collegamenti con l'entroterra e l'efficienza delle procedure amministrative nel porto, nonché le questioni ambientali. Tali consultazioni non dovrebbero pregiudicare qualsiasi altra competenza specifica relativa a dette questioni, nonché la possibilità per gli Stati membri di tenere dette consultazioni a livello nazionale. L'ente di gestione del porto dovrebbe in particolare consultare gli utenti del porto e le altre parti interessate per quanto riguarda i piani di sviluppo del porto.
- (53) Al fine di garantire un'adeguata ed effettiva applicazione del presente regolamento, gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché sia in vigore una procedura efficace per gestire i reclami.
- (54) Le autorità degli Stati membri dovrebbero cooperare all'atto della gestione dei reclami in controversie che riguardano parti stabilite in Stati membri differenti e dovrebbero procedere allo scambio di informazioni di carattere generale sulla gestione dei reclami al fine di facilitare un'applicazione uniforme del presente regolamento.
- (55) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire assicurare un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali nonché un quadro adeguato per attrarre gli investimenti necessari in tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri a causa della loro dimensione europea o della natura internazionale e transfrontaliera dei porti e delle relative attività economiche marittime, ma, dovendo assicurare condizioni eque di concorrenza in Europa, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (56) Il comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale fornisce alle parti sociali un quadro per sviluppare un approccio comune alle sfide sociali connesse alle relazioni industriali nel settore portuale, fra cui le condizioni di lavoro, le questioni sanitarie e di sicurezza, i requisiti di formazione e le qualifiche professionali. Tale quadro dovrebbe essere sviluppato, in particolare, alla luce degli sviluppi tecnologici e di mercato, e dovrebbe aumentare l'attrattiva del settore per i giovani lavoratori e per le lavoratrici, pur tenendo conto dell'importanza di salvaguardare la competitività dei porti marittimi europei e di promuovere buone condizioni di lavoro. Nel pieno rispetto per l'autonomia delle parti sociali e tenendo conto dei progressi tecnologici e degli sviluppi nella logistica dei trasporti, il comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale è invitato a sviluppare orientamenti per la definizione dei requisiti di formazione al fine di prevenire gli incidenti sul posto di lavoro e garantire il massimo livello di sicurezza e di salute per i lavoratori portuali. Le parti sociali dovrebbero inoltre vagliare i diversi modelli di organizzazione del lavoro portuale marittimo che garantiscano impieghi di qualità e condizioni di lavoro sicure e che affrontino le fluttuazioni della domanda di lavoro portuale. È importante che la Commissione sostenga e faciliti il lavoro del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale.
- (57) 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:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce:
 - a) un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali;
 - b) norme comuni in materia di trasparenza finanziaria e diritti per i servizi portuali e l'uso dell'infrastruttura portuale.
2. Il presente regolamento si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali («servizi portuali»), sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto:
 - a) rifornimento di carburante;
 - b) movimentazione merci;
 - c) ormeggio;
 - d) servizi passeggeri;
 - e) raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;
 - f) pilotaggio; e
 - g) servizi di rimorchio.
3. L'articolo 11, paragrafo 2, si applica anche al dragaggio.
4. Il presente regolamento si applica a tutti i porti marittimi della rete transeuropea di trasporto, elencati nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013.
5. 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 trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Qualora gli Stati membri decidano di non applicare il presente regolamento a tali porti marittimi, essi comunicano tale decisione alla Commissione.
6. Gli Stati membri possono inoltre applicare il presente regolamento ad altri porti marittimi. Qualora gli Stati membri decidano di applicare il presente regolamento ad altri porti marittimi, essi comunicano la loro decisione alla Commissione.
7. Il presente regolamento lascia impregiudicate le direttive 2014/23/UE ⁽¹⁾ e 2014/24/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾ e la direttiva 2014/25/UE.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «rifornimento di carburante», la fornitura di carburanti solidi, liquidi o gassosi o di 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;
- 2) «movimentazione merci», l'organizzazione e la movimentazione del carico tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il rizzaggio, il derizzaggio, lo stivaggio, il trasporto e il deposito temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale e operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci, ma esclusi, salvo che non sia diversamente stabilito dallo Stato membro, il deposito, il disimballaggio, il reimballaggio o qualsiasi altro servizio che conferisca valore aggiunto al carico;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

- 3) «autorità competente», qualsiasi soggetto pubblico o privato che, a livello locale, regionale o nazionale, è competente a svolgere, ai sensi di disposizioni legislative o amministrative nazionali, attività connesse all'organizzazione e amministrazione delle attività portuali, congiuntamente o alternativamente all'ente di gestione del porto;
- 4) «dragaggio», la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo delle vie navigabili di accesso al porto o all'interno dell'area portuale che rientra nella competenza dell'ente di gestione del porto, compreso lo smaltimento dei materiali rimossi, per consentire alle navi di entrare nel porto; esso comprende sia la rimozione iniziale sia il dragaggio di manutenzione effettuato al fine di mantenere navigabili tali vie di accesso, pur non costituendo un servizio portuale offerto agli utenti;
- 5) «ente di gestione del porto», qualsiasi soggetto pubblico o privato il cui obiettivo è, o al quale è conferito il potere, ai sensi del diritto nazionale o di strumenti nazionali, di provvedere a livello locale, anche insieme allo svolgimento di altre attività, all'amministrazione e alla gestione di infrastrutture portuali e di una o più delle seguenti mansioni in un dato porto, vale a dire il coordinamento del traffico portuale, la gestione del traffico portuale, il coordinamento delle attività degli operatori presenti nel porto in questione e il controllo delle attività degli operatori presenti nel porto;
- 6) «ormeggio», i servizi di ormeggio o disormeggio, compreso lo spostamento lungo banchina, che sono necessari all'operatività in sicurezza di una nave 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 tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all'interno del terminal dedicato;
- 8) «pilotaggio», il servizio di assistenza alla nave da parte di un pilota o di una stazione di pilotaggio per consentirne l'entrata e l'uscita in sicurezza nelle vie navigabili di accesso al porto e la navigazione in sicurezza 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'uso di infrastrutture, strutture e servizi, incluso l'accesso per via navigabile al porto interessato, comprese la gestione passeggeri e delle merci, ma esclusi i canoni di locazione dei terreni e i diritti aventi effetti equivalenti;
- 10) «raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico», il ricevimento dei rifiuti prodotti dalla nave e dei residui del carico da parte di qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile in grado di ricevere tali rifiuti o residui, ai sensi della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾;
- 11) «diritti per i servizi portuali», le tariffe corrisposte dagli utenti di un servizio portuale al prestatore del servizio stesso;
- 12) «contratto di servizio portuale», un accordo formale e giuridicamente vincolante o un atto con effetti giuridici 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, a prescindere dal metodo di designazione dei prestatori di servizi portuali;
- 13) «prestatore di servizi portuali», qualsiasi persona fisica o giuridica che fornisca o desideri fornire, dietro remunerazione, una o più categorie dei servizi portuali;
- 14) «obbligo di servizio pubblico», un onere 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 a 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;

⁽¹⁾ 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).

- 16) «porto marittimo», una zona di terra e di mare dotata di infrastrutture 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 di passeggeri, membri di equipaggio e altre persone 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 rimorchiatori per garantire l'ingresso e l'uscita sicuri dal porto o la sicurezza della navigazione all'interno del porto, durante le manovre necessarie a tal fine;
- 18) «via navigabile di accesso», una via navigabile che collega il porto al mare aperto, e comprendente accessi ai porti, tratti navigabili, fiumi, canali marittimi e fiordi, purché tale via navigabile rientri nella competenza dell'ente di gestione del porto.

CAPO II

FORNITURA DI SERVIZI PORTUALI

Articolo 3

Organizzazione dei servizi portuali

1. L'accesso al mercato per la fornitura di servizi portuali nei porti marittimi può essere soggetto, conformemente al presente regolamento, alle seguenti condizioni:
 - a) requisiti minimi per la fornitura di servizi portuali;
 - b) limitazioni al numero di prestatori;
 - c) obblighi di servizio pubblico;
 - d) restrizioni applicabili agli operatori interni.
2. Gli Stati membri possono decidere nell'ambito del diritto nazionale di non assoggettare alle condizioni di cui al paragrafo 1 una o più categorie di servizi portuali.
3. Le condizioni di accesso agli impianti, alle installazioni e alle 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 che i prestatori di servizi portuali, compresi i subappaltatori, rispettino requisiti minimi per la fornitura dei corrispondenti servizi portuali.
2. I requisiti minimi di cui al paragrafo 1 possono riferirsi esclusivamente ai seguenti aspetti:
 - a) le qualifiche professionali del prestatore di servizi portuali, del suo personale o delle persone fisiche che gestiscono di fatto e in via continuativa le attività del prestatore di servizi portuali;
 - b) la capacità finanziaria del prestatore di servizi portuali;
 - c) 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;
 - d) la disponibilità dei pertinenti servizi portuali per tutti gli utenti, a tutti i punti di attracco e senza interruzioni, giorno e notte, per tutto l'anno;
 - e) conformità ai requisiti in materia di sicurezza marittima o di sicurezza del porto e dell'accesso allo stesso, dei suoi impianti, attrezzature, lavoratori e altre persone;
 - f) conformità ai requisiti ambientali locali, nazionali, dell'Unione e internazionali;

g) rispetto degli obblighi in materia di legislazione sociale e del lavoro che si applicano nello Stato membro di un dato porto, fra cui le clausole previste dai contratti collettivi applicabili, i requisiti relativi all'equipaggio e gli obblighi in materia di orario di lavoro e di riposo per i marittimi, e delle norme vigenti in materia di ispezioni del lavoro;

h) la buona reputazione del prestatore di servizi portuali, determinata conformemente alla normativa nazionale applicabile in materia di onorabilità, tenuto conto di ogni valido motivo che faccia dubitare dell'affidabilità del prestatore di servizi portuali.

3. Fatto salvo il paragrafo 4, lo Stato membro che reputi necessario, per garantire il pieno rispetto del paragrafo 2, lettera g), imporre un requisito di bandiera alle navi prevalentemente utilizzate per operazioni di rimorchio od ormeggio in porti situati nel suo territorio informa la Commissione della sua decisione prima della pubblicazione del bando di gara, o, in mancanza di bando di gara, prima di imporre un requisito di bandiera.

4. I requisiti minimi:

a) devono essere trasparenti, obiettivi, non discriminatori, proporzionati e pertinenti alla categoria e natura del servizio portuale interessato;

b) devono sussistere fino a che il diritto di prestare un servizio portuale giunge a scadenza.

5. Se i requisiti minimi comprendono conoscenze specifiche delle condizioni locali, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, si assicura che sia garantito un accesso adeguato alle informazioni in condizioni trasparenti e non discriminatorie.

6. Nei casi di cui al paragrafo 1, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, pubblica i requisiti minimi di cui al paragrafo 2 e la procedura per concedere il diritto di fornire servizi portuali, conformemente a tali requisiti entro il 24 marzo 2019 o, nel caso di requisiti minimi che si devono applicare dopo tale data, almeno tre mesi prima della data a decorrere dalla quale tali requisiti devono applicarsi. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, informa in anticipo i prestatori di servizi portuali di ogni modifica dei criteri o della procedura.

7. Il presente articolo si applica fatto salvo l'articolo 7.

Articolo 5

Procedura per garantire la conformità ai requisiti minimi

1. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, assicura il trattamento trasparente, obiettivo, non discriminatorio e proporzionato dei prestatori di servizi portuali.

2. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, concede o rifiuta il diritto di fornire servizi portuali sulla base dei requisiti minimi istituiti a norma dell'articolo 4 entro un lasso di tempo ragionevole, che in ogni caso non deve superare quattro mesi, dal ricevimento di una richiesta per la concessione di tale diritto e della documentazione necessaria.

3. Qualsiasi rifiuto, emesso dall'ente di gestione del porto, o dall'autorità competente, deve essere adeguatamente motivato sulla base dei requisiti minimi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

4. Qualsiasi limitazione o estinzione da parte dell'ente di gestione del porto, o dell'autorità competente, del diritto di fornire un servizio portuale deve essere adeguatamente motivata e conforme al paragrafo 1.

Articolo 6

Limitazioni al numero di prestatori di servizi portuali

1. 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 portuale per una o più delle seguenti ragioni:

a) la carenza o la destinazione ad altro scopo di aree o spazi portuali, 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 al diritto nazionale;

- b) l'assenza di tale limitazione ostacola l'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico di cui all'articolo 7, anche quando tale assenza determina per l'ente di gestione del porto, l'autorità competente o gli utenti del porto costi eccessivamente elevati in relazione all'esecuzione di tali obblighi;
- c) l'assenza di detta limitazione collide con l'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;
- d) le caratteristiche dell'infrastruttura portuale o la natura del traffico portuale sono tali da non permettere che più prestatori di servizi portuali operino nel porto;
- e) 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 che è direttamente esposta alla concorrenza conformemente all'articolo 34 della suddetta direttiva. In tali casi non si applicano i paragrafi 2 e 3 del presente articolo.

2. Al fine di concedere alle parti interessate l'opportunità di presentare osservazioni entro un lasso di tempo ragionevole, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, pubblica eventuali proposte di limitazione del numero di prestatori di servizi portuali a norma del paragrafo 1 unitamente alle relative motivazioni almeno tre mesi prima dell'adozione della decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali.

3. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, pubblica la decisione di limitare il numero di prestatori di servizi portuali adottata.

4. Qualora l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, decida di limitare il numero di prestatori di servizi portuali, adotta una procedura di selezione che è aperta a tutte le parti interessate, non discriminatoria e trasparente. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, pubblica le informazioni relative al servizio portuale da affidare e alla procedura di selezione e garantisce che tutte le informazioni essenziali necessarie per la preparazione delle domande siano effettivamente accessibili a tutte le parti interessate. Alle parti interessate è concesso un termine sufficientemente lungo per consentire loro di eseguire una valutazione efficace e di preparare le loro domande. In circostanze normali, tale lasso di tempo minimo è di 30 giorni.

5. Il paragrafo 4 non si applica nei casi di cui al paragrafo 1, lettera e), e al paragrafo 7 del presente articolo e all'articolo 8.

6. Se l'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 interessati adottano le misure necessarie per evitare conflitti di interesse. In assenza di dette misure, il numero di prestatori non può essere inferiore a due, a meno che una o più ragioni elencate al paragrafo 1 giustifichi una limitazione del numero di prestatori di servizi portuali a un unico prestatore.

7. 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 dato servizio portuale. Gli Stati membri informano la Commissione di tale decisione.

Articolo 7

Obblighi di servizio pubblico

1. Gli Stati membri possono decidere di imporre ai prestatori di servizi portuali obblighi di servizio pubblico in relazione ai servizi portuali e possono concedere il diritto di imporre tali obblighi all'ente di gestione del porto, o all'autorità competente, al fine di garantire almeno uno dei seguenti elementi:

- a) la disponibilità dei servizi portuali per tutti gli utenti del porto, a tutti i punti di attracco, senza interruzioni, giorno e notte, per tutto l'anno;
- b) la disponibilità del servizio per tutti gli utenti in maniera non discriminatoria;
- c) l'accessibilità economica del servizio per determinate categorie di utenti;
- d) la sicurezza, la protezione o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali;

e) la fornitura al pubblico di servizi di trasporto adeguati; e

f) la coesione territoriale.

2. Gli obblighi di servizio pubblico di cui al paragrafo 1 sono chiaramente definiti, trasparenti, non discriminatori e verificabili e garantiscono parità di accesso a tutti i prestatori di servizi portuali stabiliti nell'Unione.

3. Qualora uno Stato membro decida 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.

4. In caso di interruzione dei servizi portuali oggetto di obblighi di servizio pubblico, o qualora esista il rischio immediato di una tale eventualità, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, 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 l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, avvia una nuova procedura per la selezione di un prestatore di servizi portuali o applica l'articolo 8. L'azione collettiva sindacale che viene svolta conformemente al diritto nazionale non è considerata un'interruzione di servizi portuali che giustifichi l'adozione di misure di emergenza.

Articolo 8

Operatore interno

1. Fermo restando l'articolo 6, paragrafo 6, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, può decidere di prestare un servizio portuale in proprio o di farlo attraverso un organismo giuridicamente distinto sul quale esercita un livello di controllo analogo a quello che ha sulla propria struttura interna, purché l'articolo 4 si applichi in egual modo a tutti gli operatori che prestano il servizio portuale in questione. In tal caso il prestatore di servizi portuali è considerato un operatore interno ai fini del presente regolamento.

2. Si considera che l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, esercita su un organismo giuridicamente distinto un livello di controllo analogo a quello che ha effettuato sulla propria struttura interna soltanto se ha un'influenza decisiva sia sugli obiettivi strategici sia sulle decisioni significative dell'organismo interessato.

3. Nei casi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettere da a) a d), 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.

Articolo 9

Mantenimento dei diritti dei lavoratori

1. Il presente regolamento lascia impregiudicata l'applicazione della legislazione sociale e del lavoro in vigore negli Stati membri.

2. Fatte salve le legislazioni dell'Unione e nazionali, compresi gli accordi collettivi applicabili tra le parti sociali, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, esige che il prestatore di servizi portuali designato conceda al personale condizioni di lavoro conformi agli obblighi applicabili in materia di legislazione sociale e del lavoro e rispetti gli standard sociali stabiliti dalle legislazioni dell'Unione e nazionali o dagli accordi collettivi.

3. Qualora l'aggiudicazione di un contratto di concessione o di un appalto pubblico determini un cambiamento di prestatore di servizi portuali, l'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, può esigere che i diritti e gli obblighi del prestatore di servizi portuali uscente derivanti da un contratto di lavoro, o da un rapporto di lavoro definito dalla legislazione nazionale, ed esistenti alla data del cambiamento siano trasferiti verso il nuovo prestatore di servizi portuali. In tal caso, al personale impiegato dal prestatore di servizi portuali uscente sono concessi gli stessi diritti che tale personale avrebbe potuto rivendicare nel caso di un trasferimento di imprese a norma della direttiva 2001/23/CE.

4. Qualora, nell'ambito della fornitura dei servizi portuali, abbia luogo un trasferimento di personale, i documenti di gara e i contratti di servizio portuale elencano il personale interessato e forniscono informazioni trasparenti sui diritti e le condizioni contrattuali in base ai quali i lavoratori sono considerati legati ai servizi portuali.

*Articolo 10***Esenzioni**

1. Il presente capo e l'articolo 21 non si applicano alla movimentazione merci, ai servizi passeggeri o al pilotaggio.
2. Gli Stati membri possono decidere di applicare il presente capo e l'articolo 21 al pilotaggio. Gli Stati membri informano la Commissione di una siffatta decisione.

CAPO III

TRASPARENZA FINANZIARIA E AUTONOMIA*Articolo 11***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 conto degli stessi, beneficiari di 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 fondi pubblici operate dalle autorità pubbliche direttamente agli enti di gestione dei porti interessati;
- b) le assegnazioni di fondi pubblici da parte di autorità pubbliche per il tramite di imprese pubbliche o istituzioni finanziarie pubbliche; e
- c) l'utilizzo per il quale tali fondi pubblici sono stati assegnati.

2. Se l'ente di gestione del porto beneficiario di finanziamenti pubblici fornisce in proprio servizi portuali o di dragaggio, o se un altro ente fornisce, per conto dello stesso, detti servizi, mantiene la contabilità per tali servizi portuali o di dragaggio finanziati con fondi pubblici separata da quella per le 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.

3. I fondi pubblici di cui al paragrafo 1 includono il capitale azionario e di fondi assimilabili al capitale sociale, le sovvenzioni non rimborsabili o rimborsabili solo a certe condizioni, i prestiti, compresi scoperti e anticipi su apporti di capitale, le garanzie fornite all'ente di gestione del porto da autorità pubbliche e 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 per cinque anni a decorrere dalla fine dell'esercizio finanziario cui si riferiscono le informazioni.

5. In caso di reclamo formale e su richiesta, l'ente di gestione del porto, o altro ente che fornisce servizi portuali per conto dello stesso, mette a disposizione dell'autorità pertinente nello Stato membro interessato le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2 nonché eventuali informazioni supplementari che essa ritenga necessarie al fine di completare una valutazione organica dei dati trasmessi e di verificare la conformità al presente regolamento, conformemente alle norme in materia di concorrenza. Su richiesta, l'autorità pertinente mette a disposizione della Commissione tali informazioni. Le informazioni in parola sono comunicate entro tre mesi dalla data della richiesta.

6. Qualora gli enti di gestione dei porti, o altri enti che forniscono servizi portuali per conto degli stessi, non abbiano ricevuto finanziamenti pubblici in precedenti esercizi finanziari, ma 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.

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 servizio o attività economica.

8. Gli Stati membri possono decidere di non applicare il paragrafo 2 del presente articolo a quelli dei 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 qualora ciò determini oneri amministrativi sproporzionati, a condizione che eventuali fondi pubblici ricevuti, e il loro uso per fornire servizi portuali, restino interamente trasparenti nel sistema di contabilità. Gli Stati membri informano preventivamente la Commissione di una siffatta decisione.

Articolo 12

Diritti per i servizi portuali

1. I diritti per i servizi forniti da un operatore interno in regime di obbligo di servizio pubblico, i diritti per servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza e i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), 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 dell'infrastruttura portuale. In tal 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. In caso di reclamo formale e su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'autorità pertinente nello Stato membro interessato tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti per i servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1.

Articolo 13

Diritti d'uso dell'infrastruttura portuale

1. Gli Stati membri provvedono affinché siano riscossi i diritti per l'uso dell'infrastruttura portuale. Ciò non impedisce ai prestatori di servizi portuali, che utilizzano l'infrastruttura portuale, 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 tal 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 strategia commerciale e ai piani di investimento del porto e rispettano le norme in materia di concorrenza. Ove pertinente, tali diritti rispettano anche i requisiti generali stabiliti nell'ambito della politica portuale generale dello Stato membro interessato.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono essere differenziati in conformità della strategia economica e della 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 a corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica o di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri per operare tale differenziazione devono essere trasparenti, obiettivi e non discriminatori, e devono essere in linea con le norme in materia di concorrenza, comprese le norme sugli aiuti di Stato. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono tenere conto dei costi esterni e variare a seconda delle pratiche commerciali.

5. 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 o del livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, con almeno due mesi di anticipo, della data in cui tali modifiche cominciano a produrre effetti. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, non è tenuto a rivelare differenziazioni delle tariffe risultanti da singole negoziazioni.

6. In caso di reclamo formale e su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'autorità pertinente dello Stato membro interessato le informazioni di cui ai paragrafi 4 e 5 e tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. Su richiesta, detta autorità mette a disposizione della Commissione le informazioni.

CAPO IV

DISPOSIZIONI GENERALI E FINALI

Articolo 14

Formazione del personale

I prestatori di servizi portuali provvedono affinché i dipendenti ricevano la formazione necessaria ad acquisire le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare attenzione per gli aspetti di salute e di sicurezza, e i requisiti di formazione siano regolarmente aggiornati per rispondere alle sfide dell'innovazione tecnologica.

Articolo 15

Consultazione degli utenti del porto e di altre parti interessate

1. A norma del diritto nazionale applicabile, l'ente di gestione del porto consulta gli utenti del porto sulla propria politica di tariffazione, anche nei casi di cui all'articolo 8. La consultazione verte anche su modifiche sostanziali dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale e sui diritti per i servizi portuali nel caso in cui operatori interni forniscano servizi portuali in regime di obblighi di servizio pubblico.

2. A norma del diritto nazionale applicabile, l'ente di gestione del porto consulta gli utenti del porto e le altre parti interessate sulle materie essenziali di sua competenza per quanto riguarda:

- a) il coordinamento dei servizi portuali nell'area del porto;
- b) le misure per migliorare i collegamenti con l'entroterra, fra cui le misure per sviluppare e migliorare l'efficienza del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne;
- c) l'efficienza delle procedure amministrative nel porto e le misure necessarie per una loro semplificazione;
- d) le questioni ambientali;
- e) la pianificazione territoriale; e
- f) le misure per garantire la sicurezza nell'area portuale, fra cui, se del caso, la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali.

3. I prestatori di servizi portuali mettono a disposizione degli utenti del porto le informazioni adeguate sulla natura e sul livello dei diritti per i servizi portuali.

4. L'ente di gestione del porto e i prestatori di servizi portuali osservano la riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili nell'espletamento dei loro obblighi ai sensi del presente articolo.

Articolo 16

Gestione dei reclami

1. Ogni Stato membro provvede affinché sia in vigore una procedura efficace per gestire i reclami derivanti dall'applicazione del presente regolamento per i suoi porti marittimi che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

2. La gestione dei reclami è effettuata in modo da evitare 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. I reclami sono presentati nello Stato membro in cui si trova il porto dove si presume abbia avuto origine la controversia. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti del porto e le altre parti interessate siano informati su dove e come presentare un reclamo e quali autorità siano preposte alla gestione dei reclami.
4. Le autorità preposte alla gestione dei reclami cooperano, se del caso, per l'assistenza reciproca nelle controversie in cui siano coinvolte parti stabilite in Stati membri differenti.
5. A norma del diritto nazionale, le autorità responsabili della gestione dei reclami hanno la facoltà di esigere che gli enti di gestione dei porti, i prestatori di servizi portuali e gli utenti del porto forniscano loro informazioni attinenti a un reclamo.
6. A norma del diritto nazionale, le autorità responsabili della gestione dei reclami hanno la facoltà di adottare decisioni che hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale, ove applicabile.
7. Gli Stati membri informano la Commissione della procedura di gestione dei reclami e delle autorità di cui al paragrafo 3 entro il 24 marzo 2019 e, successivamente, ogni eventuale modifica di tali informazioni. La Commissione pubblica e aggiorna regolarmente tali informazioni sul suo sito web.
8. Gli Stati membri si scambiano, se del caso, informazioni generali in merito all'applicazione del presente articolo. La Commissione sostiene tale cooperazione.

Articolo 17

Autorità pertinenti

Gli Stati membri garantiscono che gli utenti del porto e le altre parti interessate siano informati delle autorità pertinenti di cui all'articolo 11, paragrafo 5, all'articolo 12, paragrafo 3, e all'articolo 13, paragrafo 6. Gli Stati membri informano altresì la Commissione in merito a tali autorità entro il 24 marzo 2019 e, successivamente, ogni eventuale modifica di tali informazioni. La Commissione pubblica e aggiorna regolarmente tali informazioni sul suo sito web.

Articolo 18

Ricorsi

1. Ogni soggetto con interessi legittimi ha il diritto di presentare ricorso contro decisioni o singole misure adottate a norma del presente regolamento dall'ente di gestione del porto, dall'autorità competente o qualsiasi altra autorità nazionale pertinente. Gli organi competenti a valutare il ricorso sono indipendenti dalle parti in causa e possono essere un tribunale.
2. Le decisioni degli organi competenti a valutare il ricorso, di cui al paragrafo 1, che non siano organi giurisdizionali, sono motivate per iscritto. Le decisioni di tali organi sono altresì soggette al riesame da parte di un tribunale nazionale.

Articolo 19

Sanzioni

Gli Stati membri stabiliscono norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano le relative misure alla Commissione entro il 24 marzo 2019 e provvedono senza ritardo a dare notifica delle modificazioni successive.

Articolo 20

Relazioni

Entro il 24 marzo 2023 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sul funzionamento e sugli effetti del presente regolamento.

La relazione tiene conto dei progressi compiuti nel quadro del comitato di dialogo sociale settoriale dell'UE nel settore portuale.

Articolo 21

Misure transitorie

1. Il presente regolamento non si applica ai contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 e limitati nel tempo.

2. I contratti di servizio portuale conclusi anteriormente al 15 febbraio 2017 che non sono limitati nel tempo, o hanno effetti equivalenti, devono essere modificati per essere allineati al presente regolamento entro il 1^o luglio 2025.

Articolo 22

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 24 marzo 2019.

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

Fatto a Strasburgo, il 15 febbraio 2017

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

I. BORG
