



EUROPAPARLAMENTET

2009 - 2014

Utskottet för transport och turism

2013/0157(COD)

4.12.2013

ÄNDRINGSFÖRSLAG 85 - 299

Förslag till betänkande
Knut Fleckenstein
(PE521.596v01-00)

Inrättande av en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

Förslag till förordning
(COM(2013)0296 – C7-0144/2013 – 2013/0157(COD))

AM\1012660SV.doc

PE523.043v02-00

SV

Förenade i mångfalden

SV

AM_Com_LegReport

Ändringsförslag 85
Sabine Wils, Keith Taylor

Förslag till förordning

–

Förslag om förkastande

***Europaparlamentet förkastar
kommissionens förslag.***

Or. de

Motivering

Det finns inget behov av denna förordning. I Portius-studien förklarade 80 procent av de tillfrågade att de var nöjda med tillträdet till marknaden för hamntjänster. Kommissionen försöker följa upp första och andra hamnpaketet för att bl.a. begränsa arbetstagarnas rättigheter och avreglera socialskyddsnormer. Det hänvisas till koncessionsdirektivet som dock hittills varken har antagits eller är känt till ordalydelsen. Även subsidiaritetsprincipen åsidosätts i betydande utsträckning.

Ändringsförslag 86
Ślawomir Nitras, Artur Zasada, Jarosław Leszek Wałęsa

Förslag till förordning

–

Förslag till förkastande

***Europaparlamentet avvisar förslaget till
resolution.***

Or. pl

Ändringsförslag 87
Philip Bradbourn

Förslag till förordning

–

Förslag till förkastande

***Europaparlamentet förkastar
kommissionens förslag.***

Or. en

**Ändringsförslag 88
Karim Zéribi**

**Förslag till förordning
Rubrik 1
Förslag till förordning
Titel**

Kommissionens förslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **FÖRORDNING**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **DIREKTIV**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Or. fr

Motivering

På grund av de ekonomiska skillnaderna mellan hamnarna i Europa är det nödvändigt att på EU-nivå tillåta en viss flexibilitet mellan hamnarna inom TEN-T. Ett direktiv förefaller därför mer lämpligt än en förordning.

Ändringsförslaget berör hela texten. Om det antas måste motsvarande ändringar göras i hela texten.

**Ändringsförslag 89
Philip Bradbourn**

**Förslag till förordning
Rubrik 1**

Kommissionens förslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **FÖRORDNING**

om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **DIREKTIV**

om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

(Text av betydelse för EES)

Or. en

Motivering

Ändringsförslaget berör hela texten. Om det antas måste motsvarande ändringar göras i hela texten.

Ändringsförslag 90
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Titel 1

Kommissionens förslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **FÖRORDNING**

om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **DIREKTIV**

om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar

(Text av betydelse för EES)

Or. nl

Motivering

Ändringsförslaget berör hela texten. Om det antas måste motsvarande ändringar göras i hela texten.

Ändringsförslag 91
Antonio Cancian

Förslag till förordning
Rubrik 1

Kommissionens förslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **FÖRORDNING**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **DIREKTIV**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Or. it

Motivering

Ändringsförslaget berör hela texten. Om det antas måste motsvarande ändringar göras i hela texten.

Ändringsförslag 92
Sabine Wils

Förslag till förordning
Avdelning 1

Kommissionens förslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS OCH
RÅDETS **FÖRORDNING**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Ändringsförslag

Förslag till
EUROPAPARLAMENTETS
OCH RÅDETS **DIREKTIV**
om inrättande av en ram för tillträde till
marknaden för hamntjänster och för
finansiell insyn i hamnar
(Text av betydelse för EES)

Or. de

Motivering

Om majoriteten av transportutskottet och parlamentet anser att det behövs en reglering nu är det inte lämpligt med en förordning för att ta hänsyn till de olika förhållandena i de europeiska kusthamnarna. Ett direktiv skulle vara en lämpligare form för att ta hänsyn till de olika nationella villkoren.

Ändringsförslaget berör hela texten. Om det antas måste motsvarande ändringar göras i hela texten.

Ändringsförslag 93 Karim Zéribi

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) En fullständig integration av hamnar i sammanhängande logistik- och transportkedjor är nödvändig för att bidra till tillväxt och för att det transeuropeiska transportnätet och den inre marknaden ska kunna användas effektivare och fungera bättre. Förutsättningen för detta är moderna hamntjänster, som bidrar till ett effektivt utnyttjande av hamnarna och ett gynnsamt klimat för investeringar som gör att EU:s hamnar kan utvecklas i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav.

Ändringsförslag

(1) De moderna hamntjänsterna bör bidra till att hamnarna blir mer effektiva och till ett gynnsamt klimat som gör det möjligt att utveckla hamninvesteringarna så att de är anpassade till befintliga och framtida behov i fråga om transport och logistik samt till en bättre sammanlänkning med de transeuropeiska järnvägstransportnäten. En ekonomisk ram som främjar finansiell insyn bör tjäna som bas för tillväxten för företag och gränsöverskridande samordning mellan hamnar när det gäller planering av infrastrukturkapacitet och förvaltning.

Or. fr

Ändringsförslag 94 Sabine Wils

Förslag till förordning Skäl 1

Kommissionens förslag

(1) En fullständig integration av hamnar i sammanhängande logistik- och

Ändringsförslag

(1) En fullständig integration av hamnar i sammanhängande logistik- och

transportkedjor är nödvändig för att bidra till tillväxt och för att det transeuropeiska transportnätet **och den inre marknaden** ska kunna användas effektivare och fungera bättre. Förutsättningen för detta är moderna hamntjänster, som bidrar till ett effektivt utnyttjande av hamnarna och ett gynnsamt klimat för investeringar som gör att EU:s hamnar kan utvecklas i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav.

transportkedjor är nödvändig för att bidra till tillväxt och för att det transeuropeiska transportnätet ska kunna användas effektivare och fungera bättre. Förutsättningen för detta är moderna hamntjänster, som bidrar till ett effektivt utnyttjande av hamnarna och ett gynnsamt klimat för investeringar som gör att EU:s hamnar kan utvecklas i linje med nuvarande och framtida transport- och logistikkrav.

De sociala normerna för arbetstagare i de europeiska kusthamnarna bör bibehållas helt och bör därför inte påverkas av denna förordning. Strejkrätten bör inte heller påverkas av denna förordning.

Or. de

Motivering

Enligt kommissionen finns det för närvarande 110 000 anställda hamnarbetare. De svarar för att de europeiska kusthamnarna fungerar väl. Syftet med första och andra hamnpaketet var att försäkra de sociala normerna och arbetsvillkoren för arbetstagarna. Även i detta förslag förekommer formuleringar för att begränsa strejkrätten. Därför är förslaget till komplettering av skäl 1 viktigt.

Ändringsförslag 95 Philip Bradbourn

Förslag till förordning Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Det är viktigt att lösa problemen i samband med de komplicerade administrativa förfarandena för tullklarering eftersom de utgör allvarliga hinder för närsjöfartens konkurrenskraft.

Or. en

Motivering

Precis som i direktivet om koncessioner är det önskvärt att hänvisa till detta protokoll.

Ändringsförslag 96 **Georges Bach**

Förslag till förordning **Skäl 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) För att kunna möta de utmaningar som sjötransportsektorn står inför är det mycket viktigt att åtgärderna för att förbättra de administrativa förfaranden och tullförfaranden som anges i kommissionens meddelande "Hamnar: en tillväxtmotor" tillämpas parallellt med denna förordning. Komplexa administrativa förfaranden för tullklarering skapar förseningar i hamnarna, och utgör ett allvarligt hinder för närsjöfartens konkurrenskraft och för effektiviteten i EU:s hamnar.

Or. en

Ändringsförslag 97 **Karim Zéribi**

Förslag till förordning **Skäl 1a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Protokoll nr 26 om tjänster av allmänt intresse, särskilt artikel 2 i detta, anger att bestämmelserna i fördragen inte på något sätt ska påverka medlemsstaternas behörighet att tillhandahålla, beställa och organisera tjänster av allmänt intresse som inte är av ekonomisk art.

Motivering

Precis som i direktivet om koncessioner är det önskvärt att hänvisa till detta protokoll.

Ändringsförslag 98
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 1b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1b) Kommissionen bör föreslå ett transeuropeiskt koncept inom ramen för sjömotorvägarna för att främja utvecklingen av hamnarna i gränsregioner, särskilt i Medelhavet, Svarta havet, på den europeiska Atlantkusten och i Östersjön för att inrätta adekvata hamntjänster när det gäller avståndet för handelsflödena mellan avgångshamnen och ankomsthavnen, och på så sätt bidra till en minskning av föroreningar och buller från landtransporter.

Ändringsförslag 99
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) Hamnar kan bidra till den europeiska industrins långsiktiga konkurrenskraft på världsmarknaden samtidigt som de skapar mervärde och sysselsättning i alla EU:s kustregioner. För att kunna möta de utmaningar som

sjötransportsektorn står inför, till exempel bristerna i kedjan för hållbara transporter och logistik, är det mycket viktigt att de åtgärder som anges i kommissionens meddelande "Hamnar: en tillväxtmotor" tillämpas parallellt med denna förordning. Komplexa administrativa förfaranden för tullklarering skapar förseningar i hamnarna, vilket utgör ett stort hinder för närsjöfartens konkurrenskraft och för effektiviteten i EU:s hamnar.

Or. en

Ändringsförslag 100
Inés Ayala Sender

Förslag till förordning
Skäl 1a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1a) En omfattande förenkling av tullförfarandena kan ge en hamn en viktig ekonomisk fördel i fråga om konkurrenskraft. För att undvika illojal konkurrens mellan hamnarna och minska de tullformaliteter som allvarligt kan skada unionens finansiella intressen måste hamnmyndigheterna införa en särskild och effektiv riskbaserad politisk strategi för att undvika snedvridning av konkurrensen. Dessa förfaranden bör regelbundet ses över av kommissionen och medlemsstaterna och kommissionen bör utvärdera behovet av att vidta lämpliga åtgärder för att motverka illojal konkurrens.

Or. en

Ändringsförslag 101
Philip Bradbourn

**Förslag till förordning
Skäl 1b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1b) Samtidigt som ökad finansiell insyn är avgörande för offentligt finansierade hamnar finns det en gräns för hur mycket insyn som krävs för privat finansierade hamnar eftersom de redan omfattas av EU:s konkurrensregler.

Or. en

**Ändringsförslag 102
Philip Bradbourn**

**Förslag till förordning
Skäl 1c (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(1c) Hamnledningarna bör etablera en dialog med kunderna och därför finns det inget behov av en oberoende tillsynsmyndighet som riskerar att bli överdrivet byråkratisk.

Or. en

**Ändringsförslag 103
Sabine Wils**

**Förslag till förordning
Skäl 2**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(2) I sitt meddelande om inremarknadsakten II, Tillsammans för ny tillväxt⁶, visar kommissionen att sjötransporternas attraktivitet är helt beroende av att det finns effektiva och

(2) I sitt meddelande om inremarknadsakten II, Tillsammans för ny tillväxt⁶, visar kommissionen att sjötransporternas attraktivitet är helt beroende av att det finns effektiva och

tillförlitliga hamntjänster samt att det är nödvändigt att lösa problemen med insyn i offentlig finansiering och hamnavgifter, administrativ förenkling i hamnarna *och en översyn av inskränkningar i hamntjänsterna.*

⁶ COM(2012)0573, 3.10.2012.

tillförlitliga hamntjänster samt att det är nödvändigt att lösa problemen med insyn i offentlig finansiering och hamnavgifter *och* administrativ förenkling i hamnarna.

⁶ COM(2012)0573, 3.10.2012.

Or. de

Ändringsförslag 104 **Philip Bradbourn**

Förslag till förordning **Skäl 3**

Kommissionens förslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.

Ändringsförslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för *offentligt finansierade* kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.

Or. en

Ändringsförslag 105 **Dominique Vlasto**

Förslag till förordning **Skäl 3**

Kommissionens förslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.

Ändringsförslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn och oberoende för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter. ***De bör för övrigt göra det möjligt att undanröja bestående hinder för sjöfarten inom unionen, som hindrar skapandet av en verklig inre marknad för sjötransporter.***

Or. fr

Motivering

Målet att främja en verklig inre marknad för sjötransporter motverkas av de många befintliga hindren inom unionens sjövägar. Undanröjandet av dessa tullrelaterade, administrativa och tekniska hinder bör ingå bland kommissionens prioriterade mål. Om de kvarstår skulle det motverka kommissionens strategi.

Ändringsförslag 106 Luis de Grandes Pascual

Förslag till förordning Skäl 3

Kommissionens förslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn ***och oberoende*** för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare

Ändringsförslag

(3) Ett förenklat tillträde till marknaden för hamntjänster på unionsnivå tillsammans med ett system för finansiell insyn för kusthamnar kommer att förbättra både kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds hamnanvändarna, samt dessutom bidra till ett gynnsammare

investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.

investeringsklimat i hamnarna, vilket skulle minska kostnaderna för transportanvändarna och främja såväl närsjöfarten som en bättre integration av sjötransporter med järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter.

Or. es

Ändringsförslag 107
Mara Bizzotto

Förslag till förordning
Skäl 3a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(3a) För att öka den finansiella insynen, vilket säkerställs genom ökad överensstämmelse mellan metoderna för att säkra finansiering och de olika typerna av kostnader som uppstår, bör hamnledningen ha möjlighet att disponera över egna resurser vars nivå kan härledas till den trafik som hamnen genererar. De egna resurserna ska vara en andel av skatteintäkterna från den kommersiella verksamhet som bedrivs i hamnen och de vanliga intäkterna från hamnverksamheten. En sådan ordning stärker den europeiska subsidiaritetsprincipen och begränsar dessutom hamnarnas beroende av offentliga medel, som i vissa fall skulle kunna betraktas som statligt stöd.

Or. it

Ändringsförslag 108
Luis de Grandes Pascual

Förslag till förordning
Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. ***Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.***

Ändringsförslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla hamnarna inom det transeuropeiska transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar.

Or. es

Ändringsförslag 109

Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Förslag till förordning

Skäl 4

Kommissionens förslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning gälla ***hamnarna*** inom det transeuropeiska transportnätet,

Ändringsförslag

(4) Den absolut största delen av unionens sjötrafik går genom kusthamnar i det transeuropeiska transportnätet. För att uppnå målet med denna förordning på ett proportionerligt sätt, utan att det leder till några onödiga bördor för andra hamnar, bör denna förordning ***endast gälla kusthamnarna*** inom det transeuropeiska

som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

transportnätet, som var och en spelar en viktig roll för det europeiska transportsystemet, antingen därför att de var för sig hanterar över 0,1 % av EU:s totala frakt- eller passagerarvolym eller därför att de förbättrar den regionala tillgängligheten för öregioner och randområden, dock utan att detta påverka medlemsstaternas möjlighet att tillämpa denna förordning också på andra hamnar. ***Tillämpningen bör vid behov vara begränsad till de kusthamnar som erhåller omfattande offentligt stöd.*** Lotsningstjänster som utförs i djuphavsområden har ingen direkt inverkan på effektiviteten i hamnarna, eftersom de inte används för att anlöpa eller avgå från hamnarna och därför inte behöver omfattas av denna förordning.

Or. en

Motivering

Om hamnarna konkurrerar på en fri marknad utan att lita till bidrag räcker konkurrenstrycket för att se till att hamntjänsterna tillhandahålls effektivt och att avgifterna till kunderna fastställs utifrån konkurrensgrundade kommersiella principer och omfattas av den normala konkurrenslagstiftningen.

Ändringsförslag 110 Dominique Vlasto

Förslag till förordning Skäl 4a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(4a) Den särskilda karaktären hos hamnförvaltarnas organisation och uppdrag och den oerhört stora mångfalden inom de europeiska hamnarna gör det omöjligt och föga relevant att ta gå mot en harmonisering på unionsnivå. Därför är det av största vikt att erkänna medlemsstaternas

befogenhet att besluta om hur deras hamnar ska förvaltas och ta tillräcklig hänsyn till de olika hamnarnas särskilda egenskaper och förhållanden och gällande nationella lagstiftningar, utan att detta hindrar efterlevnaden av bestämmelserna om konkurrens och finansiell insyn i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Or. fr

Motivering

Valet av en förordning är en omtvistad fråga med tanke på hamnarnas vitt skilda geografiska och typologiska omständigheter. Därför är det nödvändigt att påminna om principen att hamnförvaltningen i nuläget omfattas av medlemsstaternas befogenhet, vilket också bör gälla i framtiden. Denna nationella befogenhet, som är oundgänglig för att ta hänsyn till de lokala omständigheterna, får inte hindra efterlevnaden av fördragets bestämmelser om konkurrens och insyn.

Ändringsförslag 111 Carlo Fidanza

Förslag till förordning Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Lotsnings-, bogserings- och förtöjningstjänster är en viktig del av åtgärderna för att garantera säkra förflyttningar, manövrer och uppehåll för fartygen i hamnarna, vilket ligger i tjänsteanvändarnas, hamnarnas och hela lokalsamhällets intresse. Dessa tjänster bör egentligen beskrivas som teknisk-nautiska tjänster eftersom de alla ställer professionella mänskliga resurser och adekvat utrustning till användarnas förfogande på gynnsammast möjliga ekonomiska villkor. Den behöriga myndigheten bör framför allt säkerställa säker navigering och förtöjning av fartyg i hamnen och skydd vid behov och/eller i

nödsituationer.

Or. en

Ändringsförslag 112
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Lotsning, hamnlotsning och bogsering är teknisk-nautiska tjänster som har karaktär av allmännyttiga tjänster vad gäller tjänstens universalitet och kontinuitet, reglering och tillsyn av en offentlig myndighet och uppfyllandet av krav i allmänhetens intresse, såsom sjösäkerhet och miljöskydd. Dessa egenskaper berättigar att vissa medlemsstater inrättar en specifik rättslig ram som omfattar leverantörer av dessa tjänster, och att dessa undantas från tillämpningsområdet för kapitel II i det föreliggande direktivet.

Or. fr

Motivering

Direktivet bör ta hänsyn till de särskilda omständigheter som gäller lotsning, bogsering och hamnlotsning, särskilt deras nära koppling till sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt miljöskydd.

Ändringsförslag 113
Tanja Fajon

Förslag till förordning
Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) Samtliga tillhandahållare av

hamntjänster bör alltid och framför allt i samband med syftet för denna förordning handla utifrån allmänintresset.

Or. en

Ändringsförslag 114
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning
Skäl 5a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5a) I enlighet med protokoll 26 till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkar denna förordning inte medlemsstaternas behörighet att organisera de i denna förordning angivna tjänsterna som tjänster av allmänt intresse som inte är av ekonomisk art.

Or. nl

Ändringsförslag 115
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 5b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5b) Hamnlotsning har karaktär av allmännyttig tjänst i och med tjänstens universalitet och kontinuitet, reglering och tillsyn av en offentlig myndighet och uppfyllandet av krav i allmänhetens intresse, såsom sjösäkerhet och miljöskydd. Dessa egenskaper har tillerkänts hamnlotsningstjänsterna av EU-domstolen i dess dom av den 18 juni 1998 Corsica Ferries France (C-266/96).

Motivering

Direktivet bör ta hänsyn till hamnlotsnings tjänsternas särdrag, särskilt deras karaktär av allmän tjänst som redan erkänts av EU-domstolen.

Ändringsförslag 116
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning
Skäl 5b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5b) Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas olika hamnförvaltningsmodeller, så länge som dessa respekterar bestämmelserna om marknadstillträde och finansiell insyn och kan tillämpas utan hinder av behörighetsfördelningen mellan offentliga myndigheter och hamnförvaltning i medlemsstaterna.

Or. nl

Ändringsförslag 117
Carlo Fidanza

Förslag till förordning
Skäl 5c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(5c) På grund av kopplingen mellan teknisk-nautiska tjänster, sjöfartssäkerhet och miljöskydd kan medlemsstaternas nationella lagstiftning erbjuda en rättslig ram för att styra och kontrollera tjänsteleverantörerna, samordna deras verksamhet och anta särskilda regler för ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till yrket och organisationen och

för hur sådana tjänster ska erbjudas.

Or. en

Ändringsförslag 118
Philippe De Backer

Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga negativa effekter inom dessa områden. **På detta stadium förefaller** det därför lämpligt att **inte** reglera frågan på EU-nivå, utan i stället **överlåta** på medlemsstaterna att reglera möjligheten att **själv** tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.

Ändringsförslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga negativa effekter inom dessa områden. Det **är** därför **inte** lämpligt att reglera frågan på EU-nivå, utan **det bör** i stället **överlåtas** på medlemsstaterna att reglera möjligheten att **själva** tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.

Or. en

Ändringsförslag 119
Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning
Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets-

Ändringsförslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets-

och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga negativa effekter inom dessa områden. **På detta stadium förefaller** det därför lämpligt att **inte** reglera frågan på EU-nivå, utan i stället **överlåta** på medlemsstaterna att reglera möjligheten att **själv** tillhandahålla hamntjänster. **Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.**

och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika möjliga negativa effekter inom dessa områden. Det **är** därför **inte** lämpligt att reglera frågan på EU-nivå, utan **det bör** i stället **överlåtas** på medlemsstaterna att reglera möjligheten att **själva** tillhandahålla hamntjänster.

Or. en

Ändringsförslag 120 Dominique Vlasto

Förslag till förordning Skäl 6

Kommissionens förslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika **möjliga** negativa effekter inom dessa områden. **På detta stadium** förefaller **det** därför lämpligt att inte reglera frågan på EU-nivå, utan i stället **överlåta på** medlemsstaterna att

Ändringsförslag

(6) I vissa medlemsstater finns säkerhets- och socialförsäkringsbestämmelser som reglerar rederiernas och hamntjänstleverantörernas möjligheter att anställa personal efter eget skön eller själva tillhandahålla hamntjänster. De berörda parter som kommissionen samrådde med under förarbetet till sitt förslag betonade, att om det blev generellt tillåtet att själv tillhandahålla tjänster på unionsnivå, skulle ytterligare bestämmelser om säkerhet och socialskydd krävas för att undvika negativa effekter inom dessa områden. **Det** förefaller därför lämpligt att inte reglera frågan på EU-nivå, utan i stället **låta** medlemsstaterna **ha befogenhet och**

reglera möjligheten att själv tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.

ansvar att undersöka möjligheten att reglera möjligheten att själv tillhandahålla hamntjänster. Därför bör denna förordning endast omfatta hamntjänster som tillhandahålls mot ersättning.

Or. fr

Motivering

Precisering av formuleringen.

Ändringsförslag 121 **Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui**

Förslag till förordning **Skäl 6a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6a) I enlighet med protokoll 26 till fördraget om Europeiska unionens funktionssätt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte på något sätt medlemsstaternas behörighet att tillhandahålla eller organisera tjänster av allmänt intresse som inte är av ekonomisk art. Följaktligen behåller medlemsstaterna och behöriga offentliga myndigheter sin behörighet att organisera dessa verksamheter och tjänster som ekonomisk verksamhet eller som tjänster som inte är av ekonomisk art.

Or. nl

Motivering

See the agreement reached in the trilogue on the award of concession contracts (quote): "This Directive recognises and reaffirms the right of Member States and public authorities to decide the means of administration they judge to be most appropriate for performing works and providing services. In particular, this Directive should not in any way affect the freedom of Member States and public authorities to perform works or provide services directly to the public (or) to outsource such provision by delegating it to third parties. Member States or

public authorities should remain free to define and specify the characteristics of the services to be provided, including any conditions regarding the quality or price of the services, in accordance with Union law, in order to pursue their public policy objectives. It should be recalled that Member States are free to decide, in compliance with the Treaty principles of equal treatment, non-discrimination, transparency and the free movement of persons to organize the provision of services either as services of general economic interest or as non-economic services of general interest or as a mixture thereof. It should equally be recalled that this Directive is without prejudice to the freedom of national, regional and local authorities to define, in conformity with Union law, services of general economic interest, their scope and the characteristics of the service to be provided, including any conditions regarding the quality of the service, in order to pursue its public policy objectives. It should also be without prejudice to the power of national, regional and local authorities to provide, commission and finance services of general economic interest in accordance with Article 14 TFEU and Protocol No 26 annexed to the Treaties. [...] It is appropriate to clarify that non-economic services of general interest should not fall within the scope of this Directive.”

Ändringsförslag 122
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning
Skäl 6b (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6b) I denna förordning fastställs ingen särskild hamnförvaltningsmodell som ger en hamnledning en specifik ställning, roll eller ett specifikt uppdrag. Så länge som bestämmelserna om marknadstillträde och insyn respekteras behöver medlemsstaternas befintliga hamnförvaltningsmodeller, som fastställts i nationell lagstiftning, inte ändras. Detta innefattar även modeller där rättigheter och skyldigheter på hamnförvaltningsområdet delegeras till (andra) offentliga myndigheter som värnar om det allmänna intresset i hamnen.

Or. nl

Motivering

Förordningen måste vara neutral i förhållande till olika förvaltningsmodeller, oavsett om dessa är offentligt eller privat organiserade, centraliserade eller decentraliserade eller utgörs av mer eller mindre delegerade behörigheter. Vissa medlemsstater har infört specifik nationell eller regional lagstiftning tillsammans med ett detaljerat regelverk. Det rör sig inte alltid om ledningsorgan som (enbart) agerar som kommersiella aktörer, utan även om hamnförvaltning som inriktas på tjänster av allmänt intresse och på att skapa ett mervärde för en större region.

Ändringsförslag 123

Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning

Skäl 6c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(6c) I några hamnförvaltningsmodeller är hamnledningen behörig myndighet när det gäller utövandet av (vissa) rättigheter och skyldigheter. Förordningen är tillämplig oavsett om en medlemsstat själv uppträder som behörig myndighet eller om medlemsstaten har bemyndigat en hamnledning att uppträda som behörig myndighet.

Or. nl

Motivering

I artikel 8.3 i förslaget till förordning medger kommissionen att hamnledningen kan vara en behörig myndighet (av den typ som åsyftas i olika avsnitt i förslaget till förordning). Trots det är andra artiklar oklara på denna punkt, varför detta uttryckliga krav bör anges i inledningen av förordningen.

Ändringsförslag 124

Carlo Fidanza

Förslag till förordning

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade **till vissa klart definierade villkor som rör** operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, **och** den utrustning som krävs. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara **tydligt** begränsade **bland annat vad gäller** operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, den utrustning som krävs, **tjänstens tillgänglighet, efterlevnaden av kraven som avser sjösäkerhet eller hamnens säkerhet eller säkerheten för någon av dess tillfarter, dess anläggningar, dess utrustning, dess personal samt respekten för miljökraven.** Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.

Or. en

Ändringsförslag 125 **Karim Zéribi**

Förslag till förordning **Skäl 7**

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **bör** hamnledningen kunna **kräva att** hamntjänsteleverantörerna **kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra** tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör **vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör** operatörernas yrkeskvalifikationer, **men också** deras utbildning, **och den utrustning som krävs. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande,**

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **måste** hamnledningen kunna **ålägga** hamntjänsteleverantörerna **minimikrav på** att tjänsten **utförs** på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör **bland annat inkludera** operatörernas yrkeskvalifikationer, **däribland** deras utbildning, **samt respekt för kollektivavtal och nationella sociala normer som är tillämpliga på tjänsten i fråga, nödvändig utrustning, respekt för krav gällande**

*objektiva och relevanta för
tillhandahållandet av hamntjänster.*

sjösäkerhet, hamnsäkerhet och miljö.

Or. fr

Ändringsförslag 126
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker, **social** och miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna **och de underleverantörer som anlitas** kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.

Tjänsteleverantörerna ska i sin verksamhet iaktta alla säkerhetsbestämmelser, miljökrav och tillämpa alla arbetsrättsliga och kollektiva regleringar och avtal.

Or. de

Motivering

Enligt kommissionen arbetar 110 000 personer i de europeiska kusthamnarna. I realiteten torde antalet vara ännu större. Det är av största vikt att den ansvariga hamnledningen även kontrollerar efterlevnaden av de sociala normerna och upprätthåller säkerhets- och miljökraven.

Ändringsförslag 127
Brian Simpson

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker **och** miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, **och** den utrustning som krävs. **Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.**

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker, miljövänlig **och socialt sund** hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, den utrustning som krävs **för att tillhandahålla den aktuella hamntjänsten, efterlevnaden av hamnens sjösäkerhetsbestämmelser, respekten för lokala, nationella, europeiska och internationella miljökrav och hamntjänsteleverantörens goda anseende när det gäller att tillämpa sociala normer till skydd för de anställdas hälsa och säkerhet och respekten för de anställdas rättigheter.**

Or. en

Motivering

Förutom yrkeskvalifikationer samt utrustning, sjösäkerhet och miljö bör även leverantörens goda anseende vad gäller respekten för sociala normer spela in när tjänsteleverantörerna väljs.

Ändringsförslag 128
Georges Bach

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker **och** miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. ***Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.***

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker, miljövänlig **och socialt sund** hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna, ***inklusive underleverantörer***, kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs, ***efterlevnad av sjösäkerhetskraven, respekt för miljökraven, leverantörens respekt för sociala rättigheter och arbetstagarnas rättigheter, inklusive tillämpningen av lagar och avtal för att skydda de anställdas hälsa och säkerhet.***

Or. en

Ändringsförslag 129

Jutta Steinruck

Förslag till förordning

Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker **och** miljövänlig hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. ***Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.***

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker, miljövänlig **och socialt sund** hamnförvaltning bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna, ***inklusive underleverantörer***, kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs ***för att tillhandahålla den aktuella hamntjänsten, efterlevnad av sjösäkerhetskraven, respekt för***

miljökraven, leverantörens respekt för sociala rättigheter och arbetstagarnas rättigheter, inklusive tillämpningen av lagar och avtal för att skydda hälsa och säkerhet och för att skydda de anställda.

Or. en

Ändringsförslag 130
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **bör hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga** att de uppfyller minimikraven för att utföra **tjänsten** på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, **men också deras utbildning, och** den utrustning som krävs. **Vidare ska kraven vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta** för tillhandahållandet av hamntjänster.

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **måste hamntjänsteleverantörerna garantera** att de uppfyller minimikraven för att utföra **tjänsterna** på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, den utrustning som krävs för tillhandahållandet av **relevanta hamntjänster och uppfyllandet av sjösäkerhetskrav. Villkoren bör ta hänsyn till miljömässiga krav och nationella socialskyddsnormer.**

Dessa minimikrav, som omfattar miljömässiga och sociala normer, bör fastställas på nationell nivå och verifieras i varje hamn av respektive ledningsorgan.

Or. en

Motivering

Sjösäkerhetskrav och miljöfrågor kan inte betraktas som självklara skäl för att organisera hamntjänsterna på ett visst sätt. Säkerhets- och miljöregler måste garanteras oavsett hur hamntjänsterna organiseras. Samtliga tjänsters minimikrav måste anges på nationell nivå för att undvika olik eller orättvis tillämpning.

Ändringsförslag 131
Dominique Vlasto

Förslag till förordning
Skäl 7

Kommissionens förslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **bör** hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs. **Vidare ska kraven vara öppett redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för tillhandahållandet av hamntjänster.**

Ändringsförslag

(7) För att skapa en effektiv, säker och miljövänlig hamnförvaltning **måste** hamnledningen kunna kräva att hamntjänsteleverantörerna kan belägga att de uppfyller minimikraven för att utföra tjänsten på ett lämpligt sätt. Dessa minimikrav bör vara begränsade till vissa klart definierade villkor som rör operatörernas yrkeskvalifikationer, men också deras utbildning, och den utrustning som krävs **för att tillhandahålla högkvalitativa och kontinuerliga hamntjänster samt respekten för sjösäkerhets- och sjöfartsskyddskraven. Villkoren måste också ta hänsyn till miljömässiga krav och nationella socialskyddsnormer.**

Or. fr

Motivering

Att respektera minimikraven är inte frivilligt eller sekundärt utan måste vara ett absolut nödvändigt villkor för tillhandahållandet av en hamntjänst. Säkerställandet av hamntjänsternas kontinuitet och kvalitet kompletterar föredragandens ändringsförslag.

Ändringsförslag 132
Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning
Skäl 7a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(7a) Alla tjänsteleverantörer och framför allt de som är nya på marknaden bör kunna styrka sin förmåga att betjäna ett

lägsta antal fartyg med sin egen personal och utrustning. De ska tillämpa relevanta bestämmelser och regler, inklusive tillämpliga arbetsmarknadslagar och hamnens tillämpliga kollektivavtal och kvalitetskrav.

Or. en

Ändringsförslag 133 Giommaria Uggias

Förslag till förordning Skäl 10

Kommissionens förslag

(10) Eftersom hamnar är geografiskt avgränsade områden, kan marknadstillträdet i vissa fall underkastas inskränkningar, särskilt vid utrymmesbrist eller utnyttjande av ett utrymme som är reserverat för en viss typ av verksamhet, dock på villkor att denna inskränkning överensstämmer med en officiell hamnutvecklingsplan, i vilken användningen av utrymmet är planlagd på ett transparent sätt och i enlighet med nationella bestämmelser, exempelvis stads- och samhällsplanering.

Ändringsförslag

(10) Eftersom hamnar är geografiskt avgränsade områden, kan marknadstillträdet i vissa fall underkastas inskränkningar, särskilt ***på grund av marknadens ekonomiska möjligheter att erbjuda flera olika operatörer eller*** vid utrymmesbrist eller utnyttjande av ett utrymme som är reserverat för en viss typ av verksamhet, dock på villkor att denna inskränkning överensstämmer med en officiell hamnutvecklingsplan, i vilken användningen av utrymmet är planlagd på ett transparent sätt och i enlighet med ***lokala, regionala och*** nationella bestämmelser, exempelvis stads- och samhällsplanering.

Or. it

Ändringsförslag 134 Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning Skäl 10a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(10a) Eftersom hamnarnas storlek varierar kraftigt behöver man också ta hänsyn till den ekonomiska kapaciteten och tillgängligt utrymme för verksamhet på vattnet när man begränsar antalet hamntjänsteleverantörer. Dessutom bör det vara möjligt att begränsa tillträdet till marknaden så att en säker och miljömässigt hållbar hamnverksamhet kan garanteras.

Or. en

Ändringsförslag 135
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 12

Kommissionens förslag

(12) För att garantera öppenhet och insyn bör förfarandet för att välja ut hamntjänstleverantörerna och resultatet av detta förfarande offentliggöras och berörda parter ges fullständig dokumentation.

Ändringsförslag

(12) För att garantera öppenhet och insyn ***för offentligt finansierade hamnar*** bör förfarandet för att välja ut hamntjänstleverantörerna och resultatet av detta förfarande offentliggöras och berörda parter ges fullständig dokumentation.

Or. en

Ändringsförslag 136
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Förfarandet för att välja ut hamntjänsteleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör följa de

Ändringsförslag

utgår

principer och tillvägagångssätt som fastställs i direktiv/... [koncession]⁷, också tröskelvärden och metoden för att bestämma värdet av kontraktet liksom definitionen av väsentliga ändringar och faktorer som rör kontraktets löptid.

⁷ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, COM(2011)0897.

Or. de

Motivering

I skäl 13 hänvisas till koncessionsdirektivet. Det har dock inte antagits och innehållet i det är inte heller känt i detalj. Därför går det inte att besluta om en hänvisning till detta direktiv.

Ändringsförslag 137 Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning Skäl 13

Kommissionens förslag

(13) Förfarandet för att välja ut hamntjänsteleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör ***följa de principer och tillvägagångssätt som fastställs i direktiv/... [koncession]⁷, också tröskelvärden och metoden för att bestämma värdet av kontraktet liksom definitionen av väsentliga ändringar och faktorer som rör kontraktets löptid.***

⁷ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, COM(2011)0897.

Ändringsförslag

(13) Förfarandet för att välja ut hamntjänsteleverantörer när antalet leverantörer är begränsat bör ***vara öppet för alla berörda parter, med full insyn och icke-diskriminerande.***

⁷ Förslag till direktiv om tilldelning av koncessioner, COM(2011)0897.

Or. en

Ändringsförslag 138 Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) *En tillämpning av skyldigheten* att tillhandahålla allmännyttiga tjänster **för att begränsa** antalet hamntjänsteleverantörer **är motiverat endast om det är ett allmänintresse** att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.

Ändringsförslag

(14) *Medlemsstaterna måste kunna ålägga skyldigheter* att tillhandahålla allmännyttiga tjänster **som kan berättiga en begränsning av** antalet hamntjänsteleverantörer **mot bakgrund av allmänintresset, för** att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare, **sjösäkerhet och sjöfartsskydd samt miljöskydd.**

Or. fr

Motivering

Medlemsstaterna måste nödvändigtvis kunna ålägga skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, inklusive på områdena sjösäkerhet, sjöfartsskydd och miljöskydd. Dessa kan berättiga en begränsning av antalet leverantörer.

Ändringsförslag 139
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är **motiverat endast** om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.

Ändringsförslag

(14) En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är **motiverad** om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare. **Dessa hamntjänster ska vara säkra,**

Motivering

Det är absolut nödvändigt att fastställa kriterier för hamntjänsterna.

Ändringsförslag 140
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) ***En tillämpning av skyldigheten*** att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ***för*** att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer ***är motiverat endast*** om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.

Ändringsförslag

(14) ***Medlemsstaterna bör ha behörighet att införa en skyldighet*** att tillhandahålla allmännyttiga tjänster ***som kan motivera*** att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om eller mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare ***samt sjösäkerhet och miljöskydd.***

Ändringsförslag 141
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Förslag till förordning
Skäl 14

Kommissionens förslag

(14) ***En tillämpning av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer är motiverat***

Ändringsförslag

(14) ***Medlemsstaterna måste kunna ålägga skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster när det gäller hamntjänster och begränsa antalet***

endast om det är ett allmänintresse att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om *eller* mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare.

leverantörer mot bakgrund av allmänintresset, för att säkerställa tillgången till hamntjänsten för alla användare, tillgängligheten till hamntjänsten året om *och inom hela hamnområdet*, mer överkomliga priser på hamntjänster för en viss kategori av användare, *sjösäkerhet och sjöfartsskydd och miljömässig hållbarhet för hamnverksamheten*.

Or. fr

Ändringsförslag 142 Francesca Barracciu, Franco Frigo

Förslag till förordning Skäl 16

Kommissionens förslag

(16) Denna förordning utesluter inte möjligheten att behöriga myndigheter erbjuder ersättning för fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla en allmännyttig tjänst, men på villkor att detta inte innebär ett brott mot tillämpliga regler om statligt stöd. Om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster anses vara av allmänt ekonomiskt intresse, bör den fullgöras i enlighet med kommissionens beslut av den 20 november om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁸, kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁹ och Europeiska

Ändringsförslag

(16) Denna förordning utesluter inte möjligheten att behöriga myndigheter erbjuder ersättning för fullgörandet av skyldigheten att tillhandahålla en allmännyttig tjänst, men på villkor att detta inte innebär ett brott mot tillämpliga regler om statligt stöd. ***Dessa regler bör tillämpas med beaktande av de särskilda behov som gäller för vissa hamnar, till exempel öhamnar, och ekonomiska svårigheter i samband med allvarliga infrastrukturbrister.*** Om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster anses vara av allmänt ekonomiskt intresse, bör den fullgöras i enlighet med kommissionens beslut av den 20 november om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁸, kommissionens förordning (EU) nr 360/2012 av den 25 april 2012 om tillämpningen av artiklarna

unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster¹⁰.

107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁹ och Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster¹⁰.

⁸ EUT L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁹ EUT L 114, 26.4.2012, s. 8.

¹⁰ EUT C 8, 11.1.2012.

⁸ EUT L 7, 11.1.2012, s. 3.

⁹ EUT L 114, 26.4.2012, s. 8.

¹⁰ EUT C 8, 11.1.2012.

Or. it

Motivering

Eftersom syftet med denna förordning är att modernisera hamnnätverket kan man inte bortse från att många hamnar har bristfälliga infrastrukturer. Ofta kan dessa brister åtgärdas med marknadens hjälp. Stöd från staten är också nödvändigt.

Ändringsförslag 143 **Karim Zéribi**

Förslag till förordning **Skäl 17**

Kommissionens förslag

(17) Hamnledningen bör inte diskriminera mellan olika hamntjänsteleverantörer, och särskilt inte till förmån för ett företag eller organ i vilket den har egna intressen.

Ändringsförslag

(Berör inte den svenska versionen.)

Or. fr

Motivering

(Berör inte den svenska versionen.)

Ändringsförslag 144
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas **kontroll av det** oberoende **tillsynsorganet**.

Ändringsförslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas **en** oberoende **tillsyn**.

Or. en

Ändringsförslag 145
Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till förordning
Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster

Ändringsförslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster

eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga **TEN-T-hamnar** på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas **kontroll av det** oberoende **tillsynsorganet**.

eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda, **till exempel lotsar**, vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga **TEN-T-kusthamnar** på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas **en** oberoende **tillsyn**.

Or. en

Ändringsförslag 146 David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Förslag till förordning Skäl 18

Kommissionens förslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den

Ändringsförslag

(18) **Den berörda hamnledningen eller** de behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en

interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör **underkastas kontroll av det** oberoende **tillsynsorganet**.

medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör **underställas ett** oberoende **tillsynsorgan**.

Or. en

Motivering

Hamnledningen ska vara behörig myndighet i en hamn.

Ändringsförslag 147 **Slawomir Nitras, Artur Zasada**

Förslag till förordning **Skäl 18**

Kommissionens förslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till. ***I sådana fall bör dessutom de hamnavgifter som tas ut av en sådan operatör underkastas kontroll av det***

Ändringsförslag

(18) De behöriga myndigheter som utsetts i en medlemsstat bör ha valfriheten att själva fatta beslut om skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga hamntjänster eller att anförtro en intern operatör med utförandet av sådana tjänster. Ifall en behörig myndighet beslutar sig för att själv tillhandahålla tjänsten, kan detta innebära att tjänsten utförs av anställda vid den berörda myndigheten eller operatörer som förordnats av myndigheten. Om sådana begränsningar tillämpas i samtliga TEN-T-hamnar på en medlemsstats territorium ska kommissionen informeras. Om de behöriga myndigheterna i en medlemsstat väljer denna lösning, bör den interna operatörens tillhandahållande av hamntjänster inskränkas till den eller de hamnar som dessa interna operatörer utsetts till.

oberoende tillsynsorganet.

Or. pl

Ändringsförslag 148
Georgios Koumoutsakos, Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till förordning
Skäl 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(18a) Lotsningstjänster spelar en viktig roll för att säkerställa sjösäkerheten och bidra till miljöskyddet. Leverantörerna av lotsningstjänster bör bevara ett visst oberoende gentemot hamnens användare när det fattas beslut som rör säkerhet och miljö. I det sammanhanget kan en begränsning av antalet leverantörer av lotsningstjänster och av tillhandahållandet av sådana tjänster från interna operatörer motiveras utifrån skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Or. en

Ändringsförslag 149
Brian Simpson

Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänstleverantörer till följd av

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna **och ska respektera artikel 28 i EU:s stadga om de**

att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **de behöriga myndigheterna kunna** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

grundläggande rättigheterna som ger arbetstagarna rätt till kollektiva förhandlingar och åtgärder. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **hamnens ledningsorgan** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Motivering

Hamnledningen bör vara skyldig att kräva tillämpning av direktiv 2001/23/EG. Dessutom bör rätten att vidta kollektiva stridsåtgärder respekteras.

Ändringsförslag 150 **Philippe De Backer**

Förslag till förordning **Skäl 19**

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna, **under förutsättning att dessa regler är förenliga med EU-fördragets bestämmelser.** Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att

myndigheterna kunna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Ändringsförslag 151 Georges Bach

Förslag till förordning Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning **ska** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **de behöriga myndigheterna kunna** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör **fullt ut** behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning **bör** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. **Denna förordning bör respektera artikel 28 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna.** Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör **medlemsstaten** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Ändringsförslag 152 Dominique Vlasto

Förslag till förordning Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna **kunna** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. fr

Motivering

I överensstämmelse med föredragandens ändringsförslag 53 är det mycket viktigt att precisera att det är en skyldighet och inte bara ett alternativ för nya leverantörer att följa direktiv 2001/23/EG.

Ändringsförslag 153
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör **behålla befogenheten** att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, **bör** de behöriga myndigheterna kunna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör **få full befogenhet** att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster en adekvat socialförsäkringsnivå. Denna förordning ska inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, **ska** de behöriga myndigheterna **nu och inom överskådlig framtid** kunna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. de

Motivering

Kommissionens formuleringar är inte tillräckligt bindande.

Ändringsförslag 154
Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning
Skäl 19

Kommissionens förslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster **en** adekvat **socialförsäkringsnivå**. Denna förordning **ska** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna **kunna** kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Ändringsförslag

(19) Medlemsstaterna bör behålla befogenheten att garantera personalen i de företag som utför hamntjänster **ett** adekvat **socialskydd**. Denna förordning **bör** inte påverka tillämpningen av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna i medlemsstaterna **och den bör fullt ut respektera artikel 28 i EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna**. Vid en begränsning av antalet hamntjänsteleverantörer till följd av att undertecknandet av ett hamntjänstekontrakt kan leda till byte av tjänsteleverantör, bör de behöriga myndigheterna kräva att den tjänsteleverantör som valts ut tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter¹¹.

¹¹ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

Or. en

Ändringsförslag 155 Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning Skäl 20

Kommissionens förslag

(20) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadsstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv..../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av

Ändringsförslag

utgår

lasthanterings- och passagerartjänster, men det bör ändå fortfarande stå medlemsstaterna fritt att fatta beslut om tillämpningen av reglerna i detta kapitel på dessa två typer av tjänster. För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.

Or. nl

Motivering

I detta skäl utgår man från att områdeskoncessioner omfattas av direktivet om koncessioner, trots att så inte är fallet.

Ändringsförslag 156 **Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui**

Förslag till förordning **Skäl 20**

Kommissionens förslag

(20) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv.../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster, **men det bör ändå fortfarande stå medlemsstaterna fritt att fatta beslut om tillämpningen av reglerna i detta kapitel på dessa två typer av tjänster.** För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja

Ändringsförslag

(20) I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv.../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster. För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av

tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.

principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.

Or. en

Ändringsförslag 157 **Sabine Wils**

Förslag till förordning **Skäl 20**

Kommissionens förslag

(20) *I många hamnar beviljas leverantörer av lasthanterings- och passagerartjänster marknadstillträdet genom offentliga koncessionskontrakt. Denna typ av kontrakt kommer att omfattas av direktiv.../... [koncessioner]. Följaktligen bör kapitel II i denna förordning inte gälla tillhandahållande av lasthanterings- och passagerartjänster, men det bör ändå fortfarande stå medlemsstaterna fritt att fatta beslut om tillämpningen av reglerna i detta kapitel på dessa två typer av tjänster. För andra typer av kontrakt som används av myndigheter för att bevilja tillträde till marknaden för lasthanterings- och passagerartjänster, har Europeiska unionens domstol bekräftat att de behöriga myndigheterna är bundna av principerna om öppenhet och icke-diskriminering när dessa kontrakt sluts. Dessa principer är till fullo tillämpliga på hamntjänster.*

Ändringsförslag

(20) *Förordningen bör inte tillämpas på muddring, mottagningsanordningar i hamn, förtöjning och bogsering samt lotsning.*

Or. de

Motivering

Det går inte att besluta om en hänvisning till koncessionsdirektivet eftersom det inte har antagits och innehållet i det inte heller är känt i detalj. Lasthanterings- och passagerartjänster undantas i förslaget till förordning. Muddring, mottagningsanordningar i hamn och lotsning tas dock tvärtemot systemet upp i artikel 1. Så som det tyska förbundsrådet redan har konstaterat hör de inte hemma i denna förordning och bör följaktligen strykas.

Ändringsförslag 158 Brian Simpson

Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20a) Lotsning, bogsering och förtöjning är viktiga, unika och specialiserade tjänster som erbjuds rederinäringen. och som skulle äventyra Sjösäkerheten, miljöskyddet och hamnarnas effektivitet skulle äventyras om de öppnas för konkurrens. De bör därför undantas från bestämmelserna om marknadstillträde i kapitel II i denna förordning.

Or. en

Ändringsförslag 159 Spyros Danellis

Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20a) Av effektivitets- och säkerhetsskäl tillhandahålls lotsningstjänster i de flesta fall av en enda leverantör. Det måste emellertid också finnas regler om att denna hamntjänst tilldelas även med beaktande av insyn och kostnadseffektivitet. Medlemsstaterna skulle kunna välja att utnyttja ett

undantag på två år för att förbereda säkerhets- och upphandlingsmekanismerna för denna viktiga tjänst.

Or. en

Motivering

Medlemsstaterna bör få ytterligare två år på sig för att se till att bestämmelsen om tillämpningen av artikel 7 införs smidigt utan att det påverkar tjänstens effektivitet och säkerhet.

Ändringsförslag 160 Dominique Vlasto

Förslag till förordning Skäl 20a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(20a) Den specifika karaktären hos de teknisk-nautiska tjänsterna lotsning, bogsering och hamnlotsning och deras ömsesidiga beroende av god organisation och funktion inom hamnverksamheten som helhet, berättigar att dessa tjänster, som utgör ett allmännyttigt uppdrag, undantas från bestämmelserna om marknadsstillträde i kapitel II i denna förordning. Behovet av att garantera sjösäkerhet och skydd för personal och hamnanläggningar och miljöskydd förutsätter att medlemsstaten eller hamnförvaltaren ges tillstånd att bevilja exklusiva rättigheter till leverantörer av lotsning, bogsering och hamnlotsning, vilka underställs kravet att säkra kontinuiteten för dessa tjänster under alla omständigheter och inom hela hamnområdet, vilken typ av fartyg det än rör sig om.

Or. fr

Motivering

På grund av deras karaktär och deras koppling till säkerhet och miljöskydd kan hamnverksamheten och hamntjänsterna som helhet, från det att lotsen tar kontroll över fartyget till dess att det förtöjs, inte underställas en kommersiell policy som inte skulle ta hänsyn till att leverantörerna i fråga utför ett allmännyttigt uppdrag.

Ändringsförslag 161 **Inés Ayala Sender**

Förslag till förordning **Skäl 21a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

I Fonden för ett sammanlänkat Europa föreskrivs att hamnarna i det transeuropeiska transportnätet kan beviljas EU-stöd under perioden 2014–2020. Dessutom har kommissionen för avsikt att inrätta ett reviderat ramverk för statligt stöd till hamnar. Med tanke på att det nya direktivet om koncessioner också innebär en ny rättslig ram, som även kommer att påverka hamntjänster som omfattas av en koncession, är det nödvändigt att i detta regelverk införa stränga regler om insyn i de finansiella flödena för att undvika situationer av orättvis konkurrens eller prisdumpning mellan unionens hamnar.

Or. es

Ändringsförslag 162 **Giommaria Uggias**

Förslag till förordning **Skäl 22**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22) Det är nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering

(22) Det är nödvändigt att ledningen för en hamn som erhåller offentlig finansiering

åläggs att föra räkenskaper som skiljer på den verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning och den som är konkurrensutsatt, för att därigenom garantera lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och undvika marknadssnedvridning. Under alla omständigheter måste reglerna om statligt stöd följas.

åläggs att föra räkenskaper som skiljer på den **offentligt finansierade** verksamhet som den bedriver i egenskap av hamnledning och den som är konkurrensutsatt, för att därigenom garantera lika konkurrensvillkor, skapa insyn i tilldelningen och användningen av offentliga medel och undvika marknadssnedvridning. Under alla omständigheter måste reglerna om statligt stöd följas.

Or. it

Ändringsförslag 163 Dominique Vlasto

Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör förtydliga begreppet statligt stöd när det gäller finansiering av hamninfrastruktur, med beaktande av den icke-kommersiella karaktären hos infrastruktur för allmän tillgång och skydd, bland annat infrastruktur för tillträde via järnväg och väg och dess anslutningar till det nationella transportsystemet, nödvändig infrastruktur för allmänna tjänster inom hamnområdet, kajplatser och all infrastruktur som möjliggör tillträde till ett hamnområde, inklusive tillträde från havet, vattenvägar och skyddsanläggningar. Dessa typer av infrastruktur bör vara tillgängliga för alla potentiella användare på likvärdiga villkor och utan diskriminering. De bör omfattas av statens ansvar att tillgodose befolkningens allmänna behov.

Or. fr

Motivering

För att komplettera föredragandens ändringsförslag bör kajplatser läggas till på förteckningen över berörd infrastruktur, eftersom kajplatser utgör del av hamninfrastrukturen.

Ändringsförslag 164 Philippe De Backer

Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) På grund av bristen på tydliga regler för statligt stöd för hamnar lider hamnsektorn av rättsosäkerhet eftersom hamnarna nu bedöms från fall till fall. För att skapa mer öppenhet bör kommissionen, efter att ha samrått med samtliga intressenter inklusive medlemsstaterna och hamnmyndigheterna, lägga fram tydliga riktlinjer för statligt stöd till hamnar.

Or. en

Ändringsförslag 165 Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninfrastruktur, med beaktande av den icke-kommersiella karaktären hos infrastrukturen för allmänt tillträde och försvar.

Or. en

Ändringsförslag 166
Knut Fleckenstein

Förslag till förordning
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninfrastruktur eftersom driften av hamnar på grund av den viktiga roll som hamnarna spelar i den europeiska ekonomin omfattas av statens skyldighet att tillgodose befolkningens allmänna behov. Hamnarna bör därför undantas från systemet för statligt stöd eftersom de fyller en allmännyttig funktion och i egenskap av tjänst av allmänt ekonomiskt intresse omfattas av system eller regler för infrastrukturkostnader liknande de i förordning nr (EG) 1370/2007 för alla icke-kommersiella operationer, såsom underhåll av tillträdes- och försvarsinfrastruktur som är tillgänglig för alla potentiella användare på lika villkor och utan diskriminering.

Or. en

Ändringsförslag 167
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Förslag till förordning
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör så snart som möjligt klargöra reglerna om statligt stöd vid finansiering av hamnutveckling i enlighet med de principer som tillämpades i beslutet om flygplatsen Leipzig-Halle.

Statligt stöd ges allmänt till hamnar i EU utan en konsekvent tillämpning av principerna. Detta ger upphov till ineffektiv fördelning, snedvridning av konkurrensen mellan grannstater och slöseri med allmänna medel.

Ändringsförslag 168
Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning
Skäl 22a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninfrastruktur, med beaktande av den icke-kommersiella karaktären hos infrastruktur för allmänt tillträde och försvarsinfrastruktur. Detta inkluderar infrastruktur som sörjer för anslutningsmöjligheter med järnväg eller väg till nationella transportsystem, infrastruktur som krävs för sådan verksamhet som är nödvändig i hamnområdet och all infrastruktur som ger tillträde till ett hamnområde, häribland sjöfartsleder, farbara kanaler och försvarsverksamhet. Dessa typer av infrastruktur bör vara tillgängliga för alla potentiella användare på lika, icke-diskriminerande villkor och bör falla inom den behöriga myndighetens ansvarsområde för att tillgodose befolkningens allmänna behov. Kommissionen bör dessutom ta hänsyn till det berörda ledningsorganets exakta roll, ställning och uppdrag i den hamn som får och/eller själv beviljar stöd, för att på detta sätt beakta de skillnader mellan olika förvaltningsmodeller som anges i skäl 6b (nytt).

Or. nl

Motivering

Jag delar föredraganden Knut Fleckensteins uppfattning om att hamnpolitiken inte kan behandlas utan att man tar hänsyn till de begrepp på området statligt stöd som anpassats eller utvecklats för hamninfrastruktur. Målet för detta förslag till anpassning är att kräva ett erkännande för rättsligt utarbetade, välmotiverade och öppna finansieringsmodeller på medlemsstatsnivå.

Ändringsförslag 169 **Corien Wortmann-Kool**

Förslag till förordning **Skäl 22a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(22a) Kommissionen bör klargöra begreppet statligt stöd i fråga om finansiering av hamninfrastruktur med beaktande av att infrastrukturen för allmänt tillträde och försvar är icke-kommersiell till sin natur och bör erbjudas alla potentiella användare utan diskriminering och omfattas av statens skyldighet att tillgodose befolkningens allmänna behov.

Or. en

Motivering

För att kunna skapa likvärdiga villkor för hamnarna krävs det tydliga regler för statligt stöd. Kommissionen arbetar för närvarande med att modernisera riktlinjerna för statligt stöd, och bör i det arbetet beakta hamninfrastrukturens särdrag. Denna förordning kommer inte att föregripa detaljerna i sådana regler.

Ändringsförslag 170 **Francesca Barracciu, Franco Frigo**

Förslag till förordning **Skäl 22a (nytt)**

(22a) Reglerna om statligt stöd måste emellertid medge undantag om det gäller finansiering för utbyggnad av infrastrukturen i hamnar som är belägna på öar. Man bör beakta hamnarnas betydelse för sådana områden och reglerna om statligt stöd bör ses över, bland annat med tanke på de ekonomiska svårigheterna i dessa områden som redan är geografiskt missgynnade.

Or. it

Motivering

Eftersom syftet med denna förordning är att modernisera hamnnätverket kan man inte bortse från att många hamnar har bristfälliga infrastrukturer. Ofta kan bristerna åtgärdas med hjälp av marknaden. Stöd från staten är också nödvändigt. Öarna är kraftigt beroende av sina sjöförbindelser och lider ofta av historiska ekonomiska svårigheter som kan vara mycket allvarliga.

**Ändringsförslag 171
Bogusław Liberadzki**

**Förslag till förordning
Skäl 23**

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte **har utsetts** enligt ett **öppet**, transparent och icke-diskriminerande förfarande **medför en större risk för prissmissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas**

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte **är konkurrensutsatta i enlighet med artiklarna 9.1 och 6.1 får inte vara oproportionerliga jämfört med det ekonomiska värdet av de tjänster som erbjuds och bör fastställas** enligt ett transparent och icke-diskriminerande förfarande.

ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. en

Ändringsförslag 172 **Giommaria Uggias**

Förslag till förordning **Skäl 23**

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **anges i de olika komponenterna och är rimliga jämfört med motsvarande kostnader** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. it

Ändringsförslag 173 **Philip Bradbourn**

Förslag till förordning **Skäl 23**

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av

hamntjänsteleverantörer som inte *har utsetts* enligt ett *öppet*, transparent och icke-diskriminerande förfarande *medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.*

hamntjänsteleverantörer som inte *är konkurrensutsatta i enlighet med artiklarna 9.1 och 6.1 får inte vara oproportionerliga jämfört med det ekonomiska värdet av de tjänster som erbjuds och bör fastställas* enligt ett transparent och icke-diskriminerande förfarande.

Or. en

Ändringsförslag 174 Philippe De Backer

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. *Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.*

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. *Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte är konkurrensutsatta i enlighet med artiklarna 9.1 och 6.1 får inte vara oproportionerliga jämfört med det ekonomiska värdet av de tjänster som erbjuds och bör fastställas enligt ett transparent och icke-diskriminerande förfarande.*

Or. en

Ändringsförslag 175
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk **på grund av deras** monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. **Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning.** I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande **eller av interna operatörer som är helt eller huvudsakligen offentligt finansierade** medför en större risk för prismissbruk **om det föreligger en** monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. en

Ändringsförslag 176
Knut Fleckenstein

Förslag till förordning
Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk **på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt.** Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den

Ändringsförslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer **i enlighet med artikel 6.1 b** som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande **och de avgifter som tas ut av leverantörer av lotsningstjänster som inte är konkurrensutsatta** medför en större risk för prismissbruk. Samma sak gäller

mening som avses i **denna förordning**. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

avgifter som tas ut av **interna** operatörer i den mening som avses i **artikel 9.1**. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **står i proportion till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. en

Ändringsförslag 177 Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning Skäl 23

Kommissionens förslag

(23) Hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer **som inte har utsetts enligt ett öppet, transparent och icke-diskriminerande förfarande medför en större risk för prismissbruk på grund av deras monopol- eller oligopolställning och det faktum att deras marknad inte är konkurrensutsatt. Samma sak gäller avgifter som tas ut av operatörer i den mening som avses i denna förordning. I avsaknad av rättvisa marknadsmekanismer** bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **avspeglar de normala villkoren på den berörda marknaden** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag

(23) **För** hamnavgifter som tas ut av hamntjänsteleverantörer bör förfaranden införas för att se till att de avgifter som tas ut för dessa tjänster **står i proportion till den tillhandahållna tjänstens ekonomiska värde** och att de fastställs på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Or. nl

Motivering

I detta skäl hävdar kommissionen att priser som fastställs på en fri marknad per definition är mer rättvisa än priser som fastställs på en reglerad marknad. Så är inte nödvändigtvis fallet. Även på en fri marknad kan det förekomma prismissbruk.

Ändringsförslag 178
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör **avgifterna i varje enskild hamn** fastställas på ett öppet och självständigt sätt i enlighet med hamnens **egna** affärs- och investeringsstrategi.

Ändringsförslag

(24) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör **hamnarnas avgifter** fastställas på ett öppet och självständigt sätt **av hamnledningen** i enlighet med hamnens **egen** affärs- och investeringsstrategi. **Om hamnledningen är helt eller huvudsakligen offentligt finansierad bör sådana avgifter fastställas på ett öppet sätt.**

Or. en

Ändringsförslag 179
Phil Bennion

Förslag till förordning
Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör avgifterna i varje enskild hamn fastställas på ett öppet och självständigt sätt i enlighet med hamnens **egna** affärs- och investeringsstrategi.

Ändringsförslag

(24) För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör avgifterna i varje enskild hamn fastställas **av hamnledningen** på ett öppet och självständigt sätt i enlighet med hamnens **egen** affärs- och investeringsstrategi.

Or. en

Ändringsförslag 180
Luis de Grandes Pascual

Förslag till förordning
Skäl 24

Kommissionens förslag

(24) **För att hamninfrastrukturavgifterna ska kunna fungera effektivt, bör** avgifterna i varje enskild hamn fastställas på ett öppet **och självständigt** sätt i enlighet med hamnens **egna** affärs- och investeringsstrategi.

Ändringsförslag

(24) Avgifterna i varje enskild hamn **bör** fastställas på ett öppet sätt **som säkerställer ett visst mått av självständighet** i enlighet med hamnens **egen** affärs- och investeringsstrategi.

Or. en

Ändringsförslag 181
Philippe De Backer

Förslag till förordning
Skäl 25

Kommissionens förslag

(25) **Variationen i** hamninfrastrukturavgifterna **bör tillåtas** för att främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta **torde** gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att delvis begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

Ändringsförslag

(25) **Hamnledningen kan ändra hamninfrastrukturavgifterna som ett led i sin affärsstrategi.** Hamninfrastrukturavgifterna **kan variera** för att **till exempel** främja närsjöfart och attrahera miljövänliga fartyg eller energi- och koldioxidsnåla transportmetoder, särskilt offshore- eller onshore-transporter, som är bättre än genomsnittet. Detta **kunde** gynna såväl miljö- och klimatpolitiken som en hållbar utveckling av hamnarna och deras omgivning, särskilt genom att delvis begränsa miljöpåverkan från fartyg som anlöper och ligger i hamnen.

Or. en

Ändringsförslag 182
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) **Lämpliga system bör finnas för att se till att** de **hamnanvändare** som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av **hamntjänster** inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).

Ändringsförslag

(26) De **användare av offentligt finansierade hamnar** som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster **bör** regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av **hamntjänsterna** inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).

Or. en

Ändringsförslag 183
Philippe De Backer

Förslag till förordning
Skäl 26

Kommissionens förslag

(26) **Lämpliga system bör finnas för att se till att** de hamnanvändare som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).

Ändringsförslag

(26) **Det bör säkerställas att** de hamnanvändare som är skyldiga att betala avgift för hamninfrastruktur eller hamntjänster regelbundet kontaktas när hamninfrastruktur- eller hamnavgifterna fastställs eller ändras. Hamnledningen bör också regelbundet samråda med övriga berörda parter i viktiga frågor som rör en sund utveckling av hamnen, dess resultat och dess förmåga att attrahera och skapa ekonomisk verksamhet (t.ex. samordning av hamntjänster inom hamnområdet, effektiviteten i förbindelserna med inlandet och administrativa förfaranden i hamnarna).

Or. en

Ändringsförslag 184
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 27

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(27) För att säkerställa en korrekt och utgår
verkningsfull tillämpning av denna
förordning, bör ett oberoende
tillsynsorgan, som kan vara ett redan
befintligt organ, utses i varje medlemsstat.**

Or. de

Motivering

Detta extra tillsynsorgan är helt överflödigt och medför endast ytterligare byråkrati vilket i sin tur innebär ökade kostnader och bördor.

Ändringsförslag 185
Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning
Skäl 27

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

**(27) För att säkerställa en korrekt och utgår
verkningsfull tillämpning av denna
förordning, bör ett oberoende
tillsynsorgan, som kan vara ett redan
befintligt organ, utses i varje medlemsstat.**

Or. pl

Ändringsförslag 186
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) För att säkerställa **en korrekt och verkningsfull tillämpning av denna förordning**, bör ett oberoende tillsynsorgan, som kan vara ett redan befintligt organ, utses i varje medlemsstat.

Ändringsförslag

(27) För att säkerställa **att en självständig mekanism för klagomål finns på plats** bör ett **eller flera organ som utför** oberoende tillsyn utses i varje medlemsstat. **Redan befintliga organ, såsom konkurrensmyndigheter, domstolar, ministerier och departement inom ministerier, som inte har någon koppling till hamnledningen, skulle kunna utses i detta syfte.**

Or. en

Ändringsförslag 187
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Skäl 27

Kommissionens förslag

(27) För att säkerställa en korrekt och verkningsfull tillämpning av denna förordning, bör ett oberoende tillsynsorgan, som kan vara ett redan befintligt organ, utses **i** varje medlemsstat.

Ändringsförslag

(27) För att säkerställa en korrekt och verkningsfull tillämpning av denna förordning, bör ett oberoende tillsynsorgan, som kan vara ett redan befintligt organ, utses **av** varje medlemsstat.

Or. ro

Ändringsförslag 188
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) **De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning.**

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 189
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28) De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning.

utgår

Motivering

Detta extra tillsynsorgan är helt överflödigt och medför endast ytterligare byråkrati vilket i sin tur innebär ökade kostnader och bördor.

Ändringsförslag 190
Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(28) De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning.

utgår

Ändringsförslag 191
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en **enhetlig** tillämpning av **denna förordning**.

Ändringsförslag

(28) De olika oberoende tillsynsorganen bör utbyta information om sitt arbete och samarbeta för att säkerställa en **konsekvent** tillämpning av **detta direktiv**.

Or. fr

Ändringsförslag 192
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Skäl 28

Kommissionens förslag

(28) De olika oberoende **tillsynsorganen** bör utbyta information om sitt arbete och **samarbeta för att säkerställa en enhetlig tillämpning av denna förordning**.

Ändringsförslag

(28) De olika **organ som tillhandahåller** oberoende **tillsyn** bör **samarbeta med varandra och** utbyta information om sitt arbete **vid gränsöverskridande tvister och klagomål**.

Or. en

Ändringsförslag 193
Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) I syfte att komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja när sjöfarten, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget

Ändringsförslag

utgår

om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Or. en

Ändringsförslag 194
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) I syfte att **komplettera och ändra** vissa **mindre väsentliga** delar av **denna förordning, och särskilt för att främja en enhetlig tillämpning** av miljörelaterade avgifter, stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen **och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga**

Ändringsförslag

(29) I syfte att **stärka** vissa delar av **detta direktiv i termer** av miljörelaterade avgifter, stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten **och mer allmänt sjömotorvägarna såsom de planeras inom ramen för förordningen om de transeuropeiska transportnäten, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg och bränslen. Vid antagandet av sådana delegerande akter ska kommissionen ta hänsyn till Environmental Ship Index och de framsteg som nåtts inom World Ports Climate Initiative (WPCI). Dessa**

samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

klassificeringar bör utgöra grunden för variationer i infrastrukturavgifterna men utan att ifrågasätta den behöriga hamnledningens befogenhet när den fastställer hamninfrastrukturavgifterna. Europeiska kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Or. fr

Ändringsförslag 195 Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) I syfte att ***komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att*** främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, ***stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten,*** bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka ***infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå.*** Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

(29) I syfte att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig ***internationell*** klassificering av fartyg ***och*** bränslen. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

sätt.

Or. en

Ändringsförslag 196 Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till förordning Skäl 29

Kommissionens förslag

(29) I syfte att **komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att främja** en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, **stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja när sjöfarten**, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen och typer av insatser, enligt vilka infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. **Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå.** Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

(29) I syfte att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg och bränslen. **Kommissionen bör, då den antar sådana delegerade akter, beakta Environmental Ship Index (ESI) och de framsteg som har gjorts av World Ports Climate Initiative (WPCI). Dessa klassificeringar och gemensamma riktlinjer för miljöavgifter bör endast ligga till grund för beslut om variationer i hamninfrastrukturavgifter och inte påverka hamnledningars befogenhet att självständigt fastställa hamninfrastrukturavgifterna i enlighet med gällande regler.** Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Or. en

Ändringsförslag 197 Luis de Grandes Pascual

**Förslag till förordning
Skäl 29**

Kommissionens förslag

(29) I syfte att **komplettera och ändra vissa mindre väsentliga delar av denna förordning, och särskilt för att** främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter, **stärka den sammanlagda samstämmigheten mellan miljöavgifter samt för att säkerställa gemensamma avgiftsprinciper för att främja närsjöfarten,** bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg, bränslen och typer av insatser, **enligt vilka infrastrukturavgifterna och de gemensamma avgiftsprinciperna för hamninfrastruktur kan fastställas på olika sätt. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför nödvändiga samråd under sitt förberedande arbete, särskilt på expertnivå.** Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Ändringsförslag

(29) I syfte att främja en enhetlig tillämpning av miljörelaterade avgifter bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen när det gäller vanlig klassificering av fartyg **och** bränslen. **Kommissionen bör, då den antar sådana delegerade akter, beakta Environmental Ship Index (ESI) och de framsteg som har gjorts av World Ports Climate Initiative (WPCI). Dessa klassificeringar bör endast ligga till grund för beslut om variationer i hamninfrastrukturavgifter och inte påverka hamnledningars befogenhet att självständigt fastställa hamninfrastrukturavgifterna i enlighet med gällande regler.** Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds till Europaparlamentet och rådet samtidigt, inom rimlig tid och på lämpligt sätt.

Or. en

**Ändringsförslag 198
Philip Bradbourn**

**Förslag till förordning
Skäl 30**

Kommissionens förslag

(30) **För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga**

Ändringsförslag

utgår

arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter. Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension, hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva.

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. en

Ändringsförslag 199
Sabine Wils

Förslag till förordning
Skäl 30

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av

utgår

*kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter*¹³.

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. de

Motivering

Skäl 30 strider mot subsidiaritetsprincipen. Det ger kommissionen ytterligare möjligheter att ingripa i nationella intressen och medför nya byråkratiska bestämmelser.

Ändringsförslag 200
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Skäl 30

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter. Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension, hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva.

utgår

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. en

Ändringsförslag 201
Slawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning
Skäl 30

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹³.

utgår

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. pl

Ändringsförslag 202
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Skäl 30

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa **enhetliga** villkor för genomförandet av **denna förordning** bör kommissionen tilldelas

(30) För att säkerställa **adekvata** villkor för genomförandet av **detta direktiv** bör kommissionen tilldelas

genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹³.

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹³.

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. fr

Ändringsförslag 203 **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

Förslag till förordning **Skäl 30**

Kommissionens förslag

(30) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för ***utbyte av information mellan oberoende tillsynsorgan. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter¹³.***

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Ändringsförslag

(30) För att säkerställa ***rättvisa och*** enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för lämpliga arrangemang för ***utseende av ett europeiskt organ vars beslut är bindande för hamnarna.***

¹³ EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

Or. en

Motivering

Ett unionsorgan bör utses för att säkerställa en smidig och rättvis tillämpning av förordningen.

Ändringsförslag 204 **David-Maria Sassoli, Franco Frigo**

Förslag till förordning **Skäl 31**

Kommissionens förslag

(31) Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension, hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva. Lika konkurrensvillkor inom EU behövs därför, eftersom målet lättare kan uppnås på unionsnivå i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Ändringsförslag

(31) Målet för denna förordning, som är att säkerställa en modernisering av hamntjänsterna och inrätta en lämplig ram för att locka nödvändiga investeringar till alla hamnar inom det transeuropeiska transportnätet, kan på grund av frågans europeiska dimension **och** hamnarnas och sjöfartssektorns internationella och gränsöverskridande natur inte i tillräcklig grad uppnås av medlemsstaterna själva. Lika konkurrensvillkor inom EU behövs därför, eftersom målet lättare kan uppnås på unionsnivå i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

Or. en

Motivering

För att undvika eventuella missförstånd i framtiden kan det vara bra med en tydlig angivelse av vilken typ av hamnar denna förordning ska tillämpas på.

Ändringsförslag 205 **Philippe De Backer**

**Förslag till förordning
Skäl 31a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31a) Förhållandena mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna har stor betydelse för hur hamnarna fungerar. Därför bör kommittén för dialog mellan sektorns arbetsmarknadsparter ge arbetsmarknadens parter en ram för att fastställa resultaten i fråga om arbetsorganisation och arbetsvillkor, såsom hälsa och säkerhet, utbildning och kvalifikationer, EU:s politik när det gäller bränslen med låg svavelhalt samt sektorns förmåga att locka till sig unga och kvinnliga arbetstagare. Kommissionen bör underlätta förhandlingarna och övervaka dem noggrant. Om ingen klar överenskommelse uppnås till 2016 bör kommissionen vid behov lägga fram ett förslag till lagstiftning.

Or. en

**Ändringsförslag 206
Karim Zéribi**

**Förslag till förordning
Skäl 31a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31a) Arbetsvillkoren i hamnarna har stor inverkan på hamnarnas effektivitet. Därför bör kommittéerna för sektorsvisa dialoger mellan arbetsmarknadens parter vid hamnarna ha en förlikande uppgift när det gäller sociala villkor, särskilt arbetsvillkor, hälsa och säkerhet, utbildning och kvalifikationer. Kommissionen bör underlätta förhandlingarna, stödja dessa och se till att de följs upp. Arbetsmarknadsparterna

uppmannas att rapportera sina framsteg inom lämplig tid för att dessa ska kunna integreras av kommissionen vid sammanställningen av sin rapport om konsekvenserna av detta direktiv.

Or. fr

Ändringsförslag 207

Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning

Skäl 31a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31a) Förhållandet mellan arbetsmarknadens parter har stor betydelse för hur hamnarna fungerar. Därför kan kommittén för dialog mellan sektorns arbetsmarknadsparter ge arbetsmarknadens parter inom EU en ram för att fastställa gemensamma resultat i samband med frågor som gäller förhållandena mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna. Kommissionen bör vid behov underlätta och stödja förhandlingarna samt erbjuda teknisk hjälp. Arbetsmarknadens parter inom EU bör uppmannas att rapportera om framstegen i god tid, om de så önskar, så att resultaten kan beaktas av kommissionen när den rapporterar om effekterna av denna förordning.

Or. en

Ändringsförslag 208

Inés Ayala Sender

Förslag till förordning

Skäl 31a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31a) Förhållandena mellan arbetsmarknadens parter i hamnarna har stor betydelse för hur hamnarna fungerar. Därför ger kommittén för dialog mellan sektorns arbetsmarknadsparter arbetsmarknadens parter en ram för att fastställa resultaten i fråga om förbättrade arbetsvillkor, arbetsmiljö, utbildning och kvalifikationer. Kommissionen bör underlätta och stödja förhandlingarna och övervaka dem noggrant. Arbetsmarknadens parter bör uppmuntras att rapportera om framstegen i god tid så att framstegen kan beaktas när kommissionen rapporterar om resultaten av denna förordning.

Or. en

**Ändringsförslag 209
Philippe De Backer**

**Förslag till förordning
Skäl 31b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(31b) Genom denna förordning införs ingen specifik modell för hamnledningen med föreskrifter om en särskild status, roll eller uppdrag för hamnens ledningsorgan. Under förutsättning att reglerna om marknadstillträde och finansiell öppenhet respekteras kan de ledningsmodeller för hamnarna som anges i medlemsstaternas nationella lagstiftning bibehållas. Detta omfattar modeller där hamnledningens rättigheter och skyldigheter delegeras till offentliga enheter för att skydda hamnens allmänintresse.

Or. en

Ändringsförslag 210
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Artikel 1

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel 1

utgår

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs följande:

(a) en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster.

(b) gemensamma regler för ledningsorgan eller hamntjänsteleverantörer med avseende på finansiell insyn och avgifter.

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:

(a) bunkring,

(b) lasthantering,

(c) muddring,

(d) förtöjning,

(e) passagerartjänster,

(f) mottagningsanordningar i hamn,

(g) lotsning och

(h) bogsering.

3. Denna förordning ska tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].

4. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på andra kusthamnar. Om medlemsstaterna beslutar sig för att tillämpa denna förordning på andra kusthamnar ska de anmäla sitt beslut till

kommissionen.

Or. nl

Ändringsförslag 211
Inés Ayala Sender

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) en tydlig ram för tillträde till marknaden för hamntjänster.

utgår

Or. es

Motivering

Det är lämpligt att begränsa direktivets tillämpningsområde för att förbättra transparensen när det gäller hamnar, till exempel när det gäller insyn i finansiella flöden, statligt stöd och EU-stöd som kan beviljas hamnar.

Ändringsförslag 212
Jean-Pierre Audy

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 1 – led a

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(a) en **tydlig** ram för tillträde till marknaden för hamntjänster.

(a) en ram för tillträde till marknaden för hamntjänster.

Or. fr

Motivering

Man kan fråga sig varför ordet ”tydlig” ska läggas till. Jag föreslår att det stryks eftersom det inte alls bidrar till texten ur juridisk synpunkt.

Ändringsförslag 213
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:

Ändringsförslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna, **om de organiseras som ekonomisk verksamhet.**

Or. nl

Motivering

Syftet med förordningen är att tillhandahålla fritt marknadstillträde för vissa hamntjänster. Här föreslås en anpassning av artikel 1 med hänsyn till medlemsstaternas frihet att – med beaktande av fördragsbestämmelserna om lika behandling, icke-diskriminering, öppenhet och fri rörlighet för personer – organisera tjänster som är av ekonomisk art.

Ändringsförslag 214
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:

Ändringsförslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster, **om de organiseras som ekonomisk verksamhet**, som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:

Or. nl

Ändringsförslag 215
Dieter-Lebrecht Koch

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna:

Ändringsförslag

2. Denna förordning ska tillämpas på nedanstående typer av hamntjänster som erbjuds antingen inom ett hamnområde eller på en vattenväg till eller från hamnarna **samt på muddring:**

Or. en

Ändringsförslag 216
Philip Bradbourn, Jacqueline Foster

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) lasthantering,

Ändringsförslag

utgår

Or. en *Motivering*

Det är inte lämpligt att sådana avgifter i osubventionerade hamnar på en konkurrensutsatt marknad ska regleras och inte heller att kostnadsbasen ska redovisas för hamnens kunder i B2B-transaktioner om det inte ställs några motsvarande krav på motparten.

Ändringsförslag 217
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) muddring,

Ändringsförslag

utgår

Or. en

Ändringsförslag 218
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) muddring,

utgår

Or. de

Motivering

Såsom det tyska förbundsrådet har konstaterat hör muddring inte till marknaden för hamntjänster utan utgör en allmännyttig uppgift för att säkerställa sjöfartens tillträde till hamnarna. Det är därför inte korrekt att muddring ska omfattas av denna förordning.

Ändringsförslag 219
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(c) muddring,

utgår

Or. en

Ändringsförslag 220
Carlo Fidanza, Dominique Riquet

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(d) förtöjning,

utgår

Or. it

Ändringsförslag 221
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(d) förtöjning,

utgår

Or. it

Ändringsförslag 222
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(d) förtöjning,

utgår

Or. en

Ändringsförslag 223
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(d) förtöjning,

utgår

Or. de

Motivering

Förtöjning bör uteslutas, bl.a. på grund av säkerhetspolitiska frågor.

Ändringsförslag 224
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(f) förtöjning,

(f) hamnlotsning,

Or. fr

Motivering

Den franska översättningen anger felaktigt tjänsten förtöjning. Tjänsten ska benämnas hamnlotsning.

Ändringsförslag 225
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(f) förtöjning,

(f) hamnlotsning,

Or. fr

Motivering

Termen ”förtöjning” är alltför restriktiv i förhållande till det exakta begreppet ”hamnlotsning”, vilket omfattar förtöjning, losskastning och förhalning.

Ändringsförslag 226
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led f

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(f) mottagningsanordningar i hamn,

utgår

Or. de

Motivering

Såsom det tyska förbundsrådet har konstaterat hör mottagningsanordningar i hamn inte till marknaden för hamntjänster. De utgör en nödvändig allmännyttig uppgift för att förhindra förorening av hamnarna.

Ändringsförslag 227

Philip Bradbourn

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 2 – led g

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(g) lotsning och

utgår

Or. en

Ändringsförslag 228

Sabine Wils

Förslag till förordning

Artikel 1 – punkt 2 – led g

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(g) lotsning och

utgår

Or. de

Motivering

Såsom det tyska förbundsrådet har konstaterat hör lotsning inte till marknaden för hamntjänster. Den utgör en grundläggande tjänst för att garantera navigationssäkerheten och säkerheten i hamnarna, och hör inte till marknaden för hamntjänster. Bakom kommissionens formulering ligger säkerligen de stora containerrederierna, som på detta sätt

vill pressa lotsningsavgifterna.

Ändringsförslag 229
Carlo Fidanza

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(h) bogsering.

utgår

Or. it

Ändringsförslag 230
David-Maria Sassoli, Franco Frigo

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(h) bogsering.

utgår

Or. it

Ändringsförslag 231
Philip Bradbourn

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led h

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(h) bogsering.

utgår

Or. en

Ändringsförslag 232
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 2 – led h

Kommissionens förslag

(h) bogsering.

Ändringsförslag

utgår

Or. de

Ändringsförslag 233
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. **Denna förordning** ska tillämpas på alla kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].

Ändringsförslag

3. **Detta direktiv** ska tillämpas på alla kusthamnar inom det **centrala nätet inom det** transeuropeiska transportnätet, i enlighet med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].

Or. fr

Motivering

Begränsningen av textens tillämpning till hamnarna inom det centrala nätet inom TEN-T förefaller mer lämplig. Nästa punkt i samma artikel möjliggör redan en utvidgad tillämpning av texten på andra hamnar efter beslut från varje medlemsstat.

Ändringsförslag 234
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 3

Kommissionens förslag

3. Denna förordning ska tillämpas på alla **kusthamnar** inom det transeuropeiska transportnätet, i enlighet med definitionen i

Ändringsförslag

3. Denna förordning ska tillämpas på alla **kust- och sjöfartshamnar** inom det transeuropeiska transportnätet, i enlighet

bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].

med definitionen i bilaga I till förordning XXX [förordningen om TEN-T-riktlinjerna].

Or. ro

Ändringsförslag 235
Philippe De Backer

Förslag till förordning
Artikel 1 – punkt 4a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4a. Medlemsstaterna får också tillämpa denna förordning på andra hamntjänster. De ska i så fall meddela kommissionen om sitt beslut.

Or. en

Motivering

Den förteckning som nämns i punkt 2 är en sluten förteckning. Denna punkt läggs till för att ge medlemsstaterna en möjlighet att låta andra hamntjänster omfattas av förordningens tillämpningsområde.

Ändringsförslag 236
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Artikel 2

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

[...]

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 237
Giommaria Uggias

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 2

Kommissionens förslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten eller beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknötning till transporten av lasten, men inte magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som rör den hanterade lasten.

Ändringsförslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten eller beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknötning till transporten av lasten, men inte magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som rör den hanterade lasten *i hamnmiljön*.

Or. it

Ändringsförslag 238
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 2

Kommissionens förslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten eller beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknötning till transporten av lasten, *men inte* magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som rör den hanterade lasten.

Ändringsförslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten eller **säkring och lossning**, beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen och i direkt anknötning till transporten av lasten, **inklusive** magasinering, undanskaffande, ompackning eller andra mervärdestjänster som **utförs i kusthamnarna och** rör den hanterade lasten.

Or. nl

Ändringsförslag 239
Slawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 2

Kommissionens förslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten **eller** beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen **och i direkt anknytning till transporten av lasten, men inte** magasinering, undanskaffande, ompackning **eller** andra **mervärdestjänster** som rör den hanterade lasten.

Ändringsförslag

2. lasthanteringstjänster: organisation och hantering av last mellan fraktfartyget och land, oavsett om det gäller export, import eller transitering av lasten, **inklusive** beredning, transport och tillfällig förvaring av lasten i den relevanta lasthanteringsterminalen **samt** magasinering, undanskaffande, ompackning **och** andra **tjänster** som **utförs i direkt anknytning till transporten av** lasten.

Or. pl

Motivering

Omlastning i hamnterminaler innefattar i vissa medlemsstater ofta tjänster som magasinering, anskaffande och undanskaffande av containrar samt ompackning. Om förordningens definition av omlastning inte ändras kan det innebära att olika tjänster som utförs av samma hamnenhet regleras på olika sätt.

Ändringsförslag 240
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

3. muddring: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring, i syfte att hålla vattenvägen öppen.

Ändringsförslag

utgår

Motivering

Enligt ändringsförslag 14 ska ”muddring” i artikel 1.2c strykas och därför ska detta led även utgå här.

Ändringsförslag 241
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

3. avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring, i syfte att hålla vattenvägen öppen.

Ändringsförslag

3. avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, **men också inne i hamnen**, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring, i syfte att hålla vattenvägen öppen.

Or. ro

Ändringsförslag 242
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 3

Kommissionens förslag

3. muddring: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring, i syfte att hålla vattenvägen öppen.

Ändringsförslag

3. muddring: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, så att fartyg kan anlöpa hamnen; muddring omfattar både det initiala avlägsnande (nymuddring) och underhållsmuddring i syfte att hålla vattenvägen öppen; **det är inte en hamntjänst som erbjuds användarna.**

Or. en

Ändringsförslag 243
Dominique Vlasto

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 5

Kommissionens förslag

5. hamnledning: ett offentligt eller privat organ vars uppgift, oavsett om den utförs i samband med annan verksamhet eller inte, är att i enlighet med nationella lagar eller förordningar administrera och sköta hamnens infrastruktur, **hamntrafiken**, samordningen och, i tillämpliga fall, kontrollen av den verksamhet som bedrivs av operatörerna i den berörda hamnen.

Ändringsförslag

5. hamnledning: ett offentligt eller privat organ vars uppgift, oavsett om den utförs i samband med annan verksamhet eller inte, är att i enlighet med nationella lagar eller förordningar administrera och sköta hamnens infrastruktur, samordningen och, i tillämpliga fall, **genomförandet, organisationen eller** kontrollen av den verksamhet som bedrivs av operatörerna i den berörda hamnen, **administrationen och förvaltningen av hamntrafiken i den berörda hamnen samt planeringen av hamnområdet.**

Or. fr

Motivering

För att komplettera föredragandens ändringsförslag, som gör en distinktion för att omfatta de olika ansvarsområdena för hamnförvaltarna i medlemsstaterna, måste man också nämna befogenheter i fråga om planering av hamnområdet som särskilt inverkar på sammanlänkningsen med annan infrastruktur och andra ekonomiska verksamheter.

Ändringsförslag 244
Carlo Fidanza

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

6. förtöjning: de förtöjningstjänster som krävs när ett fartyg ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt vid kaj eller förankrat utmed vattenvägen till hamnen.

Ändringsförslag

utgår

Ändringsförslag 245
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. förtöjning: de förtöjningstjänster som krävs när ett fartyg ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt vid kaj eller förankrat utmed vattenvägen till hamnen. **utgår**

Or. de

Motivering

Enligt ändringsförslag 15 ska "förtöjning" i artikel 1.2d strykas och därför ska detta led även utgå här.

Ändringsförslag 246
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

6. förtöjning: de förtöjningstjänster som krävs när ett fartyg ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt vid kaj eller förankrat utmed vattenvägen till hamnen. **6. hamnlotsning: tjänster, utrustning till lands och till sjöss, och personal för förtöjning, förhalning och losskastning av ett fartyg i hamnen eller utmed vattenvägen till hamninfrastrukturen.**

Or. fr

Motivering

Definitionen bör förtydligas. Den franska versionen hänvisar till förtöjning, inte till hamnlotsning. Dessutom innefattar hamnlotsningen tre verksamhetstyper: förtöjning, förhalning och losskastning.

Ändringsförslag 247
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

6. förtöjning: de förtöjningstjänster som krävs **när** ett fartyg **ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt** vid kaj **eller förankrat utmed vattenvägen till hamnen**.

Ändringsförslag

6. förtöjning: de förtöjningstjänster som krävs **för att förtöja** ett fartyg vid kaj **så att det är möjligt för passagerare och andra personer, varor eller last att på ett säkert sätt förflyttas på eller av fartyget**.

Or. el

Ändringsförslag 248
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 6

Kommissionens förslag

6. **förtöjning**: de förtöjningstjänster som krävs när ett fartyg **ligger för ankar eller på annat sätt är förtöjt vid kaj** eller **förankrat** utmed vattenvägen till **hamnen**.

Ändringsförslag

6. **hamnlotsning**: tjänster, utrustning till lands och till sjöss, och personal för **förtöjning, förhalning och losskastning** av ett fartyg **i hamnen** eller utmed vattenvägen till **hamninfrastrukturen**.

Or. fr

Motivering

Termen "förtöjning" är alltför restriktiv i förhållande till det exakta begreppet "hamnlotsning", vilket omfattar förtöjning, losskastning och förhalning.

Ändringsförslag 249
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 8

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8. lotsning: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen via vattenvägen till hamnen.

utgår

Or. de

Motivering

Enligt ändringsförslag 17 ska "lotsning" i artikel 1.2g strykas och därför ska detta led även utgå här.

**Ändringsförslag 250
Silvia-Adriana Țicău**

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 8**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

8. lotsning: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen via vattenvägen till hamnen.

8. lotsning: vägledningstjänst för fartyg som utförs av lots eller lotsstation för att garantera att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa och avgå från hamnen via vattenvägen till hamnen, **och ända till ingång/utgång till/från öppet hav.**

Or. ro

**Ändringsförslag 251
Karim Zéribi**

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 9**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

9. hamninfrastrukturavgift: en **direkt eller indirekt** avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av

9. hamninfrastrukturavgift: en avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av fartygsoperatörer eller

fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av **de** anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till de hamnarna, **samt** för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last.

lastägare för utnyttjande av **infrastruktur**, anläggningar och tjänster **under hamnledningens kontroll och administrativa förvaltning**, som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till de hamnarna, för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last **samt landförbindelser till hamnar**.

Or. fr

Motivering

Detta ändringsförslag är självförklarande.

Ändringsförslag 252 **Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

Förslag till förordning **Artikel 2 – led 9**

Kommissionens förslag

9. hamninfrastrukturavgift: en **direkt eller indirekt** avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av de anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till **de hamnarna, samt för** tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last.

Ändringsförslag

9. hamninfrastrukturavgift: en avgift som tas ut till förmån för hamnledningen och som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av de anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till **hamnen i de fall där dessa vägar administreras och förvaltas av själva hamnen**, tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last, **samt för landförbindelser till hamnen**.

Or. fr

Motivering

Det bör preciseras att landvägar som ger tillgång till hamnen kan vara föremål för avgifter i de fall där de faktiskt administreras av hamnen i fråga.

Ändringsförslag 253
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 9

Kommissionens förslag

9. hamninfrastrukturavgift: en direkt eller indirekt avgift som tas ut till förmån för hamnledningen *och som betalas av fartygsoperatörer eller lastägare för utnyttjande av de anläggningar och tjänster som gör att fartyg kan anlöpa och avgå från hamnen och de vattenvägar som leder in till de hamnarna, samt för tillgång till tjänster för hantering av passagerare och last.*

Ändringsförslag

9. hamninfrastrukturavgift: en direkt eller indirekt avgift som tas ut till förmån för hamnledningen *eller eventuellt det organ som administrerar vattenvägar och tillgång till hamnar, och som betalas av alla användare av hamnarnas infrastruktur, inklusive infrastruktur för passagerare, hamnanläggningar som krävs för att användarna ska kunna bedriva sin verksamhet och sjöfartsleder som ger tillträde till hamnen.*

Or. ro

Ändringsförslag 254
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 10

Kommissionens förslag

10. mottagningsanordning i hamn: alla fasta, flytande eller rörliga anläggningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall och lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester¹⁴.

Ändringsförslag

utgår

¹⁴ EGT L 332, 28.12.2000, s. 81-90.

Or. de

Motivering

Enligt ändringsförslag 16 ska mottagningsanordning i hamn i artikel 1.2f strykas och därför ska detta led även utgå här.

Ändringsförslag 255 Karim Zéribi

Förslag till förordning Artikel 2 – led 12

Kommissionens förslag

12. hamntjänstekontrakt: ett formellt och rättsligt bindande avtal mellan en hamntjänsteleverantör och en behörig myndighet, genom vilket myndigheten utser en hamntjänsteleverantör med ansvar för tillhandahållandet av hamntjänster efter ett förfarande för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer.

Ändringsförslag

12. hamntjänstekontrakt: ett formellt och rättsligt bindande avtal mellan en hamntjänsteleverantör och en behörig myndighet, genom vilket myndigheten utser en hamntjänsteleverantör med ansvar för tillhandahållandet av hamntjänster efter ett förfarande för att begränsa antalet hamntjänsteleverantörer, **utan att det påverkar medlemsstaternas förfaranden för att utse leverantörer av hamntjänster.**

Or. fr

Motivering

Det föreslagna begreppet hamntjänstekontrakt motsvarar inte den praxis som tillämpas i vissa medlemsstater.

Ändringsförslag 256 Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning Artikel 2 – led 13

Kommissionens förslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, **mot ersättning**, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som

Ändringsförslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som anges i

anges i artikel 1.2.

artikel 1.2.

Or. en

Ändringsförslag 257
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 13

Kommissionens förslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller **eller önskar tillhandahålla** en eller flera typer av hamntjänster som anges i artikel 1.2.

Ändringsförslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, **inom en reglerad ram**, tillhandahåller en eller flera typer av hamntjänster som anges i artikel 1.2.

Or. ro

Ändringsförslag 258
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 13

Kommissionens förslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som **anges i artikel 1.2.**

Ändringsförslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som **har organiserats som ekonomisk verksamhet.**

Or. nl

Motivering

Som en följd av ändringsförslaget till artikel 1.2 hävdar vi att medlemsstaterna (eller vid delegering andra behöriga myndigheter eller hamnledningsorgan) har behörighet att besluta huruvida en hamntjänst ska betraktas som ekonomisk verksamhet.

Ändringsförslag 259
Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 13

Kommissionens förslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som anges i artikel 1.2.

Ändringsförslag

13. hamntjänsteleverantör: varje fysisk eller juridisk person som, mot ersättning, tillhandahåller eller önskar tillhandahålla en eller flera typer av hamntjänster som anges i artikel 1.2, **om dessa har organiserats som ekonomisk verksamhet.**

Or. nl

Ändringsförslag 260
Dominique Vlasto

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 16

Kommissionens förslag

16. kustområde: land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

Ändringsförslag

16. kustområde: land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare **och andra personer** samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

Or. fr

Motivering

Andra personer än passagerare kan stiga ombord och gå i land. Den sista delen av denna punkt gör det för övrigt möjligt att ha en vidare syn på hamninfrastrukturen, så att till exempel nödvändig infrastruktur för reparation av fartyg inkluderas.

Ändringsförslag 261
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 16

Kommissionens förslag

16. kusthamn: land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

Ändringsförslag

16. kusthamn: *det avgränsade* land- och vattenområde som består av anläggningar och utrustning som i första hand möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av varor, ombord- och landstigning av passagerare samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

Or. ro

Ändringsförslag 262
Carlo Fidanza

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 17

Kommissionens förslag

17. bogsering: assistans till ett fartyg med bogserbåt som gör att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamn genom assisterad manövrering.

utgår

Ändringsförslag

Or. it

Ändringsförslag 263
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 17

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

17. bogsering: assistans till ett fartyg med bogserbåt som gör att fartyget på ett säkert sätt kan anlöpa eller avgå från hamn genom assisterad manövrering. **utgår**

Or. de

Motivering

Enligt ändringsförslag 18 ska "bogsering" i artikel 1.2h strykas och därför ska detta led även utgå här.

Ändringsförslag 264
Jutta Steinruck

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18a. underentreprenör: alla fysiska personer eller rättssubjekt, till vilka genomförandet av samtliga eller delar av de skyldigheter som fastställs i ett tidigare kontrakt delegerats.

Or. en

Ändringsförslag 265
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning
Artikel 2 – led 18a (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18a. tillträdes- och försvarsinfrastruktur: all infrastruktur som sörjer för tillträde till ett hamnområde land- eller sjövägen, häribland sjöfartsleder och försvarsverksamhet,

anslutningsmöjligheter landvägen till allmänna offentliga transporter och infrastruktur för sådan verksamhet som är nödvändig i hamnområdet.

Or. en

Motivering

Hamnarnas infrastruktur kräver en särskild strategi. Framför allt behövs det en tydligare definition av olika typer av hamninfrastruktur.

**Ändringsförslag 266
Phil Bennion**

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 18a (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18a. hamn som ägs och drivs privat: en hamn som inte ägs och drivs av en nationell myndighet, en region, en provins eller en kommun.

Or. en

**Ändringsförslag 267
Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen**

**Förslag till förordning
Artikel 2 – led 18b (nytt)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18b. terminal- eller projektrelaterad infrastruktur: de arbeten inom hamnområdet som omfattar kajer för förtöjning av fartyg, återvinning av mark som används för att konstruera hamnterminaler, muddring längs kajer och tillträde till terminaler från allmännyttiga transportanläggningar

inom hamnområdet som beskrivs i artikel 2.1 18a.

Or. en

Motivering

Hamnarnas infrastruktur kräver en särskild strategi. Framför allt behövs det en tydligare definition av olika typer av hamninfrastruktur.

Ändringsförslag 268

Mathieu Grosch, Ivo Belet, Marianne Thyssen

Förslag till förordning

Artikel 2 – led 18c (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

18c. hamnöverbyggnad: ytarrangemang, lagerbyggnader, verkstäder, kontorsbyggnader, rörlig och fast utrustning, informations- och automationssystem som krävs för att utföra de hamntjänster som anges i artikel 2.2.

Or. en

Motivering

Hamnarnas infrastruktur kräver en särskild strategi. Framför allt behövs det en tydligare definition av olika typer av hamninfrastruktur.

Ändringsförslag 269

Jutta Steinruck

Förslag till förordning

Artikel -3 (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

Artikel -3

Underentreprenad

- 1. De hamntjänstleverantörer som anges i artikel 2.13 har endast rätt att lägga ut tjänster på underentreprenad om de är tillfälligt oförmögna att tillhandahålla dessa tjänster på grund av force majeure. Kollektiva stridsåtgärder ska inte betraktas som force majeure.*
- 2. Underentreprenörer har inte rätt att i sin tur lägga ut hamntjänster på underentreprenad.*
- 3. De hamntjänsteleverantörer som utnyttjar en eller flera underentreprenörer ska informera hamnledningen om de berörda underentreprenörernas namn och verksamhet.*
- 4. Om arbetsgivaren är en underentreprenör och utan att detta ska påverka bestämmelserna i nationell lagstiftning om rätten till bidrag eller överklagande eller till bestämmelserna i nationell lag om social trygghet, ska medlemsstaterna säkerställa att den entreprenör till vilken den anställde är en direkt underentreprenör, tillsammans med eller i stället för arbetsgivaren, kan vara skyldig att betala*
 - a) alla ekonomiska påföljder som ålagts, och*
 - b) alla retroaktiva betalningar.*
- 5. Om tjänsteleverantören är en underentreprenör ska medlemsstaterna säkerställa att huvudentreprenören och varje eventuell entreprenör i mellanledet, om de kände till att underentreprenören anställde tredjelandsmedborgare som vistas olagligt, kan hållas ansvariga för de betalningar som anges i punkt 4 tillsammans med eller i stället för den anställande underentreprenören eller den entreprenör till vilken arbetsgivaren är en direkt underentreprenör.*
- 6. Medlemsstaterna får införa strängare*

ansvarsregler enligt nationell lagstiftning.

7. Underentreprenörer ska kunna styrka sitt goda anseende vad gäller sociala rättigheter och arbetstagares rättigheter, inklusive tillämpningen av lagar och avtal för att skydda hälsa och säkerhet.

Or. en

Ändringsförslag 270
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Artikel 3

Kommissionens förslag

Artikel 3

Frihet att tillhandahålla tjänster

1. Friheten att tillhandahålla tjänster i kusthamnar som omfattas av denna förordning ska på de villkor som anges i detta kapitel tillämpas på hamntjänsteleverantörer som är etablerade inom unionen.

2. Hamntjänsteleverantörerna ska ha tillträde till hamnanläggningar i den utsträckning som krävs för att de ska kunna bedriva sin verksamhet. Tillträdesvillkoren ska vara rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande.

Ändringsförslag

utgår

Or. nl

Ändringsförslag 271
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Artikel 4

Artikel 4

utgår

Minimikrav för tillhandahållande av hamntjänster

- 1. Hamnledningen får kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.**
- 2. Minimikraven i punkt 1 får, i förekommande fall, endast avse**
 - (a) yrkeskvalifikationerna hos hamntjänsteleverantören, dess personal eller de fysiska personer som faktiskt och fortlöpande sköter hamntjänsteleverantörens verksamhet.**
 - (b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.**
 - (c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet.**
 - (d) efterlevnaden av lokala, nationella, unionsspecifika och internationella miljökrav.**
- 3. Minimikraven ska vara öppet redovisade, icke-diskriminerande, objektiva och relevanta för den kategori och typ av hamntjänster som berörs.**
- 4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillfredsställande tillgång till relevant fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.**

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli 2015 ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänstleveantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

Or. nl

Ändringsförslag 272
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1
Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Hamnledningen får kräva att hamntjänstleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Ändringsförslag

1. Hamnledningen **eller behörig myndighet** får kräva att hamntjänstleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Or. fr

Motivering

Vissa krav fastställs med fördel på nationell nivå snarare än på lokal nivå, till exempel krav på yrkeskvalifikationer.

Ändringsförslag 273
Kathleen Van Brempt, Saïd El Khadraoui

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Hamnledningen **får** kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Ändringsförslag

1. **Utan att det påverkar möjligheten att ålägga leverantörer allmännyttiga skyldigheter, i enlighet med artikel 8, får** hamnledningen kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Or. nl

Motivering

Även om tillträdet till marknaden för hamntjänster är obegränsat kan det vara nödvändigt att ålägga tjänsteleverantörerna allmännyttiga skyldigheter för att undvika vissa marknadsstörningar (att leverantörer plockar russinen ur kakan, samordningsproblem ...).

Ändringsförslag 274
Dominique Vlasto

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 1

Kommissionens förslag

1. Hamnledningen **får** kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Ändringsförslag

1. Hamnledningen **måste** kräva att hamntjänsteleverantörerna uppfyller minimikraven för att utföra de aktuella hamntjänsterna.

Or. fr

Motivering

Denna bestämmelses frivilliga karaktär överensstämmer inte med omfattningen av de framställda minimikraven.

Ändringsförslag 275
Dominique Vlasto

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Minimikraven i punkt 1 **får, i förekommande fall, endast avse**

Ändringsförslag

2. Minimikraven i punkt 1 **avser**

Or. fr

Motivering

Denna bestämmelses begränsande karaktär överensstämmer inte med omfattningen av de framställda minimikraven.

Ändringsförslag 276
Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – inledningen

Kommissionens förslag

2. Minimikraven i punkt 1 **får, i förekommande fall, endast** avse

Ändringsförslag

2. Minimikraven i punkt 1 **kan, i förekommande fall, särskilt** avse

Or. pl

Motivering

Förordningen måste ge hamnledningarna en viss frihet att själva ange minimikrav för tjänster.

Ändringsförslag 277
Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) **den** utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna

Ändringsförslag

(b) **tillgång till relevant hamninfrastruktur och sådan**

under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.

infrastruktur för lagring av utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.

Or. ro

Ändringsförslag 278
Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led b

Kommissionens förslag

(b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna under normala och säkra omständigheter samt kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.

Ändringsförslag

(b) den utrustning som behövs för att tillhandahålla de relevanta hamntjänsterna **för alla fartyg som hamnen har förmåga att ta emot, på samtliga kajplatser**, under normala, **kontinuerliga** och säkra omständigheter samt **den tekniska och finansiella** kapaciteten att hålla denna utrustning i lämpligt skick.

Or. fr

Motivering

Vissa hamntjänster måste följa principerna om universalitet och kontinuitet, särskilt då de omfattas av uppdraget att tillhandahålla allmännyttiga tjänster.

Ändringsförslag 279
Georges Bach

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om

Ändringsförslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om

tillträde till hamnområdet, anläggningarna **och** utrustningen samt *personsäkerhet*.

tillträde till hamnområdet, anläggningarna, utrustningen, **de anställda** samt *övriga personer*.

Or. en

Ändringsförslag 280
Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet.

Ändringsförslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet, ***tjänstens tillgänglighet och samarbetet mellan de teknisk-nautiska tjänsterna.***

Or. en

Ändringsförslag 281
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led c

Kommissionens förslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet.

Ändringsförslag

(c) efterlevnaden av sjösäkerhetskraven och bestämmelserna om säkerhets- och skyddsåtgärder i hamnen och i fråga om tillträde till hamnområdet, anläggningarna och utrustningen samt personsäkerhet ***och tjänstens tillgänglighet.***

Or. en

Ändringsförslag 282
Jean-Pierre Audy

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led d

Kommissionens förslag

(d) efterlevnaden av lokala, nationella, unionsspecifika och internationella miljökrav.

Ändringsförslag

(d) efterlevnaden av lokala, nationella, unionsspecifika och internationella **sociala krav och** miljökrav.

Or. fr

Motivering

Social dumpning bör undvikas.

Ändringsförslag 283
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) efterlevnaden av socialförsäkrings- och arbetsrättsreglerna.

Or. en

Ändringsförslag 284
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) den ansökande partens goda anseende när det gäller respekten för sociala och arbetsrelaterade rättigheter, inklusive respekt för befintliga kollektivavtal och rättsliga bestämmelser

gällande hälsa och säkerhet på arbetsplatsen.

Or. fr

Ändringsförslag 285
Sabine Wils

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) (e) efterlevnaden av de social- och arbetsrättsliga normerna, däribland bestämmelserna om hälso- och sjukvård och förebyggande av olyckor.

Or. de

Motivering

Denna komplettering är nödvändig eftersom arbetsvillkoren för de personer som arbetar i de europeiska hamnarna definitivt måste finnas med i detta regelverk.

Ändringsförslag 286
Brian Simpson

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) hamntjänsteleverantörens goda anseende vad gäller tillämpningen av sociala normer till skydd för de anställdas hälsa och säkerhet och respekt för arbetstagarnas rättigheter.

Or. en

Motivering

Förutom yrkeskvalifikationer utrustning, sjösäkerhet och miljö bör även leverantörens goda anseende vad gäller respekten för socialförsäkringsnormer spela in när tjänsteleverantörerna väljs.

Ändringsförslag 287
Corien Wortmann-Kool

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) tillgänglighetskrav,

Or. en

Ändringsförslag 288
Knut Fleckenstein, Saïd El Khadraoui, Kathleen Van Brempt

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2 – led da (nytt)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

(da) den sökandes goda anseende vad gäller respekten för sociala och arbetstagares rättigheter, inklusive tillämpningen av lagar och avtal som avser arbetsmiljö,

Or. en

Ändringsförslag 289
Georges Bach

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 2a (ny)

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

2a. efterlevnaden av socialförsäkrings- och arbetsrättsregler, inklusive tillämpningen av lagar och avtal som avser arbetsmiljö,

Or. en

**Ändringsförslag 290
Mara Bizzotto**

**Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 3a (ny)**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

3a. Ledningen för en hamn som ingår i TEN-T-nätet kan ingripa i systemet för utveckling av landförbindelser med marknaderna, bland annat genom egna investeringar för att utföra arbeten och/eller förbättra infrastrukturen.

Or. it

**Ändringsförslag 291
Karim Zéribi**

**Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 4**

Kommissionens förslag

Ändringsförslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillfredsställande tillgång till relevant fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.

utgår

Or. fr

Motivering

Det är uppenbart att man vid erbjudandet av hamntjänster, som har en nära koppling till sjösäkerhet och sjöfartsskydd, måste garantera sådana tjänster. Därför verkar denna punkt vara överflödigt.

Ändringsförslag 292

Jean-Pierre Audy

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, ska hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillfredsställande tillgång till relevant fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.

Ändringsförslag

utgår

Or. fr

Motivering

Det är inte hamnledningens sak att se till att en lämplig utbildning finns tillgänglig för leverantörerna på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Ändringsförslag 293

Ślawomir Nitras, Artur Zasada

Förslag till förordning

Artikel 4 – punkt 4

Kommissionens förslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, **ska** hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns **tillfredsställande** tillgång till relevant

Ändringsförslag

4. I de fall där minimikraven omfattar särskild lokalkännedom eller förtrogenhet med lokala förhållanden, **kan** hamnledningen, på ett öppet och icke-diskriminerande sätt, se till att det finns tillgång till relevant fortbildning,

fortbildning, såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.

såvida inte sådan fortbildning garanteras av medlemsstaten.

Or. pl

Ändringsförslag 294 Philip Bradbourn

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli **2015** ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänstleverantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

Ändringsförslag

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli **2018** ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänstleverantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

Or. en

Ändringsförslag 295 Silvia-Adriana Țicău

Förslag till förordning Artikel 4 – punkt 5

Kommissionens förslag

(5) I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli 2015 ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst **tre** månader före den dag då kraven blir tillämpliga. **Hamntjänstleveantörer** ska underrättas i förväg om varje förändring av

Ändringsförslag

(5) I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast den 1 juli 2015 ha offentliggjort de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst **sex** månader före den dag då kraven blir tillämpliga. **Hamntjänstleverantörer** ska underrättas i förväg om varje förändring av

kriterierna och förfarandet.

kriterierna och förfarandet.

Or. ro

Ändringsförslag 296
Georgios Koumoutsakos

Förslag till förordning
Artikel 4 – punkt 5

Kommissionens förslag

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast **den 1 juli 2015 ha offentliggjort** de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänsteleverantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

Ändringsförslag

5. I de fall som anges i punkt 1 ska hamnledningen senast **tre år efter denna förordnings ikraftträdande offentliggöra** de minimikrav som avses i punkt 2 tillsammans med förfarandet för beviljande av rätten att tillhandahålla hamntjänster, eller, för minimikrav som är tillämpliga efter detta datum, minst tre månader före den dag då kraven blir tillämpliga. Hamntjänsteleverantörer ska underrättas i förväg om varje förändring av kriterierna och förfarandet.

Or. en

Ändringsförslag 297
Peter van Dalen

Förslag till förordning
Artikel 5

Kommissionens förslag

Artikel 5

Förfarande för att säkerställa efterlevnaden av minimikraven

1. Hamnledningen ska behandla hamntjänsteleverantörer likvärdigt och förfara på ett öppet sätt.

2. Hamnledningen ska, inom en månad efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att

Ändringsförslag

utgår

tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

3. Eventuella inskränkningar i giltighetstiden för det beslut som fattas i enlighet med punkt 2 kan endast motiveras med avseende på hamntjänstens typ och art.

Or. nl

Ändringsförslag 298
Karim Zéribi

Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Hamnledningen ska, inom **en månad** efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

Ändringsförslag

2. Hamnledningen ska, inom **en rimlig tidsfrist som inte får överstiga sex månader** efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

Or. fr

Motivering

Man bör ge hamnarna större manöverutrymme beträffande den tidsfrist som behövs för hantering av tjänsteleveranserna, utan att detta därför påverkar den allmänna kvaliteten på de tjänster som hamnen erbjuder.

Ändringsförslag 299
Philippe De Backer

Förslag till förordning
Artikel 5 – punkt 2

Kommissionens förslag

2. Hamnledningen ska, inom **en månad** efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

Ändringsförslag

2. Hamnledningen ska, inom **två månader** efter det att ansökan inkommit, bevilja eller förvägra en leverantör rätten att tillhandahålla hamntjänster enligt de minimikrav som fastställs i artikel 4. Varje avslag ska motiveras **väl** på grundval av objektiva, öppet redovisade, icke-diskriminerande och proportionella kriterier.

Or. en

Motivering

För att respektera beslutsprocessen i de olika hamnarna bör hamnledningarna ges tillräckligt med tid för att fatta sina beslut.